

GARE NOUVELLE DE NIMES MANDUEL REDESSAN

Demande de permis de construire

Commune de Redessan

AVIS DES DIFFERENTS SERVICES SUR

LE PERMIS DE CONSTRUIRE

N° PC 030 211 16 N0009

GARE NOUVELLE DE NIMES MANDUEL REDESSAN

DEMANDE DE PERMIS DE CONSTRUIRE

AVIS SUR LE PC N° 030 211 16 N0009

Commune de Redessan

- Avis de la sous-commission Sécurité Incendie
- Avis de la sous-commission Accessibilité
- Avis de la sous-commission Sécurité publique
- Avis du maire de Redessan
- Avis de l'Autorité Environnementale
- Avis de RTE
- Avis de BRL
- Avis de l'architecte des bâtiments de France
- Avis de Nîmes Métropole (2 courriers)



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DU GARD

SEANCE DU VENDREDI 19 AOUT 2016

N°15 - MANDUEL.

AT 16N0008 PC 16N0030 - Construction d'une gare TAGV (train à grande vitesse) de transport de voyageurs et pôle d'échanges multimodal.

GARE TGV DE NIMES MANDUEL REDESSAN.

LIEU DIT CONNELLE NORD.

Par SNCF mobilités Gares et Connexions.

Réf. : D.D.T.M. S.A.T. Cévennes.

Effectifs

Public : 1407

Personnel : 30

Total : 1437

Classement

Type : GA

Avec activité(s) :

Catégorie : 2

**Sous commission départementale pour la sécurité
contre les risques d'incendie et de panique
dans les établissements recevant du public et les immeubles de grande hauteur**

Vu le rapport établi par le Service Départemental d'Incendie et de Secours du Gard dans le domaine de la sécurité incendie.

Vu le rapport de visite.

AVIS FAVORABLE

avec prescriptions mentionnées au rapport

NON EXAMINE

La Sous - commission ne peut se prononcer en l'absence du maire, de l'adjoint ou du conseiller désigné par lui ou de son avis écrit motivé (article 12 du décret n°95-260 du 08 mars 1995)

AVIS DEFAVORABLE

CARENCE

SANS OBJET

SANS AVIS LORS DE LA VISITE

(Art. 48 du décret n°95-260 du 08 mars 1995)

AVIS FAVORABLE à la demande de dérogation

AVIS DEFAVORABLE à la demande de dérogation
Cet avis lie l'autorité de police (Art. R123.13 du CCH et R421.48 du Code de l'Urbanisme)

VISITE DE RECEPTION PAR :

Sous-commission.

Sans objet.

Sous-commission lors de la périodique.

Commission communale.

Groupe visite de la Sous-commission.

Commission arrondissement.

OBSERVATIONS :

Pour le Préfet, par délégation,
Le Président,
Chef du SIDPC
Michel GARREL

Avis Favorable

Avis Défavorable

SERVICE DEPARTEMENTAL D'INCENDIE
ET DE SECOURS
Groupement Fonctionnel PREVENTION
281 Avenue Pavlov - BP 48069
30932 Nîmes Cedex 9

N° 15

SECTEUR GARRIGUES-CAMARGUE
70 BOULEVARD SERGENT TRIAIRE
30000 NIMES

REF : GF PREV/2016-002882/BE/CM

Affaire suivie par le Lieutenant Bertrand EUGENE

☎ : 04-66-02-66-19

Fax : 04-66-02-66-40

**SOUS COMMISSION DEPARTEMENTALE
POUR LA SECURITE CONTRE LES RISQUES D'INCENDIE ET DE PANIQUE
DANS LES ETABLISSEMENTS RECEVANT DU PUBLIC ET LES IMMEUBLES DE GRANDE
HAUTEUR**

SEANCE DU 19 AOUT 2016

COMMUNE : MANDUEL.
ADRESSE : LIEU DIT CONNELLE NORD.
ETABLISSEMENT : GARE TGV DE NIMES MANDUEL REDESSAN.
CODE : E15500085-000.
DOSSIER : AT 16N0008, PC 16N0030.
OBJET : Construction d'une gare TGV et pôle d'échanges multimodal.

I - NATURE ET PRESENTATION DU PROJET

Le présent dossier prévoit :

- la construction de la nouvelle gare TGV (NIMES, MANDUEL, REDESSAN) et d'un pôle d'échanges multimodal.

Cette nouvelle gare sera située sur deux communes ; Manduel et Redessan, à la croisée de deux lignes SNCF : la ligne TER de Tarascon- Nîmes existante et la ligne TGV de Paris-Barcelone nouvellement créée.

Les différentes activités situées dans plusieurs locaux de la gare seront sous l'autorité (sécurité) d'une direction unique représentée par le Directeur de l'établissement Exploitation territorialement compétent.

Sur la commune de Manduel seront construits :

- 1 bâtiment gare voyageurs/Espaces multimodal (4088 m²) en R-1+1 partiel,
- 1 parking « courte durée » de 100 places,
- 1 parking « loueurs » de 108 places,
- 1 espace « dépose minute » de 10 places,
- 1 parking « vélos » de 100 places,
- 1 parking « 2 roues » de 48 places,
- 18 places de service,

- 1 aire de lavage voiture,
- Des espaces « taxis et bus »,
- 1 kiosque « loueurs » (coque vide de 215 m²),
- 1 kiosque « parking » (coque vide de 80 m²),
- 3 bassins de rétention.

Sur la commune de Redessan seront construits :

- 1 parking de 7700 m² « longue durée » couvert partiellement par des panneaux photovoltaïques,
- 1 local technique.

II - CLASSEMENT

2/1 - EFFECTIFS :

LOCAUX	CALCUL D'EFFECTIF	EFFECTIF PUBLIC	TOTAL
Quais TGV Hall sous voie Hall Barcelone Passerelles	Exploitation ferroviaire Espaces de transit		0
Hall PARIS = 1200 m ²	1 personne/2m ²	600	644
Zone d'accueil/vente = 63 m ²	1 personne/m ²	63	63
Zone d'attente low-cost = 600 m ²	1 personne/m ²	600	600
Commerce	2 personnes /1/3m ²	100	100
TOTAL		+ 30 personnels	1437 pers

Conformément à l'article GA 5 les effectifs du public sont déterminés, selon les modes de calcul suivants :

- Espaces où le public stationne (vente renseignement, salle d'attente) 1 personne/m²,
- Espaces où le public stationne et transite (hall Paris) 1 personne/2m²,
- Espaces où le public transite (passerelles, escaliers, quais) 0 personne,
- Le commerce 2 personnes/m²/1/3 de la surface accessible au public.

2/2 - TEXTES DE REFERENCE :

Cet établissement est soumis aux dispositions du Code de la Construction et de l'Habitation (art.R123-1 à R123-55 et R 152.4 - R 152.5).

Ainsi qu'aux arrêtés du :

25 Juin 1980 modifié portant approbation des dispositions générales du règlement de sécurité contre les risques d'incendie et de panique dans les Etablissements Recevant du Public (ERP).

24 Décembre 2007 modifié portant approbation des règles de sécurité contre les risques d'incendie et de panique dans les établissements de type GA (gares).

Il se classe en **TYPE GA** de 2^{ème} CATEGORIE.

III - DESCRIPTIF SOMMAIRE DU BATIMENT

1 bâtiment gare voyageurs/Espaces multimodal (4088 m²) comprenant :

Niveau 60,86 = Accessible par des escaliers, 2 ascenseurs et 1 rampe, quai Tarascon, ce niveau est composé des quais TER (Tarascon-Nîmes) et de locaux techniques et d'exploitation (non accessible au public),

Niveau 62,70 = ce niveau d'accès principal des voyageurs est composé par 1 hall Paris, 1 hall Barcelone, 1 hall de transfert (sous voie), 1 zone (transporteur low-cost), 1 zone d'attente, 1 local commerce (coque vide de 149 m²), de locaux techniques et d'exploitation,

Niveau 69,00 = niveau des quais TGV accessible depuis les autres niveaux par des escaliers, 3 ascenseurs et des passerelles intermédiaires et directement depuis le parking longue durée.

① Description extérieure

➤ Il est bordé de la manière suivante :

- ✓ Desservi par une voie engin,
- ✓ Hauteur du plancher bas dernier < à 8m,
- ✓ Isolé des tiers en vis-à-vis par des espaces (> à 8m),
- ✓ Dispose de 3 hydrants opérationnels à moins de 200 m du bâtiment et à moins de 60 mètres des orifices d'alimentation des colonnes sèches.

② Description intérieure

➤ Développement du bâtiment prévu dans la notice de sécurité :

✓ Eléments de construction :

- structure SF ½ heure,
- plancher CF ½ heure,
- couverture en polycarbonate visible du sol ou surveillée par un système de détection (Canisses),
- façades seront conformes aux articles CO19 à 22,
- distribution intérieure par cloisonnement traditionnel conforme à la réglementation.

✓ Isolement des locaux à risques particuliers :

- **importants** : Local TGBT et HT/BT
 - : enveloppe CF 2h + porte CF 1h, avec FP.
- **moyens** : Locaux techniques, ménage, comptage, réserves, archives ...
 - : enveloppe CF 1h + porte CF ½h avec FP.

✓ Dégagements : Conforme à l'article GA 23

- porte automatique conforme à l'article GA 25.

- évacuation GN8 :
 - Aide humaine disponible, cheminement praticable.
- ✓ Aménagements intérieurs :
 - Sols M4 (D_{FL}-s2), murs M2 (C-s3,d0), plafond M1 (B-s3,d0), gros mobiliers M3.
- ✓ Superficie es locaux < à 300m², l'évacuation des fumées se fera par les ouvrants naturels.
- ✓ Superficie des locaux > à 300m² ou local aveugle > 100 m² seront désenfumés, conformément à IT 246.
- ✓ Chauffage énergie (climatisation réversible) conforme à l'article GA 30.
- ✓ Electricité NF C15-100 et GA 32 et 34.
- ✓ Eclairage de sécurité assurant les fonctions d'éclairage d'évacuation et d'ambiance par blocs autonomes conformes aux normes.
- ✓ Ascenseurs et escaliers mécaniques, conformes à l'article GA 36.
- ✓ Moyens de secours intérieurs : conformes à l'article GA 44 :
 - colonnes sèches,
 - 3 poteaux d'incendie,
 - extincteurs appropriés aux risques,
 - affichage des plans et consignes de sécurité incendie,
 - équipement d'alarme incendie de type 1 avec flashes lumineux conforme au GN8,
 - Système de Sécurité Incendie de catégorie A,
 - téléphone urbain,
 - Local de gestion d'intervention COE (centre opérationnel d'escale).
- ✓ Ce dossier est suivi par un organisme agréé par le ministère de l'intérieur et par l'IGSI.

IV - PRESCRIPTIONS

N°	PRESCRIPTIONS PARTICULIERES
1	Respecter les prescriptions et les recommandations émises par l'IGSI en date du 31/05/2016.

N°	PRESCRIPTIONS GENERALES
1	<p>La construction et les divers aménagements intérieurs devront répondre en tous points aux textes précités.</p> <p>Le contrôle exercé par l'administration et la Commission de Sécurité, ne dégage pas les constructeurs, installateurs et exploitants des responsabilités qui leur incombent personnellement (art. 123.43 du Code de la Construction et de l'Habitation).</p> <p>L'autorisation d'ouverture devra faire l'objet d'un arrêté municipal pris après avis et visite de réception de la commission de sécurité compétente (Art. R.123.46 du Code de la Construction et de l'Habitation).</p> <p>Les procès-verbaux et certificats attestant la conformité aux règlements de sécurité et normes en vigueur devront être annexés au registre de sécurité et présentés à la Commission le jour de la visite de réception de l'établissement (Art. R.123.44 du code de la Construction et de l'Habitation).</p>
2	<p>Les constructeurs, installateurs et exploitants, sont tenus, chacun en ce qui le concerne, de s'assurer que les installations ou équipements sont établis, maintenus et entretenus en conformité avec les dispositions de la présente réglementation. A cet effet, ils font respectivement procéder pendant la construction et périodiquement en cours d'exploitation aux vérifications nécessaires par des organismes ou personnes agréés dans les conditions fixées par l'arrêté du Ministre de l'Intérieur et des Ministres intéressés. Le contrôle exercé par l'administration ou par les commissions de sécurité ne les dégage pas des responsabilités qui leur incombent personnellement. (Art. R.123.43).</p>
3	<p>Solliciter le passage de la commission de sécurité compétente à l'issue des travaux de cet établissement. Cette demande doit être formulée auprès du secrétariat de la commission de sécurité compétente 1 mois au moins avant la date d'ouverture au public prévue.</p>

Nota :

Les prescriptions énumérées ci-dessus ne sont pas limitatives et ne sauraient dispenser le constructeur, le propriétaire et l'exploitant de se conformer aux diverses réglementations en vigueur s'appliquant ou pouvant s'appliquer à cet établissement.

V - CONCLUSION DU PREVENTIONNISTE

- Vu le dossier présenté, le rapporteur propose à la commission d'émettre un avis :

FAVORABLE par l'exécution des mesures complémentaires ci-dessus mentionnées.

Le Préventionniste,
Lieutenant Bertrand EUGENE
Secteur Garrigues-Camargue

DIRECTION GENERALE DE L'AUDIT ET DES RISQUES



DIRECTION DES AUDITS DE SECURITE
INSPECTION GENERALE DE SECURITE INCENDIE

20 rue de Rome
75008 PARIS
FAX : +33 (0)1 53 42 27 29

Affaire suivie par : Pascal HUREL
Tél. : +33 (0)1 53 42 27 39 – (S.N.C.F. : 31 27 39)

Nos réf. : AS 400 – IGSi – PH – 2016/0605 du

31 MAI 2016

**AVIS DE L'IGSI RELATIF À LA SÉCURITÉ INCENDIE
DANS UN ÉTABLISSEMENT RECEVANT DU PUBLIC DE TYPE GA**

**GARE DE NIMES MANDUEL REDESSAN TGV
Pôle d'Echanges Multimodal (P.E.M)
ERP DE TYPE GA DE 2^{ème} CATÉGORIE
*Construction d'une nouvelle gare***

1 - PRÉSENTATION DU PROJET

La nouvelle gare de Nîmes Manduel Redessan s'inscrit dans le projet de contournement ferroviaire de Nîmes et de Montpellier (CNM).

Le contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier (CNM) est une liaison ferroviaire prévue pour un usage mixte (voyageurs et fret) en cours de construction entre Manduel, commune du Gard située à l'est de Nîmes, et Lattes, commune de l'Hérault située au sud-est de Montpellier. La construction de la ligne permettra de relier Montpellier à Paris en moins de 3 heures.

Le projet consiste en la création d'un pôle d'échange multimodal (PEM). Le projet se situe à une quinzaine de kilomètres de Nîmes Centre. Cette nouvelle gare sera située sur les communes de Manduel et de Redessan.

Le PEM est constitué :

- d'un dispositif en croix entre la plateforme du CNM (4 voies dont 2 quai à latéral de 400 ml) et les 2 quais créés le long de la voie ferrée existante Nîmes-Tarascon situé en déblai du terrain naturel, ce qui permet d'assurer une correspondance entre les TGV et TER.
- d'un bâtiment voyageurs regroupant l'ensemble des services et commerces situé en articulation des voies ferroviaires nouvelles et régionales (TER) et en liaison avec tous les autres modes de transports pour organiser l'intermodalité.
- d'aménagements extérieurs autour de 2 pôles situés de chaque côté de la ligne TER, un premier dédié au mode doux, aux taxis, à la dépose-minute et au stationnement de courte durée ainsi qu'aux transports en commun et un deuxième lié aux véhicules particuliers pour le stationnement de longue durée. Des kiosques seront également implantés dont un kiosque recevant du public classé en PE de 5^{ème} catégorie.

Les accès :

L'accès au site se fait par un carrefour qui permet d'accéder aux deux entrées principales du site.

- L'entrée par l'axe est-ouest qui dessert :
 - o le côté Sud, le parc de stationnement de courte durée, la dépose minute.
 - o le côté Nord : la dépose taxis, la gare routière et le bâtiment voyageurs.
- L'entrée par l'axe nord-ouest qui dessert via un ouvrage de franchissement la voie TER afin de permettre l'accès au parc de stationnement de longue durée.

L'axe Nord-Sud sera composé d'une allée piétonne reliant l'ensemble du parking à la passerelle de liaison vers la gare.

Le bâtiment voyageurs (BV) :

Il se compose d'un quadrilatère de 40 mètres par 70 mètres. L'édifice s'organise sur un niveau principal en continuité du parvis jusqu'en partie Sud en se prolongeant sous l'ouvrage ferroviaire CNM.

Le BV est conçu comme une grande ombrière homogène avec :

- En partie supérieure des brises soleil métalliques posés sur une grande nappe structurelle composée de poutres acier portée par des poteaux de type « grumes en bois ». Cet élément vient en débord vis-à-vis du toit du bâtiment voyageurs (surtoiture).
- En partie centrale, l'étanchéité est assurée par une série de sheds en polycarbonate, suspendus à la nappe structurelle. Ces pans de toiture sont munis de chéneaux visitables et de dispositifs ouvrants pour assurer le désenfumage et la ventilation.
- En sous-face, un plafond en canisses de bambous assemblés par tige acier, offre une ombre tamisée. En complément des protections verticales fixes viennent compléter le dispositif de protection solaire (bambous).

Il s'organise sur trois niveaux :

- Un niveau -1 (+60.86) occupé par les locaux techniques ainsi que les locaux d'exploitation comprenant :
 - o Une circulation protégée avec escaliers fixes et un ascenseur, **un local CTA+PAC mutualisé, un local eau, un local FT, un local comptage com, un poste HT, un back-office, un local stockage, un local stockage sel, un local brumisateurs, un local TGBT**, un local vestiaires/sanitaire F, un local vestiaires/sanitaire H, un local pause.
 - o **Un local maintenance des équipements gare, un local machine de nettoyage, un local stockage situation perturbée, un local stockage ménage.**
- Un niveau 0 (+62.70) : niveau principal d'accès depuis le parvis comprenant :
 - o le hall Paris, le hall sous voies, la zone/espace transporteurs low cost, le hall Barcelone les zones d'attente, un emplacement non ferroviaire dit commerce multiservices, un accueil voyageurs attente confortable, un ensemble de circulations verticales.
 - o Un ensemble de locaux d'exploitation avec des circulations protégées, un local appui, un local détente avec sanitaire, une salle de réunion, **un local archives**, un bureau chef de gare, un local de service, **un local de gestion de crise**, un local reproduction, **un local stockage escale**, un réfectoire, un WC PMR, un back-office, un bureau ACM, un back-office, une coque autre transporteur (ERP), un relais-toilettes (ERP), un local transfert de fonds, **un local stockage selecta, un local matériels gare objets trouvés**, un ensemble sanitaire H et F, un ensemble vestiaires H et F.
 - o Un ensemble de locaux techniques, **un local sono, un local vidéo-protection, un local média-transport, un local Telecom vidéo TFT, un local selecta**, une circulation avec un escalier fixe et un ascenseur.
- Un niveau +1 (+67.20) : niveau intermédiaire entre le hall et les quais, constitué d'une passerelle intérieure accessible par des circulations verticales. Cette passerelle se prolonge côté Nord pour rejoindre le parc de stationnement aérien Nord.

(Local en gras : Local à risques moyens.)

(Local en gras souligné : Local à risques importants.)

Le pétitionnaire s'engage, dans sa notice de sécurité incendie, notamment les points suivants :

Accessibilité bâtiment et desserte

La gare sera desservie, depuis le niveau de référence par une voie engins (bâtiment PBDN < 8 m).

Isolement avec les tiers

Aucun bâtiment tiers n'est présent dans les 8 mètres autour de la gare. Aucun isolement au feu vis-à-vis des tiers.

Résistance au feu des structures

- Les structures principales seront SF ½ heure.
- Le plancher bas du dernier niveau est inférieur à 8 m.
- Les planchers courants sur CF ½ heure.

Particularité de la toiture

- Les éléments principaux de la structure de la toiture ne seront soumis à aucune exigence de stabilité au feu, les conditions suivantes étant simultanément remplies :
 - L'établissement est à rez de chaussée ou occupe le dernier niveau.
 - La toiture n'est pas accessible au public
 - La ruine de la toiture de risque pas de provoquer d'effondrement en chaîne.
 - Les matériaux utilisés sont incombustibles
 - La structure de la toiture du polycarbonate est visible du plancher, ou sinon surveillée par un système de détection automatique, ou protégée par une installation fixe d'extinction automatique, ou isolée par un écran protecteur qui lui assure une stabilité au feu de degré ½ heure.
- Les passerelles, coursives et escaliers fixes à l'intérieur du BV seront SF ½ heure.
- Les structures porteuses entre appuis sur le gros œuvre des escaliers mécaniques servant à l'évacuation seront traitées par protection rapportée R 30.

Distribution intérieure : GA 18

- Aucune exigence de résistance au feu entre les emplacements ferroviaires accessibles au public entre eux.
- Séparation entre les emplacements à caractère d'exploitation ferroviaire accessibles/non accessibles au public – par parois et planchers hauts CF 1 heure et bloc-portes pare-flammes de degré ½ heure et équipés de ferme-porte.
- Emplacements non ferroviaires –respect des dispositions de l'article GA 18.

Locaux à risques moyens

- par parois et planchers hauts CF 1 heure et bloc-portes coupe-feu de degré ½ heure et équipés de ferme-porte
 - o les locaux techniques : CFO, Cfa, coupure, pompe à chaleur, sonorisation, brumisateur, arrivée d'eau
 - o local comptage, local Poste d'aiguillage, local COE/LGI, locaux entretien et maintenance
 - o local ménage, locaux réserves, local archives, locaux rangements, locaux stockage, local déchets.

Locaux à risques importants

- par parois et planchers hauts CF 2 heures et les dispositifs de communication avec les autres locaux doivent être CF de degré une heure, l'ouverture se faisant vers la sortie et les portes étant munies de ferme-porte ;
 - o Le local TGBT
 - o Le local poste HT/BT

La couverture Les dispositions des articles CO7§2, CO17 et CO 18 seront respectées.

Les façades seront conformes à la réglementation en vigueur. Les dispositions des articles CO19 à CO22 seront respectées.

Dégagements

- Les emplacements à caractère ferroviaire (public stationne) et non ferroviaire respecteront les dispositions de l'article GA23.
- Les dégagements sont en nombre et dimension suffisante pour assurer une évacuation correcte et sûre. Le niveau RDC dispose d'un débit de 600 pers/mn permettant une évacuation en moins de 10 minutes.
- Les portes automatiques seront conformes à l'article GA25.
- L'évacuation des personnes en situation d'handicap (GN8) est définie suivant les principes suivants :
 - Au RDC – évacuation immédiate par transfert horizontal vers l'extérieur.
 - Au niveau Quai - évacuation immédiate par transfert horizontal à l'air libre sur les quais.
 - Au niveau Passerelle – évacuation immédiate par transfert horizontal vers l'extérieur.

Aménagement intérieur

- Les aménagements intérieurs seront conformes à l'article GA 27.

Désenfumage

- Le hall principal, l'espace d'attente low-cost et le couloir sous voies seront désenfumés naturellement de manière permanente ou par des systèmes asservis DAS en toiture (ventelles ou exutoires) et ouvrants en partie basse de la façade Nord. Les commandes seront ramenées au CMSI et doublées d'une commande manuelle regroupée (DCMR). **Voir prescription**
- Le calcul sera effectué suivant le taux alpha pour surface > 1000 m² et suivant la règle du 1/200^{ème} pour surface < 1000 m².
- Les façades Ouest et Sud du hall Paris donnant sur le parvis seront ouvertes de manière permanente sur les 2/3 supérieur. En complément des exutoires positionnés entre la surtoiture et le faux plafond ajouré seront installés. Ils ne seront pas pris en compte pour le calcul réglementaire de la surface utile. Les portes automatiques côté quai TER et parvis serviront d'amenée d'air.

Chauffage/Climatisation

- Le chauffage et le rafraîchissement se feront par un système à détente directe.
- La ventilation sera assurée par des systèmes « double et simple flux ».

Les dispositions de l'article GA 30 seront respectées.

Installations électriques et éclairage

- L'installation électrique sera conforme aux normes en vigueur.
- Un **éclairage d'évacuation** et d'anti-panique sera doté dans les emplacements.
- Un éclairage d'évacuation sera installé dans les passages sous voies et les passerelles fermées permettant l'accès des quais aériens.

Nota : Une implantation de panneaux photovoltaïques est également prévue dans les abris des parcs de stationnement. La puissance installée est de l'ordre de 1 200 kW. **Voir prescription n°5.3.**

Les équipements seront installés dans des locaux techniques situés dans le kiosque « loueurs de voitures ».

Ascenseurs – escaliers mécaniques

- Les ascenseurs et les escaliers mécaniques seront conformes aux normes.

Installations d'appareils de cuisson

- Sans objet

Moyens de secours

- Des hydrants seront positionnés sur les parvis, au nombre de 3.
- Des colonnes sèches seront installées pour desservir les quais Barcelone et Paris. Les prises seront à moins de 60 m d'un poteau d'incendie.
- Détection automatique d'incendie des emplacements ferroviaires où le public stationne, les emplacements non ferroviaires et les locaux techniques.

- Déclencheurs manuels dans les emplacements ou mise en place de bornes d'interphonie.
- Alarme générale sélective par l'utilisation de la sonorisation commerciale afin de prévenir les personnels par un message parlé ou préenregistré.
- Alarme générale par commande manuelle depuis l'UGA 1 par l'intermédiaire de diffuseurs sonores non autonomes (DSNA). La gare présente une seule zone d'alarme (ERP et ERT).
- La surveillance sera assurée par des personnes désignées par le chef d'établissement.
- Un local de gestion de crise sera présent dans la gare. Il possédera une liaison phonique avec le poste chargé de la gestion des circulations ferroviaires et un téléphone urbain fixe.

Les documents joints au dossier précisent les dispositions architecturales et techniques retenues.

2 - CLASSEMENT

L'effectif théorique admissible dans ce nouveau bâtiment voyageurs s'élève à **1 393 personnes**.

Emplacements à caractère d'exploitation ferroviaire ou le public transit			
Quais aériens (Niveau 61)		Pas d'effectif	0 pers
Hall sous voies (niveau 63)	1 200 m ²	Pas d'effectif	0 pers
Hall Barcelone (niveau 63)	170 m ²	Pas d'effectif	0 pers
Passerelle (niveau 69) / Quais TGV		Pas d'effectif	0 pers
Emplacements à caractère d'exploitation ferroviaire stationne ou stationne et transit			
Hall Paris	1 200 m ²	1 pers/ 2 m ²	600 pers
Accueil/vente/attente confort	63 m ²	1 pers/m ²	63 pers
Zone/Espace d'attente transporteurs low cost	600 m ²	1 pers/m ²	600 pers
Emplacements à caractère d'exploitation non ferroviaire			
Emplacement à caractère commercial	149 m ²	2 pers/1/3 m ²	100 pers
Emplacements à usage de travail			
Effectif du personnel (dégagements non indépendants)		Déclaratif	30 pers
TOTAL			1393 pers

L'établissement est proposé en **ERP de 2^{ème} catégorie de type GA** (gare aérienne).

Nota : un kiosque « loueurs de voitures » sera implanté dans les emprises du parc de stationnement. Il est proposé de le classer en ERP PE de 5^{ème} catégorie (distant de plus de 8 mètres du bâtiment voyageurs).

3 - DOCUMENTS EXAMINES

Dossier PC 40– Pôle d'échanges multimodal de NIMES MANDUEL REDESSAN TGV – MAI 2016

Engagement du Maître d'Ouvrage conforme à l'article 45 du décret 95-260 du 8 mars 1995.

Notice de sécurité non signée par le Maître d'Ouvrage référencée

	ARP NMA DPC NTE – PC40 <u>3</u> indice A.
Plan de situation du terrain	ARP NMA DPC PLN PC40 <u>2</u> indice A
Plan masse projet	ARP NMA DPC PLN PC40 <u>4</u> indice A
Plan niveau S1/N0/N1	ARP NMA DPC PLN PC40 <u>5</u> indice A
Document graphiques d'insertion – Projet	ARP NMA DPC PER PC40 <u>6</u> indice A
Coupes – Projet -	ARP NMA DPC CPE PC40 <u>7</u> indice A

4 - AVIS DE L'IGSI AU TITRE DE LA SECURITE INCENDIE

L'examen du dossier amène l'IGSI à formuler un avis :

FAVORABLE

~~DEFAVORABLE~~

Les travaux devront être réalisés conformément au dossier étudié et les prescriptions du paragraphe 5 énoncées ci-après devront être intégralement respectées.

Toute modification devra être portée à la connaissance de l'IGSI.

Cet avis ne se substitue en aucune façon à celui pouvant être émis par la Commission de Sécurité.

Rappel : L'IGSI prend acte de l'engagement du maître d'ouvrage, à respecter les règles générales de construction prises en application du chapitre 1er, du livre 1^{er} du Code de la Construction et de l'Habitation notamment celles relatives à la solidité.

5 - PRESCRIPTIONS

PRESCRIPTIONS RELATIVES AU PROJET

- 5-1** Appliquer exclusivement pour le présent projet, l'arrêté du 24 décembre 2007 portant approbation des règles de sécurité contre les risques d'incendie et de panique dans les gares.
- 5-2** Solliciter l'avis de la sous-commission de sécurité incendie ERP-IGH du GARD (30).
- 5-3** Transmettre les dossiers de renseignements de détails pour avis de l'IGSI avant dépôt à l'Administration notamment sur les points suivants :
- le désenfumage naturel avec la prise en compte des vents dominants (notes de calcul, implantation, répartition, etc..).
 - les différents isolements au feu du cloisonnement dans la gare.
 - les aménagements intérieurs et leurs supports notamment le plafond en canisse de bambous et la toiture en polycarbonate.
 - les moyens de secours (cheminements des colonnes sèches, implantation des poteaux d'incendie, DAI, SSI, système d'alarme, etc.). GA8
- 5-4** Transmettre les dossiers d'aménagement des coques concédés pour avis de l'IGSI avant dépôt à l'Administration (commerce multiservices, espace de vente / attente confortable, espace transporteurs de type OUIGO, etc..).
Nota : le commerce multiservices présentant un effectif > 50 personnes devra répondre aux dispositions de l'article GA 23.3.
- 5-5** Réaliser les travaux conformément :
- au dossier référencé au paragraphe 3 ci-dessus,
 - aux prescriptions ci-après.
- 5-6** S'assurer que la structure de la toiture supportant le polycarbonate soumise à aucune stabilité au feu, (assurant la fonction de clos couvert et non la surtoiture de type ombrière), est visible depuis le sol, avec la mise en place d'un plafond de type « canisse » en bambous en dessous. Dans le cas d'une visibilité insuffisante, prévoir la réalisation d'une charpente présentant une stabilité au feu ½ heure au moins ou assurer la surveillance du plenum par une détection automatique d'incendie.
Faire vérifier ce point par un organisme agréé. GA 16 - CO 13
- 5-7** S'assurer que le plafond suspendu en bambous présente une réaction au feu M1.
Respecter les dispositions de l'article GA 27 et l'arrêté du 21 novembre 2002 relatif à la réaction au feu des produits de construction et d'aménagement.
Nota : La durabilité des classements en réaction au feu devra être confirmée notamment pour le plafond en bambous qui devra répondre au classement au feu M1 dans le temps.
Faire vérifier ce point par un organisme agréé.

- 5-8 Disposer un organe de coupure générale de l'alimentation électrique de la coque commerciale, accessible à tout moment par le personnel d'exploitation de la gare, y compris pendant les horaires de fermeture de la concession, en cas de sinistre dans cette dernière. (GA 32.3)
- 5-9 Assurer la surveillance de l'établissement par, au moins, une personne désignée par le chef d'établissement. Annexer cette désignation dans le registre de sécurité. (GA40)
- 5-10 Etendre le système d'alarme de la gare aux entités commerciales, aux emplacements fermés recevant du public y compris la passerelle, aux emplacements de travail. GA 44
- 5-11 Réaliser la diffusion de l'alarme générale exclusivement par une action sur un dispositif manuel situé dans le local de surveillance du SSI. GA 44

Installation de panneaux photovoltaïques des aires de stationnement des véhicules

- 5-12 Respecter les préconisations de la Commission Centrale de Sécurité pour le déploiement de ces équipements.

La Commission Centrale de Sécurité (CCS) a émis deux avis sur les mesures de sécurité à prendre en cas d'installation de panneaux photovoltaïques :

L'avis de la CCS du 5 novembre 2009 qui a prévalu pendant plusieurs années, pour les établissements recevant du public (ERP) ; et plus récemment, l'avis de la CCS du 7 février 2013 qui est venu compléter et modifier sur certains points l'avis du 5 novembre 2009.

Ces avis s'ajoutent aux normes et réglementation en vigueur à respecter, à savoir :

pour les installations photovoltaïques raccordées au réseau, **le guide UTE C15-712-1**

- pour le raccordement au réseau, la norme NF C14-100.
- pour les canalisations et câbles, la norme NF C 15-100 (notamment les paragraphes 512-2-11 et 522) selon le bâtiment, les dispositions réglementaires applicables en matière de prévention contre les risques d'incendie et de panique (notamment l'accessibilité, l'isolement par rapport aux tiers, les couvertures, les façades, la règle du C+D, le désenfumage, la stabilité au feu...).

PRESCRIPTIONS RELATIVES A LA RÉCEPTION DES TRAVAUX

- 5-13 Tenir à la disposition de l'IGSI et/ou de la Commission chargée de la visite de réception :
 - l'attestation par laquelle le Maître d'Ouvrage certifie avoir fait effectuer l'ensemble des contrôles et vérifications techniques relatif à la solidité conformément aux textes en vigueur, (article 46 du décret du 8 mars 1995 modifié)
 - l'attestation du bureau de contrôle (pour les ERP du 1er groupe) précisant que la mission de solidité a bien été exécutée (missions L, LP, mission parasismique),
 - les relevés de conclusions du rapport attestant de la solidité de l'ouvrage, (missions L, LP et les garde-corps),
 - le rapport RVRAT du contrôleur technique, (mission S)
 - le rapport de vérification électrique initiale, (décret du 14 novembre 1988)
 - l'attestation de levée des réserves et observations éventuelles figurant dans ces rapports,
 - les certificats de conformité des installations réalisées,
 - les procès-verbaux (en cours de validité) de comportement au feu des matériaux et éléments de construction utilisés (en rapport avec les matériaux réellement utilisés), avec la localisation exacte de sa mise en œuvre dans le projet,
 - les dossiers de renseignements de détails des installations techniques mis à jour après travaux.
- 5-14 Faire parvenir les documents ci-dessus à l'IGSI un mois au moins avant l'ouverture au public. Solliciter l'avis de l'IGSI à la visite préalable à l'ouverture du public conformément à l'article GA 9.

PRESCRIPTIONS RELATIVES A L'EXPLOITATION DE L'ÉTABLISSEMENT

- 5-15** Fournir à la Commission de Sécurité compétente, un dossier reprenant l'organisation de la sécurité incendie dans l'établissement, ainsi que les procédures de gestion des alarmes (restreinte, générale sélective, générale) pendant la période d'ouverture de la gare (y compris les heures extrêmes).
Elaborer sous l'autorité de l'exploitant les procédures et consignes d'évacuation prenant en compte les différents types de handicap.
- 5-16** Mettre en place un registre de sécurité de l'établissement et le tenir à jour. Dans ce document seront consignés :
- les contrôles et vérifications des installations et équipements techniques, ainsi que les éventuelles observations auxquelles ceux-ci ont donné lieu,
 - l'état du personnel formé à la défense contre l'incendie,
 - les diverses consignes établies en cas d'incendie,
 - les dates des divers travaux d'aménagement, de transformation, leur nature, les noms des entreprises, architectes ou techniciens chargés des travaux.
- 5-17** Afficher dans un endroit visible une consigne d'incendie / plan schématique, et la tenir à jour. Elle comportera :
- le numéro d'appel et l'adresse des services de secours, ainsi que le numéro de téléphone du chef d'escale de la gare
 - l'emplacement des organes de coupure des fluides et de l'énergie (électricité, gaz, fioul...)
 - l'emplacement des moyens d'extinction,
 - les dispositions immédiates à prendre en cas de sinistre.
- 5-18** Respecter les dispositions de l'article GA45.2.
Un jeu complet et à jour de différents plans (plans de la gare, guide des scénarios de désenfumage, limites des zones de détection incendie et de mise en sécurité, etc.) doit être mis en place dans le local de surveillance ou dans un lieu défini par la commission de sécurité sur proposition de l'exploitant.
Un plan schématique établi selon la norme NF S 60-303, faisant ressortir l'emplacement des dégagements et les cloisonnements principaux doit être disponible pour les services publics de secours et de lutte contre l'incendie à l'entrée principale des gares du premier groupe.

6 - RECOMMANDATIONS

- 6-1** Si un espace tisanerie est envisagé en back-office, limiter la puissance totale des éléments de cuisson / réchauffage à 20 kW. Si des appareils alimentés au gaz sont installés dans ce local, créer des ventilations hautes et basses donnant directement sur l'extérieur.
- 6-2** Tous les dégagements desservant les locaux de bureaux créés ou modifiés par le projet présenteront un minimum de 1 UP (0,90 m).
- 6-3** Si les dégagements des locaux de travail disposent d'un système de verrouillage électromagnétique (badge, digicode ou similaire...), ils seront à sécurité positive et répondront aux conditions ci-après :
- en cas d'absence de courant, les portes devront se mettre automatiquement en position d'ouverture,
 - un déclencheur manuel à fonction d'interrupteur sera placé à proximité afin d'obtenir leur ouverture en cas de défaillance du dispositif de commande.
- Tout système de clé sous verre dormant est interdit.

Poteaux de structure en bois « grumes »

- 6-4** S'assurer que les poteaux de structure en bois réalisés par des grumes seront protégés contre toutes attaques biologiques.

La résistance naturelle du bois aux agents de dégradation biologique (champignons ou xylophages) est variable selon les essences.

Lorsque la durabilité naturelle est insuffisante par rapport aux risques encourus, seule l'application d'un traitement de préservation pourra assurer la protection nécessaire, à condition que la pénétration des produits de traitement dans le bois soit suffisante. Celle-ci dépend de l'imprégnabilité du bois qui, elle aussi, est variable selon chaque essence. Soit avant d'utiliser le bois dans la construction, il faut :

- Définir la classe de risque ou d'emploi.
- Choisir une essence.
- Vérifier la durabilité naturelle de l'essence par rapport à la classe de risques.
- Lorsqu'un traitement de préservation est obligatoire, le choisir en fonction de la classe de risque à laquelle il sera exposé.
- Vérifier l'imprégnabilité de l'essence par rapport au traitement de préservation.
- Choisir éventuellement un traitement de finition.

Respecter la norme NF EN 335-2 qui définit les risques en 5 classes. Echelle de 1 à 5 de l'environnement le moins exposé vers le plus exposé.

7 - OBSERVATIONS

La liste des prescriptions édictées ci-dessus n'est pas exhaustive. Elle ne dispense pas les constructeurs, les propriétaires et les exploitants du respect de l'ensemble des dispositions réglementaires applicables à ce type d'établissement.

Les délais administratifs doivent être respectés. Les travaux ne peuvent commencer **qu'après réception de l'autorisation** émanant de l'Administration compétente.

8 - AVERTISSEMENT

Vous trouverez ci-joint, l'imprimé IGSI relatif à la visite préalable à l'ouverture au public, qui devra être complété par la maîtrise d'ouvrage du présent projet. Cet imprimé devra être adressé à l'IGSI, **un mois** minimum avant la date d'exploitation souhaitée des locaux concernés par les travaux.

L'Inspecteur du Groupe
Contrôle des Études



Pascal HUREL

ANNEXE 1 ERP du 1^{er} groupe

▪ RÔLE DE L'IGSI – DISPOSITIONS DE L'ARRÊTÉ DU 24.12.2007 (TYPE GA)

L'arrêté du 24 décembre 2007 portant approbation des règles de sécurité contre les risques d'incendie et de panique dans les gares, stipule, entre autres :

▪ **Article 2** : « La commission de sécurité compétente est, dans tous les cas, la commission consultative départementale de sécurité et d'accessibilité (CCDSA) instituée par le décret n° 95-260 du 8 mars 1995 modifié.

Un organisme d'inspection de sécurité incendie, constitué de personnels spécialisés en matière de protection contre les risques d'incendie et de panique, peut, à la demande de l'autorité organisatrice des transports concernée, être créé au sein des entreprises en charge de l'exploitation de tout ou partie d'un réseau public de transport guidé, par arrêté conjoint du ministre chargé des transports et du ministre de l'intérieur pris sur l'avis de la Commission Centrale de Sécurité. (.....)

Les organismes d'inspection de sécurité incendie déjà créés à la SNCF et à la RATP, en application de l'article 5 de l'arrêté du 20 février 1983, et dont la mise en place a été approuvée par le Ministre des Transports, demeurent en activité.

Les représentants de ces organismes sont membres de droit de la CCDSA, pour les affaires les concernant. »

▪ **Article 3** : « Les préfets et, à Paris, le préfet de police, assurent l'exécution des présentes dispositions. »

▪ **Article GA 6** : « La commission de sécurité compétente est, dans tous les cas, la commission consultative départementale de sécurité et d'accessibilité, nommée dans la suite du présent texte « commission de sécurité ». »

Par ailleurs, pour les établissements de 5^{ème} catégorie, le contrôle est assuré, depuis les études jusqu'à l'exploitation, par les organismes d'inspection de sécurité incendie définis à l'article GA 7 ci-après, lorsqu'ils existent. »

▪ **Article GA 7** : « La mise en place de ces organismes d'inspection de sécurité incendie est décidée par arrêté conjoint du ministre de l'intérieur et du ministre chargé des transports après avis de la commission centrale de sécurité. Les représentants de ces organismes sont membres de droit de la commission de sécurité pour les affaires les concernant.

A ce titre, ils participent aux travaux de cette commission, notamment lors de l'examen des projets de construction ou d'aménagement et aux visites de réception préalables à l'ouverture du public.

Rattachés directement à la direction générale de l'entreprise, ces organismes doivent être indépendants d'une direction, d'un service ou de toute autre entité chargée des études, des travaux ou de la gestion des installations visées par le présent texte. »

Pour les établissements du 1^{er} groupe, l'IGSI émet à ce titre un avis relatif à la sécurité incendie ; cet avis ne se substitue en aucun cas à celui habituellement émis par la Commission de Sécurité. Cet avis est à joindre, par le pétitionnaire, au dossier à transmettre aux autorités compétentes (au titre du Code de l'Urbanisme ou du Code de la Construction et de l'Habitation) par le directeur de l'Établissement Exploitation qui assure la direction unique du groupement.

Pour les établissements du 2^{ème} groupe, l'IGSI assure seule le contrôle des établissements, depuis les études jusqu'à leur exploitation incluse (Article GA 6). Cet avis est à joindre, par le pétitionnaire, au dossier à transmettre aux autorités compétentes, (au titre du Code de l'Urbanisme ou du Code de la Construction et de l'Habitation) par le directeur de l'Établissement Exploitation.

▪ RÉGLEMENTATIONS APPLICABLES

Pour la partie recevant du public :

- Articles R 123.1 à R 123.55 du Code de la Construction et de l'Habitation,
- Arrêté du 24 décembre 2007 portant approbation des règles de sécurité contre les risques d'incendie et de panique dans les gares, (type GA).
- Arrêté du 25 juin 1980 modifié Livre premier portant approbation des dispositions générales du règlement de sécurité contre les risques d'incendie et de panique dans les établissements recevant du public
- Décret n° 730 du 22 mars 1942 modifié portant règlement d'administration publique sur la police, la sûreté et l'exploitation des voies ferrées d'intérêt général et d'intérêt local.
- Décret n°95-260 du 8 mars 1995 relatif à la commission consultative départementale de sécurité et d'accessibilité.

Pour la partie locaux de travail :

- Code du Travail
- Décret du 14 novembre 1988 modifié relatif à la sécurité des travailleurs dans les établissements mettant en oeuvre des courants électriques,
- Arrêté du 26 février 2003 relatif aux circuits et installations de sécurité.



AVIS DE L'INSPECTION GENERALE DE SECURITE INCENDIE (IGSI) DANS UN ETABLISSEMENT DU 1^{er} GROUPE

relatif à une demande d'autorisation d'ouverture formulée
par le

GARE DE

Désignation du projet :

1) INSTRUCTION DU DOSSIER :

Demande d'autorisation de travaux transmise par le

Avis favorable de :

- l'IGSI : émis le (réf :)
- la Commission de sécurité Départementale : émis le (réf :

2) DOCUMENTS DE VÉRIFICATIONS À LA CONSTRUCTION PRÉSENTÉS :

- Attestation de contrôle solidité (maître d'ouvrage)
- Attestation de mission solidité, si nécessaire, et relevés de conclusions des rapports de contrôle attestant la solidité de l'ouvrage (bureau de contrôle)
- Rapports relatifs à la sécurité des personnes contre les risques d'incendie et de panique (RVRAT établi par un organisme agréé)

Demande de visite préalable à l'ouverture au public devant être adressée à la préfecture de par l'exploitant/maîtrise d'ouvrage du projet (*)

Les documents présentés sont satisfaisants OUI NON

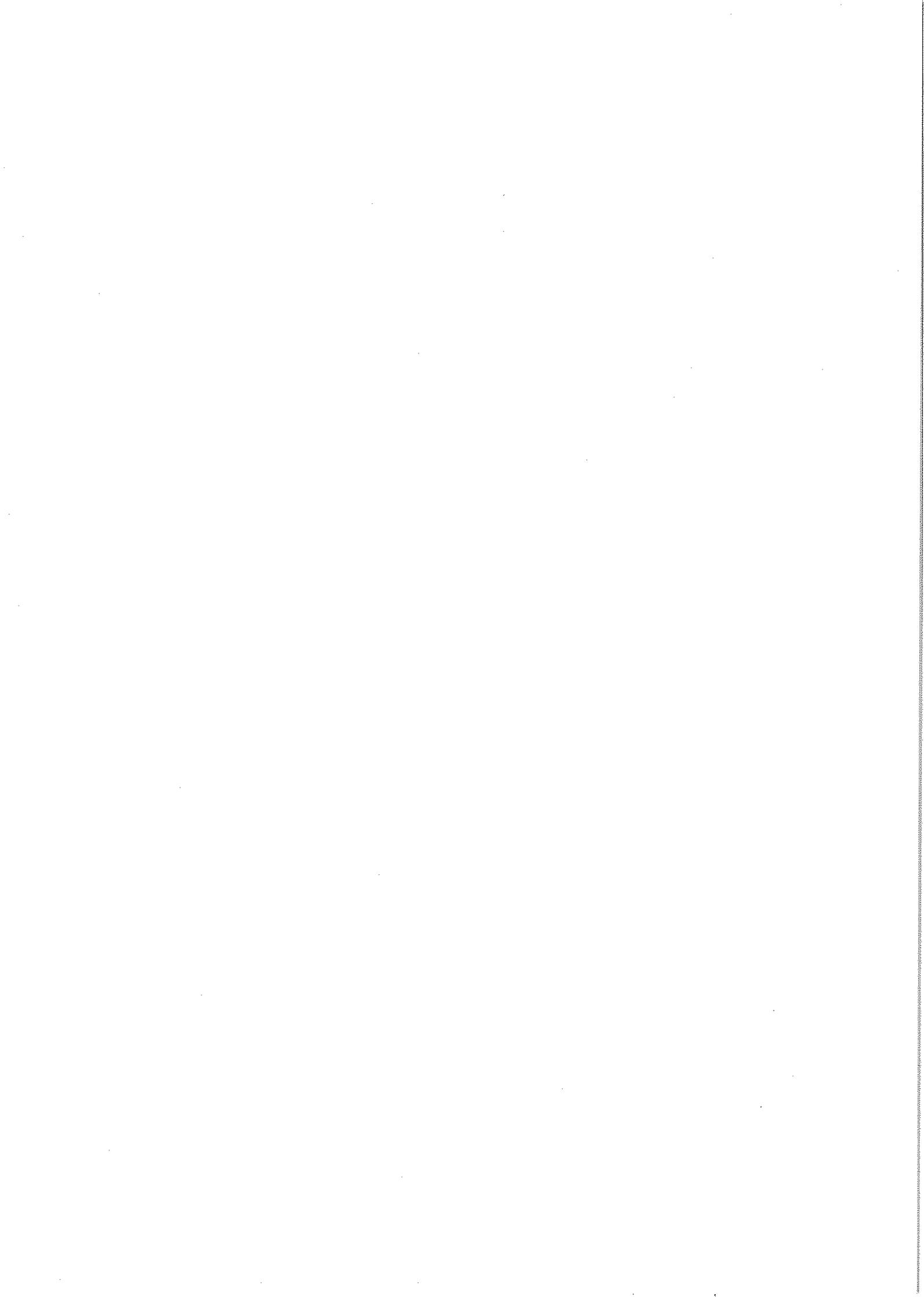
L'IGSI est favorable à cette demande de visite de réception OUI NON

Dates de réception souhaitées par l'IGSI :

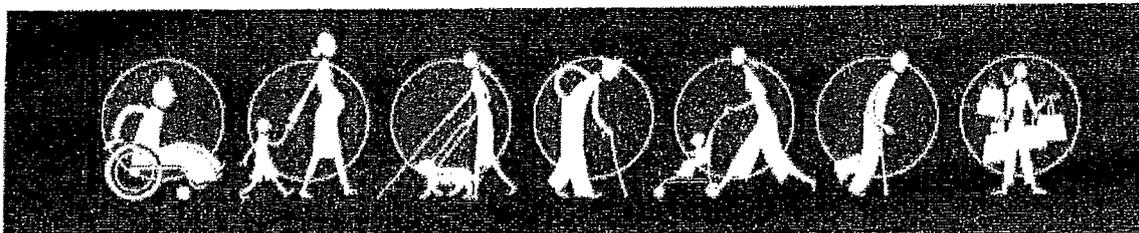
Le Chef du Groupe
Contrôle d'Exploitation

Fait à PARIS, le

B. LETACONNOUX



Sous commission départementale pour l'accessibilité aux personnes handicapées dans les établissements recevant du public



Séance du jeudi 29 septembre 2016

N° 44 REDESSAN AT 211 16/0005 PC 211 16/0009
Création d'un parking de stationnement pour la gare Nîmes Manduel Redessan
Lieu dit Bouzhile
SNCF GARES & CONNEXIONS
Rapporteur DDTM

<input checked="" type="checkbox"/> DEMANDE :	
<input checked="" type="checkbox"/> d'autorisation de travaux <input type="checkbox"/> de dérogation travaux <input type="checkbox"/> d'autorisation d'ouverture	<input type="checkbox"/> d'agenda d'accessibilité programmée <input type="checkbox"/> de dérogation pour période Ad'AP supplémentaire

<input checked="" type="checkbox"/> Entendu le rapport du(es) service(s) instructeur(s) en matière d'accessibilité aux personnes handicapées. <input type="checkbox"/> Vu le rapport du groupe de visite.
--

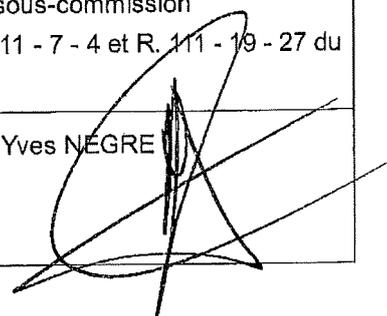
<input type="checkbox"/> NON EXAMINÉ <input type="checkbox"/> quorum non atteint // autre :
--

<input checked="" type="checkbox"/> AVIS FAVORABLE <input checked="" type="checkbox"/> avec prescriptions mentionnées au rapport <input type="checkbox"/> avec prescriptions particulières :	<input type="checkbox"/> AVIS DEFAVORABLE
---	--

Le projet fera l'objet d'une visite de réception par :	
<input type="checkbox"/> Sous commission départementale. ou : <input checked="" type="checkbox"/> Attestation de prise en compte des règles concernant l'accessibilité L. 111 - 7 - 4 et R. 111 - 19 - 27 du CCH	<input type="checkbox"/> Groupe de visite de la sous-commission

A Nîmes, le 29 septembre 2016

Le président, Yves NEGRE



**SOUS COMMISSION DEPARTEMENTALE POUR
L'ACCESSIBILITE DES PERSONNES HANDICAPEES
DANS LES ETABLISSEMENTS RECEVANT DU PUBLIC**

Affaire suivie par : Corinne Boissin
Courriel: corinne.boissin@gard.gouv.fr
Tél. 04.66.62.65.45

Séance du 29/09/2016

Dossier n° 44

Pétitionnaire :	SNCF Mobilité (LECLUSE Dominique)	
projet :	Parking nouvelle gare TAGV lieu-dit Bouzilhe	réf : PC 030 211 16N0009
Commune :	30129 REDESSAN	classement : 1ère catégorie

textes : Loi n°91-663 du 13 juillet 1991/ Loi 2005-102 du 11 février 2005/ Décret 2006-555 du 17 mai 2006 / Arrêté du 8 décembre 2014/ Arrêté du 21 mars 2007 (pour la partie habitation)

Description du projet

Le dossier de permis de construire concerne la réalisation d'un parking longue durée de 758 places dont 18 réservées aux personnes à mobilité réduite. Il est prévu également l'installation de panneaux photovoltaïques sur le parking, la création d'un local technique et d'une passerelle piétonne reliant le parking au hall voyageurs.

Le terrain est sans dénivelé, les cheminements sont inférieurs à 2 % de pente et le guidage visuel et tactile est prévu.

La passerelle reliant le parking à la gare présente une pente de 4 % maximum.

Les éclairages de 20 lux en tout point du cheminement extérieur accessible et de 200 lux au droit des postes d'accueil et comptoirs sont prévus.

Un aménagement spécifique est prévu au pied des arbres pour maintenir un niveau de sol continu et sans obstacles.

La signalétique est conforme à la réglementation.

Prescriptions générales

* Le projet devra être conforme aux dispositions du décret et de l'arrêté susvisés notamment en ce qui concerne les cheminements extérieurs, les places de stationnement, la rampe d'accès.

Prescriptions particulières

* **Les places de stationnement** mises à la disposition des personnes handicapées devront être signalées par un panneau conforme au code de la route et marquées. La largeur totale de l'emplacement sera au minimum de 3,30m.

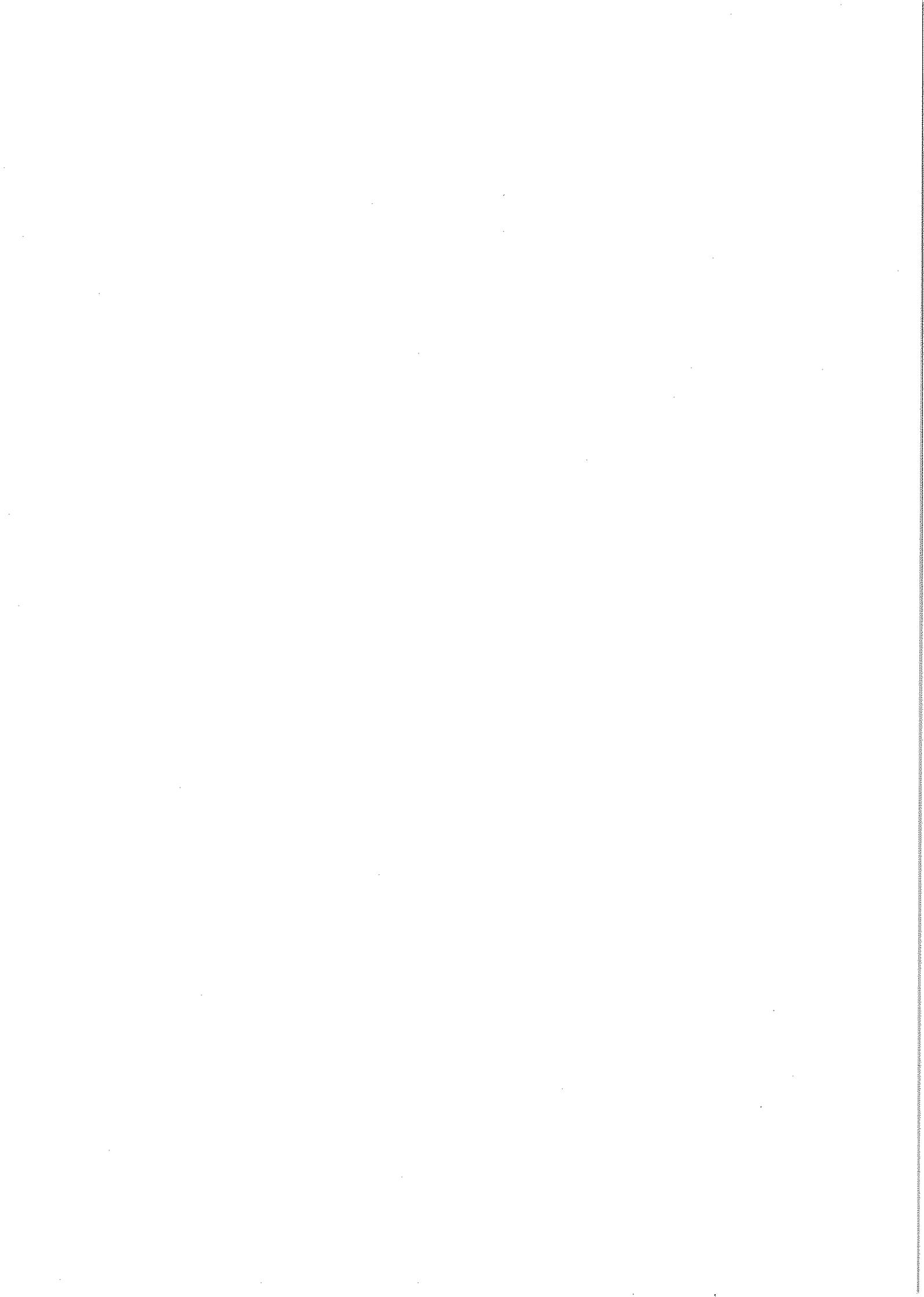
* **Les automates, les bornes, les distributeurs, les banques d'accueil** et tout équipement mis à disposition de la clientèle devront être accessibles aux personnes à mobilité réduite (hauteur comprise entre 0,90m et 1,30m) et équipés d'un **dispositif sonore et visuel**.

* **Les banques d'accueil et guichets** devront comprendre une **partie surbaissée** inférieure à 0,80m de hauteur et un vide en partie inférieure d'au moins 0,30 m de profondeur, 0,60 m de largeur et 0,70 m de hauteur pour permettre le passage des pieds et des genoux d'une personne en fauteuil roulant (**pas de tablette**). Un emplacement aux dimensions minimales de 1,30m x 0,80m devra être prévu devant ou à côté de chaque banque d'accueil accessible.

*Conformément aux dispositions de l'article R.111-19-21 du code de la construction et de l'habitation le maître d'ouvrage devra faire établir par un contrôleur technique ou un architecte autre que l'auteur du projet une attestation constatant que les travaux réalisés respectent les règles d'accessibilité applicables. Cette attestation devra être transmise à l'autorité qui a délivré le permis de construire pour lui permettre de délivrer l'autorisation d'ouverture.

Avis proposé :

FAVORABLE (avec prescriptions)





PREFET DU GARD

Nîmes, le jeudi 12 janvier 2017

**SOUS-COMMISSION DEPARTEMENTALE
DE SECURITE PUBLIQUE**

Dans le cadre du **permis de construire de la gare de Manduel/Redessan**, établissement recevant du public de seconde catégorie, la sous-commission départementale a été conduite à réexaminer, sous la présidence de M. Carl ACCETTONE, directeur de cabinet du Préfet, le jeudi 12 janvier 2017 à 09h30, **le complément de l'étude de sûreté et de sécurité publique réalisée par le cabinet APAVE**, pour le compte du maître d'ouvrage délégué SNCF Gares et Connexions.

Etaient présents :

Mme Fabienne RICHARD, maire de REDESSAN

M. Jean-Jacques GRANAT, maire de MANDUEL

Chef Eric GADET, référent sûreté du groupement de gendarmerie départemental du Gard

Capitaine Isabelle PASCAL, référent sûreté de la direction départementale de la sécurité publique du Gard

M. Vincent BRAQUET, représentant la direction départementale des territoires et de la mer du Gard

M. Alain PENCHINAT, fédération des promoteurs immobiliers du Gard

M. Emmanuel AMY DE LA BRETEQUE, consultant APAVE chargé de la réalisation de l'étude

M. Philippe HOLSTEIN, représentant de la maîtrise d'ouvrage déléguée SNCF gares et Connexions

Mme Géraldine PORTE, représentant le conducteur d'opérations PARVIS

Excusés :

Lieutenant-colonel Jean-Louis BAILLY, représentant le service départemental d'incendie et de secours du Gard (excuses avec avis écrit)

M. Pascal VANALDEWERELD, syndicat national des aménageurs et lotisseurs du Gard

M. Philippe TAMAI, représentant la fédération française du Bâtiment du Gard

Le quorum étant réuni, **M. ACCETTONE** ouvre la réunion en présence de six membres ayant voix délibérative (voir supra personnes présentes). Le SDIS, excusé, a communiqué son avis écrit.

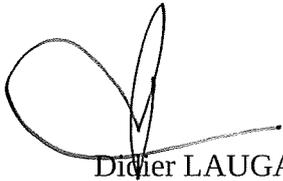
A l'issue de la présentation du complément (volet attentat/anti intrusion) de l'étude de sécurité publique par le Cabinet APAVE, les membres présents de la sous-commission ont procédé à la délibération.

Ils ont constaté que la présentation faite en séance complétait les attentes exprimées par les membres de la sous-commission lors de la réunion du 21 octobre dernier. Ces remarques avaient fait l'objet de la rédaction d'une lettre (4 novembre 2016) au maître d'ouvrage délégué, ainsi qu'au Cabinet conseil pour qu'avec l'appui du Chef Eric GADET, référent sûreté de la gendarmerie nationale, l'étude soit dûment complétée. Les précisions apportées en commission abordent certains aspects des risques et notamment l'analyse des scénarios de risques d'attentats et les moyens de parade, et expliquent pourquoi certains points n'ont pas pu être remédiés (décision de gestion au niveau national SNCF).

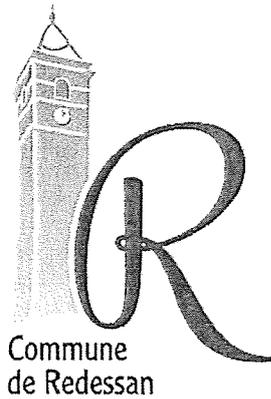
Compte tenu de la complétude de l'étude de sûreté et de sécurité publique, les membres présents ayant voix délibérative et le président ont constaté **unanimement** que le maître d'ouvrage a présenté une étude de qualité, incluant les éléments complémentaires demandés lors de la précédente séance.

Avis de la sous-commission :

AVIS FAVORABLE (à l'unanimité des votes exprimés)



Didier LAUGA



Redessan, le 15 septembre 2016

Direction Départementale des
Territoires et de la Mer
Monsieur Le Directeur
89 rue Weber
30907 NIMES Cedex

Monsieur Le Directeur,

J'accuse réception de votre courrier en date du 05 septembre 2016 concernant la demande de permis de construire portant sur la création de la gare LGV.

Après consultation du dossier, je vous informe émettre un avis favorable à cette demande.

Toutefois, une attention particulière sera portée par la commune sur la question des voies d'accès au chantier et au futur équipement. En effet, nous avons d'ores et déjà fait savoir à la société SNCF notre volonté de voir le site de la gare totalement clos. La commune souhaite également que les abords du futur équipement soient aménagés de manière à empêcher tout stationnement anarchique dans ce secteur, à dominante agricole, ce afin de ne gêner ni la circulation ni l'activité agricole.

Par ailleurs, et bien que cela soit indépendant de la procédure d'instruction des autorisations, nous porterons une attention particulière au déroulement du chantier et à la remise en état des voies et secteurs utilisés. En effet, nous souhaitons minimiser au maximum les nuisances générées par un tel chantier sur notre commune, qui a déjà souffert des travaux relatifs au contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier.

Restant à votre disposition pour toute demande de précisions,

Je vous prie d'agréer, Monsieur Le Directeur, l'expression de mes salutations distinguées.

Fabienne RICHARD

Maire de REDESSAN





Autorité environnementale

conseil général de l'Environnement et du Développement durable

www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr

Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur la gare nouvelle de Nîmes Manduel, sur la voirie d'accès depuis le RD 3 et sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec ces aménagements (30)

n°Ae : 2016-106

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Autorité environnementale¹ du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), s'est réunie le 21 décembre 2016, à La Défense. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur la gare nouvelle de Nîmes Manduel, sur la voirie d'accès depuis le RD 3, ainsi que la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme des communes de Manduel et de Redessan (30).

Étaient présents et ont délibéré : Fabienne Allag-Dhuisme, Christian Barthod, Marc Clément, Sophie Fonquerrie, Philippe Ledenvic, François Letourneux, Serge Muller, Thérèse Perrin, Pierre-Alain Roche, Gabriel Ullmann, Eric Vindimian.

En application de l'article 9 du règlement intérieur du CGEDD, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

Étaient absents ou excusés : Barbara Bour-Desprez, Thierry Galibert, François-Régis Orizet

N'a pas participé à la délibération, en application de l'article 9 du règlement intérieur de l'Ae : Mauricette Steinfelder

* *

L'Ae a été saisie pour avis par la directrice des infrastructures de transport (DIT), le dossier ayant été reçu complet le 10 octobre 2016. Cette saisine étant conforme à l'article R. 122-6 du code de l'environnement relatif à l'autorité administrative compétente en matière d'environnement prévue à l'article L. 122-1 du même code, il en a été accusé réception. Conformément à l'article R. 122-7 du même code, l'avis doit être fourni dans le délai de 3 mois.

La direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement de Languedoc-Roussillon-Midi-Pyrénées a été saisie pour avis sur les mises en compatibilité des plans locaux d'urbanisme des communes de Manduel et de Redessan, en date du 3 octobre 2016. Cette saisine étant conforme à l'article R. 104-21 du code de l'urbanisme relatif à l'autorité administrative compétente en matière d'environnement prévue à l'article L. 104-6 du même code, il en a été accusé réception. Par décision motivée du 9 novembre 2016, l'Ae s'est saisie de ces avis, en vertu des dispositions de l'article R.104-21 précité. Conformément à l'article R. 104-25 du même code, ils doivent être fournis dans le délai de 3 mois.

Conformément aux dispositions de l'article R.122-7 du code de l'environnement, l'Ae a consulté par courriers en date du 17 octobre 2016 :

- le préfet du département du Gard, et a pris en compte sa réponse en date du 29 septembre 2016,
- la ministre chargée de la santé.

En outre, sur proposition des rapporteurs, l'Ae a consulté par courrier en date du 17 octobre 2016 :

- la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement d'Occitanie.

Conformément aux dispositions de l'article R.104-24 du code de l'urbanisme, la DREAL de Languedoc-Roussillon-Midi-Pyrénées a consulté par courrier en date du 18 octobre 2016 le directeur général de l'agence régionale de santé (ARS) de Languedoc-Roussillon-Midi-Pyrénées. L'Ae a pris en compte la réponse de l'ARS Languedoc-Roussillon-Midi-Pyrénées relatif à la demande d'autorisation unique loi sur l'eau en date du 3 août 2016.

Sur le rapport de Thierry Galibert et Philippe Ledenvic, après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit, dans lequel les recommandations sont portées en italique gras pour en faciliter la lecture.

Il est rappelé ici que pour tous les projets soumis à étude d'impact, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnaire et du public.

Cet avis ne porte pas sur son opportunité mais sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage, et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable. Il vise à permettre d'améliorer sa conception, et la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur ce projet.

La décision de l'autorité compétente qui autorise le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage à réaliser le projet prend en considération cet avis (cf. article L. 122-1 IV du code de l'environnement).

1 Désignée ci-après par Ae.

Synthèse de l'avis

Le projet de pôle d'échange multimodal (PEM) de Nîmes-Manduel constitue le dernier projet d'un programme d'ensemble comprenant la réalisation du contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier (CNM) et de la gare nouvelle de Montpellier-Odyseum. La gare nouvelle est portée par SNCF-réseau, les voiries routières d'accès à la gare étant placées sous la maîtrise d'ouvrage de Nîmes-Métropole. Ce projet a fait l'objet d'un avis de l'Ae² valant cadrage préalable.

Contrairement à ce qui avait été indiqué dans cet avis, le dossier ne prend pas en compte le CNM, antérieurement autorisé et en cours de réalisation, sauf pour l'analyse de certains impacts cumulés. En outre, suivant les sujets traités, il couvre des périmètres différents. En particulier, les pièces présentées à l'appui d'une autorisation environnementale unique ne portent que sur la gare nouvelle et pas sur ses accès routiers. Le dossier ne porte pas non plus sur les développements urbains induits par le projet de gare, sur un périmètre de ZAD³ confirmé par arrêté en 2016.

Les enjeux environnementaux principaux du projet sont les atteintes aux habitats de plusieurs espèces protégées, le fonctionnement hydraulique (superficiel et souterrain) de la zone, les effets du projet sur le développement de l'urbanisation et ses conséquences induites, ainsi que les impacts, à une échelle plus large, du programme constitué par le CNM et les deux gares.

L'Ae observe que le dossier est très complexe et présente certaines insuffisances ou incohérences importantes, notamment en ce qui concerne plusieurs espèces protégées. Cette approche ne permet pas en outre au maître d'ouvrage de pouvoir démontrer que le projet ainsi isolé des autres composantes du programme peut justifier d'une raison impérieuse d'intérêt public majeur et qu'il n'existe pas d'autre solution satisfaisante. Vis-à-vis du site Natura 2000 "Costières Nîmoises", les raisons impérieuses d'intérêt public majeur et l'absence d'alternative raisonnable ne sont pas justifiées pour les mêmes raisons.

Par ailleurs, les résultats de l'analyse socio-économique sont sujets à caution, faute de pouvoir attribuer à la gare un bénéfice indépendamment du CNM.

L'Ae recommande de simplifier significativement la structure du dossier et de :

- mettre en cohérence l'ensemble de ses volets (déclaration d'utilité publique, demande d'autorisation unique) avec le périmètre du projet et du programme de travaux ;
- compléter la justification d'une raison impérieuse d'intérêt public majeur du projet et de l'absence d'une autre solution satisfaisante (notamment scénario "sans gare nouvelle", parkings, variante pour la voirie) ;
- renforcer de façon substantielle les mesures compensatoires, en appliquant à l'ensemble du projet (CNM, gare, voirie) la même méthode pour évaluer, puis pour compenser les impacts résiduels ;
- présenter une évaluation dynamique du fonctionnement hydraulique à l'échelle du périmètre de réflexion, en particulier en situation de pluie exceptionnelle ;
- 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) ;
- compléter l'étude d'impact par un volet relatif aux impacts indirects de la gare, liés à l'urbanisation des ZAD de Manduel et de Redessan ;
- revoir l'évaluation des incidences Natura 2000 du projet pour la conservation de l'Outarde canepetière et de l'Oedicnème criard, en prenant en compte les effets indirects du projet ;
- préciser, avant l'enquête publique, les modalités de suivi prévues, dans chacun des domaines de l'environnement, pour les mesures visant à éviter, réduire ou compenser les effets négatifs du projet sur l'environnement et du suivi de leurs effets.

L'Ae émet par ailleurs d'autres recommandations dans l'avis détaillé.

² Avis n°2015-25 du 10 juin 2015.

³ Zone d'aménagement différé, anciennement dénommée pôle urbain multimodal (PUM), notamment dans le dossier de demande de cadrage préalable.

Avis détaillé

1 Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

1.1 Historique du projet. Rappel du contexte

Le projet de contournement Nîmes–Montpellier (CNM), ligne à grande vitesse mixte voyageur–fret, positionnée dans le prolongement de la ligne existante en provenance de Paris, a été déclaré d'utilité publique en mai 2005.

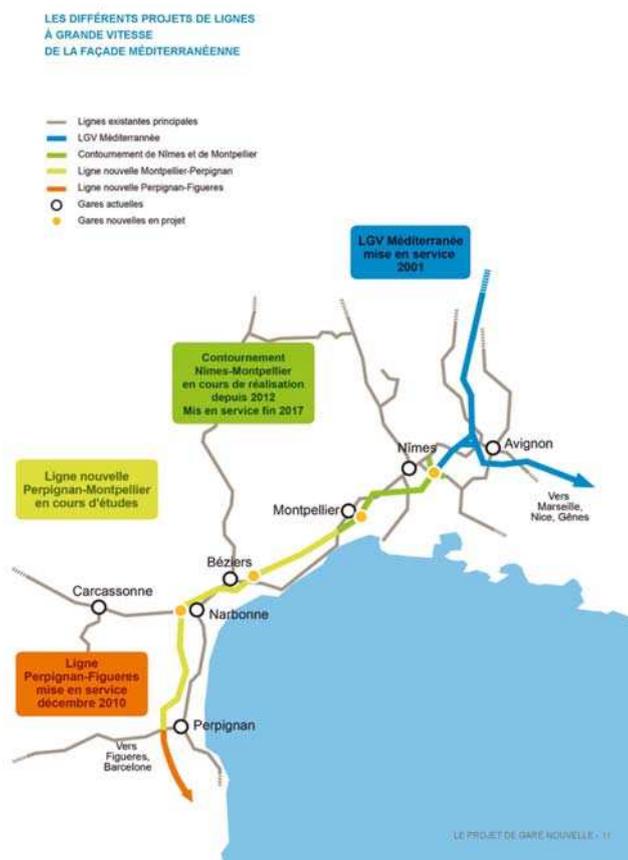


Figure 1 : Schéma de principe des projets ferroviaires majeurs du territoire languedocien. Source : dossier

En 2006, le ministre chargé des transports a demandé à RFF⁴ d'engager les études de la ligne nouvelle Montpellier Perpignan (LNMP), qui a fait l'objet d'un débat public, de mars à juin 2009. Ce débat public a également porté sur l'opportunité et le choix des sites de gares nouvelles du CNM et de la LNMP⁵. Le débat public a alors conclu, notamment, que « *Montpellier [était] le seul site où s'imposerait la construction d'une gare nouvelle parce que les voies aboutissant à la gare centrale de Saint-Roch seront saturées à échéance du projet* » et que « *les choses [ont été] plus débattues pour Béziers, Narbonne et Nîmes* ». Lors de sa séance du 26 novembre 2009, le conseil d'administration de RFF a décidé de « *poursuivre les études sur les gares et dessertes régiona-*

⁴ Ancienne dénomination de SNCF-Réseau.

⁵ Ce projet est en phase d'études préalables à l'enquête d'utilité publique. Cette ligne à grande vitesse (300 km/h) de 150 km permettra de boucler le doublement de l'axe ferroviaire principal du Languedoc-Roussillon. Elle sera en capacité d'accueillir des circulations voyageurs et fret sur certains tronçons (mixité partielle).

les [...] en engageant les études et concertations nécessaires à la construction d'une nouvelle gare pour l'agglomération de Nîmes sur la commune de Manduel ».

Le 25 avril 2012, l'Etat, l'AFITF⁶ et les collectivités concernées (Région Languedoc-Roussillon, communautés d'agglomération de Montpellier et de Nîmes-Métropole) ont signé une convention de financement et de réalisation dont l'objet était de « définir la répartition entre les collectivités publiques et Réseau ferré de France de la prise en charge des investissements nécessaires à la réalisation du projet de gare nouvelle de Nîmes-Manduel ». Cette convention précise la consistance du projet de gare (infrastructure ferroviaire, bâtiment voyageur et investissements connexes, mesures d'intégration périurbaine et aménagements permettant des liaisons avec les autres modes de transport). Elle précise également que « la réalisation du projet de gare nouvelle de Nîmes-Manduel s'inscrit au sein d'un programme d'ensemble comprenant également la réalisation du contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier et celle de la gare nouvelle de Montpellier-Odysseum, dont l'ouverture interviendra dès la mise en service de la ligne nouvelle ».

RFF a attribué le 7 juin 2012 à la société de projet Oc'Via un contrat de partenariat public privé pour la réalisation du CNM. Ce contournement comprend 80 km de ligne nouvelle, dont 60 km entre Manduel (à l'est de Nîmes) et Lattes (à l'ouest de Montpellier). Les travaux ne sont pas encore achevés. Le président de Réseau ferré de France a signé la déclaration de projet de la gare de Montpellier le 31 décembre 2014⁷. La gare de Nîmes constitue ainsi le dernier projet de ce programme d'ensemble.

L'Ae a été saisie par le préfet du Gard d'une demande de cadrage préalable. Elle a donné lieu à l'avis de l'Ae n°2015-25 du 10 juin 2015. La principale question posée à l'Ae portait sur le contour du programme de travaux à prendre en compte pour l'étude d'impact, la demande envisageant alors la concomitance de deux "projets" : le pôle d'échange multimodal et un pôle urbain multimodal (PUM) en plusieurs phases et étapes (voir schéma, figure 2 ci-après).

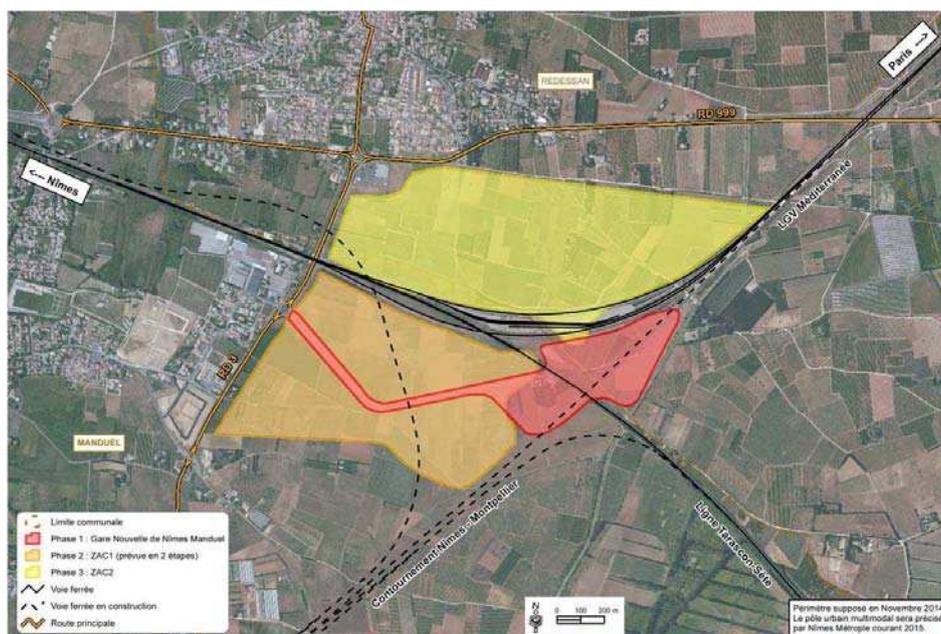


Figure 2 : Phases opérationnelles du pôle d'échange multimodal et du pôle urbain multimodal initialement envisagées. Source : dossier de cadrage préalable

⁶ Agence de financement des infrastructures de transport de France.

⁷ Voir avis Ae n°2014-28 du 23 avril 2016

1.2 Présentation des aménagements projetés. Programme de travaux

Le dossier soumis pour avis à l'Ae porte sur :

- la gare nouvelle, sous maîtrise d'ouvrage SNCF. Elle nécessite, selon le dossier :
 - . la construction d'un bâtiment voyageurs ;
 - . la création de deux voies ferrées et de deux quais sur le CNM pour permettre l'arrêt des trains à grande vitesse (TAGV), y compris les équipements ferroviaires et le génie civil nécessaires ;
 - . la création de deux quais le long de la ligne Tarascon - Sète déjà existante pour l'arrêt de trains express régionaux (TER) ;
 - . les aménagements nécessaires à l'intermodalité (stationnements, modes doux...) ;
 - . la création d'une gare routière permettant la desserte du site par les bus, cars et taxis ;
 - . les mesures conservatoires pour la création ultérieure d'une troisième voie à quai sur la ligne Tarascon-Sète.



Figure 3 : La gare nouvelle et ses accès. Source : étude d'impact

Le dossier décrit assez finement les caractéristiques de chaque composante du projet de gare, à l'exception des parkings et de la voirie qui accède au parking nord (à gauche sur la figure 3), dont la localisation et les emprises sont évoquées dans certaines pièces du dossier, mais pas toujours de façon cohérente.

L'Ae recommande de présenter clairement les caractéristiques des parkings prévus.

- les voiries d'accès à la gare, à savoir l'avenue de la Gare et des réaménagements sur la route départementale 3 (RD 3), sous la maîtrise d'ouvrage de Nîmes-Métropole (voir figure 4 page suivante).



Figure 4 : Tracé de l'avenue de la gare et de la RD 3. La DUP du CNM porte à la fois sur la ligne nouvelle à grande vitesse (orientée sud-ouest / nord-est) et sur la voie de raccordement fret de cette ligne à la ligne Tarascon-Sète (orientée sud / nord). Source : étude d'impact

L'avenue de la Gare est à 2 x 1 voie et comporte une piste cyclable et un trottoir. Une piste cyclable et un trottoir seront également ajoutés à la RD 3, au nord en continuité avec cette avenue jusqu'à un croisement avec la RD 999 (voir figure 5 page suivante). La RD 3 est utilisée par les engins agricoles ; le maintien des accès aux chemins agricoles, ainsi que la restitution du chemin d'accès à la maintenance des voies SNCF, sont assurés. Le dossier précise que l'avenue de la Gare « est créée pour un développement échelonné dans le temps, permettant de desservir la gare depuis la RD 3 à l'horizon 2020 et d'être un support pour un développement urbain ultérieur (le projet n'étant pas encore complètement défini) ».

Toutefois, le dossier ne porte sur aucun aménagement urbain, contrairement à ce qui avait initialement été envisagé dans la demande de cadrage préalable. Des projets sont explicitement envisagés et cités dans un paragraphe relatif aux conséquences prévisibles du projet sur le développement de l'urbanisation. Le dossier indique notamment que la création de cette nouvelle gare s'accompagne d'un développement de l'urbanisation, de l'ordre de 280 ha, se composant de quartiers nouveaux dédiés aux activités, aux logements et aux équipements structurants⁸. À cette fin, le préfet du Gard a approuvé un périmètre de zone d'aménagement différé (ZAD) sur les communes de Manduel et de Redessan, par arrêté du 3 avril 2014 et l'a confirmé définitivement par arrêté du 29 mars 2016 (voir figure 5 page suivante). Lors de l'instruction de ce dossier, selon les maîtres d'ouvrage, aucune autre information plus précise n'était disponible, ces projets étant toujours en discussion, ce qui ne permet donc pas d'apporter des réponses aux principales questions soulevées lors de la concertation préalable, qui portaient notamment sur ce projet (dit « *Magna Porta* »).

⁸ « Suite aux études préalables, les principales lignes directrices sont la réalisation d'un pôle touristique et d'un pôle tertiaire. Cet « écoquartier » compterait également des équipements publics, le tout représentant à l'horizon 2040 environ 320 000 m² de surface de plancher. Le périmètre physique global de l'aménagement, incluant la surface de la gare, représenterait une surface de 180 ha dont 105 ha occupés (constructions, voiries, espaces verts). Le reste du périmètre correspondrait aux emprises ferroviaires déjà présentes et pour une cinquantaine d'hectares, à des espaces agricoles qui seraient préservés et valorisés dans le cadre du projet urbain. Le pôle urbain prendra la forme de 2 quartiers bien distingués de part et d'autre de l'avenue de la gare (route digue) ».

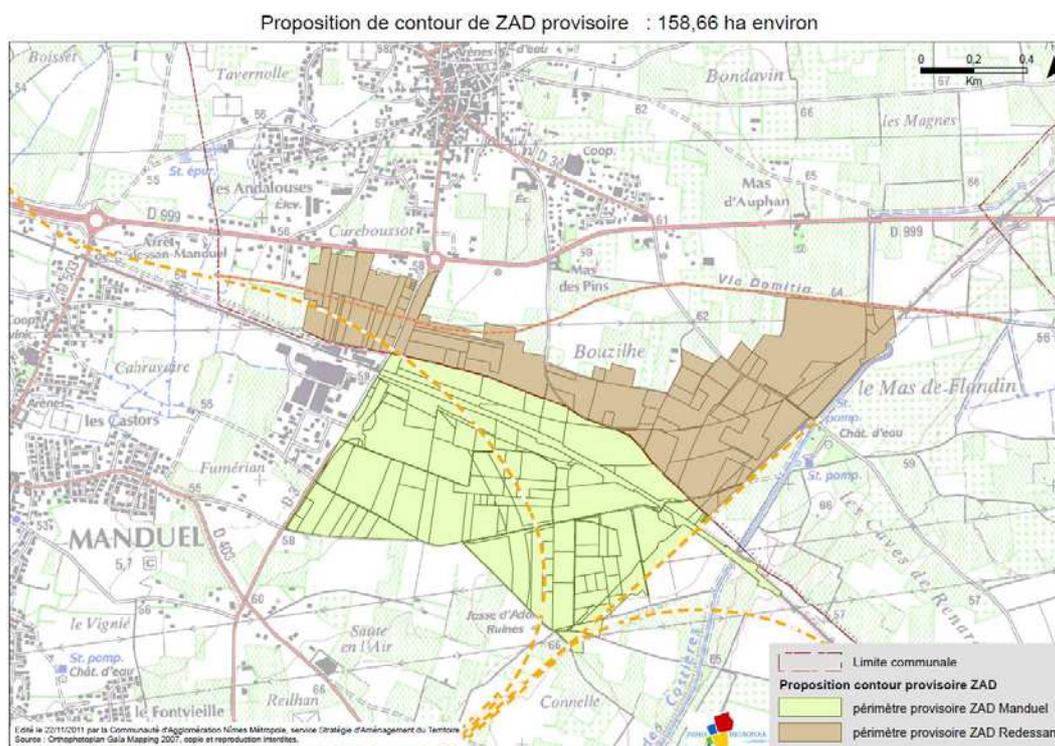


Figure 5 : Périmètre de ZAD. Source : étude d'impact (p. 473)

Selon l'article L. 122-1 du code de l'environnement, "un programme de travaux, d'aménagements ou d'ouvrages est constitué par des projets de travaux, d'ouvrages et d'aménagements réalisés par un ou plusieurs maîtres d'ouvrage et constituant une unité fonctionnelle »⁹.

Le dossier porte sur :

- les voiries et les autres espaces viaires nécessaires au fonctionnement de la gare dans le projet, y compris ceux nécessaires pour permettre l'accès aux vélos et aux piétons ;
- les aménagements qui organisent l'interconnexion ferroviaire du projet ;
- les travaux préalables à la réalisation de ces différents aménagements ; le dossier n'étant pas toujours explicite concernant les travaux déjà réalisés (quais sur le CNM) ;

Le dossier ne porte pas sur le PUM initialement prévu par la demande de cadrage préalable.

Dans le droit fil de son avis n°2015-25, l'Ae en déduit plusieurs choses :

- les aménagements couverts par ce dossier peuvent être fonctionnels, indépendamment de développements urbains futurs. On pourrait donc considérer que l'ensemble (gare, voirie, PUM) ne constitue pas un programme de travaux. Néanmoins, au vu des documents qui envisagent et permettent la réalisation de ces développements¹⁰, et tout particulièrement des informations du dossier rappelés dans les notes 8 et 10 du présent avis, il s'agit pour l'Ae d'effets induits par le projet et dont les impacts doivent être considérés dans tout le dossier comme des impacts indirects de la création de la gare nouvelle ;
- plusieurs pièces du dossier – y compris, parfois, postérieures à 2015 – se réfèrent, de temps à autres, au PUM, sans que celui-ci soit clairement et explicitement défini ;

⁹ « Lorsque ces projets concourent à la réalisation d'un même programme de travaux, d'aménagements ou d'ouvrages et lorsque ces projets sont réalisés de manière simultanée, l'étude d'impact doit porter sur l'ensemble du programme. Lorsque la réalisation est échelonnée dans le temps, l'étude d'impact de chacun des projets doit comporter une appréciation des impacts de l'ensemble du programme. Lorsque les travaux sont réalisés par des maîtres d'ouvrage différents, ceux-ci peuvent demander à l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement de préciser les autres projets du programme, dans le cadre des dispositions de l'article L. 122-1-2.

¹⁰ Protocole d'accord du 7 janvier 2015 entre RFF et Nîmes- Métropole (voir avis n°2015-25) et arrêté de création de ZAD, notamment

– les terrains de cette ZAD sont, en partie, situés en site Natura 2000¹¹. Reprenant ce qu'elle avait indiqué dans son avis de cadrage préalable, l'Ae rappelle que cette urbanisation sera conditionnée, en tant que telle et indépendamment de la nouvelle gare, à la démonstration que les trois critères définis par l'article 6-4 de la directive "Habitats, Faune, Flore", (justification de raisons impératives d'intérêt public majeur, de l'absence d'alternative raisonnable et suffisance des mesures de compensation envisagées), s'appliquant également à la directive "Oiseaux", sont satisfaits simultanément.

Le traitement du contournement Nîmes–Montpellier requiert un examen plus précis. L'Ae avait confirmé, dans son avis de cadrage préalable, que le CNM et les gares de Montpellier et de Nîmes constituaient une unité fonctionnelle. Les mises en service du CNM et de la gare de Montpellier sont prévues fin 2017, alors que celle de la gare de Nîmes est prévue en 2020. Il s'agit donc, pour l'Ae, d'un programme de travaux à réalisation échelonnée dans le temps.

En contradiction avec cette analyse, le dossier indique que « *SNCF Réseau n'a pas intégré dans ce périmètre les autres projets ferroviaires déjà engagés ou existants, considérant qu'ils ne pouvaient pas composer un programme de travaux avec la gare de Nîmes Manduel, notamment avec le CNM et la gare nouvelle Montpellier Sud de France*¹². Le dossier indique que SNCF Réseau a intégré le CNM et la gare nouvelle de Montpellier, ainsi que d'autres projets d'aménagement, dans l'analyse des effets cumulés du projet avec d'autres projets connus.

L'Ae note que ce raisonnement est contraire au protocole RFF – Nîmes–Métropole (voir citation page 5), qu'il ne saurait s'opposer à l'interprétation de la législation en vigueur et que, de façon générale, une gare ne saurait être fonctionnelle indépendamment des lignes qui la traversent¹³. De surcroît, pour plusieurs volets de l'étude d'impact (voir partie 2 de l'avis), soit l'analyse des impacts ne prend pas en compte le CNM, soit elle se fonde sur des raisonnements méthodologiquement critiquables, faute d'aborder le "projet" selon cette logique. En particulier, elle ne comporte pas de volet relatif aux impacts du programme de travaux, incluant au moins le CNM et la gare nouvelle de Montpellier, alors que la création de la gare de Nîmes conduira à basculer plusieurs trains de la ligne historique sur le CNM et, en conséquence, de la gare de Montpellier Saint-Roch vers la gare nouvelle de Montpellier.

L'Ae recommande, pour l'ensemble des pièces du dossier :

- ***de prendre en compte les voies ferrées du CNM, déjà autorisées et réalisées, comme une composante du projet, et de faire porter l'analyse des impacts sur ce projet ainsi complété ;***

¹¹ Les sites Natura 2000 constituent un réseau européen en application de la directive 79/409/CEE « Oiseaux » (codifiée en 2009) et de la directive 92/43/CEE « Habitats faune flore », garantissant l'état de conservation favorable des habitats et espèces d'intérêt communautaire. Les sites inventoriés au titre de la directive « habitats » sont des sites d'intérêt communautaire (SIC) ou des zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui le sont au titre de la directive « oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS).

¹² « *En effet, les deux gares, si elles sont bien liées car situées sur le même réseau ferroviaire, ne répondent pas aux mêmes objectifs d'aménagement du territoire, d'accessibilité et de desserte et ne présentent donc pas d'unité fonctionnelle entre elles. Par ailleurs, le CNM a été déclaré d'utilité publique par décret en Conseil d'État en date du 16 mai 2005, alors même que l'opportunité de la réalisation des gares nouvelles de Montpellier et de Nîmes n'a été évoquée pour la première fois que lors du débat public du projet de ligne nouvelle Montpellier-Perpignan en 2009* ».

¹³ L'Ae estime opportun de compléter son analyse en signalant l'évolution récente apportée par l'ordonnance n°2016-1058 du 3 août 2016, qui ne fera plus référence à la notion de programme de travaux pour les projets pour lesquels la première demande d'autorisation est déposée à compter du 16 mai 2017, rapprochant les dispositions du code de l'environnement de celle de la directive "Projets" (directive n°2011/92/UE du 13 décembre 2011 modifiée par la directive n°2014/52/UE).

Selon l'article L.122-1-III qui entrera en vigueur après cette date, *"lorsqu'un projet est constitué de plusieurs travaux, installations, ouvrages ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage, il doit être appréhendé dans son ensemble, y compris en cas de fractionnement dans le temps et dans l'espace et en cas de multiplicité de maîtres d'ouvrage, afin que ses incidences sur l'environnement soient évaluées dans leur globalité"*.

- *d'inclure une analyse des impacts du programme de travaux constitué par le CNM et les gares de Montpellier et de Nîmes.*

1.3 Procédures relatives au projet

Le dossier est présenté en vue d'une déclaration d'utilité publique (DUP)¹⁴. Il a fait l'objet d'une concertation préalable avec le public¹⁵. Le bilan de la concertation est repris dans le dossier (pièce J). La DUP vaudra mise en compatibilité des documents d'urbanisme : le dossier comporte les pièces correspondantes, ainsi que les demandes de permis de construire nécessaires à la réalisation du projet sur les communes de Manduel et de Redessan. Le dossier comporte également les pièces nécessaires à l'enquête parcellaire¹⁶, en vue de l'expropriation des parcelles non encore détenues, ainsi que l'évaluation des incidences Natura 2000.

Le projet, incluant la gare nouvelle et les voiries, est soumis à étude d'impact¹⁷. L'enquête publique est prévue entre le 6 février et le 17 mars 2017.

Le dossier comporte également les pièces nécessaires à une autorisation environnementale unique portant uniquement sur la gare nouvelle, et pas sur les accès routiers. Le projet est en particulier soumis à autorisation au titre de la rubrique 2.1.5.0¹⁸ de l'article R.214-1 du code de l'environnement. Ces pièces sont traitées séparément par type d'incidences (« loi sur l'eau », « espèces protégées », « défrichement »). L'enquête publique a également vocation à porter sur cette demande d'autorisation.

Dans un des compléments apportés à la première version du dossier, la limitation du périmètre d'autorisation unique à la gare est expliquée par la différence de délai de réalisation entre la gare et les voiries ; de surcroît, selon les indications du maître d'ouvrage, les études préalables à la définition des mesures de gestion des eaux pluviales ne sont pas encore finalisées pour les voiries. Indépendamment de la complexité du dossier, ce choix soulève d'importantes difficultés de fond qui seront détaillées dans la partie 2 :

- l'analyse des incidences Natura 2000 est présentée de façon différente selon les pièces du dossier : la demande de DUP comporte l'évaluation des incidences requises sur le périmètre de la gare nouvelle et des voiries d'accès. Le CNM n'est pris en compte que comme "autre projet connu" dans l'analyse des impacts cumulés. La demande d'autorisation unique ne concerne, en revanche, formellement que la gare nouvelle, et non les voiries (voir § 2.4) ;
- la demande de dérogation à l'interdiction de destruction d'habitats et d'individus d'espèces protégées¹⁹ ne concerne formellement, à ce stade, que le projet de gare nouvelle, sans les voiries d'accès. Pour autant, le dossier comporte un grand nombre de tableaux complexes détaillant la prise en charge respective des mesures de compensation par les deux maîtres d'ouvrage (SNCF Réseau et Nîmes-Métropole), en excluant de ce raisonnement les surfaces prises en charge par le CNM (relevant de la responsabilité d'Oc'Via) (voir § 2.3.2.1) ;

¹⁴ Articles L.110-1 et R.121-1 et R.121-2 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique

¹⁵ Articles L.300-2 et R.300-1 du code de l'urbanisme

¹⁶ Articles L.131-1 et R.131-1 et suivants du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique

¹⁷ Rubriques 5° b) et 6° d) du tableau annexé à l'article R.122-2 du code de l'environnement

¹⁸ Rejets d'eaux pluviales dans les eaux douces superficielles ou sur le sol ou dans le sous-sol, augmentée de la partie du bassin naturel dont les écoulements sont interceptés par le projet (surface supérieure ou égale à 20 ha)

¹⁹ Articles L. 411-1 et suivants du code de l'environnement. Cet avis a été adopté le 23 novembre 2016 et transmis aux rapporteurs par le maître d'ouvrage.

- le thème de l'eau est le moins correctement traité, puisque l'évaluation des incidences au titre de la loi sur l'eau ne comporte pas d'analyse de l'impact global, notamment dynamique, de l'ensemble des aménagements sur le fonctionnement hydraulique du territoire affecté (voir § 2.3.2.2).

L'argument avancé pour décaler d'un an les demandes des deux maîtres d'ouvrage apparaît en outre peu compréhensible, alors même que le dossier repose visiblement sur un ensemble d'études préalables portant sur tous ces volets. On pourrait d'ailleurs s'interroger sur les conséquences qui pourraient devoir être tirées des résultats de ces études préalables pour le reste du projet (voiries d'accès), si les mesures pour l'instant prévues n'apparaissaient pas suffisantes – ce que l'étude d'impact ne garantit pas à ce stade. Par ailleurs, s'il est certain que la gare doit faire l'objet d'une autorisation environnementale unique compte tenu des surfaces imperméabilisées, c'est moins certain concernant la voirie : l'absence de demande d'autorisation et d'enquête publique pourrait alors priver le public de toute information ultérieure sur cette composante du projet.

L'Ae recommande de faire porter la demande d'autorisation unique sur le contour de l'ensemble du projet faisant l'objet de la demande de déclaration d'utilité publique.

Conformément à l'article R.122-6 du code de l'environnement, l'Ae est l'autorité compétente pour rendre un avis sur le projet. Elle s'est également saisie, par décision du 21 octobre 2016, des dossiers de modifications des plans locaux d'urbanisme des communes de Manduel et de Redessan suite à sa décision du 21 octobre 2016 par laquelle elle s'est saisie de ces deux dossiers, comme le lui permettent les dispositions de l'article R.104-21 du code de l'urbanisme. L'avis porte également sur ces dossiers.

1.4 Principaux enjeux environnementaux relevés par l'Ae

Au vu des informations transmises dans la demande de cadrage préalable, l'Ae avait estimé que les enjeux principaux du projet étaient :

- les atteintes aux habitats de plusieurs espèces protégées d'oiseaux, notamment l'Outarde canepetière et l'Oedicnème criard, ainsi que, plus généralement, les atteintes aux milieux naturels ;
- les effets du projet sur le développement de l'urbanisation et ses conséquences induites, y compris celles vis-à-vis des occupants de la ZAD prévue ;
- l'organisation des déplacements à l'échelle de l'agglomération de Nîmes-Métropole ;
- les effets induits, à une échelle plus large, par le programme constitué par le CNM et les deux gares nouvelles.

Après analyse du dossier, il ressort en complément que :

- le fonctionnement hydraulique (superficiel et souterrain) de la zone est un enjeu très fort ;
- le projet présentera des impacts importants également sur le Lézard ocellé.

2 Analyse de l'étude d'impact

Le dossier comporte des volets souvent très développés, ce qui permet d'appréhender la plupart des impacts du projet de façon quantifiée, sous les réserves importantes développées ci-après. Il semble néanmoins se focaliser sur le strict respect de la plupart des réglementations, sans pouvoir toujours le démontrer correctement. En outre, ceci ne permet pas de dégager une vision d'ensem-

ble des impacts et des mesures à prévoir. Ce défaut est accru par l'hétérogénéité des périmètres des dossiers et des périmètres d'étude, ainsi que par l'utilisation de méthodologies d'analyse des impacts parfois différentes selon les aménagements (voir en particulier l'approche retenue pour les mesures compensatoires aux atteintes aux milieux naturels). Par conséquent, plusieurs volets mériteraient d'être complétés, voire repris, pour démontrer que les mesures sont suffisantes, en proportion des impacts globaux du projet.

Par ailleurs, à ce stade, la composition du dossier est d'une très grande complexité, liée à la fois aux choix des périmètres pour les différentes procédures, mais aussi aux conséquences de ces choix pour la constitution du dossier : celui-ci a en effet été complété de façon substantielle, en réponse à des demandes de compléments faisant suite à l'analyse de sa première version par les différents services de l'État. La plupart des compléments sont, en outre, présentés sous forme d'amendements au dossier initial. Les maîtres d'ouvrage ont fait part aux rapporteurs de leur intention de consolider l'ensemble de ces compléments pour l'enquête publique.

L'Ae recommande au maître d'ouvrage, pour la complète information du public :

- ***de simplifier significativement la structure du dossier ;***
- ***de veiller à préserver la compréhension du présent avis, dans l'hypothèse où le dossier serait profondément repris sur la forme.***

Périmètres d'étude

Le dossier identifie trois périmètres d'étude : les périmètres pressentis de la gare nouvelle et de ses voies d'accès ; le « *périmètre de réflexion* » qui correspond à la zone sur laquelle ont été menées les analyses environnementales détaillées et à la zone d'implantation du projet où ont été étudiées les variantes d'aménagement [...] ; l'aire d'étude éloignée, qui correspond au périmètre des communes de Manduel et de Redessan. Cette zone est utilisée pour les thématiques nécessitant une analyse au-delà du périmètre de réflexion (trafic et évaluation socio-économique).

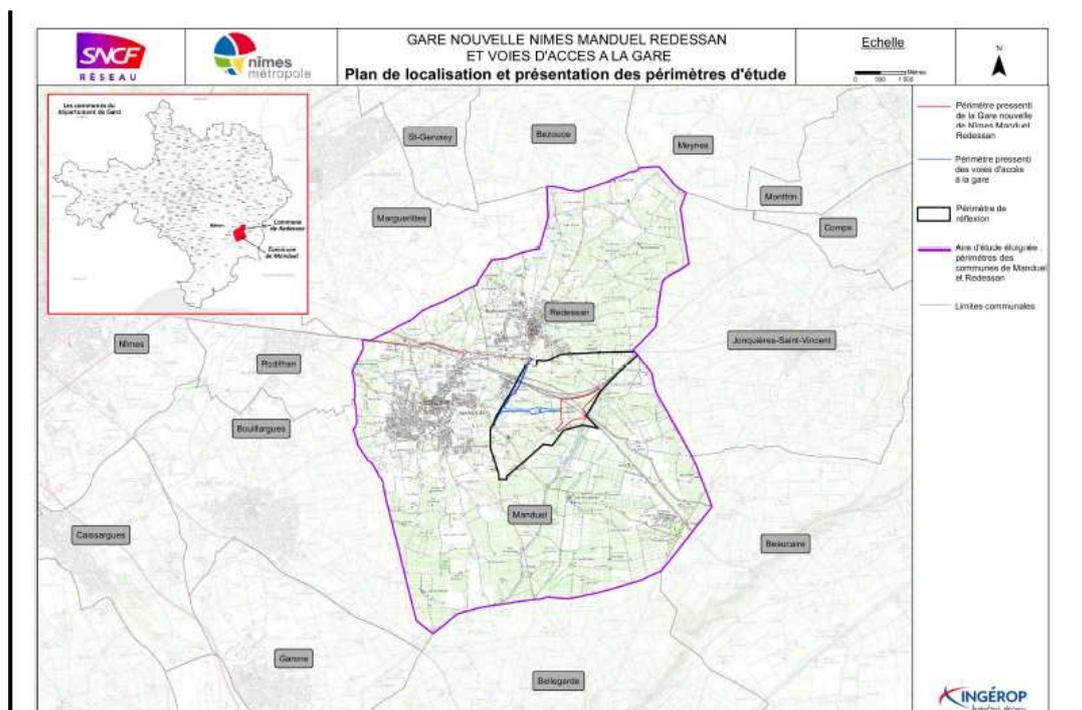


Figure 6 : Plan de localisation et périmètres d'étude (source étude d'impact, p.68)

La justification du périmètre de réflexion (213 ha) n'est pas explicitée dans le dossier²⁰. De surcroît, il inclut les emprises de la voie ferrée (51,5 ha correspondent au secteur des travaux de la ligne), mais pas sa zone d'effets.

Pour la complète information du public, l'Ae recommande de mieux justifier la définition du périmètre de réflexion, qui sert de base à plusieurs études environnementales du dossier.

Dans la suite de cet avis, l'Ae n'aborde que les principaux impacts et les insuffisances les plus importantes du dossier.

2.1 Analyse de l'état initial

2.1.1 Milieux naturels

L'état initial en matière de milieux naturels est conduit sur ce « *périmètre de réflexion* ».

Pour les aspects écologiques, les aires d'étude sont partiellement différentes des aires indiquées ci-dessus : sont ainsi évoquées une aire d'étude dite « rapprochée », utilisée pour les espèces mobiles et l'étude de la trame verte et bleue (quelques centaines de mètres autour du périmètre de réflexion), et une aire d'étude éloignée (tampon de 10 km de rayon autour du périmètre de réflexion) pour le recueil des informations préexistantes sur les espaces naturels inventoriés et les études bibliographiques, en plus des deux premiers périmètres identifiés ci-dessus. Le choix de ces périmètres devrait également être justifié.

La gare nouvelle et la voirie s'inscrivent dans leur intégralité au sein de la zone naturelle d'intérêt écologique faunistique et floristique (ZNIEFF)²¹ de type I, « Plaine de Manduel et Meynes », d'une superficie de 9 804 ha. Cette ZNIEFF se situe au coeur des vignobles des Costières. Elle est favorable à des espèces de flore patrimoniales, telles la Linaire grecque et la Salicaire à trois bractées, ainsi qu'à des espèces faunistiques variées telles que l'Outarde canepetière, l'Oedicnème criard, le Lézard ocellé, la Pie-grièche à tête rousse, l'Agrion de Mercure et la Libellule fauve. Plusieurs ZNIEFF de type I²² et de type II²³ sont recensées dans l'aire d'étude éloignée du projet.

La gare et la voirie s'inscrivent en partie, pour ce qui est du réseau des sites Natura 2000, dans la zone de protection spéciale FR9112915 « Costières nîmoises » et est voisine de plusieurs autres ZPS²⁴ et ZSC²⁵. Elles sont concernées en outre par deux plans nationaux d'action : Outarde canepetière et Odonates²⁶.

Le diagnostic écologique approfondi a été réalisé avec un nombre d'inventaires conséquent et adapté²⁷ sur l'ensemble du périmètre de réflexion. Pour chaque groupe est présentée une analyse

²⁰ Il incluait en revanche l'intégralité du PUM et, désormais d'une partie de la ZAD (selon les pages, le dossier évoque une ZAD de 280 ha et la carte reprise en figure 5 du présent avis indique 158,66 ha).

²¹ Lancé en 1982, l'inventaire des Zones Naturelles d'Intérêt Écologique Faunistique et Floristique (ZNIEFF) a pour objectif d'identifier et de décrire des secteurs présentant de fortes capacités biologiques et un bon état de conservation. On distingue deux types de ZNIEFF : les ZNIEFF de type I : secteurs de grand intérêt biologique ou écologique ; les ZNIEFF de type II : grands ensembles naturels riches et peu modifiés, offrant des potentialités biologiques importantes.

²² « Gardon aval, Coteaux de Jonquières Saint-Vincent, Canal de Canon et Laune de Pillet, le Rie et la Coste Rouge »

²³ « Le Rhône et ses canaux, Plateau Saint-Nicolas, Camargue gardoise »

²⁴ « n° FR9310019 « Camargue », n°FR9110081 « Gorges du gardon », n°FR9112031 « Camp des Garrigues »

²⁵ « n° FR9301592 « Camargue », n°FR9301590 « Rhône aval », n°FR9101405, « Le Petit Rhône »

²⁶ Ordre d'insectes comprenant notamment les libellules

²⁷ Le dossier recense 58 journées (ou nuits) de prospection sur le périmètre de réflexion.

des enjeux (état initial, habitats et fonctionnalité, statuts et intérêt patrimonial des espèces contactées, évaluation des enjeux règlementaires, cartographie).

Le diagnostic fait apparaître l'existence de fortes sensibilités écologiques au sein du périmètre de réflexion :

- pour les oiseaux, avec trois espèces à enjeu fort (Outarde canepetière, Oedicnème criard et Pie-grièche à tête rousse)²⁸ et sept à enjeu modéré, caractéristiques des agrosystèmes thermophiles extensifs²⁹ ;
- pour les reptiles, avec une diversité recensée qualifiée d'étonnante par le dossier et une importance spécifique pour le Lézard ocellé.

Pour les autres groupes d'études (mammifères, amphibiens, insectes), les enjeux sont considérés comme plus faibles, à l'exception des chiroptères, dont certaines espèces³⁰ fréquentent notamment le canal des Costières, et d'un insecte, la Magicienne dentelée³¹ au nord-ouest du périmètre de réflexion³².

Le diagnostic met également en évidence les enjeux directement liés au périmètre de la gare nouvelle *stricto sensu*³³.

Le dossier traite ensuite des continuités écologiques en rappelant que le schéma régional de cohérence écologique de Languedoc-Roussillon a été adopté le 20 novembre 2015. Sur ce sujet, le travail a été conduit sur l'aire d'étude rapprochée telle que définie pour les milieux naturels, soit environ 1 560 ha. À cette échelle, le dossier identifie de nombreux réservoirs de diversité de petite taille, répartis de manière diffuse. Les seuls enjeux forts identifiés sont liés à l'avifaune (Outarde, Oedicnème) et aux reptiles. En matière de corridors écologiques, le principal enjeu identifié est le maintien des éléments éco-paysagers linéaires (haies, chemins avec bande enherbée).

2.1.2 Précipitations,

Le régime des précipitations est caractéristique du climat méditerranéen avec des étés secs et des automnes pluvieux. La hauteur moyenne des précipitations annuelles est de 762,9 mm par an, mais le nombre moyen de jours de pluies est réduit (64,2) ce qui se traduit par des épisodes brefs, mais pouvant être intenses, voire violents. La hauteur des précipitations quotidienne maximale enregistrée sur la période 1981-2010 est de 266,8 mm en décembre 1990.

2.1.3 Eaux superficielles et souterraines

L'analyse de l'Ae ne peut porter, pour ce volet, que sur le volet "eau" de l'étude d'impact, qui concerne la gare et, en partie, la voirie et sur le "*dossier de demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau*" qui ne concerne que la gare.

²⁸ Zones de nidification et d'alimentation pour ces espèces

²⁹ Comme, par exemple, le Cochevis huppé, le Pipit rousseline et la Linote mélodieuse

³⁰ Murin de Cappaccini, Murin de Daubenton, Petit Murin et Grand Rhinolophe

³¹ Insecte de l'ordre des orthoptères, ordre caractérisé par la présence d'ailes alignées avec le corps (par exemple les criquets et les grillons).

³² Avec également présence d'individus de cette espèce à l'est, sur le futur tracé de la voirie d'accès.

³³ Par exemple, si l'on ne considère que ce périmètre : cet enjeu reste fort pour le Lézard ocellé, dont un noyau est directement mis en cause par le projet ; est moyen pour les chiroptères qui ne l'utilisent que comme territoire de chasse ; est très faible pour la Magicienne dentelée, qui n'a été contactée qu'au nord-ouest du périmètre de réflexion, à une distance relativement éloignée du périmètre de la gare.

2.1.3.1 Eaux superficielles

Aucun cours d'eau ou talweg ne s'écoule sur les emprises de la gare et de la voirie ; elles ne sont concernées par aucune zone inondable. Les exutoires des eaux pluviales sont constitués de réseaux de fossés, notamment ceux longeant les voies ferrées, existantes et en construction.

Le projet de gare, d'une superficie totale de 26,1 ha comprend environ 6 ha de surfaces imperméabilisées (dont 1 ha pour la future voie sur la ligne Tarascon-Sète). Il est concerné par sept³⁴ sous-bassins versants, dont les exutoires vont soit vers le système d'assainissement de la LGV Méditerranée pour trois d'entre eux représentant 14,18 ha, soit vers celui de la ligne Tarascon-Sète pour quatre d'entre eux représentant 29,02 ha.

L'exutoire de l'ensemble des eaux est, notamment via des ouvrages hydrauliques sous certaines infrastructures, le ruisseau du Tavernolle (affluent du Vistre) à 1,6 km au nord-ouest de la gare. Le canal des Costières, utilisé par la société BRL³⁵ pour les besoins d'irrigation, coule à l'est du CNM, à 16 mètres environ du projet de gare³⁶.

2.1.3.2 Eaux souterraines

La gare nouvelle surplombe la masse d'eau souterraine « Alluvions anciennes de la Vistrenque et des Costières (FRDG 101) », classée dans le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) du bassin Rhône-Méditerranée 2016-2021 comme « ressource majeure à préserver pour l'alimentation en eau potable ». Cette masse d'eau présente un bon état quantitatif, mais n'a pas atteint le bon état chimique³⁷ en 2015 ; le report à 2027 de l'atteinte du bon état a fait l'objet d'une proposition à la Commission européenne. Elle est fortement utilisée pour l'eau potable, et dessert notamment 42 communes et 182 000 habitants. Quatre prélèvements³⁸ font l'objet de déclaration d'utilité publique dans un rayon de 5 km autour de la gare.

La géographie et la dynamique de cette masse d'eau sont complexes ; elles sont précisément modélisées et décrites dans le dossier. Cette nappe est relativement proche du terrain naturel (4 à 7 m en dessous en période de moyenne eaux, les hautes eaux étant considérées comme pouvant atteindre un mètre au-dessus des moyennes eaux). Son point haut est situé au sud-ouest de l'emprise du projet de gare ; les directions d'écoulement diffèrent selon le secteur considéré. Un suivi piézométrique spécifique a été réalisé sur huit mois au droit de la gare. Le niveau des hautes eaux de la nappe souterraine, issu de ce suivi mais également du suivi en continu effectué depuis 2010 dans le cadre des travaux effectués par Oc'via, a été estimé³⁹ à 58,9 m NGF (voir figure 7 ci-dessous).

³⁴ Le texte du dossier indique huit mais n'en cite que sept (p.11 du dossier loi sur l'eau).

³⁵ BRL est un sigle qui signifie : Groupe BRL, issu de l'évolution de la Compagnie Nationale d'Aménagement de la Région du Bas Rhône et du Languedoc (source : wikipédia).

³⁶ Pour mémoire, dans le dossier présenté à l'appui de la demande de cadrage, l'emprise du projet de gare longeait le canal de Costières.

³⁷ Présence de nitrates (les prélèvements sur les ouvrages d'exploitation de Manduel ont fourni des résultats en 2008 et 2009 supérieurs à 50 mg/l correspondant au seuil de potabilité) et de pesticides (à des teneurs inférieures au seuil de potabilité). Ces données sont néanmoins anciennes et mériteraient d'être actualisées.

³⁸ Deux sur la commune de Manduel, à environ 1 km du site de la gare, le captage de Bellegarde à 5 km à l'ouest et le captage de la Peyrouse à Marguerittes dont le périmètre de protection éloigné est intercepté par l'emprise de la gare nouvelle. La révision de ce périmètre est en cours et il ne devrait plus être concerné par le projet de gare nouvelle.

³⁹ En tenant compte des recommandations du syndicat des nappes Vistrenque et Costières et de l'établissement public territorial du bassin de la Vistre.

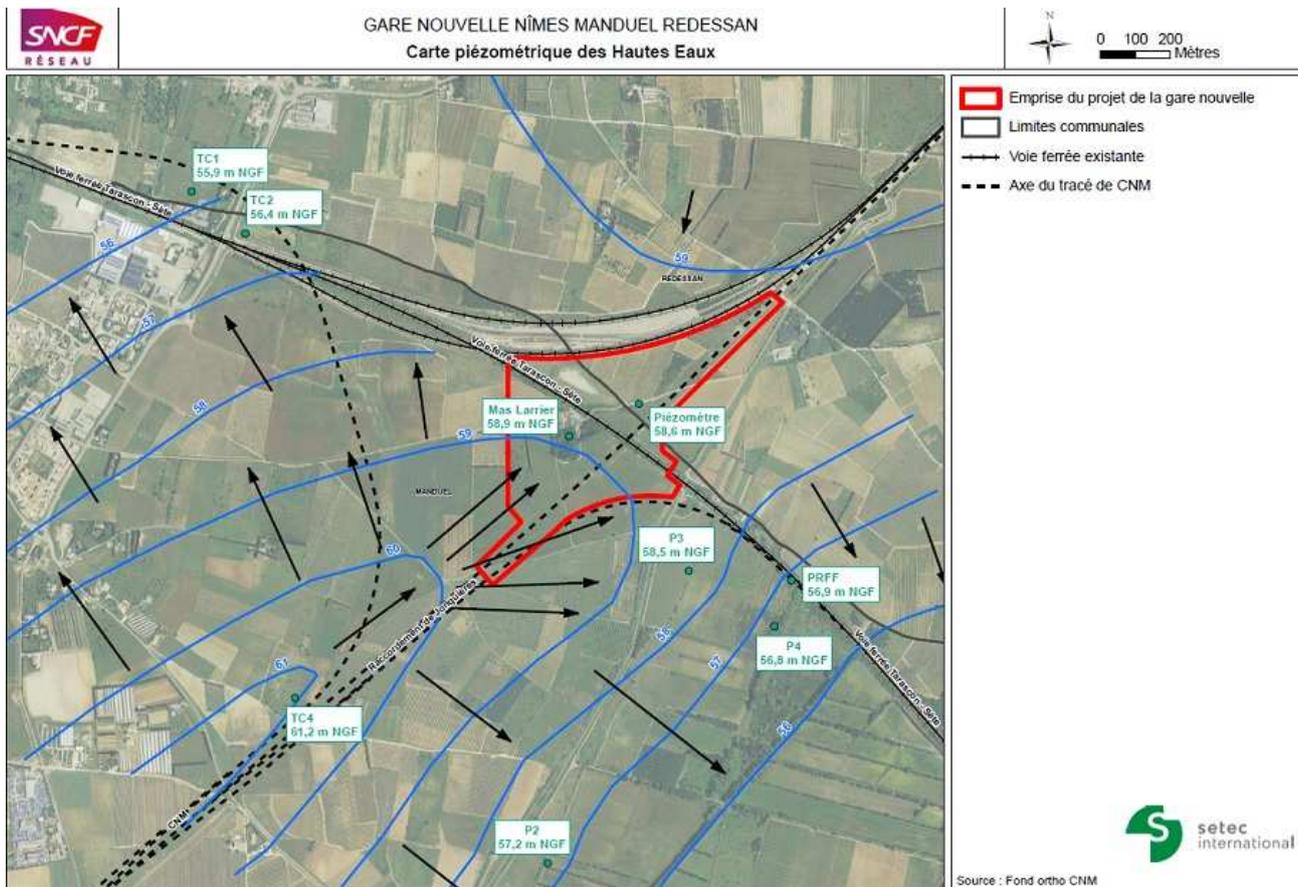


Figure 7 : Carte piézométrique des Hautes Eaux (source dossier loi sur l'eau p. 50)

La nappe est polluée par les nitrates. Les sols sont semi-perméables : le sous-sol est donc sensible à une éventuelle pollution provenant de la surface, mais cette semi-perméabilité permet d'envisager *a priori* une gestion des eaux pluviales par infiltration.

2.1.3.4 Milieu humain

Le secteur est dominé par les activités agricoles sur la plus grande partie du « périmètre de réflexion », sauf au sud. Elles sont très diversifiées, les surfaces les plus importantes (49 ha) sont en vignoble (404 viticulteurs pour 424 exploitants au total), soit 1 % de la surface totale bénéficiant de l'appellation AOC/AOP⁴⁰ « Costières de Nîmes ». Seules quelques parcelles ne sont pas cultivées.

Le bâti y est très limité : le Mas Larrier, situé au coeur du périmètre de la future gare, a été acquis par SNCF Réseau ; une habitation et un "bois"⁴¹ sont situés sous l'emprise de l'extension de la RD 3. Le reste du bâti est clairsemé, principalement à proximité des voiries. Les centres des communes de Manduel et de Redessan sont situés respectivement à trois et deux kilomètres ; la zone d'activité la plus proche borde la RD 3 à l'ouest. L'état initial mentionne enfin la présence du col-lège Via Domitia (dans les "équipements") le long de la RD 3, à l'ouest, face à l'avenue de la Gare (représenté sur la figure 4).

⁴⁰ Appellation d'origine contrôlée / appellation d'origine protégée

⁴¹ En complément des inventaires naturalistes, l'étude d'impact décrit ce "bois", d'environ 125 arbres, comme un "espace à caractère isolé puisqu'aucun autre bosquet n'est présent à plusieurs kilomètres à la ronde".

En termes paysagers, l'ensemble du secteur est présenté comme "en mutation", compte tenu des travaux importants liés au CNM et à son raccordement fret. Il est situé à proximité de la Via Domitiana, monument historique inscrit. Le volet paysager est agrémenté de nombreuses photos.

Deux lignes à haute tension (225 000 Volts) surplombent les quais de la gare.

2.1.3.5 Déplacements, bruit et qualité de l'air

La principale voirie, à proximité du projet, est la RD 999 qui relie Nîmes à Beaucaire, au nord de la ZAD de Redessan (voir figure 5). Les trafics dépassent 11 000 véhicules par jour. Les trafics sur la RD 3 sont plus limités (3 200 véhicules par jour dans chaque sens). L'état initial fournit également les informations concernant les trafics ferroviaires sur les différentes voies, ainsi qu'en gare de Nîmes Centre.

L'ambiance sonore initiale est modérée. Les valeurs de bruit mesurées les plus élevées sont enregistrées le long des infrastructures existantes, notamment la voie Tarascon-Sète et la RD 3. La qualité de l'air est également bonne, sauf pour les PM10⁴² pour lesquelles des valeurs importantes ont été mesurées à proximité de la RD 3, sans que l'étude d'impact ne parvienne à l'expliquer en comparaison d'autres stations en apparence plus exposées à la circulation routière.

2.2 Analyse de la recherche de variantes et du choix du parti retenu

L'article R. 122-5 du code de l'environnement prescrit que l'étude d'impact doit contenir : « *une esquisse des principales solutions de substitution examinées par le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage et les raisons pour lesquelles, eu égard aux effets sur l'environnement ou la santé humaine, le projet présenté a été retenu* »⁴³.

Gare nouvelle

Dans un premier temps, le dossier développe une argumentation pour justifier la nécessité d'une gare nouvelle. Cette argumentation est principalement qualitative. Il est difficile d'apprécier dans quelle mesure les chiffres avancés sont spécifiques au projet, indépendamment des décisions déjà prises (CNM, gare de Montpellier)⁴⁴.

L'étude d'impact présente ensuite l'analyse des variantes du projet en étudiant, dans un premier temps, une variante sans gare nouvelle, puis, après avoir écarté cette hypothèse, en effectuant une comparaison entre les trois sites potentiellement retenus pour l'installation de la gare nouvelle (Manduel, Campagne, Campagnolle). Cette présentation conduit de fait à ne pas comparer le scénario de maintien de la seule gare existante avec chacun des trois scénarios de gare nouvelle.

⁴² Particules en suspension dans l'air dont le diamètre est inférieur à 10 micromètres ; dites « respirables », elles incluent les particules fines, très fines et ultrafines et peuvent pénétrer dans les bronches.

⁴³ Dans son avis n°2015-25, l'Ae indiquait : « *Les informations fournies tant pour justifier le choix d'implanter une gare nouvelle à Nîmes, que pour sa localisation, ne contiennent pas d'éléments relatifs aux effets sur l'environnement ou la santé humaine. De surcroît, l'implantation de la gare dans un site Natura 2000 requiert la démonstration de l'absence d'alternative à son implantation dans le site.*

Compte tenu, à la fois, du caractère ouvert de la conclusion du débat public relatif au projet LNMP sur l'opportunité d'une gare nouvelle à Nîmes et de son implantation projetée en site Natura 2000, l'analyse des variantes devra inclure la variante « sans gare nouvelle » et être conduite au regard des effets sur l'environnement et la santé humaine. »

⁴⁴ Le nombre de dessertes de l'agglomération nîmoise restera inchangé en 2020 ; aucune projection n'est indiquée après 2020. Dans l'ensemble du dossier, il ne semble pas possible d'attribuer les gains de temps de parcours pour les trafics en transit à la gare nouvelle ou au CNM (voir § 2.5 Évaluation socio-économique)

Le scénario sans gare nouvelle retenu par le maître d'ouvrage comprend un raccordement à créer en direction de Montpellier (estimé à 140 millions d'€), permettant à des TGV de desservir la gare de Nîmes Centre depuis et vers le CNM en direction de Montpellier. Le maître d'ouvrage l'écarte essentiellement pour des raisons de coût, d'une part, de faisabilité ferroviaire, d'autre part. Cette présentation peu étayée⁴⁵ ne traite pas de ce scénario avec les mêmes critères que les autres. Par ailleurs, le tableau de synthèse de l'accessibilité (p. 248) semble indiquer que l'ensemble des temps d'accès à la gare nouvelle en véhicule particulier, depuis les différentes villes du territoire sont augmentés (à l'exception d'Uzès et de Beaucaire sachant que, pour ce secteur, la gare existante d'Avignon TGV est d'ores et déjà située à une distance similaire)⁴⁶. Le scénario sans gare nouvelle ni raccordement nouveau n'est pas étudié.

L'Ae recommande que la comparaison des variantes soit effectuée avec le scénario sans gare nouvelle, y compris sur les aspects relatifs aux temps d'accès depuis les différentes villes du territoire.

Le maître d'ouvrage effectue ensuite la comparaison entre les trois variantes de gare nouvelle en s'intéressant à différents critères. Elle aboutit au choix du site de Manduel présenté comme étant l'expression de la concertation locale, sans que ne soient identifiés, sauf pour le site de Campagnolle situé en zone inondable, des critères de choix réellement discriminants entre le site de Campagne et celui de Manduel, finalement retenu.

Voirie d'accès

Une analyse des trois variantes pour l'accès routier à la gare est effectuée, en listant les critères utilisés.

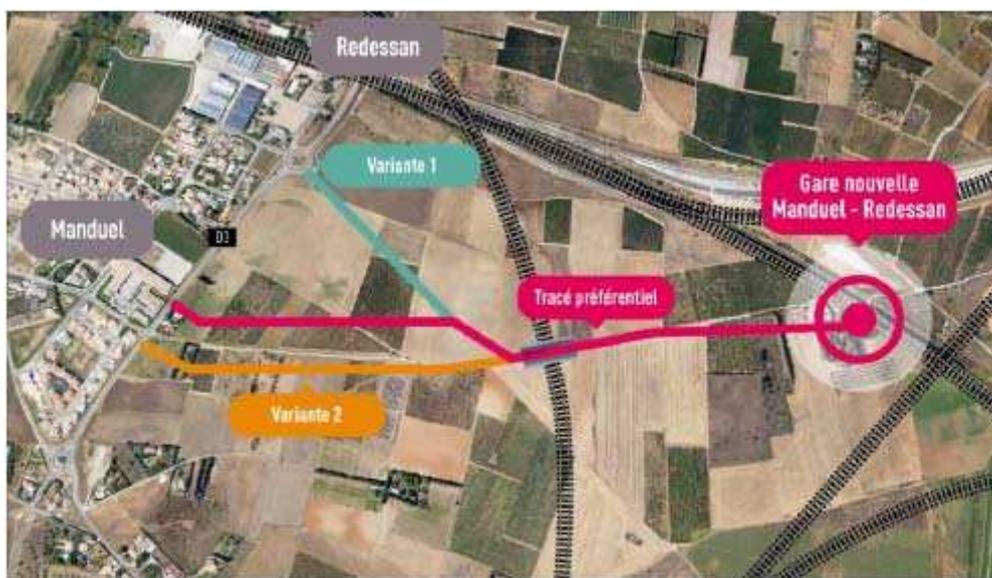


Figure 8 : Présentation des trois variantes d'accès à la gare (source : étude d'impact)

Selon le dossier, le tracé préférentiel proposé est justifié par le seul fait qu'« il correspond le mieux à l'accompagnement de l'avenue de la future gare et à la structuration du futur projet de développement ». L'Ae souligne qu'il présente, au regard de la variante 1, un impact plus fort sur

⁴⁵ Les impacts significatifs invoqués pour les raccordements (du CNM) à la ligne centre ne sont décrits que de façon très vague notamment en ce qui concerne le foncier agricole, le milieu naturel, les zones inondables, le paysage ou les nuisances sonores.

⁴⁶ La comparaison gagnerait à être éclairée en prenant également en compte la population de chacune des communes concernées.

les habitats des espèces patrimoniales (Outarde canepetière et Oedicnème criard)⁴⁷, ce qui va à l'encontre de l'argument de l'absence de solutions alternatives satisfaisantes, notamment vis-à-vis du site Natura 2000.

L'étude des variantes est inexistante pour les parkings, dont la présentation est limitée à un tableau indiquant le nombre de places par type de parkings et par l'indication, dans quelques endroits du dossier, que des panneaux photovoltaïques seront installés sur ces équipements. Le dossier ne mentionne pas les motivations des choix les concernant⁴⁸, alors même que la consommation de l'espace sur ce territoire est un élément déterminant de l'impact sur les habitats d'espèces protégées. Le sujet est uniquement évoqué dans le tableau indiquant les apports de la concertation, mais sans conclure sans ambiguïté sur ce point.

L'Ae recommande de présenter les variantes envisagées pour l'implantation et la structure des parkings et la motivation, au regard des enjeux environnementaux, de l'option retenue.

L'Ae note, par ailleurs, que le périmètre de l'emprise de la gare a été modifié depuis les éléments cartographiques fournis dans le cadre de la demande de cadrage préalable sans que cette modification ne soit ni explicitée ni justifiée dans le dossier⁴⁹.

2.3 Analyse des impacts du projet et mesures d'évitement, de réduction et de compensation de ces impacts

2.3.1 Impacts temporaires, en phase chantier/travaux

2.3.1.1 Eaux souterraines

Les travaux de réalisation de la gare nouvelle sont prévus de 2017 à 2020. Le principal risque est lié au creusement des bassins de recueil des eaux pluviales, qui pourrait causer, par infiltration vers la nappe souterraine, des dommages qualitatifs (pollution par hydrocarbures ou autres pollutions transportées par des matières en suspension) ou quantitatifs sur les eaux souterraines. Aucun prélèvement en nappe ne sera réalisé, l'eau provenant du réseau BRL.

Un suivi piézométrique de la nappe souterraine est prévu en phase chantier, notamment lors de la phase de creusement des bassins, avec une fréquence mensuelle sur deux piézomètres et un suivi en continu sur un troisième. Une carte, peu lisible, de localisation des piézomètres est présentée sans indiquer lequel fera l'objet du suivi en continu et quels seront les seuils de réaction retenus et les mesures envisagées en cas de dépassement des seuils.

L'Ae recommande de préciser, dans le dossier loi sur l'eau, l'emplacement des piézomètres de suivi des travaux, et d'indiquer les seuils de réaction retenus et les mesures envisagées en cas de non respect de ces seuils.

⁴⁷ De même que les individus de Magicienne dentelée, qu'il n'évite que partiellement

⁴⁸ En particulier, le bilan de la concertation indique que les participants "proposent de réduire leurs emprises en construisant des parkings à étage. Cela permettrait aussi de réduire la distance pour se rendre dans le bâtiment gare et sur les quais".

⁴⁹ Dans la carte figurant dans la demande de cadrage préalable, l'emprise de la gare longe le canal des Costières alors qu'elle en est éloignée de quelques mètres dans la carte figurant dans l'étude d'impact.

2.3.2 Impacts permanents, en phase travaux et/ou exploitation

2.3.2.1 Destruction d'habitats et d'individus d'espèces protégées

Cette question est abordée de façon très détaillée, mais éclatée dans plusieurs volets du dossier : étude d'impact – dans le corps de l'étude et de façon plus détaillée dans une annexe "volet naturel de l'étude d'impact" (pièce F du dossier de DUP) ; évaluation des incidences Natura 2000 (pièces G1 et G2 du dossier de DUP) ; demande de dérogation aux interdictions portant sur les espèces protégées (pièce G de la demande d'autorisation unique) uniquement pour la gare nouvelle⁵⁰. Comme indiqué plus haut, le dossier contient également plusieurs compléments à la version initiale. Enfin, les analyses portent, selon le cas, sur la gare seule, la gare + les voiries, un volet "impact cumulé avec les autres projets connus" de l'étude d'impact évoquant également les impacts du CNM. Il est donc quasiment impossible de dégager de la lecture de ces documents une vision globale cohérente. En particulier, elle fait perdre de vue l'esprit global des dispositions prévues par la loi, et notamment le respect des conditions listées à l'article L.411-2 du code de l'environnement.

La demande porte à la fois sur la dérogation pour la destruction, l'altération, ou la dégradation de sites de reproduction ou d'aires de repos d'animaux d'espèces animales protégées et sur la dérogation pour la capture ou l'enlèvement, la destruction ou la perturbation intentionnelle de spécimens d'espèces animales protégées. 51 espèces sont ainsi concernées par la possible destruction d'individus ainsi que leurs perturbations, et parmi elles, 39 espèces par la dégradation de leurs habitats.

Le respect des conditions d'éligibilité

Dans son avis n°2015-25, l'Ae relevait « *que tous les projets ultérieurs susceptibles de détruire des habitats ou des individus d'espèces protégées ne pourront être autorisés que sous réserve de la démonstration de leur intérêt public majeur⁵¹, de l'absence d'alternatives et de mesures compensatoires adaptées à leur impact, cumulé avec ceux de tous les autres projets, tenant notamment compte de ceux du CNM. Ceci ne peut qu'encourager les maîtres d'ouvrage intéressés à retenir un périmètre de projet qui soit le plus à même de répondre globalement à ces conditions impératives* ».

Ici, la justification d'une raison impérative d'intérêt public majeur présentée dans le dossier reprend les arguments de l'analyse des variantes, alors que ceux-ci :

- soit ne paraissent pas directement liés au projet de gare nouvelle elle-même (mélange des avantages procurés par la ligne à grande vitesse et par la gare, amélioration des conditions de circulation sur la ligne classique). Dès lors que le dossier ne porte que sur la gare et ses accès, les avantages fournis par le CNM, qui ont conduit à considérer qu'il justifiait une raison impérative d'intérêt public majeur, ne peuvent être invoqués à leur profit ;

⁵⁰ Le dossier loi sur l'eau comporte d'ailleurs des pièces dont l'intitulé est le même, mais avec des références différentes.

⁵¹ Selon l'article L.411-2 du code de l'environnement, la délivrance d'une dérogation à cette destruction ne peut être accordée que "*dans l'intérêt de la santé et de la sécurité publiques ou pour d'autres raisons impératives d'intérêt public majeur, y compris de nature sociale ou économique, et pour des motifs qui comporteraient des conséquences bénéfiques primordiales pour l'environnement* ;".

- soit font référence à des projets que le reste du dossier ignore, notamment en termes d'impact, le projet de PUM étant présenté comme une opportunité "autour de la gare nouvelle" ;
- soit incluent des éléments du projet non présentés dans le dossier de demande de dérogation (voirie d'accès notamment).

Pour l'Ae, une raison impérative d'intérêt public majeur du projet ne peut être justifiée par un dossier qui ne porte que sur la gare et sans avoir spécifié l'intérêt du projet indépendamment des autres aménagements. En outre, les raisons impératives nécessitant la réalisation de tous les éléments du projet, la démonstration d'absence d'alternatives ayant des effets plus limités sur les espèces et les habitats doit être apportée. Or, l'analyse des solutions alternatives discutées au § 2.2 montre des insuffisances, notamment pour la voirie.

L'Ae recommande de reprendre, avant l'enquête publique, le dossier de demande de dérogation régie par les dispositions de l'article L. 411-1 du Code de l'environnement afin de le faire porter sur l'ensemble des éléments nécessaires au fonctionnement de la gare, eux mêmes susceptibles de porter atteinte à des espèces protégées, et d'appuyer la démonstration de raisons impératives d'intérêt public majeur justifiant la réalisation du projet par des arguments et des données qui lui sont spécifiques.

L'analyse des solutions alternatives a été discutée au § 2.2.

La mise en œuvre de la séquence éviter, réduire, compenser

En matière d'évitement ou de réduction en phase de conception, la seule mesure présentée est la limitation d'emprise du parking longue durée (755 places) de façon à limiter la destruction d'habitat du Lézard ocellé. Le dossier n'indique toutefois pas si une solution alternative, soit de relocalisation de ce parking, soit d'un aménagement différent a été étudiée dans l'objectif de limiter plus fortement voire d'annuler cette destruction d'habitats.

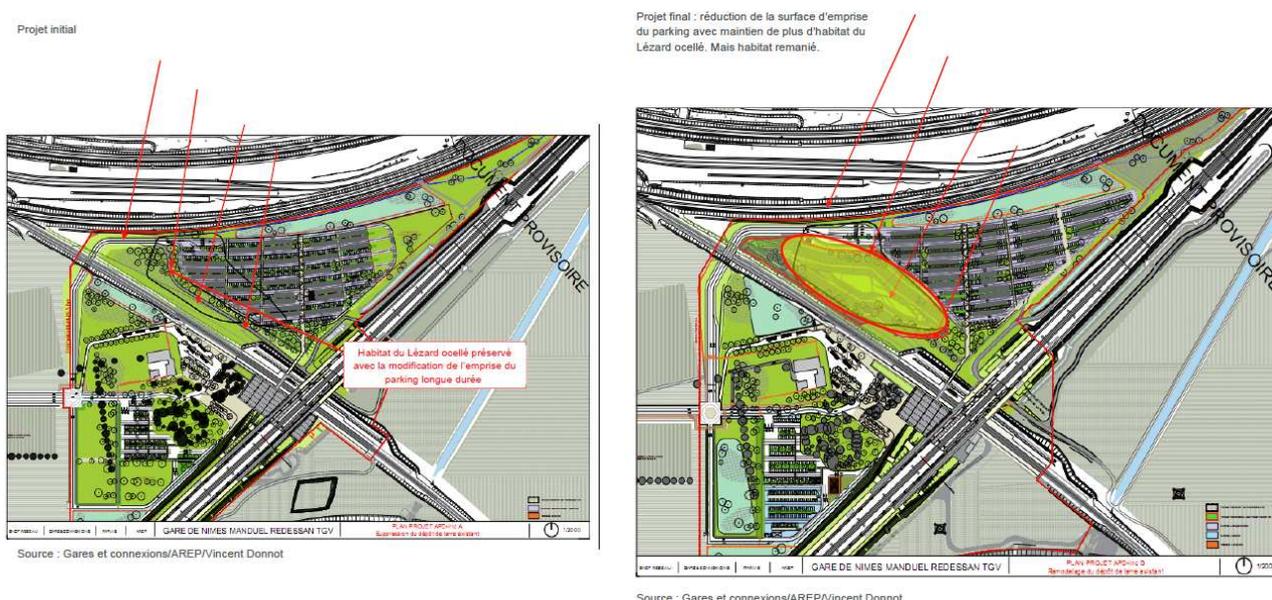


Figure 9 : emprise du parking longue durée avant et après mise en œuvre de la mesure de réduction concernant l'habitat du Lézard ocellé. Source : demande de dérogation "espèces protégées"

Pour la complète information du public, l'Ae recommande de mieux justifier l'emplacement et les modalités de construction du parking longue durée, eu égard à la destruction d'habitats du Lézard ocellé, que son implantation actuellement projetée entraînera.

Les mesures d'évitement et de réduction, regroupées sous l'appellation d'« atténuation », sont parfois rédigées de manière imprécise pouvant prêter à interprétation. Par exemple, la mesure MR 02 « *adaptation du calendrier des travaux* », utilisée pour les reptiles, les amphibiens, les insectes et les oiseaux indique : « *la réalisation des travaux de défrichage doit se faire, dans la mesure du possible, en dehors de la période de reproduction et avant la période d'hivernage* ». Compte tenu de la connaissance fine du territoire qu'ont permis les inventaires, un calendrier précis des travaux devrait pouvoir être établi par secteur pour réduire au maximum les effets sur les différentes espèces.

L'Ae recommande de préciser le calendrier d'intervention des travaux par secteur en fonction des impératifs biologiques des espèces protégées.

Concernant les mesures MR 03 intitulée « *défavorabilisation des habitats d'espèces*»⁵² ainsi que MR 06 relative à la « *limitation de la dissémination des espèces invasives* », la présentation d'expériences antérieures permettrait d'asseoir leur crédibilité. Les résultats obtenus lors de la mise en œuvre de mesures équivalentes à l'occasion de la construction du CNM sur un territoire similaire pourrait éclairer la présentation.

Pour la complète information du public, l'Ae recommande de présenter les résultats obtenus par les mesures mises en œuvre dans le cadre de la construction du CNM.

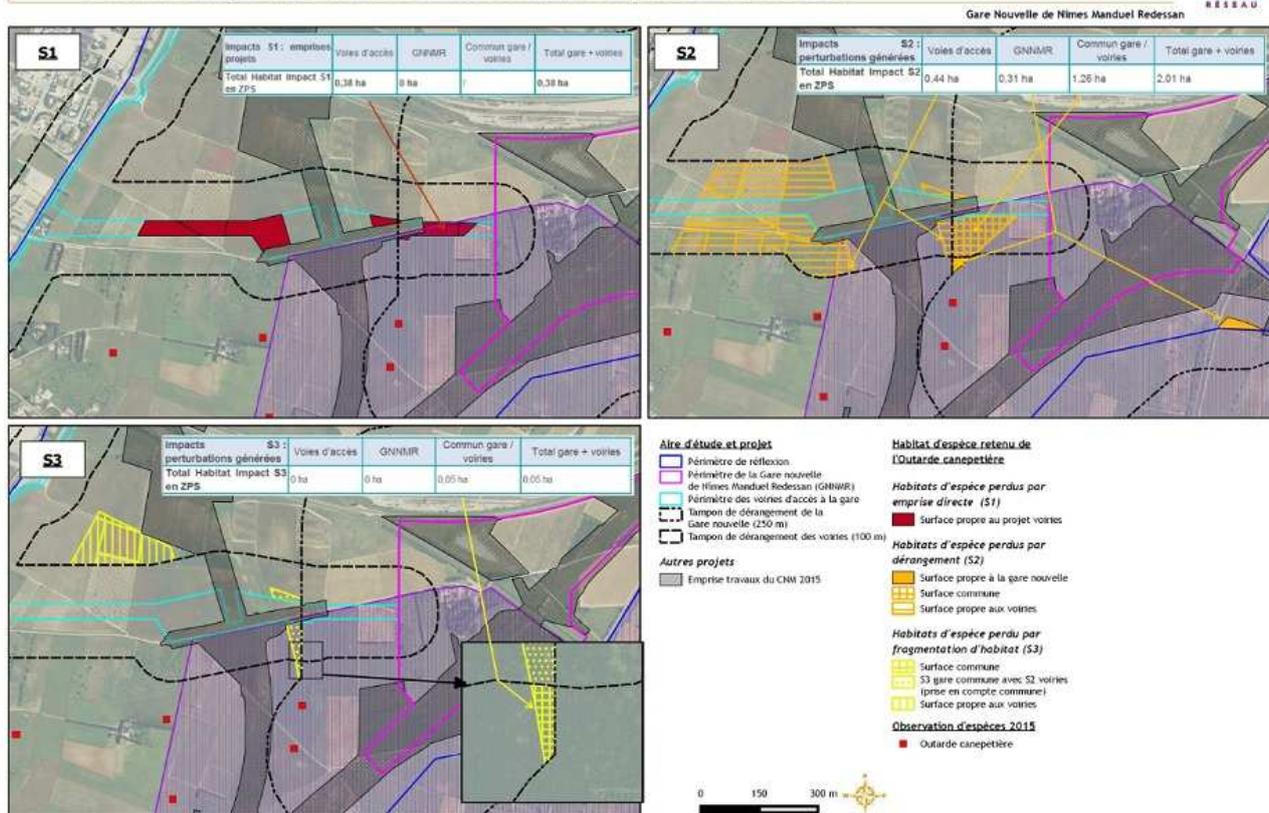
Parmi les mesures d'atténuation prévues en phase d'exploitation, le dossier indique dans sa mesure MR 08 « *espaces publics : choix des plantations paysagères et entretien éco-responsable* » dans un premier point son souci de privilégier des essences autochtones puis prévoit dans un second point la possibilité, pour des raisons paysagères, d'utiliser des plantes n'appartenant pas à la flore française. Sans préjuger des difficultés de s'approvisionner en plantes locales, il semble préférable d'éviter, y compris pour des raisons paysagères, d'introduire de nouvelles espèces à l'occasion de travaux publics.

Besoins de compensation

L'évaluation des besoins de compensation est particulièrement complexe et confuse, peu explicite et conduite selon une méthodologie critiquable (voir pièce G de la demande d'autorisation unique).

Tout d'abord, elle fait référence à deux méthodes distinctes pour calculer les ratios : « *une méthode classique pour les projets de petite envergure générant peu d'impacts résiduels* » et « *une méthode innovante, faisant appel à des unités de compensation pour les grands projets d'infrastructures* », utilisée pour le CNM. Sans justification, le dossier indique que « *pour le projet en présence, c'est la méthode classique qui sera employée* ». Pour l'Ae, ce choix n'est ni cohérent, ni justifié. Il est d'autant plus incompréhensible que les surfaces compensées pour le CNM selon l'autre méthode sont exclues *a priori* de ce calcul.

⁵² Qui concerne les petits vertébrés terrestres et consiste en la destruction de gîtes avec récupération des animaux avant les opérations de défrichage.



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

Figure 10 : Détail des surfaces d'habitats d'Outarde canepetière de la gare et de voirie en dehors de la bande de dérangement du CNM en ZPA (Source : Complément au dossier d'évaluation des incidences sur le Site Natura 2000 - ZPS « Costières Nîmoises »)

La méthode classique définit des ratios de compensation distincts selon le type d'impact résiduel⁵³. L'indice de compensation est ensuite obtenu par la multiplication de ces ratios par des coefficients représentatifs de la valeur patrimoniale de l'espèce, modulé par un bonus/malus lié à sa sensibilité locale. Or, dans les différentes pièces du dossier, ces coefficients n'ont pas la même dénomination et ne sont pas définis de façon homogène.

L'étude d'impact fait l'hypothèse que les surfaces prises en compte pour la gare et pour les voiries excluent *a priori* les emprises détruites par le CNM, mais aussi une bande de 250 mètres de large de part et d'autre, sur laquelle les espèces d'oiseaux sont dérangées, dès lors que ces surfaces sont d'ores et déjà compensées par le CNM⁵⁴ selon l'autre méthode, sans différenciation du type d'impact résiduel.

Les impacts résiduels calculés après prise en compte des mesures de réduction restent importants pour certaines espèces avec des destructions d'habitat calculées – avec un degré de précision illusoire – à hauteur de :

⁵³ Par exemple, coefficient 2 pour le dérangement permanent pouvant toucher la période de reproduction d'une espèce, ou coefficient 5 pour la destruction d'un habitat d'espèce

⁵⁴ Le "volet nature" de l'étude d'impact indique, notamment pour l'Outarde canepetière, que "les résultats [de ce] suivi en phase exploitation de la LGV Méditerranée indiquent donc que les outardes n'exploitent pas un fuseau de 250 mètres de part et d'autres de cette portion étudiée de la LGV (à remblais faible compris entre 1 et 3 m). L'effet du trafic ferroviaire s'étend jusqu'à une distance de 400 mètres, avec une influence diminuant en fonction de la distance à la LGV". Ces distances sont encore plus importantes pour l'Oedicnème criard, ce qui confirme l'incohérence de la méthode retenue consistant à exclure du calcul des impacts résiduels un fuseau de 250 mètres, qui apparaît purement forfaitaire.

- 2,75 ha pour le Lézard ocellé,
- 8,6 ha pour les oiseaux des milieux agricoles extensifs (Huppe fasciée, Pipit rousseline, Cochevis huppé, Linotte mélodieuse) ;
- 4,5 ha pour la Couleuvre à échelons.

Dans la version initiale du dossier, les surfaces « *impactées à compenser* » pour l'Outarde canepetière et pour l'Oedicnème criard étaient respectivement de 0,36 ha et 0,47 ha. Toutefois, dans le "complément pièce G", ces surfaces sont portées à 1,213 ha et 1,161 ha et présentées comme « *surfaces impactées au sein de la ZPS, par la GNNMR à compenser* ». L'annexe, intitulée "volet naturel de l'étude d'impact", qui ne figure que dans l'étude d'impact, mentionne également des impacts résiduels avec cumul : pour le Lézard ocellé, 2,75 ha pour la GNNMR et les voiries et 84 ha pour l'ensemble du CNM ; pour l'Outarde canepetière, 13,71 ha pour la GNNMR et les voiries et 332 ha pour l'ensemble du CNM ; pour l'Oedicnème criard, 14,3 ha pour la GNNMR et les voiries et 332 ha pour l'ensemble du CNM.

Par ailleurs, les calculs présentés dans le cadre de l'évaluation des incidences Natura 2000 (voir discussion plus loin au § 2.4) et notamment ceux montrant l'importance de la partie liée à la voirie démontrent l'intérêt d'avoir une approche consolidée au niveau du projet (gare et voirie d'accès) pour la demande de dérogation à l'article L. 411-1 évoqué plus haut dans l'avis. Au demeurant, les informations fournies dans les tableaux ne permettent pas de distinguer, pour la partie hors ZPS, ce qui relève de la gare de ce qui relève de la voirie d'accès. De ce fait, il n'est pas possible de vérifier les surfaces destinées à la compensation nécessaire pour l'Outarde dans le dossier de la gare.

Le maître d'ouvrage a communiqué à l'Ae l'avis du conseil national de protection de la nature du 23 novembre 2016. Indépendamment de la question soulevée plus haut quant aux conditions préalables fixées par le code de l'environnement, l'avis indique : « *Le désagréable de ce dossier, c'est de ne voir nulle part le nombre d'hectares détruits en globalité et par type de milieux par le projet, la surface totale d'emprise de la gare nouvelle, et notamment dans le résumé non technique, alors que l'on a aucune difficulté à trouver les surfaces concernées par les travaux ayant des effets cumulés par des projets proches. À vue d'oeil, l'impact serait d'environ 25 ha dont 11 ha concernant les milieux naturels ? C'est pourquoi n'accorder que 8,6 ha en mesure compensatoire après des calculs de ratio des espèces détruites en mode cumulé apparaît plutôt inadapté, d'autant que les travaux touchent un site Natura 2000 et que plusieurs espèces sont concernées par des plans nationaux d'action* ».

L'Ae ne peut que souscrire à cette analyse, compte tenu du fait que le CNPN s'est prononcé sur la base d'indications de surface largement inférieures à celles dont l'Ae a eu connaissance. Elle relève en outre qu'aucun de ces calculs ne prend en compte les impacts indirects du projet liés à l'urbanisation future de la zone.

L'approche retenue par le dossier est donc incohérente, à la fois faute de retenir la même méthode que pour le CNM et faute de cohérence des pièces du dossier entre elles. *A fortiori*, elle ne permet pas de disposer d'une estimation globale des surfaces affectées par le CNM, la gare nouvelle et la voirie nouvelle. L'avis du CNPN conditionne d'ailleurs son avis à la réévaluation surfacique de ces mesures.

L'Ae recommande de :

- ***retenir une méthode cohérente pour l'évaluation des impacts résiduels et des surfaces de compensation à prévoir pour le CNM, la gare nouvelle et sa voirie d'accès, pour les différentes espèces concernées,***
- ***présenter le détail des mesures compensatoires prévues, afin de pouvoir apprécier la cohérence des mesures liées à ce projet avec celles déjà mises en oeuvre pour le CNM,***
- ***renforcer de façon substantielle les mesures compensatoires, en appliquant à l'ensemble du projet (CNM, gare, voirie) la même méthode pour évaluer, puis pour compenser les impacts résiduels, sous réserve de satisfaire aux conditions préalables réglementaires.***

Mesures de compensation

Les acquisitions proposées seront réalisées en Costières nîmoises et les mesures de gestion seront mises en oeuvre sur une durée d'action de 25 années. L'Ae rappelle que selon l'article L. 163-1-I du code de l'environnement, tel qu'il résulte de la loi n°2016-1087 du 8 août 2016 pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages, « *les mesures de compensation des atteintes à la biodiversité visent un objectif d'absence de perte nette, voire de gain de biodiversité. Elles doivent se traduire par une obligation de résultats et être effectives pendant toute la durée des atteintes* ».

L'Ae recommande de mettre en oeuvre des mesures de compensation pérennes.

SNCF-Réseau propose d'acquérir 8,6 ha et d'y mettre en oeuvre des mesures de gestion permettant de couvrir les besoins des différentes espèces. À ce stade, seule une parcelle de plus de 4 ha a été acquise. Les actions de gestion proposées visent, selon le dossier, l'augmentation de l'offre de gîtes pour les reptiles, mais aussi la poursuite de création de friches herbacées rases ou avec retard de fauche pour les oiseaux.

Une même surface peut être utilisée pour différentes espèces ou groupes d'espèces ayant des habitats similaires ou compatibles. Il conviendrait toutefois de bien argumenter cet aspect ce qui n'est pas le cas dans le dossier présenté, notamment pour les oiseaux des milieux agricoles extensifs.

L'aspect compensatoire des mesures proposées pour le Lézard ocellé pose question. En effet, le site de Bezouze, sur lesquelles elles sont mises en oeuvre pour la plupart, est qualifié par le dossier comme accueillant une des plus fortes concentrations de cette espèce sur les Costières nîmoises. L'acquisition et la gestion d'une partie de ce secteur visent à conforter cette population existante, dont il n'est nullement indiqué dans le dossier qu'elle est en déclin ou en péril, alors qu'elles sont supposées compenser la destruction d'un noyau existant. Si cette localisation permet d'espérer un réel maintien de cette population, pour être qualifié de compensatoire, elle devrait, *a minima*, viser une extension géographique équivalente (en utilisant les ratios prévus) à la surface d'habitats détruits.

L'Ae recommande de mieux argumenter l'aspect compensatoire des mesures prévues pour le lézard ocellé par l'acquisition et de la gestion du site de Bezouze.

Le dossier présente un dispositif relativement complet de suivi de l'application des mesures de gestion prévues en phase chantier puis de la mise en oeuvre et de l'efficacité des mesures com-

pensatoires. Le suivi des mesures de réduction ne prévoit, en cas de non-respect, que des pénalités financières pour l'entreprise. Dans une logique de protection des espèces, il serait en fait utile de prévoir en réserve des mesures de compensation supplémentaires pour les milieux naturels.

L'Ae recommande de prévoir, dans le cahier des charges des entreprises, des réserves de mesures de compensation supplémentaires pour les milieux naturels, en cas de non-respect des mesures de réduction ou d'évitement lors du chantier.

2.3.2.2 Eaux pluviales

Gestion des volumes d'eaux de pluie

Le parti, compatible avec les dispositions du SDAGE, est pris de gérer les eaux de ruissellement liées à l'imperméabilisation par un dispositif d'infiltration intégrant des noues et des bassins de rétention/infiltration. Pour la gestion des eaux de la gare est ainsi prévue la création de trois bassins de rétention/ infiltration d'une superficie totale de 12,7 ha. Il s'agit du principal volet pour lequel les informations ne sont pas encore disponibles pour les voiries à l'ouest du raccordement fret (ni dans l'étude d'impact, ni dans le dossier loi sur l'eau).

Les surfaces sont dimensionnées pour récupérer le volume d'une pluie centennale sur chaque sous-bassin défini dans l'état initial, sauf pour le bassin Nord⁵⁵. Pour ce dernier, une partie du débordement rejoint le fossé longeant les raccordements ferroviaires de la LGV Méditerranée, puis rejoint par un dalot le bassin du Tavernolle ; l'autre partie inondera le parking mais restera confinée à l'intérieur du périmètre du projet.

La climatologie locale est caractérisée par l'occurrence de pluies intenses (Cf. paragraphe 2.1.2. du présent avis). La correspondance entre la notion de pluie centennale et celle de pluies intenses n'est pas abordée dans le dossier. Une présentation des conséquences d'une pluie du niveau de celle observée en décembre 1990 sur l'ensemble du projet apporterait un éclairage intéressant. Le dimensionnement des différents ouvrages hydrauliques, notamment ceux positionnés sous les infrastructures, permettant aux eaux pluviales de rejoindre le ruisseau du Tavernolle, est fondé sur la pluie centennale, sans envisager les effets d'un événement exceptionnel, le cas échéant en cas de défaillance d'un ouvrage.

Pour la complète information du public, l'Ae recommande de présenter une simulation des effets sur la gestion des eaux pluviales du projet d'un épisode équivalent à celui de décembre 1990 (266,8 mm en 24 h).

Le calcul est fondé sur des coefficients de perméabilité des sols dont la vérification n'a pu être effectuée réellement en fond de bassin⁵⁶, ceux-ci n'étant pas creusés. Cette vérification devra être réalisée avant la mise en fonction des bassins. Il serait toutefois utile que SNCF-Réseau soit en mesure de préciser, dès maintenant, les ajustements prévus en cas de coefficients de perméabilité différents de ceux retenus et leurs impacts éventuels. En effet, compte tenu de l'estimation des plus hautes eaux connues, la possibilité de creusement complémentaire à celui actuellement prévu paraît difficile à effectuer sans risque pour la nappe (les fonds des trois bassins sont aujourd'hui fixés à 59,9 m, 60 m et 60,7 m NGF). Un résultat défavorable en matière de perméabilité induirait

⁵⁵ Le volume nécessaire serait de 12 270 m³, le volume retenu pour le bassin Nord et les noues qui l'alimentent est de 8 250 m³.

⁵⁶ La valeur a été mesurée entre 0,5 m et 1 m, alors que la profondeur prévue des bassins est de 2 m.

donc la nécessité d'augmenter la surface des bassins ou de trouver une autre solution qui n'est actuellement pas décrite.

L'Ae recommande de vérifier, avant leur mise en fonctionnement, le coefficient de perméabilité en fond des bassins de rétention, et d'en déduire les éventuelles adaptations à apporter au projet.

Par ailleurs, le choix de ne pas retenir une pluie centennale pour le bassin Nord n'est pas argumenté et il n'est pas indiqué dans le dossier à quelle fréquence ce bassin est susceptible de déborder.

L'Ae recommande de justifier la fréquence de pluie retenue pour dimensionner le bassin Nord.

Le choix a été fait par le maître d'ouvrage de gérer les eaux pluviales de la partie inférieure du projet (voie Tarascon-Sète) par un dispositif de pompes de relevage qui conduisent ces eaux vers la partie supérieure pour être dirigées vers les noues et bassins de rétention/infiltration. Le dossier ne précise pas clairement vers quel bassin ces eaux relevées seront dirigées et si leur volume est intégré dans les dimensionnements de ces bassins.

L'Ae recommande de préciser le devenir des eaux pluviales des voies ferrées inférieures (Tarascon-Sète) du projet.

De façon plus générale, l'approche est uniquement présentée par sous-bassin versant, et donc implicitement pour des situations plus favorables que le volume de la pluie centennale sur chacun. Le dossier ne comporte pas d'analyse globale sur l'ensemble du périmètre de réflexion. Cette approche apparaît incomplète, notamment car :

- elle ne prend en compte le CNM que via ses bassins de récupération des eaux pluviales sans rappeler les hypothèses retenues le concernant. L'Ae rappelle également que les terrassements des quais, qui concernent pourtant la gare, ont déjà été réalisés et pris en compte dans le dossier loi sur l'eau du CNM, sans que leur impact soit distingué dans le présent dossier ;
- elle ne produit pas une évaluation dynamique du fonctionnement hydraulique de l'ensemble des sous-bassins, en particulier pour le cas où les volumes seraient supérieurs à la crue centennale sur un seul d'entre eux. La contribution du préfet du Gard signale en outre qu' « au vu du temps de vidange, le bassin sud-ouest sera considéré comme un bassin en eau ». Ce point est important notamment, dès lors que leur exutoire final commun est le bassin versant du ruisseau du Tavernolle, sur lequel prendraient place les développements envisagés sur la commune de Redessan ;
- les modalités de gestion pour les voiries ne sont pas encore définies. Leurs eaux pluviales sont susceptibles de concerner les développements envisagés sur la commune de Manduel.

L'Ae recommande de présenter une évaluation dynamique du fonctionnement hydraulique à l'échelle du périmètre de réflexion, en particulier en situation de pluie exceptionnelle.

Gestion de la qualité des eaux

Les effets qualitatifs sur la ressource en eau sont essentiellement liés, hors épisode de débordement, à la qualité des eaux drainées dans les bassins d'infiltration (pollution liées à la circulation des véhicules sur les voiries et pollutions accidentelles lors des chantiers ou en cours

d'exploitation). Le dispositif de traitement privilégie un système de filtration végétale au fond des noues et des bassins⁵⁷

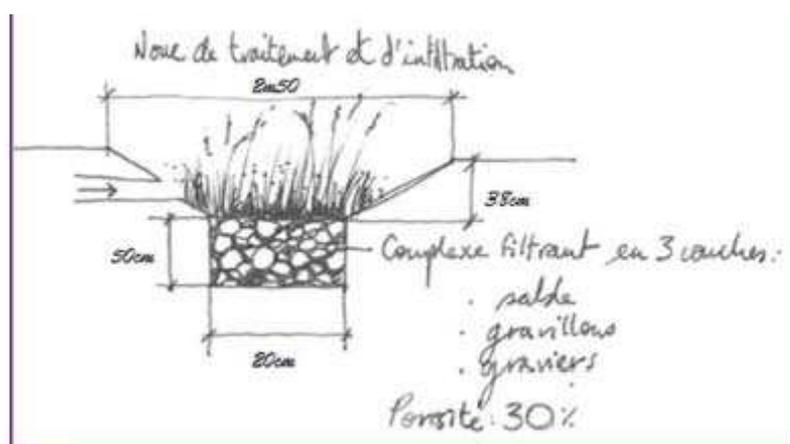


Figure 11 : Coupe d'une noue (source : dossier loi sur l'eau, p.73)

Le dossier présente les modalités de fonctionnement du dispositif et le type d'entretien qu'il nécessite en préconisant un entretien préventif si possible deux fois par an. Cette préconisation mériterait de faire l'objet d'un engagement clair.

Le dispositif prévu passe par un maintien en eau des noues sur une durée suffisamment longue pour permettre la filtration efficace des hydrocarbures et polluants divers. Ce choix soulève la question du risque de prolifération du moustique tigre.

L'Ae recommande de vérifier que le dispositif de filtration prévu dans les noues est compatible avec une lutte efficace contre la diffusion du moustique tigre.

2.3.2.3 Déplacements, bruit et qualité de l'air

Dans son avis Ae n°2015-25, l'Ae avait apporté plusieurs précisions pour l'élaboration de ce volet :

- prendre en compte les deux gares (Nîmes Centre et Nîmes Manduel) ;
- prise en compte de plusieurs échéances pour évaluer les différents impacts : « *avant la mise en service du CNM, avant la mise en service de la gare nouvelle avec le CNM en service, puis par une projection aux échéances ultérieures tenant compte de la réalisation des projets autorisés (CNM et gare nouvelle de Montpellier, notamment), ainsi que du phasage du PUM* » ;
- intégrer l'hypothèse de la mise en service de l'éventuelle troisième voie.

L'étude d'impact ne reprend que partiellement ces indications :

- l'impact de la mise en service de la gare sur le service ferroviaire est clairement détaillé pour l'année 2020. 1,1 million de voyageurs utiliseraient la gare nouvelle : 11 TGV et 3 trains Intercités et TER trains sur 31 seraient basculés sur Nîmes Manduel. Le trafic sur la gare de Nîmes Centre passerait de 3,5 millions à 2,9 millions de voyageurs⁵⁸. Les perspectives en 2050 ne sont mentionnées que dans l'évaluation socio-économique : 4,5

⁵⁷ Par un complexe de filtration composé de trois couches de 50 cm de profondeur au total

⁵⁸ La proportion du nombre de passagers paraît faible, alors que près de la moitié des trains hors TER s'arrêterait à la gare de Nîmes Manduel

millions pour la gare de Nîmes Centre, 1,6 million pour Nîmes Manduel. Il n'en est tenu compte, dans l'étude d'impact, que pour les trafics de véhicules à l'horizon 2040⁵⁹ ;

- le dossier comporte peu d'indications sur les conséquences de la mise en oeuvre d'une troisième voie sur la ligne Tarascon-Arles, alors que le projet inclut pourtant les mesures conservatoires correspondantes ;
- quelques informations sont fournies pour les impacts affectant la gare de Nîmes Centre ;
- les impacts affectant la gare de Montpellier ne sont pas évoqués, alors que son étude d'impact indiquait que la majorité des basculements de train sur le CNM serait liée à la mise en service de la gare de Nîmes.

Le dossier n'apporte aucune précision concernant le trafic de fret – la réalisation du CNM conduira les trains de fret à ne plus emprunter les lignes historiques et traverser les centres villes.

L'Ac recommande de :

- ***reprendre dans l'étude d'impact des données et des échéances cohérentes avec celles de l'analyse socio-économique ;***
- ***indiquer les conséquences de la mise en service de la gare de Nîmes pour les trafics dans les gares de Montpellier et pour leurs impacts induits ;***
- ***indiquer les impacts possibles, en cas de mise en service de la troisième voie de la ligne Arles-Tarascon.***

Le premier impact direct est le flux de véhicules qui convergeront vers la gare : le dossier prévoit que le trafic entre la RD 3 et la RD 999 augmentera de 35 % (environ 2 000 véhicules/jour en 2020) et de 65 % (environ 4 000 véhicules/jour en 2040). La conception du projet a pris en compte cet impact.

L'analyse de l'impact du projet sur l'ambiance sonore se focalise sur l'objectif d'un respect strict des réglementations relatives aux bruits de voisinage pour la gare et aux infrastructures terrestres pour la voirie d'accès. Le dossier indique prendre en compte le bruit généré par le CNM, en rappelant qu'« *un engagement de l'État indique que le bruit généré par les infrastructures ferroviaire ne sera pas plus important en situation future qu'il ne l'est dans la situation préexistante* ». Ce volet compile un ensemble de considérations qualitatives confuses, qui n'apportent pas la démonstration que la réglementation sera effectivement appliquée⁶⁰. Notamment, le tableau 66 présente, pour les principales occupations du périmètre, le *"niveau de bruit résiduel mesuré"*, puis *"le bruit ambiant à respecter"* par l'addition d'émergences de 5 dB (A) et 3 dB(A) à ces niveaux mesurés, sans relever que, dans un cas (près du collège Via Domitia), cela conduirait à des valeurs de 69,6 dB(A) de jour et de 60 dB(A) de nuit, sans mentionner de mesures de réduction (la réglementation applicable aux infrastructures nouvelles fixe pour les logements riverains une limite à 60 dB(A) de jour et 55 dB(A) de nuit).

⁵⁹ Sauf lorsque l'étude d'impact indique que *"sur la ligne nouvelle CNM, il devrait y avoir 5 TGV par jour entre 2017 et 2020, puis 14 après mise en service de la gare, mais ce chiffre restera bien inférieur au nombre de trains pris en considération dans les études acoustiques de CNM qui ont été surévaluées"*

⁶⁰ « *Le bruit du projet de CNM n'est pas pris en compte, car il fait déjà l'objet d'un dossier d'enquête dans lequel des protections acoustiques sont prévues [...]* ;

Les nuisances générées par la gare nouvelle seront très vraisemblablement masquées par le bruit des infrastructures créées ou modifiées environnantes [...] ;

Les mesures de bruit ont montré des écarts jour/nuit supérieur à 5 dB(A). Les problématiques de bruit routier sont diurnes. Les calculs sont réalisés en période diurne, le respect des seuils diurnes entraîne automatiquement le respect des seuils nocturnes [...] »

Deux figures (p. 336) sont censées représenter l'impact spécifique d'une gare le long d'une ligne : en l'absence d'explication, on peine à comprendre ce qu'elles apportent au dossier.

Au-delà du strict respect de la réglementation, faute de prendre en compte l'ensemble des infrastructures et les perspectives d'occupation du périmètre de réflexion, les objectifs à atteindre pour les occupants actuels et futurs de la zone ne sont pas précisés. Par ailleurs, l'impact des trafics n'est pas pris en compte en dehors du périmètre de réflexion (sur les voiries adjacentes, notamment). Les principales augmentations sont attendues sur la RD 3, entre l'avenue de la gare et la RD 999 (1,5 dB(A)). La concertation avec le public a en particulier souligné l'impact probable pour les riverains de la RD 3, sans que l'étude d'impact n'indique ni son exposition future, ni les éventuelles mesures de protection à prévoir.

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.

L'impact sur la qualité de l'air est évalué par le biais d'une modélisation, uniquement à l'horizon 2040. L'Ae relève que seule la RD 999 serait principalement affectée. Néanmoins, l'étude d'impact ne fournit pas d'évaluation à la mise en service de la gare.

L'Ae recommande de compléter l'étude d'impact par une évaluation des concentrations de NO₂ et de PM 10 sur la zone d'étude, notamment la RD 999, à la mise en service de la gare.

L'absence de projet urbain clairement défini sur les secteurs des ZAD de Manduel et de Redessan conduit les maîtres d'ouvrage à ne pas traiter ces différents impacts sur ces secteurs. L'Ae reconnaît qu'il reviendra aux études d'impact des éventuels futurs projets d'aménagements d'évaluer leurs impacts propres et les conditions de leur compatibilité. Néanmoins, s'agissant d'impacts indirects de la gare, il serait opportun, a minima, de prendre en compte dans les hypothèses de trafic et d'impacts acoustiques et atmosphériques les trafics ajoutés par ces aménagements, en particulier aux horizons 2040 ou 2050.

2.4 Natura 2000

Le dossier de cadrage rappelait, pour ce qui concerne la ZPS des « Costières nîmoises », l'intérêt de ce secteur naturel et agricole, en insistant tout particulièrement sur le cas de l'Outarde canepetière et de l'Oedicnème criard. Il indiquait que « *pour le CNM, le Comité de l'Observatoire de l'Environnement, sous l'égide de la DREAL Languedoc-Roussillon, a fait état de l'avancement en septembre 2014 de près de 90 % des prescriptions du programme validé par le conseil national de protection de la nature (CNPN)* ».

L'évaluation des incidences Natura réalisée dans le cadre de ce dossier porte⁶¹ sur ce que le maître d'ouvrage présente comme le programme de travaux à savoir le projet de gare nouvelle et ses voiries d'accès. La ligne nouvelle de contournement Nîmes – Montpellier est traitée au titre des impacts cumulés avec d'autres projets connus.

La ZPS des « Costières nîmoises »⁶² couvre une superficie de 13 508 ha. Le site accueille près du quart des mâles chanteurs français d'Outarde canepetière et présente également des enjeux très

⁶¹ « par cohérence avec l'étude d'impact, dont elle constitue une des annexes ».

⁶² Désignée par arrêté du 6 avril 2006.

forts pour deux espèces inscrites à l'annexe 1 de la directive oiseaux (Oedicnème criard et Pipit rousseline).

Le dossier identifie les espèces visées dans le FSD⁶³ pouvant être en interaction avec le programme de travaux et présente un état initial de référence pour chacune d'entre elles⁶⁴. Pour l'Outarde et l'Oedicnème, cet état initial fait référence aux observations réalisées jusqu'en 2015 dans la ZPS (couvrant 70 % du projet⁶⁵ jusqu'en 2014, puis la totalité depuis 2015). Au vu des résultats, le secteur de la ZPS concerné par l'aire du projet reste favorable à ces deux espèces, malgré la présence du chantier LGV.

La présentation détaillée des incidences prévisibles des travaux distingue trois types d'impacts sur les habitats :

- destruction d'habitats par emprise directe, dit S1 ;
- destruction d'habitats par dérangement, dit S2 ;
- abandon d'habitats d'une surface trop réduite pour être fonctionnels, dit S3.

Le dossier présente ensuite des études menées dans le cadre du CNM⁶⁶ puis indique, sous forme de tableaux, les surfaces d'habitats touchés par le projet, dans la ZPS et hors ZPS. Par exemple, pour l'Outarde canepetière, compte tenu de l'exclusion du fuseau de 250 mètres au nord du CNM, l'évaluation décompte, respectivement dans la ZPS et hors ZPS, 0,38 ha/1,93 ha de type S1 pour la voirie au sein de la ZPS, 2,01 ha/7,06 ha de type S2 pour la gare et la voirie (dont 1,26 ha en commun) et 0,05 ha/2,17 ha de type S3 commun aux deux aménagements (voir figure 10). Les surfaces sont plus importantes pour l'Oedicnème criard. Dans tous les cas, les surfaces ainsi calculées restent très faibles par rapport à la surface de la ZPS.

L'Ae note qu'une surface de 19,22 ha au sud de la LGV, elle aussi enclavée, n'est pas considérée par l'étude comme perdue pour l'espèce⁶⁷.

Le raisonnement est complété par une analyse plus fine des populations affectées sur le périmètre de réflexion. L'analyse conclut à des incidences non significatives pour l'Outarde canepetière et faibles pour l'Oedicnème criard. Elles sont en revanche considérées comme significatives, compte tenu du cumul avec celles du CNM⁶⁸.

Comme pour l'analyse des impacts vis-à-vis des espèces protégées, les raisons impératives d'intérêt public majeur du projet ne sont pas justifiées, dès lors que le dossier le considère comme indépendant du CNM. Par ailleurs, l'analyse des variantes n'apporte pas la démonstration de l'absence d'alternative raisonnable. Enfin, la méthode de calcul des surfaces à compenser a été critiquée dans la partie § 2.3.2.1 : il ne peut donc être assuré que la cohérence globale du réseau

⁶³ Formulaire standard de données actualisé en 2010 à l'occasion de l'élaboration du DOCOB (documents d'objectifs) du site.

⁶⁴ Constitué de « statuts, effectifs et évolution des populations, qualité des habitats de la ZPS pour l'espèce, situation sur l'aire d'étude,

⁶⁵ Le projet (gare et voirie d'accès n'est pas compris en totalité dans la ZPS).

⁶⁶ Dénombrement annuel de la totalité des outardes et oedicnèmes présents sur la ZPS, thèse sur l'étude de la population d'outarde dont l'objectif est d'étudier l'effet de la LGV sur cette population.

⁶⁷ La raison invoquée pour justifier cette appréciation est que la surface restante est suffisante pour rester fonctionnelle.

⁶⁸ « En l'absence d'un recul suffisant pour apprécier l'efficacité des mesures proposées par le projet CNM sur l'équilibre des milieux concernant les impacts/mesures du CNM sur les oiseaux de la ZPS Costières nîmoises, et considérant que les autres projets n'ont pas initié leurs mesures compensatoires, le cumul d'impacts de l'ensemble des projets, quelles que soient leur nature et leur affiliation avec le CNM, peut donc être considéré comme significatif sur l'Outarde et l'oedicnème. C'est dans cet esprit que le programme de GNNMR et de ses voies d'accès sera considéré comme significativement impactant sur les populations d'outardes et d'oedicnèmes de la ZPS ».

Natura 2000 pour l'espèce considérée est protégée. L'Ae rappelle que ces trois critères doivent être réunis simultanément.

Dans son avis de cadrage préalable, l'Ae notait que « *vis-à-vis des enjeux de conservation des espèces qui ont justifié la désignation de la ZPS « Costières nîmoises », compte tenu du fait que le CNM est une composante indissociable du projet et qu'il a fait l'objet de notes de transmission d'informations⁶⁹ de la France à la Commission au titre de l'article 6 paragraphe 4 de la directive Habitats, et dans l'hypothèse d'une nouvelle transmission, la question du périmètre d'analyse des impacts de l'ensemble de ses composantes sera un élément déterminant* ». L'Ae considère en conséquence que le dossier n'apporte pas pour l'instant la démonstration, pour la gare et les voiries, qu'il respecte les conditions fixées pour le respect des dispositions de la directive Natura 2000. La question d'une nouvelle information de la Commission au titre de l'article 6 paragraphe 4 de la directive Habitats semble se poser, quelle que soit l'alternative retenue, compte tenu de la précaution prise par la France dans sa note du 24 juillet 2014⁷⁰.

L'Ae recommande de revoir l'évaluation des incidences Natura 2000 du projet pour la conservation de l'Outarde canepetière et de l'Oedicnème criard, en cohérence avec la façon de prendre en compte le CNM.

2.5 Évaluation socioéconomique et analyses coûts avantages

L'évaluation socio-économique est succincte et ne fournit que des éléments très partiels pour permettre de comprendre ses résultats et s'assurer qu'ils concernent spécifiquement la gare nouvelle.

Le coût de la gare est de 95 millions d'€ aux conditions économiques de 2011. Le montant d'investissement pour les voiries d'accès est de 10 millions d'€. Il n'est pas précisé de quelle façon les dispositions du décret n°2013-1211 du 23 décembre 2013 relatif à la procédure d'évaluation des investissements publics seront appliquées.

L'horizon temporel de l'évaluation est incertain : l'analyse indique que la période d'étude est de 50 ans, actualisés à l'année 2020. Les valeurs sont estimées aux conditions économiques de 2012, sur la base d'un taux d'actualisation de 4,5 %. Toutefois, elle ne s'appuie sur aucune projection postérieure à 2050. Celles-ci tablent sur un trafic cumulé sur les deux gares de 4 millions de voyageurs à la mise en service et 6 millions de voyageurs à l'horizon 2050, la gare de Nîmes Manduel ne comptant dans ces volumes que pour un million de montées / descentes à la mise en service du projet et 1,5 million à l'horizon 2050, sans que les hypothèses de service (trains nationaux, TER) ni de péage de la ligne et des gares ne soient fournies, ce qui semble de toute façon aléatoire à un tel horizon.

Dans l'état initial, peu de trains circuleront sur le CNM, dès lors que les trains qui s'arrêteront en gare nouvelle de Montpellier ne s'arrêteront pas à Nîmes. Par conséquent, l'essentiel du bénéfice de la gare est attribué aux gains de temps de 10 minutes entre Nîmes et Montpellier pour les

⁶⁹ Selon la note transmise par la France à la Commission européenne le 24 juillet 2014, seules les incidences du CNM sur la ZPS « Costières nîmoises » entrent dans le champ de la procédure d'information de la Commission européenne, après avoir mentionné que le CNM n'avait pas d'incidences significatives sur tous les sites Natura 2000 qu'il traverse ou qu'il est susceptible d'affecter. Elle précise également : « *les projets de gares de Montpellier sud d'une part et de Nîmes-Manduel d'autre part ne sont pas encore aboutis. C'est pourquoi il n'y a pas d'éléments concrets à ce jour susceptibles d'être intégrés à l'analyse des impacts* ».

trains qui empruntent le CNM⁷⁰. Toutefois, ce raisonnement ne tient aucun compte des temps d'accès aux gares et l'évaluation socio-économique n'apporte aucune information pour ce qui concerne la desserte de la gare de Montpellier. Au vu de ces différents extraits du dossier, il semble difficile d'attribuer ce bénéfice à la nouvelle gare indépendamment du CNM, ce qui conduit à considérer que les résultats de la discussion de l'évaluation socio-économique portent bien sur le CNM avec la gare.

La valorisation du report modal (de la route et de l'aérien vers le fer) est, de surcroît, peu crédible, faute d'être explicite. En premier lieu, le dossier affirme sans le justifier que « *pour la majorité des territoires, l'accès à la gare nouvelle sera plus aisé et les temps d'accès seront réduits* », ce qui n'apparaît pas spontanément évident, si on considère la zone de chalandise de la gare présentée à la figure 49 (triangle Alès, Le Grau-du-Roi, Arles-Beaucaire). Par exemple, elle évalue à 935 000 véhicules.km le surcroît de déplacements routiers pour accéder à la gare nouvelle l'année de la mise en service (pour environ un million de voyageurs). Ce surcroît serait largement compensé par les gains en termes de reports modaux de 29 millions de véhicules.km en moins "sur le réseau national" et de 5 millions de voyageurs.km aérien en moins "à l'échelle nationale", là aussi sans discrimination des gains du CNM et de la gare. Même sur une période d'étude de 50 ans, il n'est pas expliqué pourquoi le gain pour l'ensemble de la période d'évaluation serait de 750 millions de voyageurs.km aérien.

L'étude en tire ensuite des conséquences tout aussi difficiles à comprendre concernant les émissions de CO₂ qu'elle calcule à 570 000 tonnes sur l'ensemble de la durée d'évaluation⁷¹.

Dès lors, le calcul de la valeur actualisée nette socio-économique affiche, quel que soit le scénario, des surplus de 1,2 et 1,85 milliards d'€, bien évidemment supérieurs au coût d'investissement du pôle d'échange (gare + voirie) de 139,5 millions d'€ en valeurs actualisées à 2020, sans tenir compte du CNM ni de la gare nouvelle de Montpellier.

2.6 Mise en compatibilité des documents d'urbanisme et développement de l'urbanisation

Le projet des voiries d'accès n'est pas compatible avec le règlement de la zone IAUa du plan local d'urbanisme (PLU) de la commune de Manduel ; le projet de création de gare nouvelle n'est pas compatible avec le PLU de la commune de Redessan ; les deux projets ne sont pas compatibles avec la zone A du PLU de Manduel. Des mises en compatibilité sont donc nécessaires. Elles sont présentées dans le cadre du dossier de déclaration d'utilité publique du projet (pièces I-1 et I-2) et n'appellent pas d'observations de la part de l'Ae. Pour mémoire, l'emprise des zones à urbaniser dans ce cadre représente respectivement 2 % (Manduel) et 3 % (Redessan) de la surface communale.

En matière d'urbanisation induite par le projet, l'Ae considère que la signature en 2016 par le préfet du Gard de l'arrêté confirmant le périmètre définitif des zones d'aménagement différé sur les

⁷⁰ « 85 % du saut de trafic lié au projet concerne les trafics en transit au niveau de la section Nîmes-Montpellier. En effet, les trains ayant basculé sur le contournement de Nîmes-Montpellier bénéficieront d'un gain de temps de 10 minutes sur l'itinéraire et sont à l'origine d'une attractivité plus importante de ces circulations pour les voyageurs en transit ».

Ou encore plus loin : « Ainsi, avec la gare nouvelle, ce sont près de 4 millions de personnes qui circuleront sur le contournement de Nîmes et Montpellier et qui bénéficieront des performances de cette infrastructure ».

⁷¹ Si on s'appuie sur les gains affichés par l'analyse et sur les données du site <http://www.sncf.com/fr/train-emission-co2> (en France, économie d'environ 60 g de CO₂/km du train par rapport à la voiture et de 100 g de CO₂/km du train par rapport à l'avion), le gain serait plutôt de 150 000 tonnes.

territoires des communes de Manduel et Redessan confirme que ces projets urbains ne sont pas remis en cause, mais simplement différés. Dans ces conditions, leurs impacts devraient être décrits de façon proportionnée dans le dossier, en les présentant dans un volet complémentaire en tant qu'"impacts indirects" 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.

L'Ae recommande de compléter l'étude d'impact par un volet relatif aux impacts indirects de la gare, liés à l'urbanisation des ZAC de Manduel et de Redessan.

2.7 Suivi des mesures et de leurs effets

L'article R. 122-5-II-7 du code de l'environnement prévoit que l'étude d'impact comprend la présentation des modalités de suivi des mesures d'évitement, de réduction ou de compensation proposées.

Pour certains domaines, aucune mesure de suivi n'est identifiée : mouvements de matériaux, bâti et biens matériels, activités agricoles, déplacements, ambiance sonore, vibrations, qualité de l'air, déchets, paysage, risques sanitaires, développement urbain induit.

Pour d'autres domaines, les mesures sont identifiées dans un dossier spécifique sans être reprises dans l'étude d'impact : eaux superficielles et souterraines dans le dossier loi sur l'eau, faune et flore dans le dossier de demande de dérogation à l'article L. 411-1 du code de l'environnement, avec dans ces deux cas les limites liées au caractère partiel de ces dossiers (qui ne concernent que la gare et non les voiries d'accès), Natura 200 dans le dossier d'évaluation des incidences.

L'Ae recommande de préciser, avant l'enquête publique, les modalités de suivi prévues, dans chacun des domaines de l'environnement, pour les mesures visant à éviter, réduire ou compenser les effets négatifs du projet sur l'environnement et du suivi de leurs effets.

L'étude d'impact présentée, en outre, ne comporte pas de chapitre dédié à ces suivis ce qui ne facilite pas une vision globale des efforts faits dans ce domaine.

Pour la complète information du public l'Ae recommande de regrouper dans un chapitre dédié l'ensemble des mesures de suivi.

2.8 Résumé non technique

Le résumé non technique doit être revu sur la forme, de nombreuses phrases étant incompréhensibles⁷².

L'Ae recommande que le résumé non technique soit repris pour y repérer et corriger les nombreuses phrases incompréhensibles. L'Ae recommande, en outre, de prendre en compte dans le résumé non technique les conséquences des recommandations du présent avis.

⁷² Par exemple, la dernière phrase du 2.10 indique « ces projets sont justifiés au regard des objectifs du SCOT et du PLH mais aucun n'a été engagé et justifié par la création de la gare nouvelle de Nîmes-Manduel-Redessan s'accompagne d'un développement de l'urbanisation, de l'ordre de 280 ha, se composant de quartiers nouveaux dédiés aux activités, aux logements et aux équipements structurants ».

RECEPISSE DE DEMANDE DE PERMIS DE CONSTRUIRE

Expéditeur :
GMR CEVENNES
18 Boulevard Talabot
BP 9
30006 NIMES Cedex 4



DDTM du Gard
SAT C
22 JUL. 2016
Reçu le
CS - ADGO - ADE - ADD

Permis de construire	
Du : 06/07/2016	Référence de la déclaration : PC 030 211 16 N0009
Reçu le : 08/07/2016	Référence de l'exploitant : LT
Lieu des travaux : Bouzilhe 30129 Redessan Projet SNCF MOBILITES	

Destinataire : Mme CHABAL

**DDTM du Gard
SATC - ADGO
1910 chemin de St Etienne à Larnac
30319 Alès cedex**

Veillez vous reporter aux paragraphes marqués d'une croix

<input type="checkbox"/>	Les renseignements que vous avez fournis ne nous permettent pas de vous répondre. Il est nécessaire que vous définissiez vos travaux avec plus d'exactitude et que vous précisiez notamment la commune concernée figurant sur un plan 1/25000 ^{ème} en indiquant également l'emplacement des travaux
<input type="checkbox"/>	Il n'y a pas d'ouvrages électriques HTB (tension égale ou supérieure à 63000 volts) à proximité des travaux indiqués. L'ouvrage le plus proche est à plus de : 100 m. Cependant, des ouvrages électriques de tension inférieure peuvent être concernés, de même que des ouvrages de transport GAZ. Il convient de s'en assurer auprès du représentant local d'Electricité Réseau de France ou des Services du Transport Gaz de France.
<input checked="" type="checkbox"/>	Il y a au moins un ouvrage HTB (tension égale ou supérieure à 63000 volts) concerné par vos travaux. Ligne aérienne 225kV Jonquières-St Césaire 1
<input checked="" type="checkbox"/>	L'emplacement actuel de nos ouvrages figure : <input type="checkbox"/> Sur les plans joints à votre déclaration que nous vous retournons <input checked="" type="checkbox"/> Sur les extraits de plans ci-joints. <u>Cas particulier :</u> <input type="checkbox"/> Sur des plans que nous vous invitons à venir consulter pour plus de précisions dans nos services (sur rendez-vous , muni du présent document)
	ATTESTATION Monsieur : Entreprise : Est venu le : consulter les plans dans nos services.
	L'exécutant des travaux devra : <input checked="" type="checkbox"/> Appliquer les recommandations techniques ci-jointes. <input checked="" type="checkbox"/> Se conformer aux consignes de sécurité ci-jointes
<input checked="" type="checkbox"/>	UNE DECLARATION D'INTENTION DE COMMENCEMENT DE TRAVAUX (DICT) EST OBLIGATOIRE

<input checked="" type="checkbox"/>	Voir commentaires ci-joint
-------------------------------------	-----------------------------------

Cachet ou désignation du service qui délivre le récépissé	Signature hiérarchique : Adjoint au Directeur	Date : 19 / 07 / 2016 Nom du responsable du dossier : KUPPEL Serge Tél : 04-66-04-52-35
---	--	--

RECOMMANDATIONS POUR TRAVAUX AU VOISINAGE D'UNE LIAISON AERIEENNE HAUTE TENSION RTE

Ces recommandations sont relatives aux seuls ouvrages électriques HTB de 63 000, 150 000, 225 000 et 400 000 volts. Vos travaux doivent se conformer aux prescriptions de l'arrêté technique de 2001 et du code de travail articles R 4534- 107 à R 4534- 130 afin d'éliminer les risques liés à la présence d'une ligne HTB à proximité du chantier à savoir électrisation ou électrocution **ne nécessitant pas forcément un contact avec les éléments sous tension.**

L'employeur s'assure qu'au cours de l'exécution des travaux les travailleurs ne sont pas susceptibles de s'approcher ou d'approcher les outils, appareils ou engins qu'ils utilisent, ou une partie quelconque des matériels et matériaux qu'ils manutentionnent, à une distance dangereuse des pièces conductrices nues normalement sous tension, notamment, à une distance inférieure à :

5,00 m

Il est tenu compte, pour déterminer les distances minimales à respecter par rapport aux pièces conductrices nues normalement sous tension

1° De tous les mouvements possibles des pièces conductrices nues sous tension de la ligne, canalisation ou installation électrique

2° De tous les mouvements, déplacements, balancements, fouettements, notamment en cas de rupture éventuelle d'un organe, ou chutes possibles des engins utilisés pour les travaux envisagés.

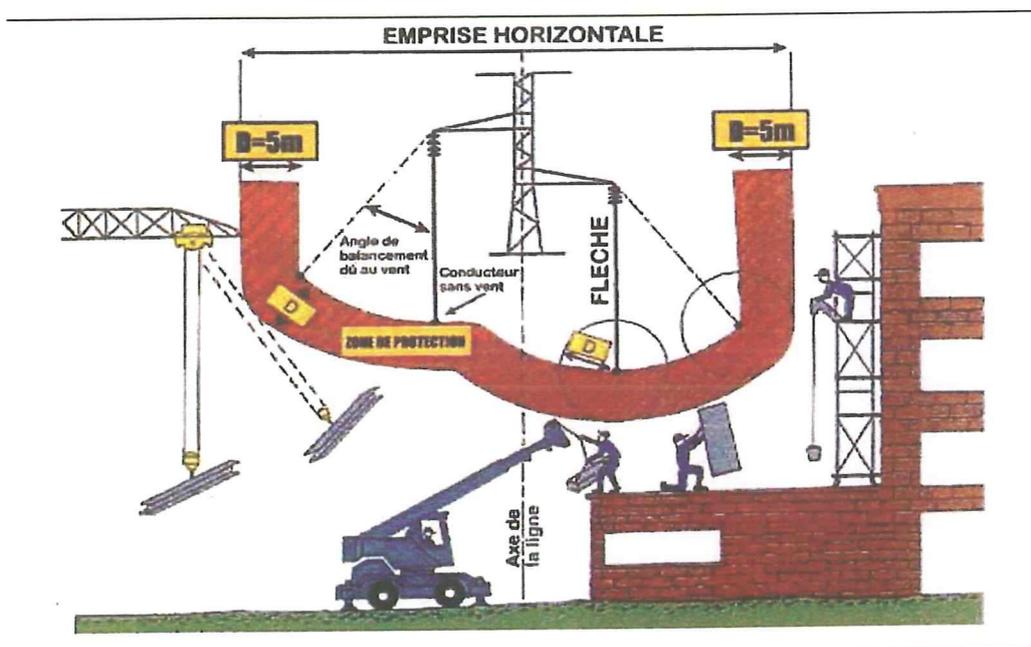
Nous recommandons la plus grande vigilance lors de :

- terrassement à moins de 10 m des pieds de pylônes.
- modification du niveau du sol sous une ligne et au pied des pylônes.

En aucun cas les pylônes ne doivent être utilisés comme point d'appui ou moyen d'escalade.

Aucune opération à proximité avérée (< 5 m) d'une ligne électrique HTB ne doit être entreprise, sans que les modalités de réalisation soient définies avec RTE.

Toute dégradation partielle d'un ouvrage doit être impérativement signalée à RTE.



Commentaires Permis de construire

Madame,

Par courrier du 06-07-2016, vous nous avez transmis pour avis la demande de permis de construire n°03021116N0009 déposée par SNCF MOBILITES, concernant des parcelles situées sur le territoire de la commune de Redessan.

Nous vous confirmons que ce terrain est traversé par la ligne électrique aérienne 225000 Volts dénommée Jonquières-St Césaire I.

Au vu des éléments du dossier de permis de construire que vous avez bien voulu nous communiquer, il s'avère que les constructions projetées respectent la distance minimale par rapport à l'ouvrage prescrite par l'arrêté fixant les conditions auxquelles doivent satisfaire les distributions d'énergie électrique (dit arrêté technique).

Si le pétitionnaire devait modifier son projet, il serait nécessaire de nous le communiquer afin que nous puissions nous assurer qu'il est toujours compatible avec la ligne précitée.

Par ailleurs, il conviendra d'indiquer au pétitionnaire que, pour l'exécution des travaux, il devra se conformer aux obligations réglementaires rappelées ci-dessous :

- Toute personne qui envisage de réaliser une construction au voisinage de nos ouvrages doit, après consultation du guichet unique (www.reseaux-et-canalisation.ineris.fr), se conformer aux procédures de déclaration de projet de travaux (DT) et de déclaration d'intention de commencement de travaux (DICT) fixées par les articles R 554-1 et suivants du Code de l'Environnement.
- Pour les travaux situés à proximité des lignes électriques, les travaux doivent être exécutés dans le strict respect des articles R.4534-107 et suivants du Code du Travail, issus de la codification du décret n°65-48 du 8 janvier 1965.

Vous trouverez ci-joint, à cet effet, un extrait de profil en long de la ligne concernée sur lequel est matérialisée la zone de protection (zone interdite et emprise de sécurité horizontale).

Nous vous communiquons en outre, dans un troisième document annexe, un certain nombre de recommandations techniques visant à garantir la sécurité des personnes et préserver l'intégrité de notre ouvrage.

Nous vous saurions gré de bien vouloir transmettre ces informations au pétitionnaire afin que celui-ci les prenne en compte dans son projet.

Nous vous précisons enfin que cette réponse vaut uniquement pour les ouvrages dont RTE est gestionnaire (ouvrages dont la tension est supérieure à 50 kV), et qu'il peut exister, sur le terrain d'assiette de la construction projetée, des ouvrages de distribution d'énergie électrique ou des ouvrages de transport et de distribution de gaz qui dépendent d'autres exploitants (ERDF, Régies, GRDF, etc.). Nous vous invitons donc à vous rapprocher de ces derniers pour obtenir toutes les informations utiles.

Restant à votre entière disposition pour toutes précisions que vous souhaiteriez obtenir, nous vous prions de bien vouloir agréer, Madame, l'expression de nos salutations distinguées.

Renforcement 2 pieux/pieu (diamètre 140mm)
Longueur 10m
Arm Ø88.9 ép 10mm
Virole Ø1400mm hauteur 1300mm

Longueur 7m
Arm Ø88.9 ép 10mm
Virole Ø1400mm hauteur 1300mm

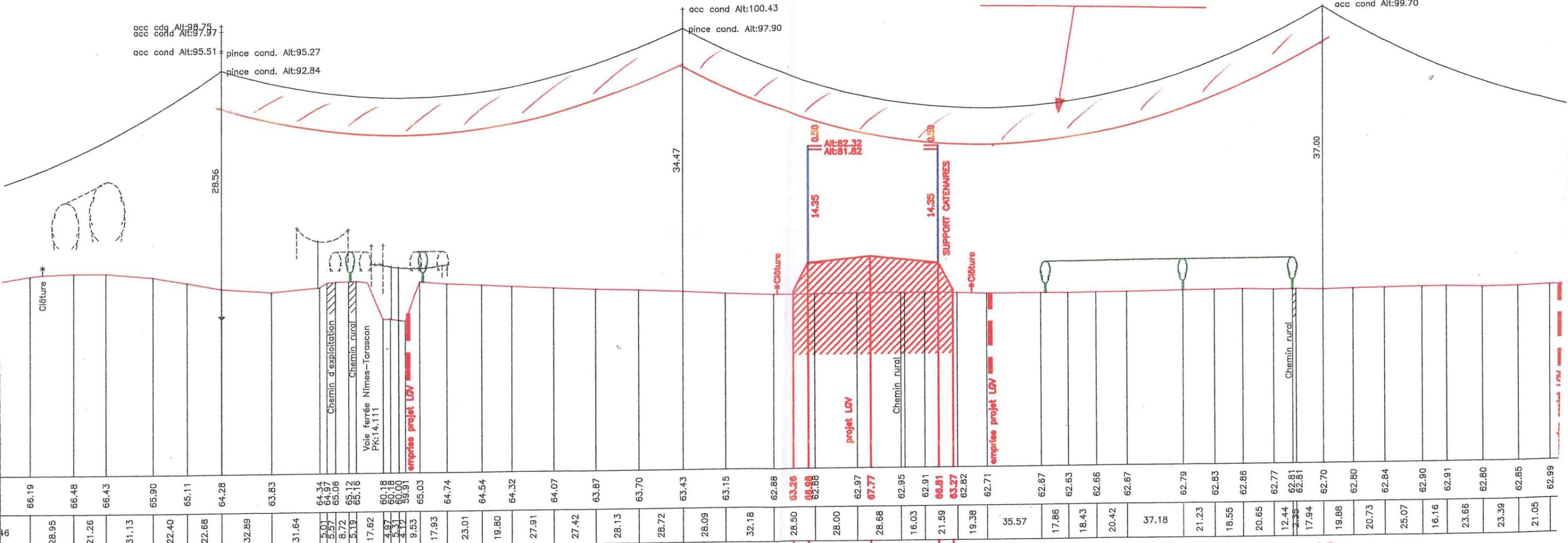
Virole Ø1400mm hauteur 1300mm

Support BTA+DGT Alt:72.17 19.13m à G
Cable BTA+DGT Alt:70.43

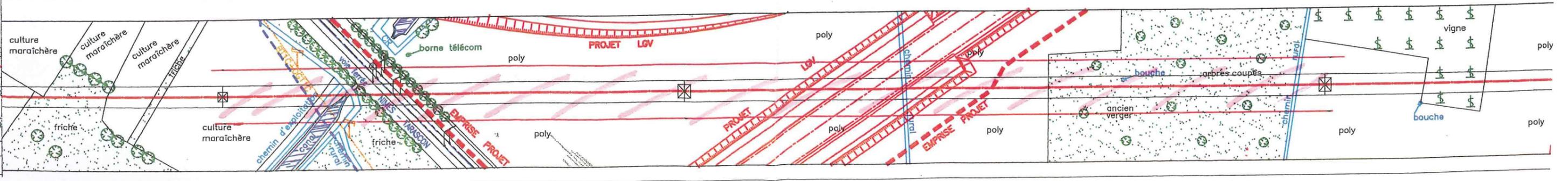
Support BTA+DGT Alt:71.94 27.87m à D
Support SNCF Alt:69.84 8.50m à G
Catenaire Alt:67.30 10.94m à G
Support SNCF Alt:69.87 14.48m à G
Catenaire Alt:67.00

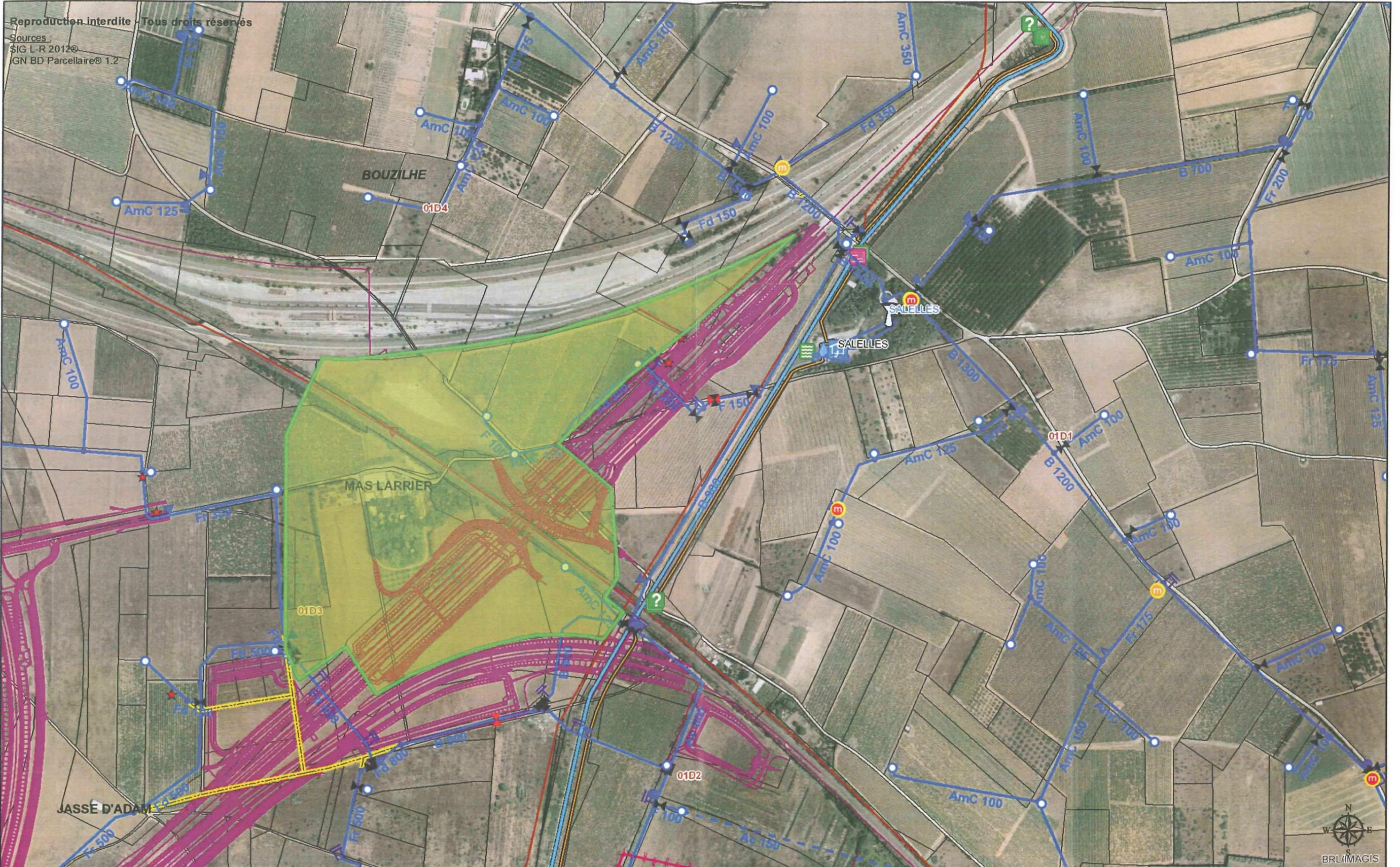
Catenaire Alt:67.10 34.58m à D
Catenaire Alt:67.25 32.84m à D

zone interdite de 5m



66.19	66.48	66.43	65.90	65.11	64.28	63.83	64.34	64.97	65.06	65.12	65.16	60.18	60.18	59.91	59.91	9.53	17.93	23.01	19.80	27.91	27.42	28.13	28.72	63.43	63.15	62.88	63.26	66.98	62.88	62.97	67.77	62.95	62.91	68.81	63.27	62.82	62.71	62.67	62.63	62.66	62.67	62.79	62.83	62.86	62.77	62.81	62.81	62.70	62.80	62.84	62.90	62.91	62.80	62.85	62.99
28.95	21.26	31.13	22.40	22.68	32.89	31.64	5.01	5.57	8.72	5.19	17.62	4.97	5.21	4.71	9.53	17.93	23.01	19.80	27.91	27.42	28.13	28.72	28.09	32.18	28.50	28.00	28.68	16.03	21.59	19.38	55.57	17.86	18.43	20.42	37.18	21.23	18.55	20.65	12.44	4.36	17.94	19.88	20.73	25.07	16.16	23.66	23.39	21.05							
14					303.49															15					9.94	41.03		45.09		9.51	425.08										16														
A					A															A					772.62	702.68		721.65		676.56	667.05										A														
64.28					6274.50															63.43					6577.99	1932										1922					6270.07														





Reproduction interdite - Tous droits réservés
 Sources :
 SIG L-R 2012©
 IGN BD Parcellaire® 1.2



Secteur de Garons
 ZAC Aéroport
 30128 GARONS
 Tél : 04 66 70 92 00
 Fax : 04 66 70 92 29

Direction
 1105 Av. Pierre Mendès France
 B.P. 94001
 30001 Nîmes cedex 5
 Tél : 04 66 87 50 00
 Fax : 04 66 87 50 76

Secteur de Servian
 P.A.E. La Baume
 2, rue Joseph Montgolfier
 34290 SERVIAN
 Tél : 04 67 32 68 00
 Fax : 04 67 32 68 29

GARE TGV MANDUEL
 Dressé par : fmazoyer

Edition du : 22/07/2016

Echelle: 1 : 4 999

**Précision d'implantation
 des réseaux = classe C**

Les renseignements donnés par ce document ne sont fournis qu'à titre indicatif et non contractuel à une date donnée. Il est expressément précisé que la responsabilité de BRL ne peut en aucun cas être recherchée en raison des imprécisions inévitables de ce document ou des inexactitudes qu'il pourrait comporter. En dessous d'une échelle 1 : 5000ème particulièrement, ce document peut se révéler inexact. Pour tout renseignement sur les ouvrages BRL, merci de contacter les services techniques de Garons (Gard et Est Hérault) ou Servian (Ouest Hérault, Aude et Pyrénées-Orientales).



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

22107116
VUBR
→ fc

DDTM du Gard
SAT C
22 AOUT 2016
Recu le
CS - ADGO - ADE - ADD

MINISTÈRE DE LA CULTURE ET DE LA COMMUNICATION

Direction régionale des affaires culturelles de Languedoc-Roussillon
Unité départementale de l'architecture et du patrimoine du Gard

**SERVICE AMENAGEMENT
TERRITORIAL CEVENNES
Service A.D.S.
1910 Chemin de Saint Etienne à Larnac
30319 ALES CEDEX**

Dossier suivi par : Jean-Pierre PRIBETICH

Objet : demande de permis de construire

A Nîmes, le 18/08/2016

numéro : pc21116N0009

adresse du projet : Lieu-dit Bouzilhé 30129 REDESSAN

nature du projet :

déposé en mairie le : 01/07/2016

reçu au service le : 18/07/2016

servitudes liées au projet : Hors champ de visibilité de monuments historiques - VIA DOMITIA "Chemin Romain"

demandeur :

S.N.C.F. MOBILITES (2210-RS)

Ce projet n'étant pas situé dans le champ de visibilité d'un immeuble classé ou inscrit au titre des monuments historiques et ne concernant pas un immeuble adossé à un monument historique classé, les articles L.621-30, L.621-31, L.621-32 du code du patrimoine et L.425-1 et R.425-1 du code de l'urbanisme ne sont pas applicables.

Ce projet n'appelle pas de recommandation ou d'observation au titre du patrimoine, de l'architecture, de l'urbanisme ou du paysage.

CONSTRUCTION D'UN LOCAL TECHNIQUE ET D'UNE PASSERELLE POUR PIETONS ET POSE DE PANNEAUX PHOTOVOLTAIQUES SUR LE PARKING

L'architecte des Bâtiments de France

Jean-Pierre PRIBETICH



DIRECTION DE L'EAU ET DE L'ASSAINISSEMENT
Service Organisation et Gestion du Service à la Population

Tel : 04.66.02.55.76
Fax : 04.66.02.55.90

Mairie de Redessan
13 avenue de la République
30129 Redessan

Service urbanisme

Réf. : CGS/CJE/D2016-63671
Suivi par : Joëlle MARINO

Nîmes, le 10 Aout 2016

Objet : instruction « eau-assainissement » d'un acte d'urbanisme

DOSSIER : SNCF MOBILITES Lieu dit Bouzilhe
PC 030 211 16 N0009
Référence cadastrale : Redessan
Installation de panneaux photovoltaïques sur le parking, création d'un local technique pour les panneaux photovoltaïques et création d'une passerelle pour voyageurs

Avis du service public d'Eau Potable :

Opération NON desservie par le réseau public d'eau potable en limite du domaine public-privé.

Cependant, il sera réalisé une extension du réseau public d'eau potable en diamètre 200mm afin de desservir l'opération pour les besoins domestiques.

Le point de raccordement de la canalisation est prévu au niveau du carrefour entre le Chemin de Jonquières et de l'Avenue André Mazoyer sur la commune de Manduel.

L'opération sera donc desservie à l'angle avenue de Mazoyer-chemin de Jonquières sur la commune de Manduelet suite à réseaux privés internes à l'opération PEM.

Le demandeur devra adapter son installation intérieure en fonction de ses besoins mais aussi des caractéristiques du réseau public (pression et débit principalement). Il devra notamment si nécessaire prévoir une installation mécanique de surpression équipée d'une réserve d'eau sachant que la surpression avec prise directe sur le réseau sans réservoir privé intermédiaire est interdite.

Les installations privées devront respecter les caractéristiques techniques citées par le règlement de service « Eau Potable » de la commune concernée.

Il est rappelé que, sauf individualisation des contrats de fourniture d'eau, chaque construction devra disposer de son propre compteur d'eau potable placé dans une niche à compteur de type murale, en limite des domaines public-privé (à l'intérieur du domaine privé). Il sera accessible en permanence depuis le domaine public. La pose d'un abri compteur enterré est soumise à l'accord écrit de Nîmes Métropole et ne doit pas être située dans un passage de roues.

La demande de branchement devra être faite auprès de l'exploitant qui réalisera les travaux aux frais du demandeur.

Si nécessaire, le demandeur fournira des servitudes d'aqueduc, actées par notaire, qui le rendent riverain de la conduite publique d'eau potable.

Cette installation privée sera positionnée en aval du compteur d'eau potable et sera donc à la charge du demandeur. Elle sera construite conformément aux prescriptions imposées par les règlements et les services compétents afin de ne pas compromettre le bon fonctionnement des réseaux publics (en cas de consommations importantes, de débits instantanés élevés, de coups de bélier, etc.).

En cas d'individualisation des contrats de fourniture d'eau, toutes les prescriptions ci-dessus s'appliquent uniquement au compteur général (ce dernier étant obligatoire). L'aménageur devra se rapprocher de l'exploitant du réseau d'eau potable pour connaître les conditions de mise en œuvre d'une individualisation des contrats de fourniture d'eau.

Avis du service public d'Assainissement Collectif :

Opération NON desservie par le réseau public d'eaux usées en limite du domaine public-privé.

Cependant, il sera réalisé une extension du réseau public d'eaux usées en diamètre 200mm afin de desservir l'opération à partir de l'avenue de Mazoyer sur le chemin de Jonquières sur la commune de Manduel.

L'opération sera donc desservie à l'angle avenue de Mazoyer-chemin de Jonquières sur la commune de Manduel et suite à réseaux privés internes à l'opération PEM.

L'avis de Nîmes Métropole concernant le raccordement des installations au réseau public d'assainissement collectif, objet de la présente autorisation d'urbanisme, ne constitue qu'un accord de principe et en aucun cas, l'assurance que le raccordement est ou sera techniquement réalisable en gravitaire. Le demandeur devra donc se rapprocher de l'exploitant du réseau public d'eaux usées afin d'envisager les différentes solutions effectives de raccordement. La mise en place d'un poste de relèvement privé pourra s'avérer indispensable dans certains cas de figure. Il ne fera pas l'objet d'une rétrocession

Il est rappelé que chaque construction devra disposer de son propre branchement d'eaux usées placé en limite du domaine public-privé sur le domaine public. Il en sera fait la requête auprès de l'exploitant qui réalisera les travaux aux frais du demandeur.

Si nécessaire, le demandeur fournira des servitudes d'aqueduc, actées par notaire, qui le rendent riverain de la conduite publique d'eaux usées.

Les installations prévues d'assainissement et d'évacuation des eaux de pluie devront respecter les caractéristiques techniques citées :

- a) au titre III chapitre 1er article L.1331-1 à 1331-15 du code de la santé publique,
- b) aux articles 42 à 47 du règlement sanitaire départemental,
- c) ainsi qu'aux arrêtés et textes réglementaires qui en découlent (notamment le règlement de service «Assainissement »).

Une fois les travaux terminés, il appartiendra au demandeur d'obtenir la conformité de l'installation auprès du délégataire.

Il est rappelé que les circuits d'évacuation des eaux usées, pluviales et industrielles sont obligatoirement distincts sur les parties privées des réseaux (immeubles, parcelles et voiries privées). Cette séparation est obligatoire jusqu'au regard de branchement correspondant situé en limite du domaine public-privé. Il est interdit d'évacuer les eaux usées dans les ouvrages publics d'évacuation d'eaux pluviales et réciproquement.

Selon leur provenance et leur nature, les eaux industrielles seront dirigées sur les réseaux adaptés après avis du service Gestion des Abonnés de Nîmes Métropole et conformément à l'autorisation de rejet.

Les branchements devront être pourvus d'un regard, placé en limite de propriété sur le domaine public, pour y effectuer des contrôles et prélèvements.

Dans le cadre d'une extension de la construction existante ces mêmes prescriptions devront être observées.

Calcul de la Participation pour l'Assainissement Collectif :

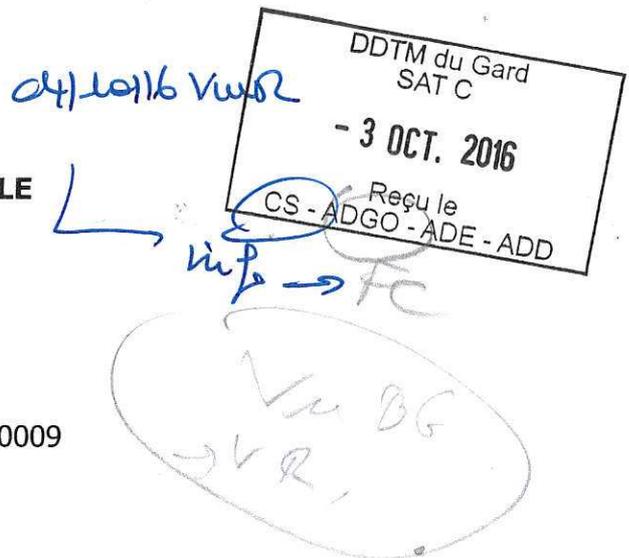
Vu le code de la Santé Publique et notamment son article L.1331.7 et conformément à la délibération communautaire du 21 mai 2012, le projet n'est pas soumis au versement de la Participation pour le financement de l'Assainissement Collectif (PAC). La surface de plancher déclarée ne fait pas l'objet de l'application de la participation.

Copie : PUM Nîmes Métropole

Le Directeur Adjoint
Service Organisation et Gestion
du Service à la Population
Sabine MARTIN

Nîmes, le 27 septembre 2016

Réf. : LC/FA/IF/NS/2016-046
Dossiers n°PC 030 155 16 N0030 et n°PC 030 211 16 N0009
Suivi par: Isabelle FONTENEAU
isabelle.fonteneau@nimes-metropole.fr



Objet : Consultation des personnes publiques, services ou commissions intéressées sur le PC de création d'une gare nouvelle d'un pôle d'échanges multimodal à Manduel

Madame, Monsieur,

La Communauté d'Agglomération de Nîmes Métropole a été sollicitée par vos services afin d'émettre un avis sur :

- la demande de permis de construire n° PC 030 155 16 N0030 concernant la création d'une gare nouvelle et d'un pôle d'échanges multimodal à Manduel.
- et la demande de permis de construire n° PC 030 211 16 N0009 concernant l'installation de panneaux photovoltaïques sur le parking, création d'un local technique et d'une passerelle piétonne reliant le parking au hall voyageurs.

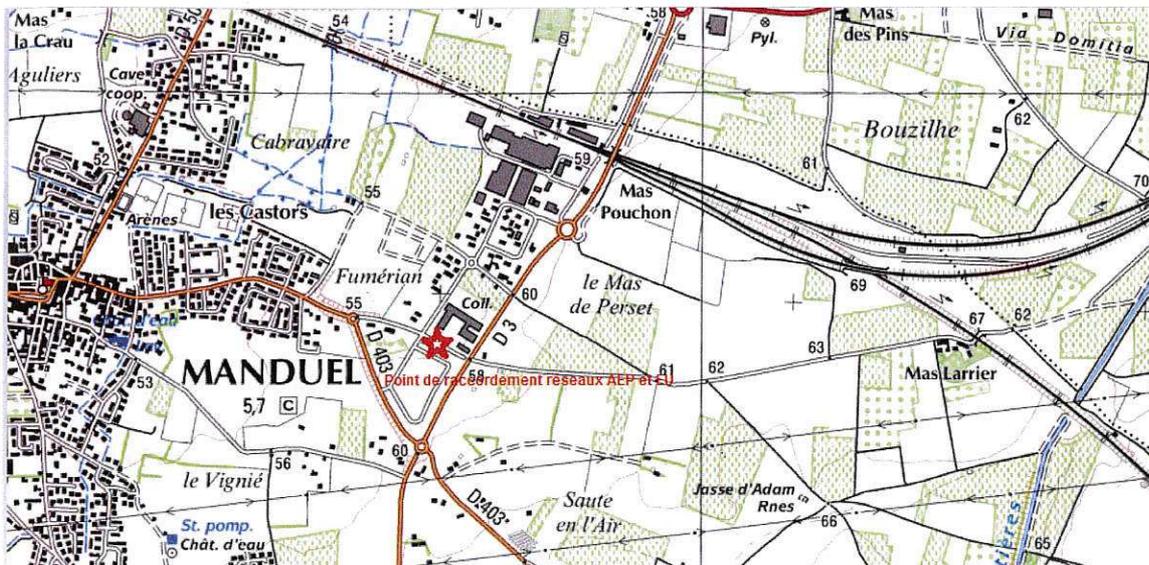
Cette demande, reçue par courrier le 11/07/2016, a fait l'objet d'une réponse le 10/08/2016.

Un courrier complémentaire, reçu le 5 septembre, nous demande de préciser notre avis sur la desserte viaire du projet, avec notamment la date butoir de réalisation des travaux, les points de raccordement aux réseaux d'eau potable et d'assainissement existants ainsi que la date butoir de réalisation de ces travaux, et des questions sur les compléments nécessaires à la défense incendie.

Veillez trouver ci-dessous nos observations :

Réseaux humides

La gare sera reliée aux réseaux d'eaux potables et d'eaux usées situés au sud du collège de Manduel (ancien chemin de Jonquières). Cf. plan ci-dessous.



Le réseau AEP ne pourra pas fournir les 2x60 m³/h comme indiqué dans la notice. Nous pouvons assurer l'alimentation d'un poteau incendie via le réseau public d'eau potable, à savoir 60 m³/h sous 1 bar au point de livraison (entrée du périmètre de la Gare).

Le deuxième PI mentionné dans le document devra être alimenté par une solution alternative. La vocation première du réseau d'eau potable est de distribuer de l'eau potable et non la défense incendie. Une modification du dimensionnement pour assurer les besoins de défense altérerait la potabilité de cette eau. SNCF a été informée lors des études APD de ces éléments, et c'est à eux de trouver une solution de complément (BRL, forage, etc.).

Des travaux sur le réseau en amont du point de raccordement sont à l'étude pour la phase ultérieure du projet - le développement d'une zone d'activité - mais dont la temporalité n'est pas compatible avec la date prévue d'ouverture de la gare.

PJ : Avis du service eau potable et assainissement de Nîmes Métropole

Réseaux secs

Le dossier de permis de construire ne comporte aucun plan des réseaux secs projetés (position, nombre, type et diamètre). Dans le cadre de sa mission d'aménagement numérique du territoire, Nîmes Métropole, étant également financeur de la gare, souhaite disposer à minima de 2 fourreaux diamètre 45 sur l'ensemble de la zone irriguée (jusqu'au raccordement avec le chemin côté canal des Costières) et de raccordements dédiés au sein de la gare.

Desserte viaire

Le permis de construire présente un site de la gare complètement clôturé, ne permettant aucune perméabilité, notamment à court terme pour les usagers actuels (riverains, promeneurs) et pour les usagers futurs (entreprises implantées).

L'aménagement viaire au sein du Pôle d'Echange Multimodal doit permettre d'accompagner le développement harmonieux du site à long terme, et notamment le développement d'un site à vocation économique, porté par Nîmes Métropole.

Ainsi concernant l'accès Est, en direction du Chemin du Mas Mistral et plus loin de la RD999 : comment ménage-t-on l'avenir avec un aménagement de ce côté avec la configuration proposée dans le dossier de permis de construire ?

Des accès piétons doivent être envisagés depuis les futures voies nord et sud (qui desserviront le parking longue durée et la sortie du parking courte durée) pour privilégier les modes doux depuis la future zone tertiaire.

Bâtiment

Nîmes Métropole, en tant qu'autorité organisatrice de transport, souhaite que le local dédié dans l'enceinte du bâtiment voyageur « Coque autres transporteurs » soit plus grand : la surface présentée est trop faible (23 m²), il y a nécessité de 50 m² pour accueillir les transporteurs Edgard et Tango, de l'autopartage, une salle de repos et des sanitaires (pouvant être mutualisés pour le débrayage des conducteurs).

Nîmes Métropole souhaite disposer d'une zone d'accueil du public (lieu d'information sur le futur site économique et touristique, qui pourrait comporter des bornes interactives, des écrans vidéos, des projections pour la promotion du territoire), fibré, et dont les coûts de fonctionnement resteront à la charge de la communauté d'agglomération. Nécessité d'un espace de 25 m².

Nîmes Métropole envisage le transfert des équipes dédiées au développement du futur pôle économique associé à la gare (8 personnes) et souhaite que 120 m² de bureaux soient réservés pour les accueillir. Nîmes Métropole s'interroge par ailleurs sur le devenir du Mas Larrier (déclaré hors projet et sa convention de financement).

Concernant le parking vélo, Nîmes Métropole souhaite, comme cela a été dit lors d'échanges antérieurs avec la SNCF, que soient mises en place des consignes sécurisées pour les cycles.

Paysage

Le traitement paysagé des espaces interstitiels et des surfaces extensives devra être traité selon les échanges menés entre SNCF et Nîmes Métropole. Il est précisé p14 du dossier de permis de construire que cet aspect fera l'objet d'un dossier ultérieur.

Calendrier et réalisation des réseaux sous maîtrise d'ouvrage Nîmes Métropole

Nîmes Métropole réalisera les voies d'accès à la gare : création de l'avenue de la gare depuis la RD3 jusqu'au carrefour giratoire de desserte de l'entrée gare, et mise en place d'une voie verte le long de la RD3 (depuis la RD999 jusqu'à la RD403). Elle réalisera également les réseaux humides nécessaires au projet, la mise en place d'une infrastructure télécom, et se coordonnera avec les autres concessionnaires pour les réseaux les concernant.

Il est rappelé que la bonne réalisation de ces équipements nécessite une vision coordonnée de Nîmes Métropole avec la SNCF (partenariat technique et financier, cohérence entre la gare et la future ZAC, etc.)

Ces aménagements font l'objet d'une étude d'impact commune avec le projet de gare, et d'un dossier de Déclaration d'Utilité Publique spécifique, déposé en Préfecture le 04/07/2016.

Le calendrier de réalisation vise une mise en service commune avec celle de la gare, à l'horizon fin 2019.

Je vous prie d'agréer, Madame, Monsieur, l'assurance de mes salutations distinguées.

Pour le Président de la Communauté d'agglomération
et par délégation,

Laurent Cotteret
Directeur Général des Services



DDTM du Gard
Madame Florence CHABAL
1910, chemin de Saint-Etienne à Larnac
30319 ALES Cedex