

NIMES METROPOLE

## AVENUE DE LA GARE NOUVELLE DE NIMES- MANDUEL-REDESSAN ET ACCES MODES DOUX DEPUIS LA RD3



### DOSSIER D'ENQUÊTE PUBLIQUE PRÉALABLE

- À LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE DU PROJET,
- À LA CESSIBILITÉ,
- À L'APPROBATION DES NOUVELLES DISPOSITIONS D'URBANISME

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

- PLAN DE SITUATION
- PLAN GÉNÉRAL DES TRAVAUX
- CARACTÉRISTIQUES PRINCIPALES DES OUVRAGES LES PLUS IMPORTANTS
- APPRÉCIATION SOMMAIRE DES DÉPENSES

Groupement Reichen et Robert Associés Architectes-Urbanistes – Atelier J.Osty Paysagistes – Arcadis – Alphaville programmiste - Oasiis BET Développement durable - R.Ribi & Associés BET Déplacements

FEVRIER 2017

Emetteur Arcadis  
Réf affaire Emetteur 14-000344  
Chef de Projet Sébastien DUPUIS  
Auteur principal Noëly GAGNIERE  
Nombre total de pages 11

Indice	Date	Objet de l'édition/révision	Etabli par	Vérifié par	Approuvé par
A01	10/06/2016	Première diffusion	NGA	CFR	CFR
B01	23/06/2016	Reprise suite remarques client	NGA	CFR	CFR
C01	27/06/2016	Reprise suite remarques client	NGA	CFR	CFR
D01	24/01/2017	Reprise pour enquête publique	NGA	CFR	CFR

**Il est de la responsabilité du destinataire de ce document de détruire l'édition périmée ou de l'annoter « Edition périmée ».**

Document protégé, propriété exclusive d'ARCADIS ESG.  
Ne peut être utilisé ou communiqué à des tiers à des fins autres que l'objet de l'étude commandée.

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

PIECE B - NOTICE EXPLICATIVE DU PROJET

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

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

PIECE E - ETUDE D'IMPACT

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

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

PIECE G - DOSSIER D'ENQUETE PARCELLAIRE

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

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

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

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

PIECE I - BILAN DE LA CONCERTATION

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

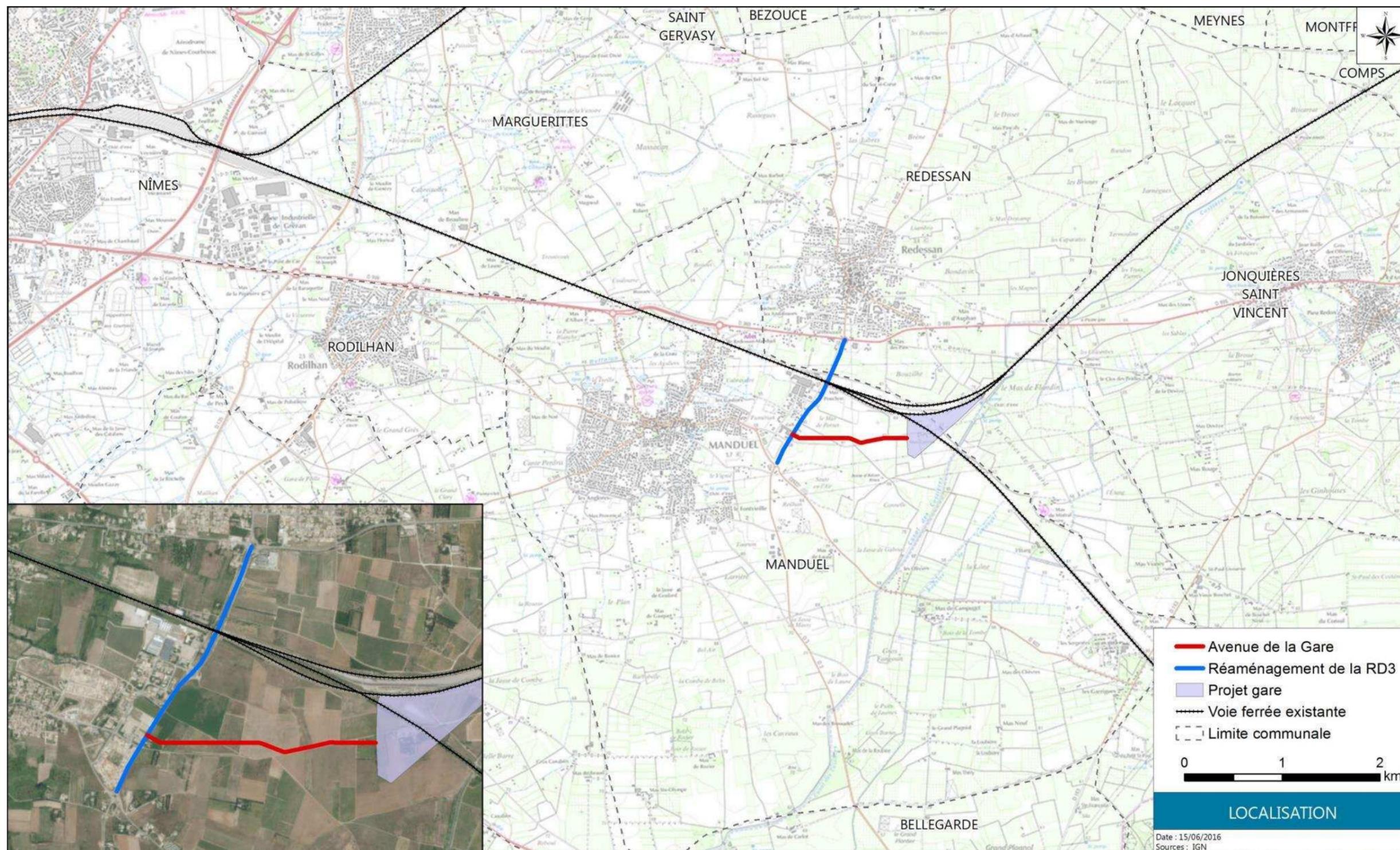
## Table des Matières

1 Plan de situation	5
2 Plan général des travaux	6
3 Caractéristiques principales des ouvrages les plus importants	9
3.1.1 Ouvrage sur la voie ferrée Tarascon-Sète	9
3.1.2 Ouvrage du Contournement Nîmes-Montpellier	9
3.1.3 Traversée fret au niveau de l'avenue de la gare	9
4 Appréciation sommaire des dépenses	11

## 1 PLAN DE SITUATION

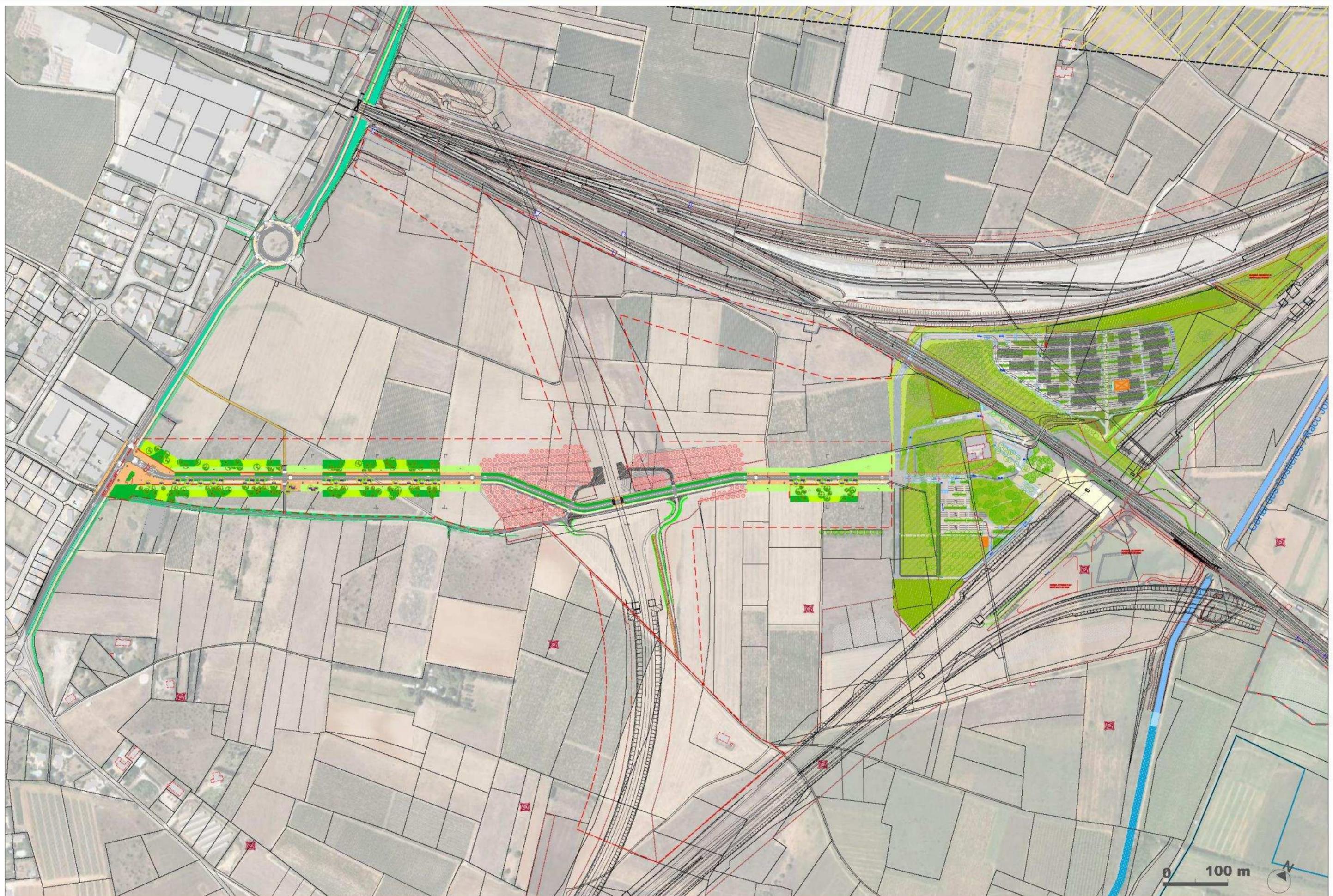
Le projet de création d'une nouvelle voie d'accès dénommée « Avenue de la gare » reliant la RD3 à la future gare LGV de Nîmes et le réaménagement de la RD3 jusqu'à la RD999 est situé sur la commune de Manduel, dans le département du Gard (30).

Le projet est localisé sur la carte suivante.



## 2 PLAN GENERAL DES TRAVAUX

Les plans des aménagements sont présentés sur les pages suivantes.



SEQUENCE 01

Continuité du mode doux Nord et Sud

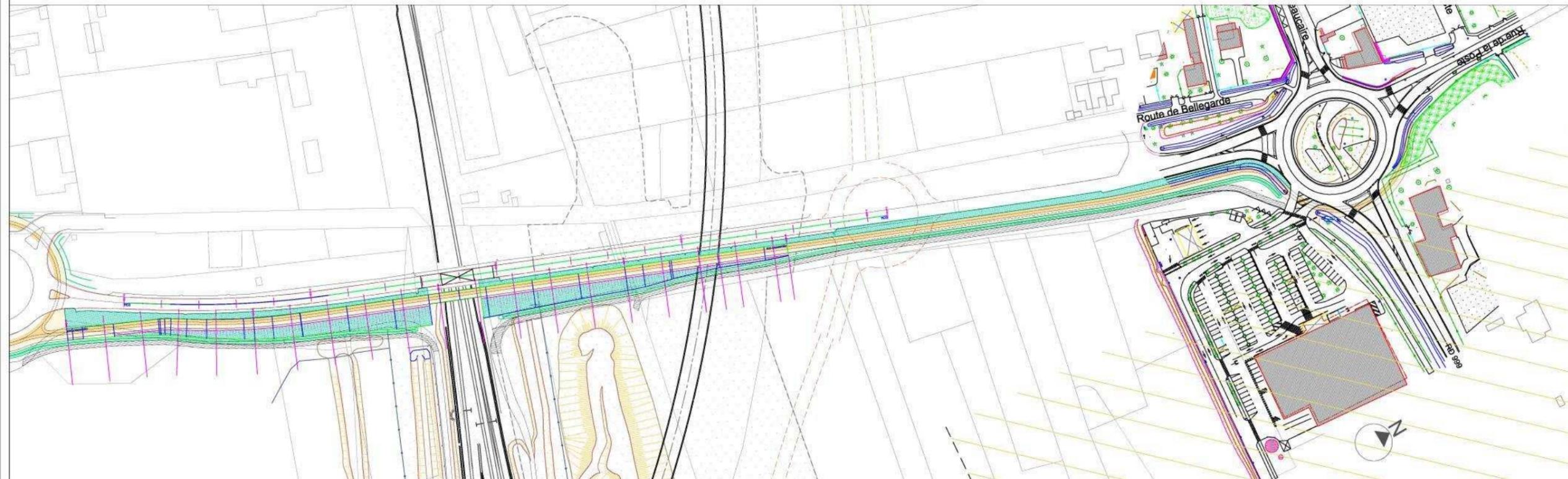


SEQUENCE 02

Franchissement de la voie SNCF

SEQUENCE 03

Continuité du mode doux vers REDESSAN



LEGENDE

REVETEMENTS	
	Trottoir
	Béton désactivé
	Étrobe clair (Type 'Caldet')
	Stabilisé
	Pierre Calcaire
	Étrobe
	Chemin agricole restabe
	Chemin agricole Conservé
PAYSAGE	
	végétation rustique / Graminées strati basse
	Praine
	Fossé sec
	Noue végétalisée
	Fossé restabe
VEGETATION	

0 10 m

### **3 CARACTERISTIQUES PRINCIPALES DES OUVRAGES LES PLUS IMPORTANTS**

Le projet nécessite la création ou la requalification de traversées de voies ferrées. Les différentes traversées sont présentées sur la figure suivante

#### **3.1.1 Ouvrage sur la voie ferrée Tarascon-Sète**

L'ouvrage existant est un ouvrage biais d'une portée droite totale de 37,80m et comportant 3 travées. Les travées de rive font 10 m de portée droite et la travée centrale 17,80 m de portée droite.

Le tablier est de type poutrelles enrobées. Les piles de l'ouvrage sont fondées sur des semelles superficielles. Les culées de l'ouvrage sont perchées sur un voile fondé sur semelle superficielle en dessous du remblai technique.

Afin de limiter les contraintes d'exploitation (dépose des protections caténares existantes entre autre) et les contraintes techniques que pourrait engendrer la réalisation d'un ouvrage directement adjacent à l'ouvrage existant (justification au séisme notamment), il paraît plus pertinent de réaliser un ouvrage indépendant de l'ouvrage existant.

Cet ouvrage doit être réalisé à une distance suffisante pour qu'il n'existe pas d'interaction entre les deux structures et qu'il ne soit pas nécessaire de venir toucher à l'ouvrage existant et à ses protections caténares. Le nouvel ouvrage pourra alors être réalisé à une distance de l'ordre de 1,50 m environ de l'ouvrage existant (pour permettre les inspections et laisser un jeu suffisant pour la réalisation du nouvel ouvrage) et sera muni de ses propres protections caténares des deux côtés de l'ouvrage.

Au vu des caractéristiques du site, le nouvel ouvrage sera à une seule travée dans une gamme de portée de l'ordre de 38 m.

#### **3.1.2 Ouvrage du Contournement Nîmes-Montpellier**

L'ouvrage qui a été prévu dans le cadre des études du contournement Nîmes – Montpellier pour le franchissement de la RD3 est une tranchée couverte constituée de parois moulées dégageant un gabarit de 10,35 m en largeur et d'une dalle de couverture de 50 cm d'épaisseur.

La conception de l'ouvrage de CNM a été prévue avec la possibilité d'un élargissement potentiel ultérieur du côté Est.

#### **3.1.3 Traversée fret au niveau de l'avenue de la gare**

La traversée de ligne fret se fera sur un ouvrage déjà existant. En effet, cet ouvrage a été réalisé dans le cadre du projet de contournement Nîmes – Montpellier afin de rétablir les circulations.

A la demande de Nîmes Métropole la largeur de cet ouvrage a été augmenté par rapport aux premières études en prévision du futur projet de desserte de la future gare LGV.

Ainsi, seul l'aménagement de la couche de roulement sera nécessaire.



## 4 APPRECIATION SOMMAIRE DES DEPENSES

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

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