



FEVRIER 2017

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

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



PRÉFET DU GARD

Préfecture

Direction des Collectivités et
du Développement Local

Bureau de l'urbanisme et
des affaires foncières

Nîmes le 7 décembre 2016

Affaire suivie par : Giselle MERCIER et Lionel BALADIER
☎ 04 66 36 41 79

Réunion des personnes publiques associées (PPA)

Le 16 novembre 2016, se sont tenues en préfecture les réunions des PPA relatives à la mise en compatibilité du PLU des communes de Manduel et Redessan avec le projet Gare Nouvelle Nîmes Montpellier Redessan (GNNMR) et à mise en compatibilité du PLU de la commune de Manduel avec le projet de la voie d'accès à la GNNMR

Etaient présents :

NOMS	ORGANISME
Franck BOLLA	Directeur d'opération SNCF Réseau
Sylvie MARTIN	Responsable foncier SNCF Réseau
Fabrice CARAYOU	service foncier SNCF Réseau
Chabane YOUSFI	Chef de projet ASCONIT consultant
Isabelle FONTENEAU	Communauté d'Agglomération Nîmes Métropole Cheffe de projet infra/aménagement
Charlotte REDON	Syndicat Mixte des Nappes Vistrenque et Costières
Aurélien LABOURAYRE	Secrétaire Générale Commune de Redessan
Olivier REYMOND-BURDIN	Service de l'urbanisme Commune de Manduel
David GALLOT	Élu à la Chambre des Métiers et de l'Artisanat
Pierre-Charles AZEMA	Chargé d'étude Chambre de Commerce et d'Industrie de Nîmes
Gilbert SARZI	Conseil Départemental du Gard DATH
Christophe DUMAS	Conseil Départemental du Gard

	Aménagement du territoire
Pascal LOUIS	Conseil Départemental du Gard Unité Territoriale Vauvert
Pascal LABURTHE	SCOT SUD GARD
Annie BOIX	DDTM Gard SAT Sud Gard Littoral et Mer
Lydia VAUTIER	Directrice Départementale Adjointe DDTM Gard
Gilles GUILLAUD	Directeur DCDL
Giselle MERCIER	Adjointe au chef de bureau urbanisme affaires foncières
Lionel BALADIER	Instructeur GNNMR

Après avoir remercié les participants de leur présence, le directeur des collectivités et du développement local ouvre la séance en rappelant que deux réunions successives sont à l'ordre du jour :

- I - mise en compatibilité du projet GNNMR avec le plan d'urbanisme respectif des communes de Manduel et Redessan -
- II - mise en compatibilité du projet de la voie d'accès avec le PLU de Manduel

M. GUILLAUD souligne que conformément à la date d'ouverture d'enquête publique, envisagée au 6 Février 2016, le calendrier contraint des différentes étapes de la procédure est parfaitement respecté.

I GNNMR - Mise en compatibilité des PLU de Manduel et Redessan

M GUILLAUD invite SNCF Réseau à présenter les axes de travail pour la mise en compatibilité des documents d'urbanisme. M YOUSFI, représentant du bureau d'étude en charge du dossier prend la parole. Ce dernier précise que, dans la mesure où les PPA ont déjà été destinataires des documents, la présentation du dossier de mise en compatibilité sera très synthétique (support projeté).

La mise en compatibilité du PLU est prévu à l'article R. 153-54 du code de l'urbanisme. Cette disposition est un préalable indispensable à la construction de la future gare, actuellement inscrite en zone agricole.

La création d'un micro zonage II AUec est donc proposé. Deux emplacements réservés supplémentaires, 2E pour la commune de Manduel et 3E pour celle de Redessan sont en outre prévus.

Enfin M YOUSFI précise que la destination définitive du Mas Larrier n'est pas encore définie.

A l'issue de cette synthèse, les différents participants sont invités à s'exprimer.

Mme VAUTIER expose les trois axes sur lesquels portent les observations de la DDTM :

- les incompatibilités du règlement
- les observations complémentaires sur d'autres points du règlement
- les remarques diverses sur des sujets transversaux

Mme BOIX détaille ensuite ces trois points.

- Sur les incompatibilités du règlement

L'article 6 impose une implantation des constructions à une distance minimale de 5 m de l'axe des voies circulables actuelles ou futures : le projet objet de la demande de PC ne respecte pas cette règle avec un kiosque implanté en limite de voie de desserte de la gare. Cette règle doit être modifiée.

L'article 10 limite la hauteur des constructions (sans exception) à 13 mètres, du TN au faitage. Il conviendrait de prévoir des exceptions notamment pour les pylônes de téléphonie qui pourraient excéder 13 m. Par ailleurs, le projet objet de la demande de PC en cours ne respecte pas cette règle, avec une hauteur totale de la gare à environ 15 mètres en plusieurs points.

M Bolla précise que la servitude en hauteur de bâtiment peut sembler erronée suivant le niveau du sol pris en référence. Le texte de l'article 10 du dossier de mise en compatibilité sera ajusté pour respecter la hauteur de construction prévue au règlement

- Sur les autres points du règlement

L'article 2 prévoit "la restauration et l'extension de constructions existantes sur le domaine du Mas Larrier". L'extension de ces bâtiments n'a jamais été formulée lors des échanges avec SNCF Réseau et le dossier n'évoque pas cette dimension du projet. Le dossier précise que « l'usage prochain du Mas Larrier n'est à ce jour pas encore déterminé ; il ne relève pas du projet gare ». Par conséquent cette extension ne peut pas entrer dans le cadre de la MECDU. Cette possibilité d'extension doit être retirée. Par ailleurs cet article devrait définir les constructions, installations et aménagements nécessaires à la réalisation de la gare et des commerces/services, or la rédaction utilisée est généraliste et ne se réfère à aucune notion ou nomenclature définies en droit de l'urbanisme. Cette rédaction génère un risque d'interprétation important, induisant une fragilité juridique de l'ensemble des autorisations à venir.

La rédaction de l'article 7 comporte des approximations susceptibles de générer des interprétations non souhaitables : les notions de " mi-hauteur de bâtiment " comme celle de " bâtiment " ne sont pas définies par le code de l'urbanisme. Par ailleurs, il conviendrait de préciser la non application de la règle pour le mobilier urbain et, peut-être, de prévoir un dimensionnement maximum. Attention également au terme d'ouvrages techniques qui ne correspond pas aux exemples cités, certains sont des constructions ne pouvant bénéficier de cette dénomination (abris parking vélos). Il convient ainsi soit de compléter leur définition par leurs fonctions (ouvrages techniques nécessaires à...), soit d'établir une liste exhaustive des équipements pouvant bénéficier des règles dérogatoires. Cette dernière solution est préférable.

La rédaction de l'article 8 reste approximative avec la référence à des « bâtiments annexes » qui ne sont pas définis.

Article 11 : L'aspect extérieur des constructions est réglementé de manière très générale. Une rédaction avec des règles plus précises, cohérentes avec le projet déjà connu dans ses grandes

lignes serait plus conforme à l'esprit de la MECDU qui doit adapter les règles au projet. Il en est de même pour les clôtures où tout semble possible.

Article 12 : Sur le stationnement, le règlement prévoit qu'il devra correspondre aux besoins des constructions et installations et sera assuré en dehors des voies publiques. Il manque des précisions quantitatives.

Article 13 : Concernant les espaces libres et plantations, il faudrait expliquer le lien avec les règles applicables aux établissements recevant du public.

- Divers

Deux emplacements réservés (ER1E et ER2E) se trouvent en superposition avec des bénéficiaires différents, l'État pour l'un et SNCF Réseau pour l'autre. Sur le plan juridique en cas de recours, cette superposition est problématique.

Contrairement aux indications reportées dans les deux dossiers de MECDU, l'analyse de la compatibilité du projet avec les PADD des communes de Manduel et Redessan semble fragile, le projet de gare nouvelle n'y étant pas mentionné de façon suffisamment explicite. Il conviendrait que le dossier complète explicitement les PADD de ces deux communes afin d'y insérer clairement la mention du projet de gare nouvelle sur leurs territoires et ainsi rendre le projet totalement compatible avec les documents d'urbanisme.

Sur les servitudes d'utilité publique, « la servitude PT2 génère une servitude où tout obstacle de toute nature ne doit pas excéder la cote 75,50 m NGF ». Le dossier met en gras cette servitude, sans qu'il n'y ait d'incidence explicitée. Si c'est le cas le dossier devra supprimer cette mise en exergue.

Il manque au dossier un plan masse faisant apparaître les aménagements et constructions à l'intérieur de l'emprise totale du projet et la cartographie page 15 devrait faire figurer le périmètre du projet de façon plus précise. Il serait nécessaire de superposer au périmètre du projet les zonages des documents d'urbanisme en vigueur (état actuel), afin de permettre de comprendre les impacts sur les différentes sections des règlements et les modifications à leur apporter.

M GUILLAUD donne ensuite lecture des observations formulées par l'Agence Régionale de Santé, excusée. L'essentiel des remarques porte sur les captages et les plantes allergènes. Si la voie d'accès à la gare nouvelle se situe hors de périmètre de protection de captages AEP publics et a priori à distance des habitations, les éléments suivants seront utilement rappelés:

- Captages publics et privés : toutes les précautions nécessaires devront être prises pendant la période de travaux et de fonctionnement pour éviter tout risque de pollution de la ressource en eau
- Plantations : la diversification des plantations est conseillée afin de limiter les effets de certains pollens sur la santé des populations sensibles et favoriser la biodiversité des espèces.

Les participants sont invités à faire connaître leur avis.

M LABURTHE, représentant du SCoT Sud Gard, précise que le projet de la gare est déjà inscrit dans le programme du schéma de cohérence territoriale. Il est donc favorable au projet mais souhaite savoir si le SCoT doit délibérer pour confirmer son avis favorable.

Une demande similaire est formulée par David GALLOT, représentant de la chambre des métiers et de l'artisanat.

M GUILLAUD indique que les élus du SCoT et de la CMA se sont déjà exprimés dans le cadre de la Commission inter administrative, émis un avis favorable, et rappelle que la réunion des PPA de ce jour permet de prendre en compte leurs avis. Mme VAUTIER confirme cette analyse.

Les représentants des communes de Manduel et Redessan n'ont aucune observation à formuler. La première réunion ayant atteint son terme, les participants sont invités à passer à l'examen du second projet porté par la communauté d'agglomération de Nîmes métropole, la future voie d'accès à la gare.

I Voie d'accès – Mise en compatibilité du PLU de Manduel

Mme FONTENEAU pour Nîmes métropole, explique que la future voirie traverse deux zones distinctes, un secteur à urbaniser (AU) et un autre, agricole (A).

La mise en compatibilité du seul PLU de Manduel portera sur des ajustements mineurs comme des prescriptions de certains articles dans les deux zones précitées.

M GUILLAUD invite les participants à s'exprimer sur cette mise en compatibilité.

Mme BOIX indique qu'elle n'a pas d'observation à formuler sur cet aspect de la procédure, et rappelle que le dossier IOTA est attendu pour la fin d'année. Nîmes Métropole confirme qu'il sera déposé au mois de décembre 2016.

M DUMAS, aborde l'aménagement du carrefour existant, en rappelant qu'il n'est pas prévu la création d'un nouveau carrefour.

Mme FONTENEAU confirme l'aménagement du carrefour existant et non la réalisation d'un nouvel ouvrage. Le projet ne prévoit qu'un seul et unique accès nouveau sur la RD3. Mme VAUTIER demande au département si le déplacement du carrefour d'une vingtaine de mètres relève du simple aménagement ou constitue la création d'un nouveau carrefour ?

M Dumas précise que ces travaux relèvent du simple aménagement. La rédaction suivante est proposée : «Tout accès nouveau est interdit sur la RD 999 et la RD3. Seul sera autorisé un accès à la gare nouvelle depuis la RD3 ». Le conseil départemental approuve la formulation au demeurant conforme aux accords préalables passés avec le maître d'ouvrage.

Plus aucun participant ne souhaitant s'exprimer, et l'ordre du jour étant épuisé, la séance est levée.

Le directeur des collectivités
et du développement local
signé
Gilles GUILLAUD