

VOTRE GARE, PARLONS-EN !

DU 8 JUIN AU 10 JUILLET 2015



LES PRINCIPES FONDAMENTAUX DE SNCF RÉSEAU

Au sein du groupe SNCF, l'un des premiers groupes mondiaux de mobilité et de logistique, SNCF RÉSEAU est une entreprise publique (établissement public de l'État, à caractère industriel et commercial), gestionnaire du réseau ferré national, dont la vocation est de développer le transport ferroviaire et d'améliorer sa qualité de service, pour les voyageurs et pour le fret.

LE LANGUEDOC-ROUSSILLON EN CHIFFRES

1 300 km

DE LIGNES OUVERTES
AU TRAFIC

800 km

DE LIGNES ÉLECTRIFIÉES

191

TUNNELS

2 322

PONTS RAIL

52

INSTALLATIONS TERMINALES
EMBRANCHÉES, VOIES
D'ACCÈS D'ENTREPRISE
DIRECTEMENT RACCORDÉES
AU RÉSEAU FERRÉ

4000

AGENTS SNCF

SNCF RÉSEAU REMPLIT UNE MISSION DE SERVICE PUBLIC AU QUOTIDIEN

SNCF RÉSEAU développe, modernise et commercialise l'accès au réseau ferré dans une logique de solidarité du territoire. Il est le garant de la sécurité et de la performance de 30 000 km de lignes, dont 2 000 km de lignes à grande vitesse.

Créé le 1^{er} janvier 2015 suite à la réforme ferroviaire et organisé autour de 4 métiers (accès réseau, circulation, maintenances et travaux, ingénierie et projets), SNCF RÉSEAU réunit SNCF Infra, DCF et RFF au sein du groupe SNCF. Ce rapprochement stratégique vise à améliorer la qualité de service vis-à-vis de ses clients, parvenir à l'équilibre financier de ses activités d'ici 2020 et renforcer la qualité des déplacements de 5 millions de voyageurs et 25 000 tonnes de marchandises par jour.

Deuxième investisseur public français, comptant 52 000 collaborateurs pour un chiffre d'affaires prévisionnel 2015 de 6,4 milliards d'euros, SNCF RÉSEAU fait de la maintenance et de la modernisation de l'infrastructure existante sa priorité stratégique. SNCF RÉSEAU pilote à cet effet un grand plan de modernisation (+ de 2,5 milliards d'euros et 1 500 chantiers / an) avec une priorité donnée aux trains du quotidien roulant sur le réseau classique.



LES MODALITÉS DE LA CONCERTATION DU 8 JUIN AU 10 JUILLET 2015

SNCF RÉSEAU engage cette concertation en souhaitant que chacun puisse s'exprimer et donner son point de vue sur ce projet de gare nouvelle concernant l'aménagement et la desserte de Nîmes et du territoire gardois.

C'est à partir du bilan de la concertation que se poursuivront les études permettant de définir le projet qui sera ensuite soumis à enquête publique début 2017.

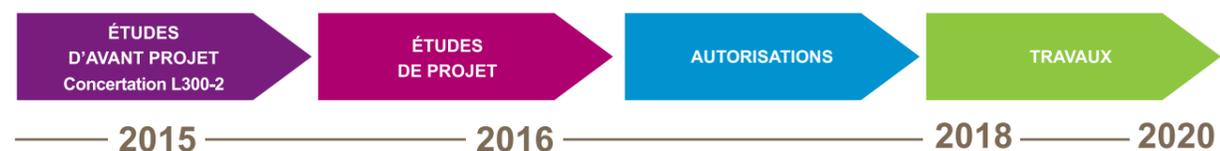


COMMENT S'INFORMER SUR LE PROJET ET DONNER SON AVIS ?

SNCF RÉSEAU déploie un large dispositif de mobilisation et d'information sur le projet et la concertation en cours.

- Des réunions publiques : le 2 juillet à Redessan – Salle des Fêtes à 18h30 et le 3 juillet à Manduel – Salle des Arènes à 18h30
- Des expositions dans les communes de Redessan et de Manduel ainsi que dans l'atrium de Nîmes Métropole et dans le parvis du triangle de la gare, place de l'ONU à Nîmes.
- Le cahier de la concertation téléchargeable sur le site Internet : www.gare2-nimesmanduel.com
- Dans les médias locaux : articles et encarts publicitaires
- Des affiches d'information
- Une enquête disponible en gare et sur le site Internet : www.gare2-nimesmanduel.com

Pour donner votre avis ou nous faire part d'une suggestion, plusieurs outils sont disponibles : les registres de concertation, le formulaire de contact sur le site Internet dédié au projet, 2 réunions publiques.



LE CAHIER DE LA CONCERTATION : UN DOCUMENT POUR ALLER PLUS LOIN...

Du 8 juin au 10 juillet 2015, SNCF RÉSEAU mène la concertation sur le projet de gare nouvelle de Nîmes-Manduel. Pour encourager la participation de tous – habitants, acteurs économiques, associations... – et mobiliser autour de cette phase de concertation, différents supports d'information sont diffusés sur le territoire du projet. Parmi ces documents, SNCF RÉSEAU réalise ce dossier de

concertation afin de mettre à disposition de tous un maximum d'informations sur le projet, ses enjeux ainsi que sur les études en cours. L'objectif final est de faciliter l'expression des participants et de susciter le débat.

Comment l'utiliser ?
Le dossier de concertation présente le projet et ses différentes composantes,

définit le contexte dans lequel il s'inscrit, explique les réflexions en cours pour la prise en compte de l'environnement et précise les prochaines étapes de l'élaboration du projet jusqu'à sa mise en service.

A feuilleter ou à lire attentivement, à consulter dans son intégralité ou en partie, ce document et les nombreuses informations qu'il contient sont à la disposition de tous.

SOMMAIRE

- ➔ 6 POURQUOI UNE CONCERTATION SUR LE PROJET DE GARE NOUVELLE NÎMES-MANDEUEL ?
- 7 HISTORIQUE DES DÉCISIONS
- 8 LES ENJEUX DU CONTOURNEMENT DE NÎMES ET MONTPELLIER
- 9 POURQUOI UNE GARE NOUVELLE ?
UNE GARE AU SERVICE DU TERRITOIRE ET DE SES POPULATIONS
- 10 L'OPPORTUNITÉ ET L'EMPLACEMENT DE LA GARE DE NÎMES-MANDEUEL DÉCIDÉS SUITE AU DÉBAT PUBLIC SUR LE PROJET DE LA LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN
- 11 UN PROJET PARTENARIAL DE 95 MILLIONS D'EUROS
- ➔ 12 OÙ SERA LA GARE NOUVELLE ?
UN SITE AU CŒUR DU TERRITOIRE NÎMOIS
- 13 LES PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES DE LA GARE NOUVELLE
- 14 DES SERVICES EN GARE ADAPTÉS AUX BESOINS DES VOYAGEURS
- 15 UNE GARE SUR PLUSIEURS NIVEAUX
- 16 QUELLES OFFRES DE SERVICES ET QUELLES DESSERTES POUR LES GARES DE NÎMES ?
- 17 LA DESSERTE DES DEUX GARES PAR LES TRAINS À GRANDE VITESSE
- 18 QUELLES FONCTIONNALITÉS POUR UN PÔLE D'ÉCHANGE MULTIMODAL EFFICIENT ?
- 19 QUELLE ACCESSIBILITÉ POUR LA GARE NOUVELLE ?
- ➔ 20 LES ATOUTS DU PROJET
- 21 QUELLES SONT LES ÉTAPES À VENIR ?
- 22 BIEN CONNAÎTRE LE TERRITOIRE DU PROJET POUR CONCEVOIR UNE GARE RESPECTUEUSE DU CADRE DE VIE
- 24 COMMENT SONT PRIS EN COMPTE LES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX ?
- 25 LEXIQUE
- 26 LA PROTECTION DES ESPÈCES AU CŒUR DES ÉTUDES
- 27 COMMENT LIMITER LES INCIDENCES DU PROJET SUR LE MILIEU NATUREL ?
- ➔ 28 LES ACQUISITIONS FONCIÈRES

POURQUOI UNE CONCERTATION SUR LE PROJET DE GARE NOUVELLE NÎMES-MANDUEL ?

Connaître les éléments constitutifs du projet de gare nouvelle, les services et fonctionnalités et la manière dont est pensé le projet représentent autant de questions qu'il convient de se poser ensemble. L'idée même d'une gare nouvelle dans le territoire gardois est en gestation depuis de nombreuses années et a fait l'objet à plusieurs reprises de dialogues et de décisions. Retour synthétique sur les étapes du projet...

UN NOUVEAU CONTEXTE, DES ATTENTES MULTIPLES ET UN PROJET DE LONGUE DATE

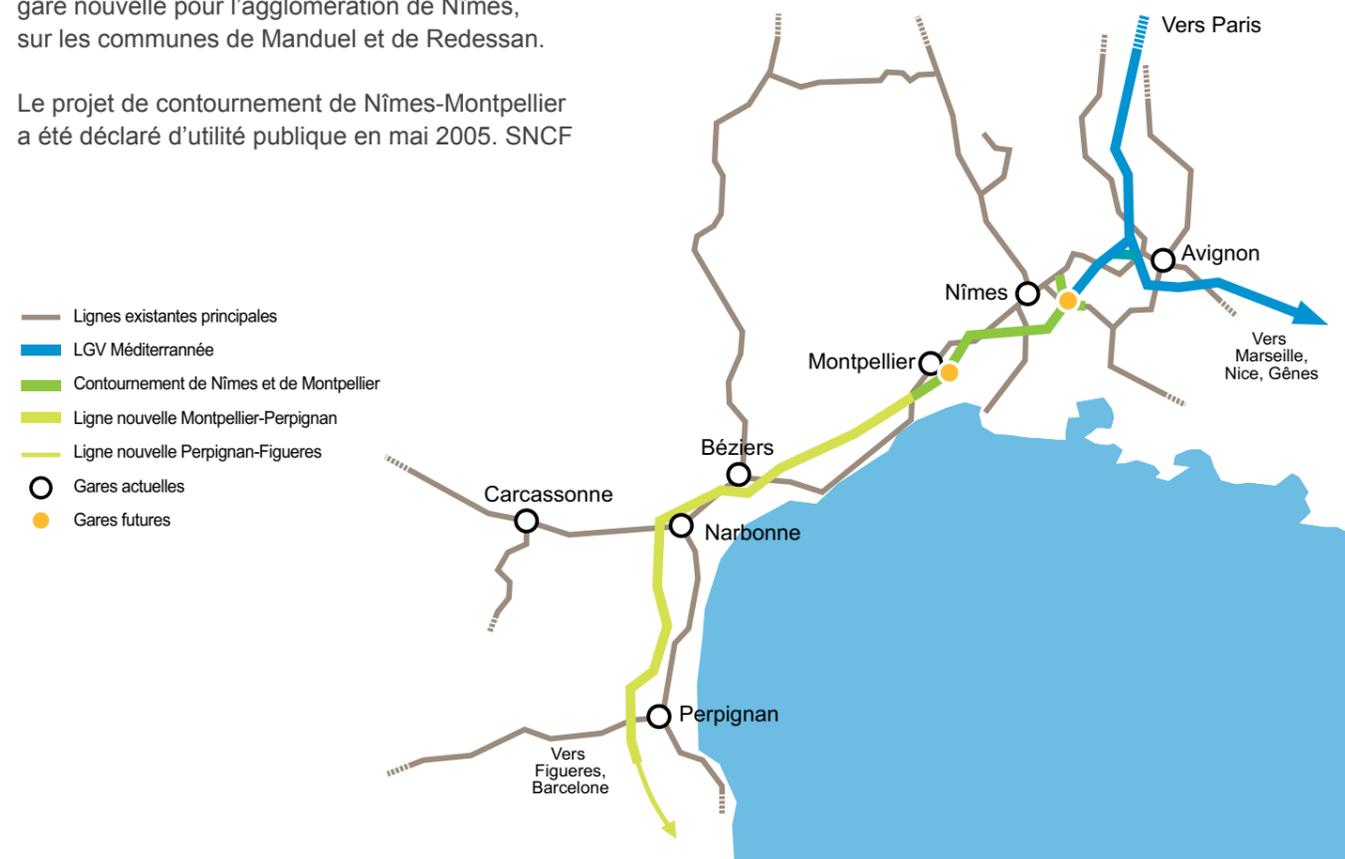
Suite au débat public relatif à la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan, mené entre le 3 mars et le 3 juillet 2009, le conseil d'administration de SNCF RÉSEAU a décidé de poursuivre les études sur les gares et les dessertes régionales, notamment sur le tracé du contournement de Nîmes et Montpellier.

Le contournement de Nîmes-Montpellier, réalisé avant la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan, a permis d'engager la réalisation d'une gare nouvelle à Montpellier dès sa mise en service (prévue en 2017) et d'initier les études et la concertation nécessaires à la construction d'une gare nouvelle pour l'agglomération de Nîmes, sur les communes de Manduel et de Redessan.

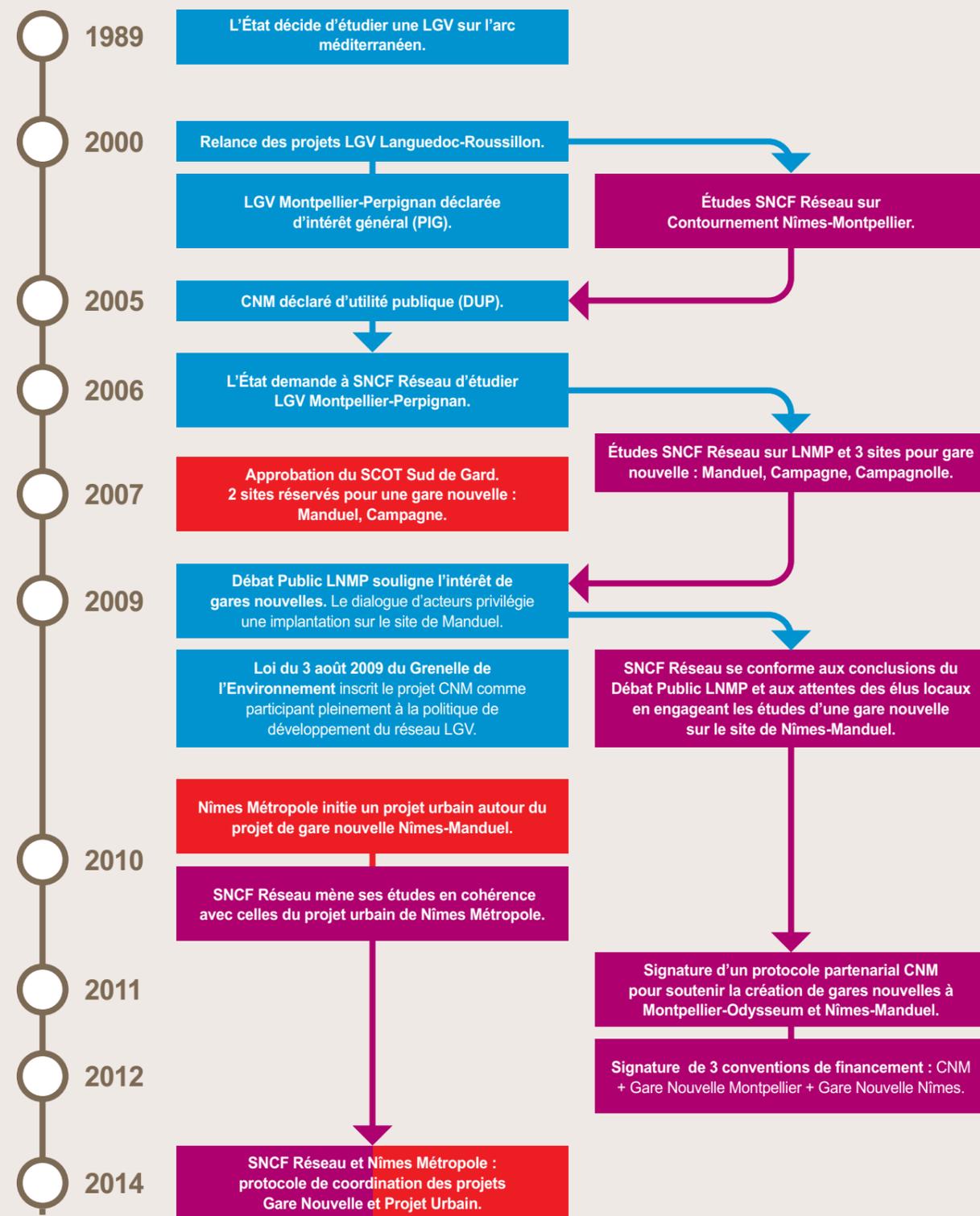
Le projet de contournement de Nîmes-Montpellier a été déclaré d'utilité publique en mai 2005. SNCF

RÉSEAU a attribué le 7 juin 2012 à la société de projet Oc'Via un contrat de partenariat pour la réalisation de la ligne nouvelle. Les travaux de terrassement et de génie civil sont actuellement en cours, jusqu'à fin 2015, puis viendront les travaux d'équipements ferroviaires ; la mise en service commerciale de la ligne étant prévue fin 2017.

Le contournement de Nîmes-Montpellier comprend 80 km de ligne nouvelle, dont 60 km entre Redessan (à l'est de Nîmes) et Lattes (à l'ouest de Montpellier).



HISTORIQUE DES DÉCISIONS



LGV : Ligne à Grande Vitesse
 CNM : Contournement Nîmes Montpellier
 LNMP : Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan

PIG : Projet d'Intérêt Général
 DUP : Déclaration d'Utilité Publique
 SCOT : Schéma de Cohérence Territoriale

Niveau décisionnel :
 ■ État
 ■ SNCF Réseau
 ■ Local

LES ENJEUX DU CONTOURNEMENT DE NÎMES ET MONTPELLIER

Le contournement de Nîmes et Montpellier est une étape essentielle de la réalisation de la ligne nouvelle entre Nîmes et Perpignan, comme du développement et de la sécurisation des trafics ferroviaires régionaux.

À l'est de l'axe ferroviaire languedocien, la ligne à grande vitesse Méditerranée a été mise en service en juin 2001 ; à l'ouest, la Ligne Nouvelle Perpignan-Figueras vers Barcelone a été mise en service en décembre 2010. Ces évolutions conduisent à la saturation progressive des installations du réseau ferroviaire classique ; le tronçon entre Nîmes et Montpellier ne peut d'ores et déjà plus faire face aux demandes de développement du transport ferroviaire de voyageurs ou de marchandises.

Le contournement de Nîmes et Montpellier sera un maillon essentiel du réseau européen à grande vitesse et du réseau transeuropéen de fret ferroviaire.

L'OBJECTIF DU CONTOURNEMENT DE NÎMES ET MONTPELLIER EST TRIPLE :

- Donner une impulsion forte au développement du fret ferroviaire
- Soulager la ligne actuelle et permettre un renforcement significatif des dessertes trains régionaux
- Permettre à moyen et long terme, le transport de voyageurs à grande vitesse

Depuis 2012, le chantier du contournement de Nîmes et Montpellier est conduit par la société de projet OC'VIA. Les travaux de terrassement et de génie civil se termineront fin 2015, pour entamer l'installation des d'équipements ferroviaires. Après 5 ans de travaux, la mise en service est prévue fin 2017.



POURQUOI UNE GARE NOUVELLE ? UNE GARE AU SERVICE DU TERRITOIRE ET DE SES POPULATIONS

La réalisation d'une gare nouvelle au sein de l'agglomération nîmoise a pour ambition de conforter et de développer l'attractivité du territoire gardois, d'améliorer l'accès à la grande vitesse pour les populations et de s'inscrire comme un vecteur de structuration de l'aménagement de ce territoire.

En effet, cette gare inscrira de façon pérenne le territoire gardois au sein du Réseau Transeuropéen de Transport et renforcera par ce biais l'attractivité touristique et économique à l'échelle nationale et internationale.

Ce deuxième point d'accès à la grande vitesse aura également pour rôle d'améliorer la diffusion de l'offre ferroviaire à grande vitesse à l'échelle départementale et au-delà, à travers notamment un accès facilité à la gare avec une circulation moins congestionnée et un stationnement plus aisé.

De plus, par son positionnement sur le contournement de Nîmes-Montpellier, elle permettra de profiter pleinement des performances de cette ligne nouvelle au profit des populations locales, mais également à l'attention des voyageurs nationaux et internationaux circulant au sein de la Région Languedoc-Roussillon.

Cette gare nouvelle se déclinera comme un pôle d'échange multimodal, articulant à la fois le transport national et le déplacement à l'échelle locale (trains régionaux, transports collectifs,

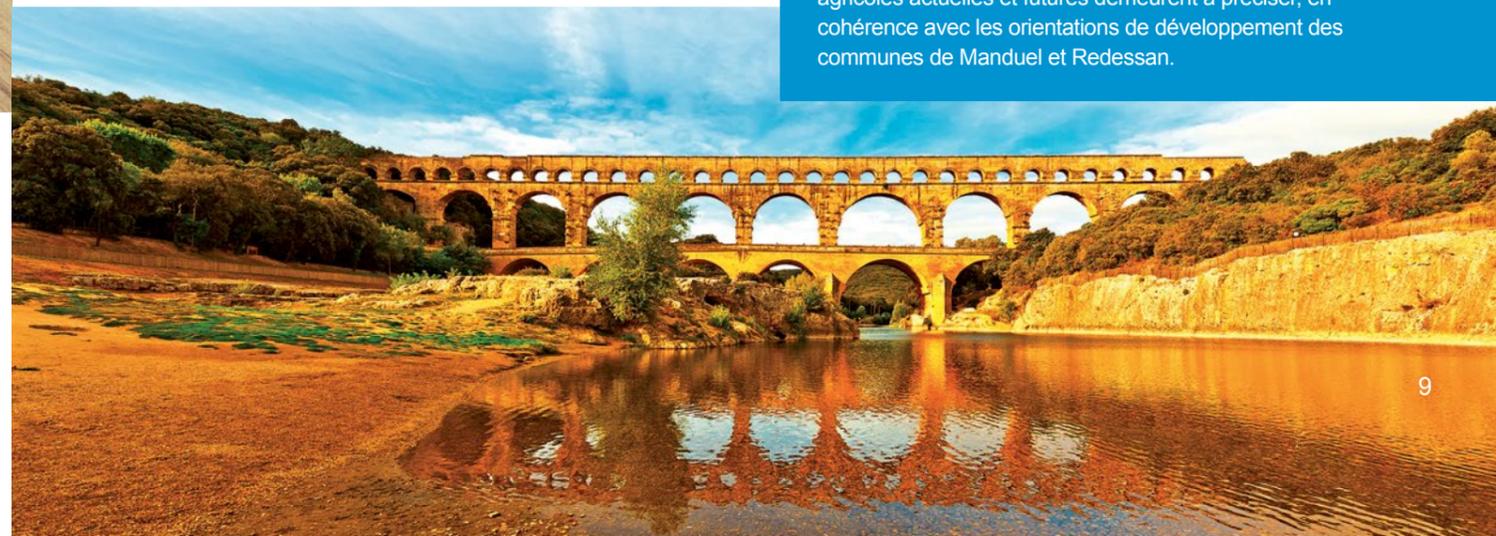
voitures et modes doux) et s'inscrira par ses fonctions comme une centralité au service de l'aménagement du territoire.

Elle permettra par ailleurs de développer la complémentarité avec les fonctions de la gare de Nîmes (Nîmes-Feuchères) et facilitera les déplacements locaux sur l'axe Nîmes-Montpellier. En effet, à travers le basculement de trains à grande vitesse sur le contournement Nîmes-Montpellier, la gare nouvelle offrira une plus grande disponibilité de la ligne classique pour les missions régionales.

Les premières réflexions exploratoires conduites par Nîmes Métropole ont abouti à l'identification de l'opportunité d'aménager autour de la future gare un **pôle urbain multimodal (PUM)** desservi par les trains régionaux, les transports en commun, la route, des voies vélo et piétonnes, conjuguant :

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

Le **caractère agricole** du site constitue un atout potentiel pour la vocation du PUM. Les synergies entre le projet d'aménagement du PUM et les activités agricoles actuelles et futures demeurent à préciser, en cohérence avec les orientations de développement des communes de Manduel et Redessan.



L'OPPORTUNITÉ ET L'EMPLACEMENT DE LA GARE DE NÎMES-MANDUEL DÉCIDÉS SUITE AU DÉBAT PUBLIC SUR LE PROJET DE LA LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

L'idée de créer une gare nouvelle à côté de Nîmes sur le tracé du contournement Nîmes-Montpellier a été portée de longue date par les acteurs du territoire et a été confirmée lors du débat public de 2009 sur le projet de Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan. Permettant l'augmentation de l'offre trains à grande vitesse sur le contournement Nîmes-Montpellier, la création d'une gare nouvelle trains à grande vitesse au niveau de l'agglomération nîmoise s'est avérée indispensable pour sa desserte. De plus, avec la réalisation de la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan, l'offre train à grande vitesse s'étoffera pour le bassin de vie Nîmois.



Lors du même débat public, 3 emplacements pour cette gare nouvelle ont été proposés aux participants. À l'issue des analyses socio-économiques et ferroviaires approfondies, le site de Manduel-Redessan a reçu le plus de soutiens. Les conclusions du débat public ont conduit, en 2009, SNCF RÉSEAU et les co-financeurs (État, Région Languedoc-Roussillon, Nîmes Métropole, Montpellier Méditerranée

Métropole) à retenir les deux gares nouvelles situées sur le tracé du Contournement de Nîmes et Montpellier. Elles ont fait l'objet en 2012 de conventions de financement (études et travaux), afin de pouvoir les construire au plus vite et au bénéfice des voyageurs, à l'horizon proche de la mise en service de la ligne nouvelle (Contournement de Nîmes et Montpellier). L'objectif de mise en service de la gare nouvelle de Montpellier est fixé à 2017, le second projet, « gare nouvelle de Nîmes-Manduel », à l'horizon 2020.

SNCF RÉSEAU s'est également engagé à créer dans cette gare

un Pôle d'Échange Multimodal (PEM), qui permet l'accueil et la rencontre de tous les modes de déplacement : train à grande vitesse, train régional, bus, voiture, motos, taxis, vélos, piétons...

PLANNING ET BUDGET PRÉVISIONNEL

A ce jour, après une enquête publique envisagée courant 2017, le début des travaux de la gare nouvelle de Nîmes-Manduel est prévu début 2018 pour une mise en service fin 2020.

UN PROJET PARTENARIAL DE 95 MILLIONS D'EUROS

LE CONTOURNEMENT NÎMES-MONTPELLIER ET LES DEUX GARES NOUVELLES DE MONTPELLIER ET NÎMES, UN ACCORD CADRE POUR 3 PROJETS

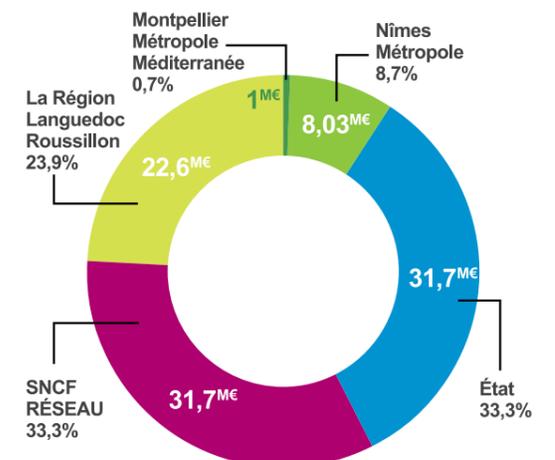
Les accords de financement relatifs au programme du contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier, intégrant notamment la voie nouvelle et les deux gares, ont été signés le 25 avril 2012 par l'État, SNCF RÉSEAU, le Conseil régional Languedoc-Roussillon, le Conseil général du Gard, Montpellier Méditerranée Métropole et Nîmes Métropole.

Ils mobilisent un montant global de 1987 M€ (valeur juillet 2011) et fixent la mise en service de la ligne et de la gare nouvelle de Montpellier à la fin de l'année 2017 et celle de la gare nouvelle de Nîmes au plus tard à la fin de l'année 2020.

RÉPARTITION DES FINANCEMENTS POUR LA GARE DE NÎMES-MANDUEL

Ces accords comprennent une convention particulière de financement et de réalisation pour la gare de Nîmes-Manduel.

Le financement public mobilisé est de 95 M€ aux conditions économiques de juillet 2011 pour un projet de gare comprenant l'infrastructure ferroviaire, le bâtiment voyageurs et des aménagements connexes liés à l'intermodalité.



* Aux conditions économiques de juillet 2011.

DEUX MAÎTRISES D'OUVRAGE POUR LA GARE NOUVELLE ET LES AMÉNAGEMENTS URBAINS

QUI GÈRE QUOI ?

La gare et ses aménagements connexes

L'accès principal à la gare et ses aménagements connexes*

Les infrastructures ferroviaires

Le projet urbain*

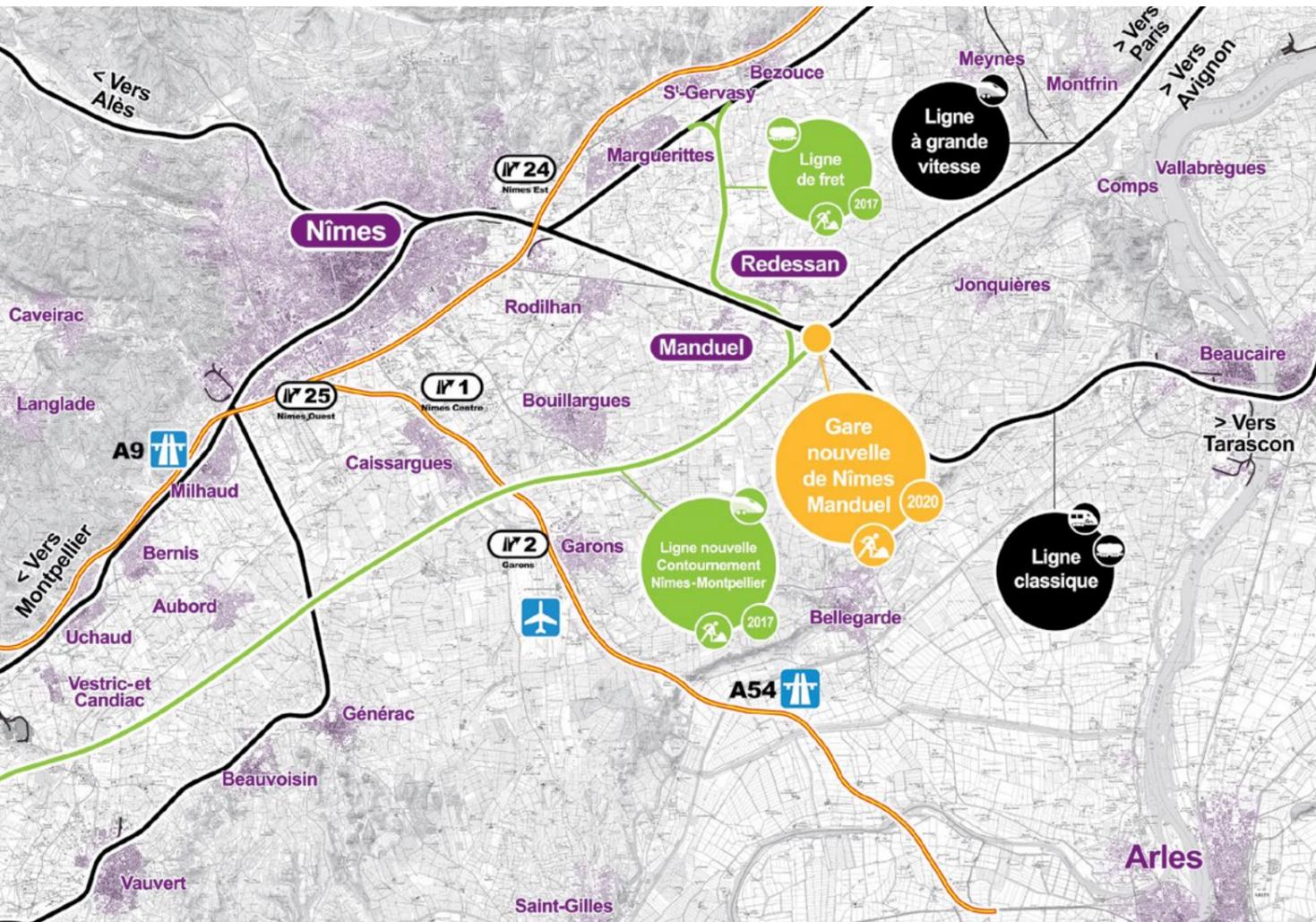


* Hors convention de financement « gare nouvelle »

OÙ SERA LA GARE NOUVELLE ?

UN SITE AU CŒUR DU TERRITOIRE NÎMOIS

La future gare sera implantée au sud-est de l'agglomération nîmoise sur le territoire des communes de Manduel et de Redessan. Elle est située à proximité de la jonction routière RD999 / RD3 et à l'intersection ferroviaire du contournement de Nîmes-Montpellier avec la ligne existante reliant Tarascon à Nîmes.



UN PROJET D'AMÉNAGEMENT URBAIN DANS UNE LOGIQUE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

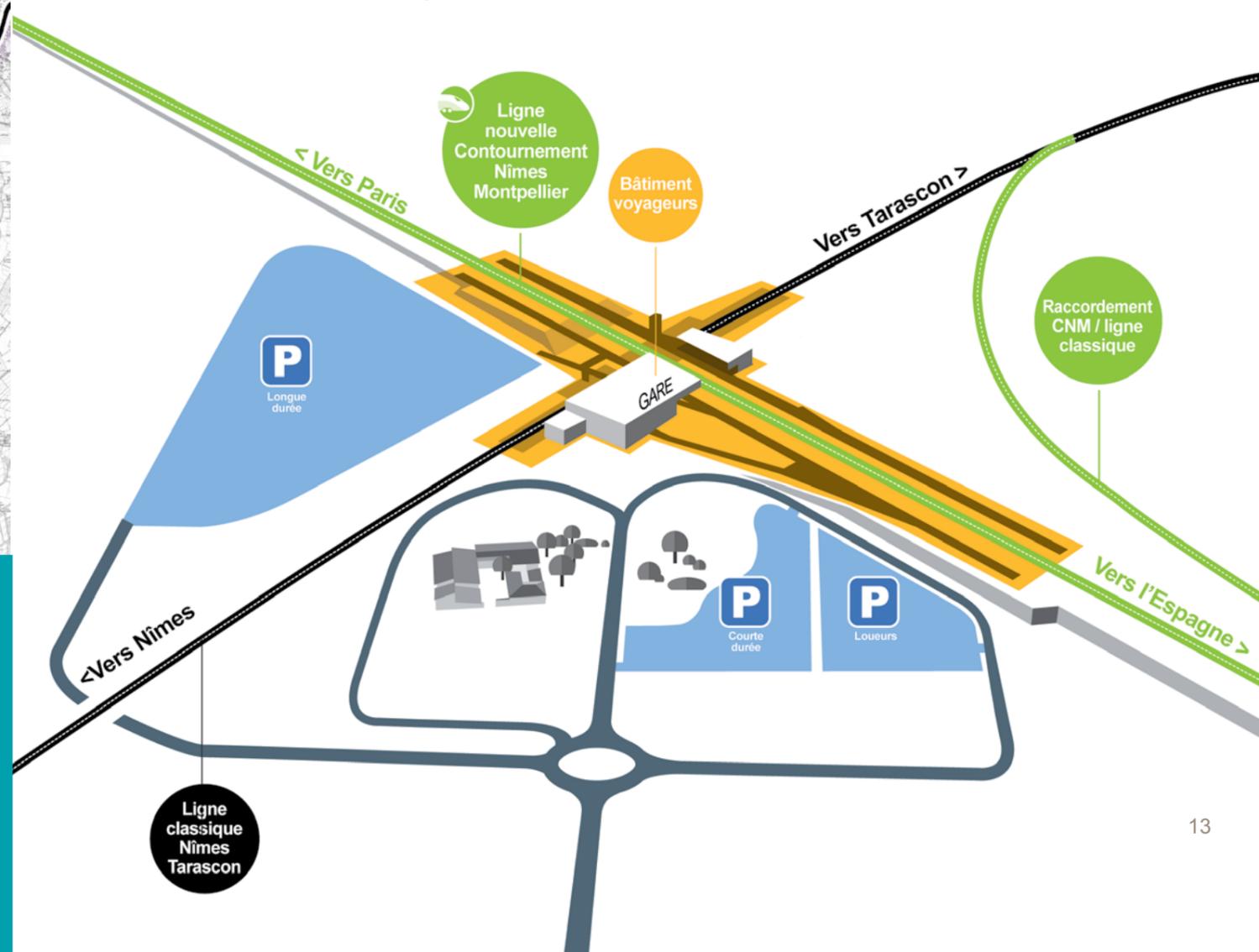
Pour concevoir un projet d'aménagement s'inscrivant dans une logique de développement durable du territoire et favorisant le rayonnement et l'attractivité du territoire de Nîmes Métropole et son environnement proche (Arles, Camargue, Uzès,

Alès, Cévennes), la communauté d'agglomération Nîmes Métropole s'est engagée dans une démarche d'élaboration concertée, mobilisant les ressources internes du territoire et différents concours extérieurs.

LES PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES DE LA GARE NOUVELLE

Le projet comprend :

- **LA CONSTRUCTION DE LA GARE**, à l'intersection des voies ferroviaires du contournement de Nîmes-Montpellier et de la ligne existante ;
- **L'AMÉNAGEMENT D'UNE PLATEFORME FERROVIAIRE** avec la création de deux voies supplémentaires et de deux quais de 400 mètres sur le contournement de Nîmes-Montpellier pour permettre l'arrêt des trains à grande vitesse ;
- **LA CRÉATION DE DEUX QUAIS** le long de la voie ferrée existante « Nîmes-Tarascon » pour permettre l'arrêt des trains régionaux ;
- **LES AMÉNAGEMENTS NÉCESSAIRES À L'INTERMODALITÉ** : espaces de stationnement courte durée et longue durée, dépose-minute, taxis, transports en commun, vélos, circulations piétonnes... qui s'organisent autour de la gare et de part et d'autre des voies ferrées ;
- **L'AMÉNAGEMENT DES ESPACES EXTÉRIEURS** indissociables de l'équipement, notamment le parvis d'accès à la gare ;
- **LA CRÉATION DE LA PRINCIPALE VOIE D'ACCÈS À LA GARE**, se raccordant sur la RD 3, qui sera réalisée par Nîmes Métropole.



DES SERVICES EN GARE ADAPTÉS AUX BESOINS DES VOYAGEURS

L'organisation des différents espaces de la gare est guidée par plusieurs principes :

- Les voyageurs doivent trouver l'information dès leur arrivée dans l'enceinte du pôle d'échange multimodal ;
- Les voyageurs doivent pouvoir attendre leur train dans de bonnes conditions, ce qui suppose l'aménagement de zones d'attente confortables et des espaces commerciaux de qualité à proximité ;
- Les espaces de vente de billets et les commerces doivent être répartis dans l'espace selon les besoins spécifiques des voyageurs ;
- Les services du gestionnaire de la gare doivent bénéficier d'un positionnement stratégique répondant à leur besoin d'intervention rapide en gare et/ou de relation avec la clientèle.

À partir de ces principes fondamentaux, les études préliminaires, menées en 2014, ont permis d'évaluer la surface de la gare nouvelle de Nîmes-Manduel à 3 000 m² au maximum, dont :

- 900 m² pour la circulation des voyageurs
- 400 m² pour les services à la clientèle
- 800 m² réservés à l'Exploitation/Gestion
- 300 m² pour l'implantation de commerces
- 500 m² réservés à d'autres services

Le rez-de-chaussée accueillera donc un hall pour la circulation et l'attente des voyageurs, un espace réservé pour la vente de billets et les services d'exploitation ainsi que des commerces.

L'étage supérieur sera réservé aux locaux techniques.

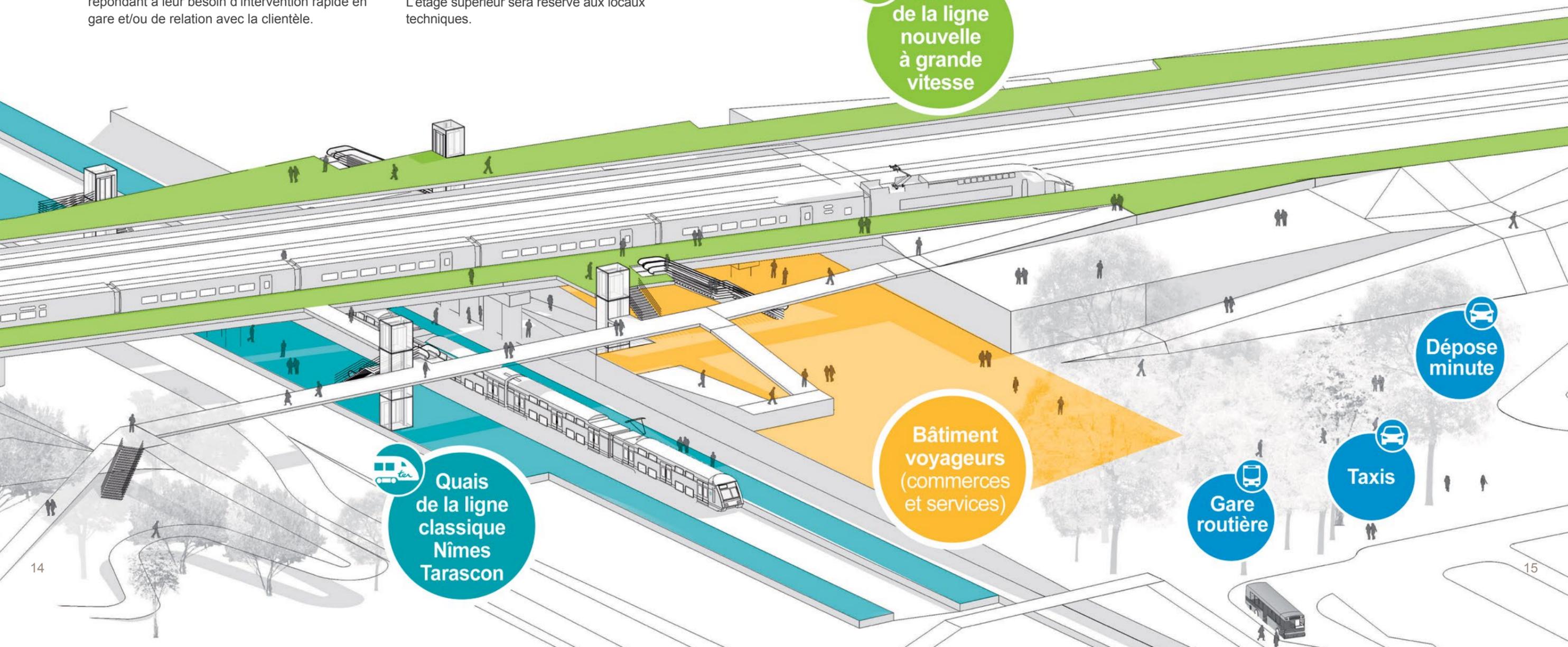
UNE GARE SUR PLUSIEURS NIVEAUX

Située à l'intersection du contournement de Nîmes-Montpellier et de la ligne classique pour permettre l'interconnexion entre les trains à grande vitesse et les trains régionaux, la gare de Nîmes-Manduel comptera 3 niveaux :

- Un niveau inférieur avec les voies et les 2 quais de la ligne existante Nîmes-Tarascon ;
- Un niveau médian, comprenant l'ensemble des espaces d'attente et de services pour les clients ;
- Un niveau supérieur avec les voies et les 2 quais des trains à grande vitesse.



Les réflexions se poursuivent sur l'aménagement des espaces au sein de la gare. N'hésitez pas à nous transmettre vos idées à ce sujet lors de la concertation.



Quais de la ligne nouvelle à grande vitesse

Bâtiment voyageurs (commerces et services)

Quais de la ligne classique Nîmes Tarascon

Gare routière

Taxis

Dépose minute

QUELLES OFFRES DE SERVICES ET QUELLES DESSERTES POUR LES GARES DE NÎMES ?

NÎMES-CENTRE, NÎMES-MANDUEL : DEUX GARES COMPLÉMENTAIRES

La gare nouvelle bénéficiera à la fois de services à vocation nationale (trains à grande vitesse et Intercités) et de services à vocation régionale.

Son positionnement privilégié au sein du réseau ferré permettra d'offrir aux usagers de la gare nouvelle un panel de destinations extrêmement varié, que ce soit à l'échelle locale (Montpellier, Nîmes, Avignon, Arles...), nationale (Paris, Lyon, Strasbourg, Lille,...) ou internationale (Barcelone, Madrid, Londres, Bruxelles...).

La gare actuelle du centre-ville, Nîmes-Feuchères, accueille annuellement 3,6 millions de voyageurs soit près de 45 000 trains dont 60% à vocation régionale.

Fin 2020, la gare de Nîmes-Feuchères continuera à être desservie par tous les types de trains : trains régionaux, trains nationaux et trains à grande vitesse.

La gare de Nîmes-Feuchères sera confortée dans sa vocation régionale à travers notamment l'ambition du Conseil Régional d'augmenter le nombre de dessertes trains régionaux sur l'axe Nîmes Montpellier et le nœud Nîmois.

LA HALTE DE MANDUEL-REDESSAN DÉPLACÉE POUR UNE OFFRE PLUS LARGE DE TRAINS RÉGIONAUX

Dans le cadre de la réalisation de ce projet, l'actuelle halte ferroviaire de Manduel-Redessan sera déplacée d'environ 2 km et intégrée à la gare nouvelle. Les usagers pourront alors bénéficier d'une offre de trains régionaux plus importante et plus diversifiée ainsi que d'une offre de service nationale.

À L'HORIZON DE LA MISE EN SERVICE 2020

44 Trains régionaux/jour*

SUR LA LIGNE CLASSIQUE POTENTIELLEMENT EN CORRESPONDANCE AVEC LES TRAINS À GRANDE VITESSE

36 Trains à grande vitesse /jour*

(INTERCITÉS ET TRAINS À GRANDE VITESSE) EN GARE DE NÎMES CENTRE

30 Trains à grande vitesse /jour*

(15 DANS CHAQUE SENS) DESSERVIRONT LA GARE NOUVELLE

* Chiffres donnés à titre indicatif à ce stade des études.

LA DESSERTE DES DEUX GARES PAR LES TRAINS À GRANDE VITESSE

Dès 2017, la mise en service du contournement de Nîmes-Montpellier avec la gare nouvelle de Montpellier Sud de France, les trains à grande vitesse ne desservant pas Nîmes-Feuchères seront basculés sur la ligne nouvelle.

À la mise en service de la gare nouvelle de Nîmes-Manduel, une répartition des circulations à grande vitesse sera mise en œuvre entre la ligne classique et la ligne nouvelle, entraînant **une offre de desserte équilibrée entre les gares de Nîmes-Feuchères et de Nîmes-Manduel.**

Progressivement après la mise en service de la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan, un nombre plus important de trains de long parcours en direction de l'Espagne pourrait entraîner un complément de basculement de quelques trains à grande vitesse sur le contournement de Nîmes-Montpellier. Cette tendance induirait une augmentation du nombre de dessertes de la gare nouvelle de Nîmes-Manduel.

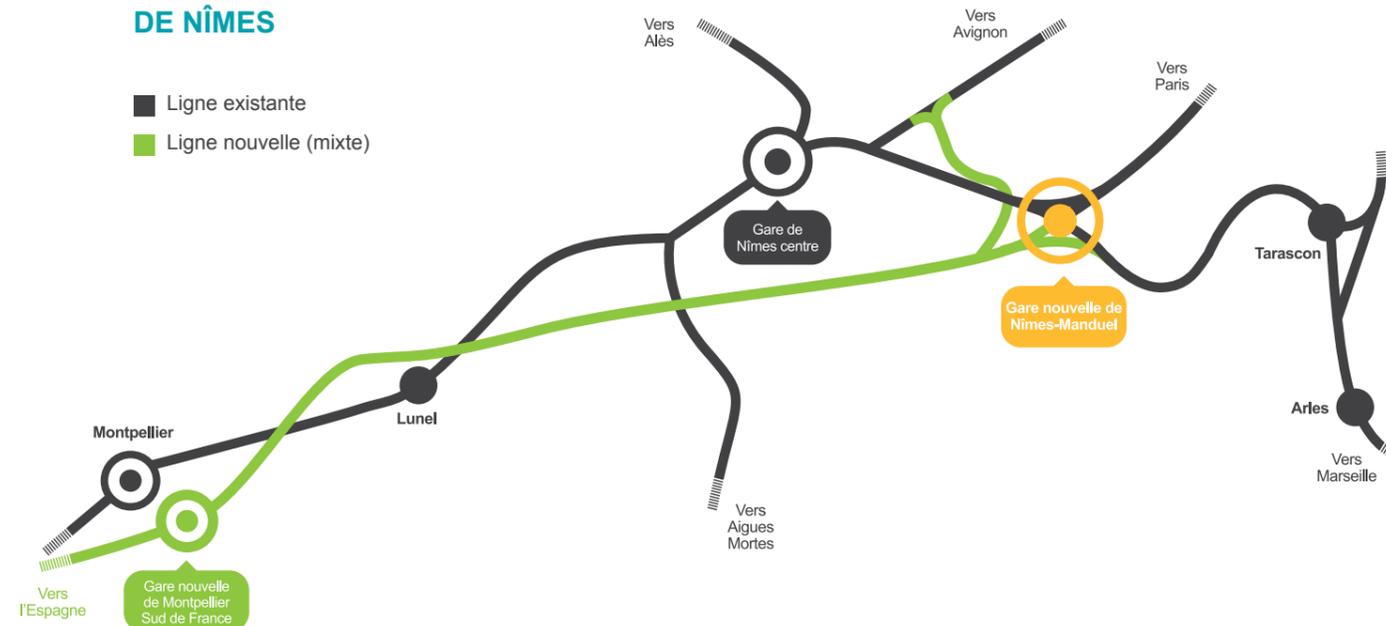
LES CORRESPONDANCES TRAINS RÉGIONAUX/TRAINS À GRANDE VITESSE ET LE LIEN AVEC LA GARE CENTRALE DE NÎMES

L'interconnexion entre les trains régionaux et les trains à grande vitesse doit permettre de faciliter l'accès à la gare nouvelle. **La gare nouvelle de Nîmes-Manduel-Redessan sera accessible depuis la gare de Nîmes-Feuchères en 8 minutes environ.**

À la mise en service de la gare nouvelle, les horaires des trains seront donc adaptés pour garantir l'efficacité du système de correspondance.

Les prochaines phases d'études seront menées en partenariat avec les collectivités et autorités organisatrices des transports afin de faciliter les correspondances avec les trains régionaux et les transports en commun pour relier les communes et les centres villes à proximité de la gare nouvelle.

L'ÉTOILE FERROVIAIRE DE NÎMES



QUELLES FONCTIONNALITÉS POUR UN PÔLE D'ÉCHANGE MULTIMODAL EFFICIENT ?

SNCF RÉSEAU s'est engagé dans une démarche de programmation partenariale pour ce type d'équipement.

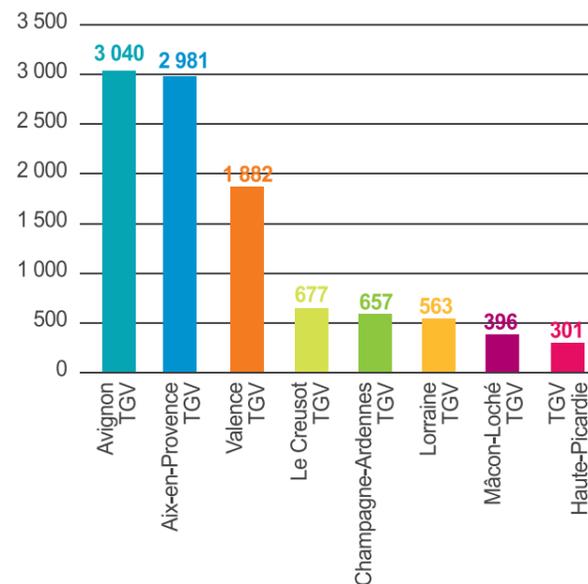
L'enjeu consiste à réfléchir à l'organisation d'un véritable pôle d'échange intégré, allant bien au-delà d'une simple juxtaposition des différents moyens de transport : trains, bus, voiture, taxis...

Le Pôle d'Échange Multimodal doit permettre l'accueil et la rencontre de tous les modes de déplacement : train à grande vitesse, train régional, transport urbain, voiture individuelle ou collective, taxis, motos, vélos, piétons...

LA FRÉQUENTATION DE LA GARE NOUVELLE

Près d'un million de voyageurs sont attendus à la mise en service de la gare, fin 2020. Les estimations de trafic prévoient une augmentation de la fréquentation comprise entre 50% et 70% à l'horizon 2050.

COMPARAISON DE FRÉQUENTATION « GARES TRAINS À GRANDE VITESSE » en milliers de voyageurs annuels



PRÉDIMENSIONNEMENT DES ESPACES DE STATIONNEMENT

	2020	2050
Dépose minute	10	25
Prise en charge taxis	25	35
Dépose taxis	10	10
VP longue durée	750	1000
Deux roues motorisées	50	90
Vélos	100	220

en nombre de places

UNE GARE ÉVOLUTIVE : HORIZON 2020 / HORIZON 2050

Concevoir une gare évolutive, c'est proposer un projet qui sera à la fois adapté aux besoins des voyageurs lors de la mise en service et compatible avec l'évolution de sa fréquentation et du réseau ferroviaire.

En effet, l'évolution de l'offre liée au contournement de Nîmes-Montpellier suivie de la mise en service de la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan induira une augmentation du nombre de voyageurs.

C'est à partir des flux de voyageurs et leur évolution prévisible sur les prochaines décennies que les différents espaces du pôle d'échange multimodal ont été pré-dimensionnés : hall de la gare et accès aux quais, parvis, dépose minute et stationnements. L'objectif est de permettre la circulation et l'attente confortable des voyageurs lors des périodes de pointe.

Les partenaires cofinanceurs du projet ont également anticipé les futurs besoins d'évolution de l'infrastructure ferroviaire en réservant l'emplacement d'une future 3^{ème} voie à quai orientée vers la gare de Nîmes-Feuchères, pour compléter l'offre de correspondances.

Cette 3^{ème} voie à quai pourra être réalisée ultérieurement et permettra alors aux trains régionaux « Origine -Terminus » Nîmes-Manduel de stationner en gare dans l'attente de l'arrivée des trains à grande vitesse.

QUELLE ACCESSIBILITÉ POUR LA GARE NOUVELLE ?

La gare sera accessible depuis l'ouest, par un système de voiries issues de la RD999 et de la RD3.

Actuellement envisagé par l'ouest, l'accès principal à la gare nouvelle mènera directement à la dépose minute et au parking courte durée.

En tant que pôle d'échange multimodal, les modes d'accès à la gare nouvelle seront multiples : en train, en voiture, en taxi, en bus, à moto, en vélo, à pied...



LES GRANDS PRINCIPES DU SCÉNARIO ENVISAGÉ :

- Un accès majeur par l'ouest :
 - une arrivée directe vers la zone de dépose-minute et le parking courte-durée,
 - la desserte de la gare routière et du parking longue durée en passant au-dessus des voies ferrées de la ligne ferroviaire existante.
- Des voies réservées pour la circulation des bus et taxis.
- Des cheminements piétons bénéficiant d'un traitement paysager spécifique, notamment depuis le parking longue durée relié à la gare via une passerelle.
- Des parkings.

LÉGENDE

- GARE TGV/TER
- QUAIS TGV
- QUAIS TER
- PARKINGS
- ESPACE INTERSTICIEL ÉVOLUTIF
- PROJET URBAIN
- TRAJET VOITURE
- TRAJET TAXIS
- TRAJET BUS
- TRAJET VÉLOS/PIÉTONS
- VOIES FERROVIAIRES
- PROJET DE RACCORDEMENT ROUTIER VERS RD 999



LES ATOUTS DU PROJET

Des connexions internationales, nationales et régionales facilitées

■ Un accès amélioré aux trains à grande vitesse

En évitant la traversée de Nîmes et les éventuelles difficultés de stationnement en centre-ville, les habitants de l'agglomération pourront accéder à la gare nouvelle plus sereinement.

Pour les habitants de l'est du territoire (Beaucaire, Tarascon), la gare nouvelle ne sera qu'à 15 km, contre 25 km pour celle d'Avignon train à grande vitesse.

■ Une offre de trains régionaux améliorée

Chaque année, environ 7000 voyages sont réalisés au départ ou à l'arrivée de la halte Manduel-Redessan. Cette dernière sera déplacée au sein de la gare nouvelle, où les co-voyageurs bénéficieront d'une offre de trains régionaux plus large.

■ La création d'un véritable pôle d'échange multimodal

En plus d'une interconnexion efficace entre les trains régionaux et les trains à grande vitesse, le projet doit permettre de combiner les différents modes de transport : voiture, bus, taxis, moto, vélo ou piéton.

■ Un impact positif sur le dynamisme économique

En facilitant la desserte du territoire, et avec plus d'un million de voyageurs attendus en 2020, la gare participera au dynamisme économique de la métropole et à son attractivité en tant que destination touristique.

HORIZON 2020



* Chiffres donnés à titre indicatif à ce stade des études.

QUELLES SONT LES ÉTAPES À VENIR ?



L'élaboration d'un projet comme celui de la gare nouvelle de Nîmes-Manduel est un **processus qui s'inscrit dans la durée**, qui nécessite de nombreuses études et intègre les procédures réglementaires et phases de concertation.

À l'issue de la période de concertation, tous les avis seront pris en compte pour établir le bilan de la concertation.

Ces études permettront d'affiner le projet qui sera soumis à enquête publique en 2017.

OBJECTIF : PRODUIRE LE BILAN DE LA CONCERTATION QUI ORIENTERA LES PHASES D'ÉTUDES À VENIR

ÉTAPES POUR UNE MISE EN SERVICE DE LA GARE NOUVELLE D'ICI LA FIN 2020



BIEN CONNAÎTRE LE TERRITOIRE DU PROJET POUR CONCEVOIR UNE GARE RESPECTUEUSE DU CADRE DE VIE

SNCF RÉSEAU mène actuellement différentes études pour établir un diagnostic précis du territoire et évaluer les effets du projet sur son cadre de vie.

De nombreux éléments sont analysés : le milieu humain, la faune et la flore, les continuités écologiques, l'eau, l'air, le bruit, les espaces agricoles et le paysage...

GRANDS THÈMES ÉTUDIÉS	Exemple de données de données correspondant au site de gare nouvelle
MILIEU PHYSIQUE (topographie, sol et sous-sol, ressource en eau et risque inondation) • Étude d'Impact • Dossier loi sur l'eau	<ul style="list-style-type: none"> • Aucun risque inondation recensé sur le périmètre du projet par les plans de prévention des risques d'inondation (PPRI) des communes de Manduel et Redessan. • Présence de la masse d'eau souterraine des Alluvions anciennes de la Vistrenque et des Costières que le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) Rhône-Méditerranée identifie comme une ressource majeure à préserver pour l'alimentation en eau potable.
MILIEU NATUREL (zonages du patrimoine naturel, données faune et flore, trame verte et bleue) • Étude d'Impact • Dossier loi sur l'eau • Dossier Natura 2000 • Dossier espèces protégées	<ul style="list-style-type: none"> • Espace désigné Site Natura 2000 « Costières nîmoises », au titre de la Directive Oiseaux (Outarde canepetière, Alouette lulu, Œdicnème criard,...)
VOLET AGRICOLE • Étude d'Impact	<ul style="list-style-type: none"> • Présence d'espaces agricoles classés en AOC « Les Costières de Nîmes »
MILIEU HUMAIN (socio-économie, transports, urbanisme) • Étude d'Impact	<ul style="list-style-type: none"> • Zone peu urbanisée, sans riverain direct, située à l'est des communes de Manduel et Redessan. • Présence d'un réseau routier et ferroviaire développé.
PAYSAGE ET PATRIMOINE CULTUREL • Étude d'Impact	<ul style="list-style-type: none"> • Identité agricole pour le paysage de la plaine des Costières • Des espaces déjà anthropisés : une zone artisanale et des infrastructures ferroviaires et routières.
POLLUTIONS ET NUISANCES (réseaux électriques, sites et sols pollués, qualité de l'air, ambiance sonore) • Étude d'Impact	<ul style="list-style-type: none"> • Une qualité de l'air globalement bonne pour la région de Nîmes d'après les données de l'association Air Languedoc-Roussillon.

PRINCIPALES ÉTUDES ENVIRONNEMENTALES PRISES EN COMPTE DANS LA CONSTRUCTION DE LA GARE DE NÎMES-MANDUEL



COMMENT SONT PRIS EN COMPTE LES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX ?

DES PROCÉDURES RÉGLEMENTAIRES POUR UNE BONNE PRISE EN COMPTE DES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX

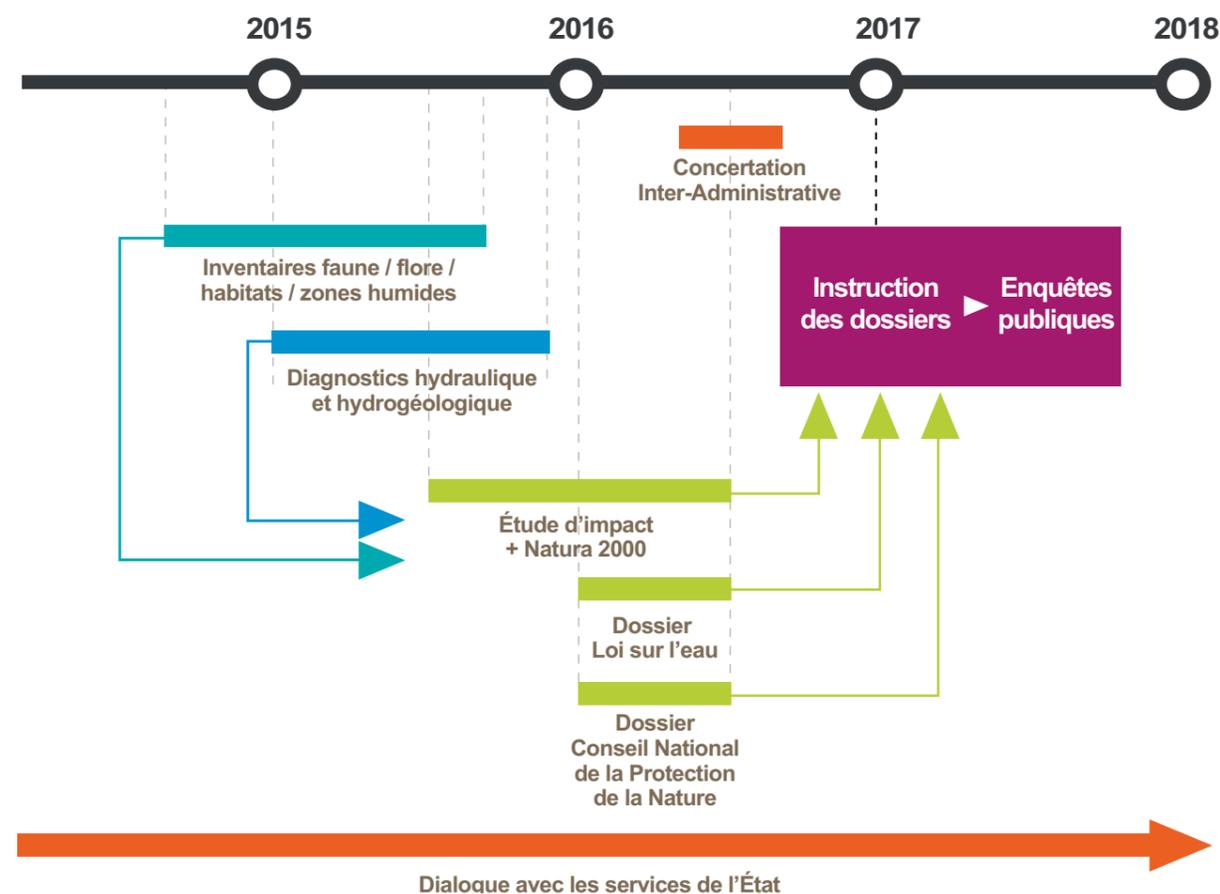
Étude d'impact, dossier « loi sur l'eau », dérogation espèces protégées... SNCF RÉSEAU va engager différentes procédures qui permettront d'identifier précisément les enjeux environnementaux du site et viendront nourrir les études de définition du projet de la gare nouvelle de Nîmes-Manduel-Redessan.

Ces dossiers sont élaborés en concertation avec les services de l'État et feront l'objet d'enquêtes publiques conjointes dans le courant de l'année 2017.



Magicienne dentelée

ÉTUDES ET PROCÉDURES



LEXIQUE

ÉTUDE D'IMPACT + NATURA 2000

L'étude d'impact permet de réaliser un état des lieux très complet de l'environnement de la zone d'étude et d'évaluer quels seront les effets, positifs ou négatifs, du projet sur cet environnement. Les effets négatifs sont ensuite traités par des mesures visant à les éviter, les réduire ou les compenser. Un dossier d'incidences Natura 2000 est joint à l'étude d'impact. Il ne traite que des espèces protégées par la Zone de Protection Spéciale « Costière Nîmoise » (notamment l'Outarde canepetière).

DOSSIER DE DEMANDE DE DÉROGATION AU TITRE DES « ESPÈCES PROTÉGÉES »

Ce dossier vise à obtenir une dérogation accordant le droit de détruire ou perturber les espèces protégées de la zone d'étude. Attention, cette dérogation ne peut être délivrée que si le projet garantit en contrepartie le bon état de conservation de ces espèces sur le territoire environnant, par des mesures adaptées : recréation d'habitats, déplacement d'espèces etc.

DIAGNOSTICS HYDRAULIQUE ET HYDROGÉOLOGIQUE

Ces diagnostics servent à connaître les caractéristiques et fonctionnements des eaux sur la zone d'étude : les eaux superficielles (étangs, cours d'eau, ...), les eaux souterraines (nappes phréatiques). Ces données sont ensuite utilisées pour la partie milieu physique de l'étude d'impact, mais surtout pour le dossier loi sur l'eau.

CONCERTATION INTER-ADMINISTRATIVE

Cette concertation permet d'informer les services de l'État, les concessionnaires ou exploitants de réseaux, les chambres consulaires, etc..., afin d'identifier d'éventuels liens avec l'environnement du projet et, si besoin, d'adapter le projet.

DOSSIER LOI SUR L'EAU

Après avoir présenté l'état initial de la zone d'étude en termes de ressource en eau, le dossier loi sur l'eau vise à définir les impacts du projet : qualité de l'eau, risque inondation, modification des écoulements d'eau, ... Des mesures sont alors mises en œuvre pour éviter toute pollution des eaux et assurer la « transparence hydraulique » du projet : celui-ci ne doit pas faire obstacle aux mouvements des eaux.

INVENTAIRES FAUNE/FLORE...

Ces inventaires de terrain visent à recenser toutes les espèces se développant dans, ou à proximité, de la zone d'étude : oiseaux, mammifères, reptiles, insectes, plantes etc. Ils alimentent la partie milieu naturel de l'étude d'impact, le dossier d'étude d'incidences Natura 2000 et la demande de dérogation au titre des espèces protégées.



LA PROTECTION DES ESPÈCES AU CŒUR DES ÉTUDES

Le dossier d'évaluation des incidences sur la zone Natura 2000 et la demande de dérogation pour les espèces protégées.

Ces démarches seront lancées à la fin de l'année 2015. Leur objectif est de **garantir la préservation des espèces sur le périmètre d'étude et au-delà**, en s'assurant que les impacts localisés sur le site du projet n'aient pas une incidence à plus large échelle.

En cohérence avec la loi de protection de la nature du 10 juillet 1976, et avec la réglementation européenne, le code de l'environnement interdit de perturber ou détruire des espèces protégées et leurs habitats.

Si le diagnostic faune-flore en cours identifie la présence d'espèces protégées, SNCF RÉSEAU réalisera une évaluation des incidences de la gare nouvelle et un dossier de demande de dérogation à la protection de ces espèces. Ces dossiers évalueront les incidences du projet de gare sur les espèces et leurs habitats, et définiront des mesures d'évitement, de réduction, voire éventuellement, de compensation, pour assurer le maintien des espèces.



Bâche de protection pour les batraciens

L'OUTARDE CANEPETIÈRE, CLASSÉE PRIORITAIRE



Espèce classée prioritaire, l'Outarde Canepetière fait l'objet d'un Plan National d'Action. Depuis 2007, en prévision des impacts du contournement de Nîmes et Montpellier et grâce aux agriculteurs volontaires des Costières, SNCF RÉSEAU a engagé des mesures favorables au développement de cette espèce.

De nombreux partenaires ont été associés à la démarche : le Centre Ornithologique du Gard, le Conservatoire d'Espaces Naturels du Languedoc-Roussillon, la chambre d'agriculture du Gard, la Société d'Aménagement Foncier et d'Établissement Rural (SAFER), la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) et la Direction Départementale des Territoires et de la Mer du Gard.

Aujourd'hui, la société de projet OC'VIA qui réalise les travaux du contournement Nîmes-Montpellier, poursuit cette démarche. 500 hectares de terrains ont été achetés et plus de 1200 hectares ont permis la mise en œuvre de mesures agri-environnementales dans le but de favoriser le développement de l'Outarde Canepetière dans les parcelles agricoles de la Costière Nîmoise.

COMMENT LIMITER LES INCIDENCES DU PROJET SUR LE MILIEU NATUREL ?

Après l'identification des enjeux liés à la biodiversité, SNCF RÉSEAU met en œuvre la démarche « **ÉVITER-RÉDUIRE-COMPENSER** » :

1 DIAGNOSTIQUER LA ZONE D'ÉTUDE

Définition de tous les enjeux liés au milieu naturel, physique et humain dans la zone d'étude



2 ÉVITER POUR DÉFINIR LE PÉRIMÈTRE DU PROJET

Préserver au maximum les enjeux identifiés lors du diagnostic en les excluant du périmètre du projet

3 RÉDUIRE DANS L'ENVIRONNEMENT DU PÉRIMÈTRE DU PROJET

Limiter l'incidence du projet sur une zone identifiée à enjeux : baliser un bosquet pendant les terrassements, ne pas défricher au printemps pour préserver la reproduction des animaux...



Zone de projet redéfinie après avoir évité les zones sensibles

4 COMPENSER AU DELÀ DU PÉRIMÈTRE DU PROJET

Les impacts significatifs restants après avoir mis en œuvre les mesures d'évitement et de réduction sont compensés par des mesures visant à contrebalancer ces effets par une action positive : recréer un habitat d'espèce dans un territoire similaire...



LA DÉMARCHE
ÉVITER
RÉDUIRE
COMPENSER

LES ACQUISITIONS FONCIÈRES

SNCF RÉSEAU DISPOSE-T-ELLE DE LA MAÎTRISE FONCIÈRE DU PROJET DE GARE NOUVELLE ?

La majeure partie des acquisitions des terrains support du projet de la gare nouvelle Nîmes-Manduel a été réalisée à l'amiable avec les propriétaires privés. Des discussions sont en cours pour les derniers terrains restant à acquérir.

Les acquisitions foncières des terrains privés concernés par le contournement de Nîmes et Montpellier et le projet de gare nouvelle de Nîmes-Manduel ont débuté dès 1995 avec le projet de ligne à grande vitesse Méditerranée. Elles se sont poursuivies avec le projet du contournement de Nîmes-Montpellier, ces deux projets disposant d'une déclaration d'utilité publique (DUP).

QUEL TYPE DE BIEN ?

Les biens les plus souvent concernés sont des biens non bâtis : parcelles agricoles, naturelles, constructibles, friches ou boisées. Le territoire concerné par la gare nouvelle est à dominante agricole, avec principalement des vignes et de l'arboriculture.

Les terrains agricoles achetés par SNCF RÉSEAU, il y a 10-20 ans ont fait l'objet de baux agricoles pour être exploités par les anciens propriétaires ou exploitants, ceci jusqu'à l'engagement des travaux relatifs aux projets.

Le seul bâti concerné est le Mas Larrier et son parc arboré, qui a été acheté par SNCF RÉSEAU en 2014 et qui sera valorisé dans le cadre du projet.

CONCRÈTEMENT, COMMENT SE DÉROULE LA PROCÉDURE D'ACQUISITION ?

Une visite conjointe des terrains est effectuée entre SNCF RÉSEAU et les propriétaires/exploitants pour constater l'existant de manière contradictoire et évaluer les types de préjudices induits par le prélèvement foncier.

Après expertise et consultation de France Domaine pour évaluation du prix (sur la base du marché local et des protocoles d'indemnisation), SNCF RÉSEAU établit une proposition d'indemnités au propriétaire et à l'exploitant.

INDEMNITÉS POUR PROPRIÉTAIRE

- Indemnité principale (valeur vénale du bien).
- Indemnité de remploi (compensation des dépenses nécessaires pour le remplacement du bien, par exemple frais de notaire).
- Indemnité de perte de capital végétal sur le foncier agricole.

INDEMNITÉS POUR EXPLOITANT

- Indemnités d'éviction (perte d'exploitation).
- Indemnités complémentaires (réaménagement de tournières, allongement de parcours...).

L'accord entre les parties SNCF RÉSEAU et propriétaires conduit à la signature d'une promesse de vente, puis d'un acte authentique notarié. Aux exploitants, SNCF RÉSEAU propose un bulletin d'indemnités lié à l'exploitation.

SNCF RÉSEAU S'ENGAGE !

SNCF RÉSEAU s'engage à rencontrer individuellement les ayants droits des parcelles concernées par l'entreprise. France Domaine, et les organisations professionnelles agricoles, sont des partenaires privilégiés de SNCF RÉSEAU dans le cadre du

respect des protocoles d'indemnisations et de l'analyse des impacts sur les exploitations agricoles concernées par le projet. Jusqu'à la prononciation du jugement, SNCF RÉSEAU et le propriétaire conservent la possibilité de s'accorder à l'amiable.





PARTICIPER À LA CONCERTATION

www.gare2-nimesmanduel.com

SNCF RÉSEAU
DIRECTION TERRITORIALE LANGUEDOC-ROUSSILLON
185 rue Léon Blum – BP 9252 – 34043 Montpellier Cedex 1
Tél. : 33(0)4 99 52 21 70 – Fax. : 33(0)4 99 52 21 80

