

Département du Gard

Communes de MANDUEL et de REDESSAN

**PROJET DE REALISATION DE LA GARE
NOUVELLE DE NIMES MANDUEL REDESSAN SUR
LES COMMUNES DE MANDUEL ET REDESSAN**

ENQUETE PUBLIQUE UNIQUE

du 06 février 2017 au 17 mars 2017

DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE (DUP)

ENQUETE PARCELLAIRE

**MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS
D'URBANISME DES COMMUNES DE MANDUEL ET
REDESSAN**

**DEMANDE D'AUTORISATION UNIQUE POUR LES
INSTALLATIONS, OUVRAGES, TRAVAUX ET ACTIVITES
SOUMIS A AUTORISATION AU TITRE DU CODE DE
L'ENVIRONNEMENT (Nomenclature IOTA)**

**DELIVRANCE DES PERMIS DE CONSTRUIRE DES
COMMUNES DE MANDUEL ET REDESSAN**

Dossier déposé par SNCF Réseau

RAPPORT D'ENQUETE

CONCLUSIONS ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE

Avril 2017

SOMMAIRE

A - RAPPORT D'ENQUETE

1 – GENERALITES	8
1.1 - Objet des enquêtes	8
1.2 - Cadre juridique	10
1.3 - Composition du dossier	12
1.3.1-Dossier préalable à la Déclaration d'Utilité Publique du Projet, à la cessibilité et à l'approbation des nouvelles dispositions d'urbanisme	12
1.3.2-Dossier de demande d'Autorisation Unique au titre de l'article L. 214-3 du Code de l'Environnement (IOTA)	12
1.3.3-Dossier de demande de permis de construire commune de Manduel	13
1.3.4-Dossier de demande de permis de construire commune de Redessan	14
1.4 - Caractéristiques du projet	15
1.4.1-Localisation du projet	15
1.4.2-Objectifs du projet	15
1.4.3-Caractéristiques des ouvrages	16
1.4.4- Conventions	16
1.4.5-Déroulement prévisionnel des travaux	16
1.4.6 Aspect financier du projet	16
2 - <u>ORGANISATION DE L'ENQUÊTE</u>	17
2.1 - Désignation de la commission d'enquête	17
2.2 - Modalités de l'enquête	17
2.3 - Visite des lieux	18
2.4 - Information du public	18
2.5- Notification aux propriétaires	19
3 - <u>DEROULEMENT DE L'ENQUÊTE</u>	19
3.1 - Information de la commission d'enquête	19
3.2 - Permanences	21
3.3 - Clôture de l'enquête	22
3.4 - Bilan comptable des observations du public	22
3.5 - Procès-verbal de synthèse des observations du public	23
3.6 - Bilan des notifications aux propriétaires	23
3.7 - Consultation des conseils municipaux	23
4 - <u>BILAN DE LA CONCERTATION</u>	23

5 - <u>EXAMEN ET SYNTHÈSE DES AVIS DES PERSONNES PUBLIQUES ASSOCIÉES</u>	25
5.1 - Avis de l'autorité environnementale	25
5.2 - Mémoire en réponse du maître d'ouvrage à l'avis de l'Ae	28
5.2.1-Réponses à caractère général	28
5.2.2 -Périmètre du programme	28
5.2.3 -Justifications du choix du projet	28
5.2.3.1-Variantes d'implantation	28
5.2.3.2-Variantes de conception	29
5.2.4 -Recommandations thématiques environnementales	29
5.2.4.1-Milieu physique	29
5.2.4.2-Milieu naturel	30
5.2.4.3-Milieu humain	31
5.2.5 - Mise en œuvre des mesures ERC	32
5.3 - Avis relatifs à la procédure IOTA	32
5.3.1 - Avis de la DDTM du Gard– Avis du 29/9/2016	32
5.3.1.1-Avis au titre de la loi sur l'eau par le service DDTM-Eau et Inondation	
5.3.1.2-Avis au titre de la demande de dérogation pour destruction d'espèces et d'habitats d'espèces protégées en référence à l'avis de la DREAL du 26/09/2016	33
5.3.1.3-Avis au titre de la demande de défrichement, service DDTM-Environnement Forêt	33
5.3.1.4- Avis au titre de NATURA 2000, DDTM-Environnement Forêt	33
5.3.1.5- Avis de l'ARS du 5/8/2016 Avis complété le 25/1/2017	33
5.3.2 - DREAL-LR - Procédure IOTA – Avis du 26/9/2016	34
5.3.3 - Conseil National de la Protection de la Nature (CNP) – Avis du 23/11/2016	35
5.3.4 - Ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer-Avis du 26/12/2016	35
5.3.5 - Institut National de l'Origine et de la Qualité – INOQ – Avis du 28/10/2016	35
5.3.6 - EPTB du Bassin du Vistre	35
5.3.7 - Commission Locale de L'eau - avis du 16/11/2016	36
5.4 - Avis dans le cadre de la procédure MECDU	36
5.4.1- Centre Régional de la Propriété Forestière Languedoc Roussillon CRPF-LR – Avis du 8/8/2016	36
5.4.2 - Agriculture et territoires Chambre d'Agriculture Gard – Avis du 29/9/2016	36
5.4.3 - Avis DDTM sur procédures MECDU Gare nouvelle SNCF Réseau	36
5.4.4 - Procès verbal de synthèse des PPA	37
6- <u>EXAMEN ET ANALYSE DES OBSERVATIONS ET DE LA RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE</u>	37
6.1 - Observations de la commission d'enquête	37
6.2 - Observations du public	40
6.2.1-Observations classées par thèmes	40
6.2.2- Observations diverses des particuliers	73
6.2.3- Observation des Elus et Organisations professionnelles	79
6.2.4- Observations des Associations	86

B - CONCLUSIONS ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE

1 - <u>JUSTIFICATION ET CADRE DU PROJET</u>	110
2 - <u>RAPPEL DE LA PROCEDURE</u>	111
3 - <u>CONCLUSION ET AVIS SUR LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE (DUP)</u>	112
3.1 - De l'intérêt général du projet	113
3.1.1-Les variantes étudiées	113
3.1.2-Intérêt de la GNNMR pour les usagers du train	115
3.1.3-Intérêt de la GNNMR pour les territoires et les populations	116
3.2 – Incidences sur les intérêts publics	117
3.3 - Atteintes à la propriété privée	117
3.4 – Impacts d'ordre économique et social	118
3.5 - Atteintes à la santé et sécurité publique	120
3.6 – Incidences du projet sur l'environnement	121
3.7 - Coût global et financement du projet	121
3.8 - Compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme	124
4 - <u>CONCLUSION ET AVIS SUR LA CESSIBILITE DES PARCELLES</u>	125
4.1 - <u>VOLET PARCELLAIRE</u> Commune de MANDUEL	125
4.1.1 - Justification sur les emprises foncières	125
4.1.2 - Atteintes environnementales des emprises	126
4.1.3 – Procédure de notification	126
4.2 - <u>VOLET PARCELLAIRE</u> Commune de REDESSAN	127
4.2.1 Justification sur les emprises foncières	127
4.2.2 Atteintes environnementales des emprises	127
4.2.3 Procédure de notification	127
5 - <u>CONCLUSION ET AVIS SUR LA COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME</u>	128
5.1 Commune de MANDUEL	128
5.2 Commune de REDESSAN	131
6 - <u>CONCLUSION ET AVIS AU TITRE DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT (Loi sur l'eau) Nomenclature IOTA</u>	134
6.1 - Définition des périmètres d'étude	134
6.2 - Identification et incidences du projet sur les espaces naturels remarquables et les sites bénéficiant d'une protection réglementaire	136
6.3 - Incidences et effets du projet sur les milieux physiques et les activités humaines.	138
6.3.1- Incidences et profits en lien avec le milieu géophysique	138
6.3.2- Incidences sur la nappe d'eau souterraine	139
6.3.3- Incidences et mesures concernant les réseaux humides	141

6.3.4- Incidences économiques sur le bassin de vie de la métropole nîmoise	141
6.3.4.1-L'activité économique globale	141
6.3.4.2-Incidences sur l'activité agricole	142
6.3.5 - Incidences liées à la circulation automobile	142
6.3.5.1 Impact lié à circulation routière	142
6.3.5.2 Impact lié aux travaux	144
6.3.6 -Autres incidences sur les infrastructures et plans de prévention des risques naturels	145
6.3.7-Défrichement	145
6.3.8-Valorisation des matériaux	145
7 – <u>CONCLUSION ET AVIS SUR LA DELIVRANCE DES PERMIS DE CONSTRUIRE</u>	147
7.1 Délivrance du permis de construire de la commune de Manduel	147
7.2 Délivrance du permis de construire de la commune de Redessan	149

C - ANNEXES

Annexes a : Publication des avis d'enquête dans la presse

Première publication

Edition du Gard

Midi Libre du lundi 16 janvier 2017 **annexe a1**

La Marseillaise du lundi 16 janvier 2017 **annexe a2**

Edition nationale

Les Echos du jeudi 19 janvier 2017 **annexe a3**

Libération du jeudi 19 janvier 2017 **annexe a4**

Seconde publication

Edition du Gard

Midi Libre du mardi 07 février 2017 **annexe a5**

La Marseillaise du mardi 07 février 2017 **annexe a6**

Edition nationale

Les Echos du mardi 07 février 2017 **annexe a7**

Libération du mardi 07 février 2017 **annexe a8**

Annexe b *Certificats d'affichage commune de Manduel (b1 et b2)*

Annexe c *Certificats d'affichage commune de Redessan (c1 et c2)*

Annexe d *Avis d'enquête format A2*

Annexe e *Constat d'huissier attestant la présence de l'affichage (2 pages)*

Annexe f *Procès verbal des observations (8 pages)*

Annexe g *Observations du public (registres et pièces jointes)*

Annexe h *Réponse du Maître d'ouvrage*

Annexe i *Réponse de la DDTM sur la consultation de la CDPENAF*

Annexe j *Courrier préfectoral de prolongation du délai de remise du rapport*

Annexe k *Courrier de la Présidente de Région*

GLOSSAIRE

Ae	Autorité environnementale
AEP	Alimentation en Eau Potable
ARS	Agence Régionale de Santé
CE	Commission d'Enquête
CNM	Contournement Nîmes Montpellier
CNPN	Conseil National de la Protection de la Nature
CPER	Contrat de Plan Etat Région
EPTB	Etablissement Public Territorial de Bassin
ERC	Evitement, Réduction, Compensation
ENS	Espace Naturel Sensible
GNNMR	Gare Nouvelle Nîmes Manduel Redessan
GES	Gaz à Effet de Serre
IOTA	Installations, Ouvrages, Travaux, Activités
LGV	Ligne à Grande Vitesse
MO	Maitre d'Ouvrage
MECDU	Mise En Compatibilité des Documents d'Urbanisme
PDU	Plan de Déplacement Urbain
PEM	Pole d'Echange Multimodal
PLU	Plan Local d'Urbanisme
PNA	Plans Nationaux d'Action
PPE	Périmètre de Protection Eloigné
SAU	Surface Agricole Utile
SRCE	Schéma Régional de Continuité Ecologique
SCoT	Schéma de Cohérence Territoriale
ZPS	Zone de Protection Spéciale
ZNIEFF	Zone Nationale d'Intérêt Ecologique, Faunistique ou Floristique

A - RAPPORT D'ENQUETE

1 GENERALITES

Préambule

Dés 1990 l'Etat décide au travers des schémas directeurs de développement des infrastructures à grande vitesse au niveau national de lancer l'étude d'une Ligne à Grande Vitesse (LGV) sur l'arc méditerranéen.

Dans le cadre de ces schémas, le projet de contournement de Nîmes-Montpellier (CNM) a été déclaré d'utilité publique en 2005. La mise en service commerciale de cette ligne est prévue fin 2017. Cette réalisation a pour objectif d'assurer le transport des voyageurs et des marchandises ainsi que de soulager le réseau classique sur lequel l'évolution du trafic conduit progressivement à la saturation du réseau actuel.

En 2006 le ministre des transports demande que soient menées les études d'implantation de gares nouvelles sur les axes traversés par des projets de ligne à grande vitesse sur la façade méditerranéenne. En 2009 l'opportunité et l'implantation d'une gare sur le site de Nîmes-Manduel-Redessan sont débattues.

Deux réunions publiques dans le département du Gard sont organisées. En cohérence avec les expressions de la population et des élus locaux, SNCF Réseau décide d'engager les études et la concertation nécessaires au projet de construction d'une gare nouvelle pour l'agglomération de Nîmes sur la commune de Manduel.

Il convient de souligner que le projet « **Gare nouvelle de Nîmes-Manduel-Redessan** » porté par SNCF Réseau est étroitement lié au projet « **Avenue de la Gare et accès par les modes doux depuis la RD3** » porté par Nîmes Métropole, ce dernier constituant le barreau de liaison entre la gare nouvelle et les voies de circulation existantes.

Ces deux projets ont des calendriers d'études et de conception différents alors que leur mise en service est commune.

Chaque maître d'ouvrage (MO) sollicite respectivement une enquête publique unique. Les deux enquêtes seront conduites simultanément.

1.1 Objet des enquêtes

La présente enquête publique a pour objet d'assurer l'information et la participation du public, ainsi que la prise en compte des intérêts des tiers lors de l'élaboration des décisions susceptibles d'affecter l'environnement naturel et les aspects sociaux économiques.

Dans le cadre du projet l'objectif des travaux consiste en la **réalisation de la gare nouvelle de Nîmes-Manduel-Redessan**, constituant un pôle d'échange multimodal (PEM) composé des ouvrages suivants :

- Un bâtiment voyageur sur trois niveaux,

- Les équipements ferroviaires nécessaires à la gare sur le CNM ainsi que les adaptations des infrastructures ferroviaires sur la ligne Tarascon Sète.
- Les quais TGV et TER,
- Les parkings,
- La dépose minute
- La gare routière
- Les infrastructures nécessaires à la location de véhicules

Le projet qui relève de l'organisation de plusieurs enquêtes publiques, dont l'une au moins en application de l'article L123.2 du **Code de l'Environnement**, fait l'objet d'une enquête unique.

Sa réalisation nécessite plusieurs dossiers réglementaires au titre des codes suivants :

Le code de l'environnement,
Le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique,
Le code de l'urbanisme,

Elle comporte les volets suivants :

- UNE DEMANDE D'AUTORISATION UNIQUE POUR LES INSTALLATIONS, OUVRAGES, TRAVAUX ET ACTIVITES SOUMIS A AUTORISATION AU TITRE DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT (NOMENCLATURE IOTA).
- UNE DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE DU PROJET (DUP).
- UNE ENQUETE PARCELLAIRE en vue d'identifier précisément les propriétaires concernés par l'opération et de délimiter exactement les immeubles à acquérir pour permettre la réalisation du projet.
- UNE MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME (PLU DE MANDUEL ET DE REDESSAN).
- UNE DEMANDE DE PERMIS DE CONSTRUIRE

Par arrêté préfectoral n° 30-2017-01-02-005 en date du 02 janvier 2017 Monsieur le Secrétaire général, pour le Préfet et par délégation a officialisé l'ouverture d'une enquête publique unique :

- **préalable à la déclaration d'utilité publique du projet**
- **préalable à la cessibilité des propriétés ou parties de propriétés nécessaires à la réalisation du projet**
- **portant sur la mise en compatibilité des plans d'urbanisme des communes de Manduel et Redessan**
- **préalable à l'autorisation unique requise au titre de l'ordonnance 2014-619 du 12 juin 2014 et du décret 2014-751 du 1^{er} juillet 2014**
- **préalable à la délivrance des permis de construire**

• **Identification du demandeur**

Maitrise d'Ouvrage

SNCF RESEAU

I&P MED- AGENCE PROJETS LANGUEDOC ROUSSILLON

101, Allée de Délos, BP 91242

Montpellier Cedex 01

TÉL. : +33 (0)4 48 18 83 32

1.2 Cadre juridique

Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, notamment les articles L110-1, R111-1, R112-4, R112-8, R112-9, R131-4 et suivants.

Code de l'environnement notamment les articles L122-1 et suivants, L123-1 et suivants L214-1 et suivants, R122-2, R123-1 et suivants, R214-8.

Code de l'urbanisme partie législative et réglementaire notamment les articles L153-52, L153-54, L153-58, R104-23

Procédures applicables au titre du code de l'environnement

Les projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements publics et privés qui, par leur nature, leurs dimensions ou leur localisation sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement ou la santé humaine sont soumis à étude d'impact.

Conformément à l'article R.122-2 du code de l'environnement, le projet de la Gare nouvelle de Nîmes-Manduel-Redessan est soumis au champ d'application de **l'étude d'impact**, au regard des rubriques suivantes :

Catégories d'aménagements, d'ouvrages et de travaux	Projets soumis à étude d'impact	Projets soumis à la procédure de « cas par cas » en application de l'annexe III de la directive 85/337/CE	Observations
5° Infrastructures ferroviaires	b) Création de gares de voyageurs et de marchandises, de plateformes ferroviaires et intermodales et de terminaux intermodaux	b) Haltes ferroviaires ou points d'arrêt non gérés ; travaux entraînant une modification substantielle de l'emprise des ouvrages	Création d'une gare nouvelle voyageurs
6° Infrastructures routières	d) Toutes autres routes d'une longueur égale ou supérieure à 3 kilomètres	d) Toutes routes d'une longueur inférieure à 3 kilomètres	Avenue de la gare (1 500 m) et aménagement de la RD3 (1 400 m)
7° Ouvrages d'art	a) Ponts d'une longueur supérieure à 100 m	b) Ponts d'une longueur inférieure à 100 m	Franchissement de la voie ferrée Tarascon Sète par les deux voies à quai LGV : 110m Franchissement de la voie ferrée Tarascon -Sète par aménagement de modes doux de la RD3 : environ 46m Franchissement de la voie fret par l'avenue de la gare : environ 20m

36° Travaux ou constructions soumis à permis de construire, sur le territoire d'une commune dotée, à la date du dépôt de la demande, d'un PLU ou d'un document d'urbanisme en tenant lieu ou d'une carte communale n'ayant pas fait l'objet d'une évaluation environnementale	Travaux ou constructions, réalisés en une ou plusieurs phases, lorsque l'opération crée une SHON supérieure ou égale à 40 000 mètres carrés.	Travaux ou constructions réalisés en une ou plusieurs phases, lorsque l'opération crée une SHON supérieure ou égale à 10 000 mètres carrés et inférieure à 40 000 mètres carrés.	SHON inférieure à 10 000 m2
48° Affouillements et exhaussements du sol	A moins qu'ils ne soient nécessaires à l'exécution d'un permis de construire, les affouillements et exhaussements du sol dont la hauteur, s'il s'agit d'un exhaussement, ou la profondeur, dans le cas d'un affouillement, excède deux mètres et qui portent sur une superficie égale ou supérieure à deux hectares	Dans les secteurs sauvegardés, sites classés ou réserves naturelles, les affouillements ou exhaussements du sol dont la hauteur, s'il s'agit d'un exhaussement, ou la profondeur, dans le cas d'un affouillement, excède deux mètres et qui portent sur une superficie égale ou supérieure à un hectare	Des affouillements et exhaussements seront nécessaires dans le cadre des projets.
49° Opérations d'aménagements fonciers agricoles et forestiers visées au 1° de l'article L. 121-1 du code rural, y compris leurs travaux connexes	Toutes opérations		Sans objet pour la gare suite à l'analyse préalable de la chambre d'agriculture du Gard
51° Défrichements et premiers boisements soumis à autorisation	a) Défrichements portant sur une superficie totale, même fragmentée, égale ou supérieure à 25 hectares.	a) Défrichements soumis à autorisation au titre de l'article L. 311-2 du code forestier et portant sur une superficie totale, même fragmentée, inférieure à 25 hectares	Défrichements de 0,9 ha pour le projet de gare nouvelle.

1.3 Composition du dossier

1.3.1 Dossier préalable à la Déclaration d'Utilité Publique du Projet, à la cessibilité et à l'approbation des nouvelles dispositions d'urbanisme

Pièce introduction La Gare et ses accès

Pièce A Guide de lecture des dossiers

Pièce B Notice explicative du projet

Pièce C Cadrage réglementaire et objets de l'enquête publique

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

1- Plan de situation

2- Plan général des travaux

3- Caractéristiques principales des ouvrages les plus importants

4- Appréciation sommaire des dépenses

Pièce E Dossier d'évaluation socio-économique

Pièce F Etude d'impact

Pièce G1 Dossier d'évaluation des incidences sur le site Natura 2000 ZPS « Costières Nîmoises »

Pièce G2 Atlas cartographique du dossier d'évaluation des incidences sur le Site Natura 2000 ZPS « Costières Nîmoises »

Pièce H1 Dossier d'enquête parcellaire sur la Commune de Manduel

Pièce H2 Dossier d'enquête parcellaire sur la Commune de Redessan

Pièce I 1 Dossier de mise en compatibilité du PLU de la Commune de Manduel

Pièce I2 Dossier de mise en compatibilité sur la Commune de Redessan

Pièce J Bilan de la concertation préalable avec le public L. 300-2 du Code de l'Urbanisme

Pièce K Avis obligatoires remis sur le projet et mémoire en réponse

1.3.2 Dossier de demande d'Autorisation Unique pour les installations, ouvrages, travaux et activités soumis à autorisation au titre de l'article L. 214-3 du Code de l'Environnement (IOTA)

Pièce Introduction La Gare et ses accès

Pièce A Guide de lecture des dossiers

Pièce B Notice explicative du projet

Pièce C Cadrage réglementaire et objets de l'enquête publique

Pièce D Dossier de demande d'autorisation au titre de la Loi sur l'Eau

Pièce E Etude d'impact

Pièce F1 Dossier d'évaluation des incidences sur le site Natura 2000 ZPS « Costières Nîmoises »

Pièce F 2 Atlas cartographique du dossier d'évaluation des incidences sur le Site Natura 2000 ZPS « Costières Nîmoises »

Pièce G Dossier de demande de dérogation aux interdictions portant sur les espèces protégées

Pièce H Dossier de demande d'autorisation de défrichement

Pièce I Avis obligatoires remis sur le projet et mémoire en réponse

1.3.3 Dossier de demande de permis de construire commune de Manduel

Pièce Introduction : La Gare et ses accès

Pièce A Guide de lecture des dossiers

Pièce B Notice explicative du projet

Pièce C Cadrage réglementaire et objets de l'enquête publique

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

DOSSIER 1

PC0 - Formulaire administratif

PC1 01-A Plan de situation du terrain dans son environnement lointain

PC1 01-B Plan de situation du terrain dans son environnement proche

PC1 02 Plan de masse existant

PC1 03 Plan des réseaux existants

PC2 01 Plan de masse projet

PC2 02 Plan de terrassement

PC3 01 Coupes du terrain et des constructions

PC3 02 Coupes sur le paysage

PC3 03 Plans de niveaux

PC4 01 Notice architecturale

PC4 04 Carnet projet kiosques

PC5 01 Plan de toiture

PC5 02 Façade Nord (Est) / Sud (ouest)

PC5 03 Façade (Sud) Est / (Nord) Ouest

PC6 Document graphique d'insertion du projet dans son environnement

PC7 Photographies situant le terrain dans son environnement proche

PC8 Photographies situant le terrain dans son environnement lointain

DOSSIER 2

PC11 Etude d'impact environnementale

PC11 Dossier d'évaluation des incidences

PC12 Attestation d'un contrôleur technique

PC16 Réglementation thermique et approvisionnements en énergie

PC16 Récépissé dossier transfert de fonds

PC24 Autorisation de défrichement

PC27 Plan masse des constructions à démolir

PC27 Photographies des constructions à démolir

DOSSIER 3

PC39-40 Formulaire ERP accessibilité sécurité incendie

PC39 Plan de situation du terrain

PC39 Plan masse projet

PC39 Plan Niveau S1 - Projet

PC39 Plan Niveau N0 - Projet

PC39 Plan Niveau N1 - Projet

PC39 Coupes - Projet

PC39 Document graphique d'insertion - Projet

PC39 Notice descriptive accessibilité

PC39 Arrêté municipal fixant le nb de places de stationnement adaptées

DOSSIER 4

PC39-40 Formulaire ERP accessibilité sécurité incendie
PC40 Plan de situation du terrain
PC40 Notice de sécurité incendie
PC40 Plan masse projet
PC40 Plan Niveaux S1 / N0 / N1 - Projet
PC40 Document graphiques d'insertion - Projet
PC40 Coupes - Projet

1.3.4 Dossier de demande de permis de construire commune de Redessan

Pièce Introduction : La Gare et ses accès
Pièce A Guide de lecture des dossiers
Pièce B Notice explicative du projet
Pièce C Cadrage réglementaire et objets de l'enquête publique
Pièce D Notice complémentaire au titre de l'article R. 112-4 du Code de l'Expropriation

DOSSIER 1

PC0 Formulaire administratif
PC1 Plan de situation du terrain dans son environnement lointain
PC1 Plan de situation du terrain dans son environnement proche
PC1 Plan de masse existant
PC1 Plan des réseaux existants
PC2 Plan de masse projet
PC2 Plan de terrassement
PC3 Coupes sur le paysage
PC4 Notice architecturale
PC4 Plan masse parkings photovoltaïques
PC4 Notice projet photovoltaïque
PC4 Carnet projet kiosques
PC6 Document graphique d'insertion du projet dans son environnement
PC7 Photographies situant le terrain dans son environnement proche
PC8 Photographies situant le terrain dans son environnement lointain

DOSSIER 2

PC11 Etude d'impact environnementale
PC11 Dossier d'évaluation des incidences
PC12 Attestation d'un contrôleur technique

DOSSIER 3

PC39-40 Formulaire ERP accessibilité sécurité incendie
PC39 Plan de situation du terrain
PC39 Plan masse projet
PC39 Plan Niveau N1 - Projet
PC39 Coupes - Projet
PC39 Document graphique d'insertion - Projet
PC39 Notice descriptive accessibilité
PC39 Arrêté municipal fixant le nb de places de stationnement adaptées

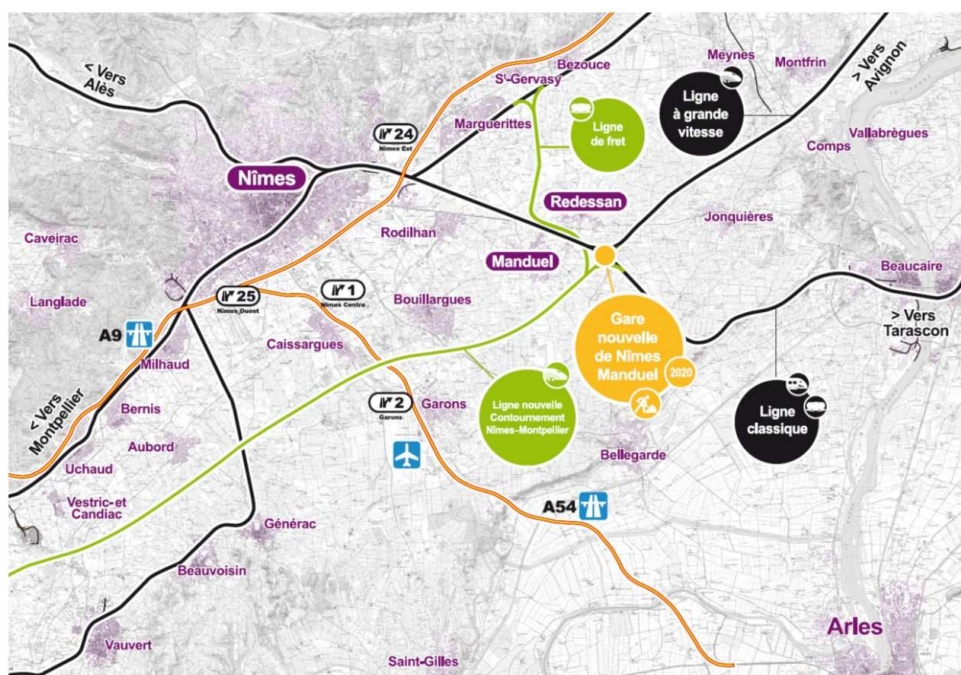
DOSSIER 4

PC39-40 Formulaire ERP accessibilité sécurité incendie
PC40 Plan de situation du terrain

1.4 Caractéristiques du projet

1.4.1 Localisation du projet

Le projet de la gare nouvelle de Nîmes Manduel Redessan est localisé dans le département du Gard sur le territoire des communes de Manduel et Redessan. Il est implanté à l'intersection de la ligne ferroviaire classique Tarascon - Sète et de la voie à grande vitesse CNM. Il se situe à une quinzaine de kilomètres du centre de Nîmes.



1.4.2 Objectifs du projet

La gare nouvelle vise à offrir des déplacements de longue distance (nationaux et internationaux grâce aux trains à grande vitesse et aux trains Intercités ainsi que des liaisons réalisées à l'échelle de la Région Occitanie/Pyrénées-Méditerranée grâce aux TER). Elle se positionne à la fois comme une gare «TGV» et un point relais d'intérêt local et régional au sein de l'étoile ferroviaire. Son emplacement est le lieu de passage des trains nationaux en provenance ou à destination du nord et notamment de Paris et Barcelone ainsi que celui des trains régionaux en provenance ou à destination des Régions Occitanie/Pyrénées-Méditerranée et PACA.

Le projet contribuera également à améliorer la circulation des trains sur la ligne classique sur laquelle l'évolution du trafic conduit progressivement à la saturation du réseau. Le report d'une partie des trains Grands Lignes de la ligne classique vers le projet de la gare nouvelle (via le CNM) libèrera du trafic sur la ligne classique. Le gain de capacité rendra possible l'augmentation des services ferroviaires régionaux (TER) desservant la gare de Nîmes Feuchères et potentiellement la gare nouvelle.

1.4.3 Caractéristiques des ouvrages

Le projet comporte la réalisation des infrastructures suivantes :

- La construction de la gare à l'intersection des voies ferroviaires du contournement de Nîmes Montpellier et de la ligne existante Tarascon-Sète ;
- La création de deux voies ferrées et de deux quais de 400m sur le contournement de Nîmes Montpellier pour permettre l'arrêt des trains à grande vitesse, y compris les équipements ferroviaires et le génie civil nécessaires ;
- La création de deux quais le long de la voie ferrée existante Tarascon-Sète pour permettre l'arrêt des trains régionaux ;
- Les terrassements nécessaires à l'aménagement ultérieur d'une troisième voie à quai ;
- Les aménagements nécessaires à l'intermodalité : espaces de stationnement courte et longue durée, dépose minute, taxis, transports en commun, vélos, circulations piétonnes ;
- L'aménagement des espaces extérieurs, indissociable de l'équipement, notamment les parvis d'accès à la gare ;

La principale voie d'accès à la gare, se raccordant sur la RD3 sera réalisée sous la maîtrise d'ouvrage de Nîmes Métropole et ne fait pas l'objet du présent dossier.

1.4.4 Conventions

Une convention de financement relative au projet « Gare nouvelle Nîmes-Manduel-Redessan » a été signée en avril 2012 avec les partenaires du projet. La communauté d'agglomération s'est engagée à réaliser les aménagements viaires et les réseaux nécessaires pour une mise en service en 2020.

Les procédures du projet « Gare nouvelle Nîmes-Manduel-Redessan » portées par SNCF Réseau sont menées en totale concertation et de manière simultanée avec Nîmes Métropole, porteur du projet « Avenue de la Gare et accès modes doux depuis la RD 3 » dont l'enquête publique est menée conjointement.

1.4.5 Déroulement prévisionnel des travaux

Les travaux débiteront à la suite des autorisations adoptées au terme de l'enquête publique relative au projet Gare nouvelle Nîmes-Manduel-Redessan.

La mise en service de la Gare nouvelle Nîmes-Manduel-Redessan est prévue au plus tard fin 2020.

1.4.6 Aspect financier du projet

- *Appréciation sommaire des dépenses*

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

Les montants présentés sont ceux évalués aux conditions économiques de juillet 2011.

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

- Financement du projet

La convention partenariale relative au projet de Gare Nouvelle Nîmes-Manduel-Redessan a été signée le 25 avril 2012.
SNCF Réseau porte le projet au nom de ses partenaires financiers.

SNCF Réseau :	31,7 M€
Etat :	31,7 M€
Région Languedoc-Roussillon :	22,6 M€
Métropole de Nîmes :	8,03 M€
Métropole de Montpellier :	1 M€

2 ORGANISATION DE L'ENQUÊTE

2.1 Désignation de la commission d'enquête

Sur la demande du préfet du Gard enregistrée le 24/11/2016 Madame la présidente du tribunal administratif de Nîmes a désigné par décision n° E16000168/30 la commission d'enquête composée de M. Yves Florand Président, M. Alain Oriol, Mme Jeanine Riou, Membres titulaires pour conduire l'enquête publique unique sur le projet de réalisation de la gare nouvelle de Nîmes-Manduel-Redessan.

2.2 Modalités de l'enquête

Elles ont été définies par l'arrête préfectoral n° 30-2017-01-02-005 en date du 02 janvier 2017.

L'enquête publique unique est ouverte pour une durée de **40** jours consécutifs du lundi 06 février au vendredi 17 mars 2017 inclus.

Le siège de l'enquête publique est fixé en mairie de Manduel

Un dossier complet et des registres d'enquête ont été déposés à la disposition du public en mairie de Manduel et Redessan. Des postes informatiques dédiés pour l'accès au dossier ont été mis en place au siège de l'enquête et à Nîmes Métropole.

Un registre dématérialisé a par ailleurs été mis à disposition du public via le site internet spécifique dédié à l'enquête.

Permanences en mairies

Les permanences ont été fixées en mairies dans les deux communes aux dates et horaires suivants :

Lundi 06 février 2017 de 09h00 à 12h00 en mairie de Manduel
Mardi 14 février 2017 de 09h00 à 12h00 en mairie de Redessan
Mardi 21 février 2017 de 09h00 à 12h00 en mairie de Manduel
Mardi 07 mars 2017 de 09h00 à 12h00 en mairie de Redessan
Mercredi 08 mars 2017 de 14h00 à 17h00 en mairie de Manduel
Vendredi 17 mars 2017 de 09h00 à 12h00 en mairie de Redessan
Vendredi 17 mars 2017 de 14h00 à 17h00 en mairie de Manduel

2.3 Visite des lieux

La visite du site du chantier de la gare a été effectuée le mardi 17 janvier 2017 en présence des représentants des Maîtres d'Ouvrage, SNCF Réseau et Nîmes Métropole. La visite a porté sur les accès, l'emplacement de la gare et ses aménagements connexes, quais, parkings, implantations des franchissements de voies et conservation des essences végétales.

La position de 18 points d'affichage de l'avis d'enquête a été arrêtée en concertation avec la société CDV Environnement en charge du registre dématérialisé et de l'affichage public sur le site des travaux.

Les M.O ont fourni à la commission d'enquête toutes les informations nécessaires pour la compréhension de l'implantation générale des infrastructures sur le site du projet.

2.4 Information du public

Conformément à l'arrêté préfectoral n° 30-2017-01-02-005 en date du 02 janvier 2017 les avis d'ouverture d'enquête publique sont parus dans les journaux suivants:

Première publication

Edition du Gard

Midi Libre du lundi 16 janvier 2017 **annexe a1**

La Marseillaise du lundi 16 janvier 2017 **annexe a2**

Edition nationale

Les Echos du jeudi 19 janvier 2017 **annexe a3**

Libération du jeudi 19 janvier 2017 **annexe a4**

Seconde publication

Edition du Gard

Midi Libre du mardi 07 février 2017 **annexe a5**

La Marseillaise du mardi 07 février 2017 **annexe a6**

Edition nationale

Les Echos du mardi 07 février 2017 **annexe a7**

Libération du mardi 07 février 2017 **annexe a8**

Les avis d'enquêtes publiques uniques ont été affichés dans les communes de Manduel et de Redessan.

Les certificats d'affichage des maires figurent en **annexes b et c**

Un affichage format A2 sur fond jaune a été affiché en 18 points à proximité du projet **annexe d**

Le constat d'huissier attestant la présence de l'affichage format A2 sur les lieux du projet figure en **annexe e**

2.5 Notification aux propriétaires (Parcellaire)

Un courrier en recommandé avec A/R a été adressé à chacun des propriétaires identifiés sur les états parcellaires leur signifiant l'avis de dépôt de dossier en mairie et l'ouverture de l'enquête parcellaire.

3 DEROULEMENT DE L'ENQUÊTE

La préfecture du Gard a mis une salle de travail à disposition de la commission d'enquête depuis la phase de préparation jusqu'à la fin de la procédure.

3.1 Information de la commission d'enquête

Vendredi 09 décembre 2016 : **Mme Mercier Giselle** (Préfecture du Gard), **M. Baladier Lionel** (Préfecture du Gard), **Mme Boix Annie** (DDTM Gard), **M. Bolla Franck** (SNCF Réseau), **Mme Gibbe Anne-Lise** (SNCF Réseau), **Mme Durand Valérie** (SNCF Réseau), **Mme Fonteneau Isabelle** (Nîmes Métropole).

Réunion préparatoire, pièces du dossier d'enquête, présentations générales des projets Gare nouvelle et liaison RD3 site de la gare.

Mardi 13 décembre : **Mme Mercier Giselle** (Préfecture du Gard), **M. Baladier Lionel** (Préfecture du Gard).

Réunion de concertation avec l'Autorité organisatrice. Arrêtés et avis d'enquête. Sites internet des projets.

Mercredi 21 décembre : **M. Bolla Franck** (SNCF Réseau), **M. Philippe Sylvain** (SNCF Réseau), **Mme Gibbe Anne-Lise** (SNCF Réseau), **Mme Durand Valérie** (SNCF Réseau), **Mme Mercier Giselle** (Préfecture du Gard), **M. Baladier Lionel** (Préfecture du Gard)

Cadrage et présentation des incidences du projet sur l'environnement, circulation des trains, point sur les pièces manquantes du dossier.

Jeudi 06 janvier 2017 : (matin) **Mme Mercier Giselle** (Préfecture du Gard) **M. Baladier Lionel** (Préfecture du Gard)

(Matin) Bilan sur les avis reçus et manquants au dossier d'enquête. Concertation sur l'avis d'enquête et la mise en place des moyens électroniques pour le déroulement de l'enquête.

(après midi) **Mme Fonteneau Isabelle** (Nîmes Métropole). **M. Aynaud Francis** (Nîmes Métropole) **M. Baladier Lionel** (Préfecture du Gard).

Présentation du projet Magna Porta.

Présentation du projet jonction RD3 gare nouvelle.

Modalités de mise en place d'un poste dédié à la consultation du dossier et d'une adresse mail pour le recueil des observations du public.

Jeudi 12 janvier : **M. Flamant Sébastien** (CDV Evénements)

Entretien téléphonique pour évoquer la mise en place et le fonctionnement de la plate forme pour les registres dématérialisés

Mardi 17 janvier : **M. Bolla Franck** (SNCF Réseau), **M. Philippe Sylvain** (SNCF Réseau/ Environnement), **Mme Bernard Violaine** (SNCF Réseau/Environnement), **Mme Gibbe Anne-Lise** (SNCF Réseau), **Mme Durand Valérie** (SNCF Réseau), **Mme Fonteneau Isabelle** (Nîmes Métropole). **M. Baladier Lionel** (Préfecture du Gard). **M. De Villepoix**

Charles (CDV Evénements).**M. Flamant Sébastien** (CDV Evénements) **M. Hollstein** (SNCF Gares et connexion)

(matin) Visite du site du projet gare et aménagement connexes.

Identification des points de repérage des affichages format A2.

(après midi) présentation maquette 3D de la gare.

Présentation/mise en œuvre de l'application du registre dématérialisé

Examen des fonctionnalités de la maquette du dossier d'enquête en ligne.

Questions/réponses sur l'environnement et le mémoire en réponse du M.O après avis de l'Ae.

Lundi 23 janvier : **M. Bolla Franck** (SNCF Réseau), **Mme Gibbe Anne-Lise** (SNCF Réseau), **M. Hollstein** (SNCF Gare et connexion), **Mme Porte Géraldine** (SNCF Gare et connexion).

Présentation Plans et réseaux relatifs au permis de construire de la gare. Identification des pièces et avis prononcés dans le cadre de l'instruction du dossier.

Vendredi 27 janvier : **M. Baladier Lionel** (Préfecture du Gard), **Mme Gibbe Anne-Lise** (SNCF Réseau), **Mme Fonteneau Isabelle** (Nîmes Métropole)

Vérification et paraphes des registres et dossiers d'enquête destinés au public en mairie de Manduel et Redessan. Point sur l'exploitation en mairie du registre dématérialisé et de l'adresse mail.

Mercredi 01 février : **M. Baladier Lionel** (Préfecture du Gard), **Mme Gibbe Anne-Lise** (SNCF Réseau) **M. Simplot Nicolas** (CDV Evénements)

Formation en audio conférence sur la mise en œuvre et l'exploitation du registre dématérialisé.

Mercredi 15 février : **M. Bonnifet**, **M. Tailleur**, **M. Martin** (Conseil départemental)

Point et questions diverses sur les voies d'accès RD3, RD 999 et contournement Redessan.

Mardi 21 février : **M. Bolla Franck** (SNCF Réseau), **M. Philippe Sylvain** (SNCF Réseau/ Environnement), **Mme Bernard Violaine** (SNCF Réseau/Environnement), **Mme Gibbe Anne-Lise** (SNCF Réseau), **M. Nadeau Pierre Yves** (Etude acoustique) **Mme Fonteneau Isabelle** (Nîmes Métropole). **M.Aynaud Francis** (Nîmes Métropole) **M. Baladier Lionel** (Préfecture du Gard)

Questions diverses sur l'étude d'impact (trafic routier, acoustique, pollution atmosphérique, aménagement routier...)

Jeudi 16 mars : **M. Bolla Franck** (SNCF Réseau), **Mme Bernard Violaine** (SNCF Réseau/Environnement), **Mme Gibbe Anne-Lise** (SNCF Réseau), **M. Xavier Ripa** (Etudes Socio économiques), **M. Hollstein** (SNCF Gares et connexion), **Mme Fonteneau Isabelle** (Nîmes Métropole), **Mme Mercier Giselle** (Préfecture du Gard), **M. Baladier Lionel** (Préfecture du Gard).

Préparation et formalisme du PV de synthèse des observations du public au MO. Questions diverses sur des points particuliers du projet.

Jeudi 23 mars : **M. Bolla Franck** (SNCF Réseau), **Mme Gibbe Anne-Lise** (SNCF Réseau), **M.Aynaud Francis** (Nîmes Métropole), **Mme Fonteneau Isabelle** (Nîmes Métropole), **M. Simonot** (Nîmes Métropole), **M. Baladier Lionel** (Préfecture du Gard)

Remise aux MO du PV de synthèse des observations du public

Mardi 04 avril : M. Fournel Pierre (Conseiller pour le transport de la Présidente de la Région Occitanie)

Entretien téléphonique au sujet de la contribution de M. Christian Dupraz (Conseiller régional). Une réponse sur les points évoqués dans la contribution concernant le financement du projet par la Région sera apporté à la commission d'enquête.

Jeudi 06 avril : M. Bolla Franck (SNCF Réseau), **Mme Gibbe Anne-Lise** (SNCF Réseau), **M. Aynaud Francis** (Nîmes Métropole), **Mme Fonteneau Isabelle** (Nîmes Métropole), **Mme Mercier Giselle** (Préfecture du Gard) **M. Baladier Lionel** (Préfecture du Gard)

Remise du Mémoire en réponse des MO sur les observations du public.

3.2 Permanences

Les 7 permanences ont été tenues en mairies des communes concernées aux jours et horaires prévus par l'arrêté d'enquête publique.

Permanence du lundi 06 février 2017 (Manduel). Personnes reçues : 2

M. Mme Viguié Renseignements sur le dossier

M. X Renseignements sur le dossier

Permanence du Mardi 14 février 2017 (Redessan) Personnes reçues : 7

M. Tournecueillert Jean Fonctionnement du registre dématérialisé

M. Alvarez information sur les moyens d'accès et stationnement

M. Delfau aménagement RD3

Mme Mercier Marie-Pierre coûts du projet

M. X Correspondant Midi Libre

M. Barbier Paul Parcellaire

M. Schultz Daniel Favorable au projet

Permanence du Mardi 21 février 2017 (Manduel) Personnes reçues : 2

Mme Lardet Annie Remise d'un courrier joint au registre

M. Drouet Jean Charles Renseignements sur dossier et remise d'un courrier joint au registre

Permanence du Mardi 07 mars 2017 (Redessan) Personnes reçues : 1

Mme Morandini Jacqueline Prise de renseignement sur le dossier et observations sur la nécessité de réguler la vitesse sur la RD999.

Permanence du Mercredi 08 mars 2017 (Manduel) Personnes reçues : 3

M. Meyrueis Parcellaire

M. X Questionnement sur le dossier Gare (doit rédiger une observation en ligne)

M. xxxxxx Dépôt d'une observation sur le registre

Permanence du Vendredi 17 mars 2017 (Redessan) Personnes reçues : 5

Mme Lardet Dépôt observations parcellaire + DUP

M Tournecueillert Observations relatives à une contribution déposée.

M. xxx Renseignement sur le dossier

M. Pignon Dépôt observations (29 pages) (France Nature Environnement).

M. Martin Guy Observations sur le projet sans dépôt

Permanence du Vendredi 17 mars 2017 (Manduel) Personnes reçues : 5

M. Cavard (Député du Gard). Remise contribution

M. Bonnifet (Département du Gard) Remise d'un courrier du président du Département.

M. Scavardo Alain Prise de renseignement.

M. Toussaint Prise de renseignement sur terrain route de Bellegarde

Mme Lardet Dépôt observations

3.3 Clôture de l'enquête

Les registres d'enquête unique des procédures DUP, IOTA, MECDU et Permis de construire sont clos et signés par les membres de la commission d'enquête le 17 mars 2017

Les registres d'enquête préalable à la cessibilité sont clos et signés par le maire.

3.4 Bilan comptable des observations du public

Les enquêtes respectives "GNNMR" sous Maitrise d'Ouvrage SNCF Réseau et "Voie d'accès à la future gare nouvelle" ont été menées simultanément. Chaque enquête unique possédant des registres relatifs à leur projet.

Le public n'a pas tenu compte de ces options et les contributions formulées ont été portées indépendamment du sujet sur les différents registres mis à leur disposition.

Le nombre d'observations comptabilisé dans le tableau ci-dessous est celui qui a été réellement exprimé dans chaque registre **quel que soit le sujet**.

Nota : Toutes les observations, **quelle que soit leur provenance**, ont été intégrées au registre dématérialisé accessible au titre de l'enquête du projet gare nouvelle.

Total des Observations répertoriées dans le Registre dématérialisé	351 observations
Dont Observations reçues par email (Borne Nîmes Métropole à Nîmes)	17 observations
Dont Observations registres DUP... Manduel Projet Gare Projet Avenue de la Gare	Ecrites : 10 Courriers : 12 Ecrites : 3 Courriers : /
Dont Observations registres Parcellaire Manduel Projet Gare Projet Avenue de la Gare	Ecrites : 2 Courriers : / Ecrites : / Courriers : /
Dont Observations registres DUP... Redessan Projet Avenue de la Gare Projet Gare	Ecrites : 5 Courriers : 1 Ecrites : 5 Courriers : /

Bilan comptable des observations relatives au projet GNNMR

339 observations ont été formulées sur les registres. Elles figurent intégralement en **annexe g**

3.5 Procès-verbal de synthèse des observations

Le procès verbal de synthèse des observations a été remis au demandeur le jeudi 23 mars 2017. Il figure en **annexe f**

La commission d'enquête a reçu la réponse du demandeur le jeudi 06 avril 2017. Elle figure en **annexe h**

3.6 Bilan des notifications aux propriétaires (Parcellaire)

Une notification individuelle par courriers recommandés avec accusé de réception a été adressée à chaque propriétaire identifié sur les états parcellaires précisant les dates d'ouverture de l'enquête parcellaire et les horaires de consultation du dossier en mairie.

3.7 Consultation des conseils municipaux

Les conseils municipaux des communes de Manduel et Redessan ont été consultés en date du 01 février 2017. Aucune délibération n'a été communiquée à la commission d'enquête à la date de signature du présent rapport.

4 BILAN DE LA CONCERTATION

La concertation publique s'inscrit dans le cadre de l'article L300-2 et R 300 du code de l'urbanisme.

Elle s'est déroulée entre le 8 juin et le 10 juillet 2015, conformément à la décision du 2 juin 2015 de SNCF Réseau qui en a validé les modalités, suite à une concertation préalable avec les élus locaux, les acteurs économiques associatifs et médiatiques.

Elle avait pour objectif de présenter le projet aux habitants et futurs usagers de la gare ainsi que de recueillir leurs avis, afin de concevoir et construire une gare qui réponde au mieux aux besoins de tous.

Elle s'est appuyée sur différents outils de communication spécialement conçus à cet effet :

- Un site internet spécifique
- Le dossier de la concertation : document de 32 pages format A4, reproduit en 1000 exemplaires
- Un dépliant synthétique de 6 pages format A5 sur le projet, reproduit en 13000 exemplaires, inséré dans le numéro de la gazette de Nîmes du 21 juin 2015, diffusé dans les boîtes aux lettres de Manduel et Redessan, et mis à disposition dans les lieux publics, commerces et lieux de la concertation
- Un dépliant décrivant les modalités de la concertation
- Des expositions permanentes ou temporaires en mairies de Manduel et Redessan, communauté d'agglomération de Nîmes Métropole et parvis du triangle de la Gare à Nîmes.

- Des affiches format A2 et A3
- La mobilisation des réseaux sociaux (Facebook et Twitter)
- Diverses annonces et publicités dans la presse

Afin d'obtenir la plus large information possible des populations et de favoriser leur appropriation du projet, cette concertation a revêtu différentes formes (ateliers participatifs les 17 et 18 juin 2015, réunions publiques les 2 et 3 juillet 2015, forum internet, questionnaire, registres, rencontres en gare de Nîmes, contributions écrites adressées au maître d'ouvrage...).

Les ateliers rencontres ont réuni 64 participants dont la réflexion a porté sur les enjeux d'accessibilité et environnementaux et qui ont formulé 17 contributions et 38 suggestions.

Les réunions publiques ont mobilisé 142 personnes qui ont formulé 23 remarques et suggestions.

Les registres n'ont donné lieu qu'à 3 remarques, alors que les questionnaires, diffusés par différentes voies, ont donné lieu à 611 réponses.

Le site internet a été visité par 4500 personnes et les réseaux sociaux ont surtout été un moyen de faire diffuser l'information sur le déroulé de la concertation, tant auprès du public que des médias.

Au plan qualitatif, cette concertation a permis l'émergence de différents questionnements portant :

D'une part sur l'opportunité de cette gare nouvelle, d'autre part sur diverses thématiques telles que :

- Les accès routiers à la gare nouvelle
- L'offre de service : répartition des trains grande vitesse entre les deux gares, développement des liens régionaux et des liens entre les deux gares
- Le choix du site de Manduel-Redessan
- Le financement du projet
- Les parkings
- Le trafic ferroviaire en Languedoc-Roussillon et le trafic à l'horizon 2020
- Le nom de la future gare nouvelle
- L'aménagement du Mas Larrier
- L'opportunité d'une gare régionale pour Nîmes et Montpellier
- L'environnement
- Le lien avec le projet de pôle urbain multimodal

A l'issue de cette concertation, SNCF Réseau a opté pour l'approfondissement de sa réflexion, en lien avec ses partenaires locaux ou régionaux pour :

- déterminer et adapter des correspondances entre les trains à grande vitesse et les trains régionaux.
- améliorer la communication sur la future desserte en trains à grande vitesse à l'issue des aménagements projetés, justifiant ainsi le choix d'une deuxième gare régionale

Projet de réalisation de la Gare nouvelle de Nîmes Manduel Redessan
Référence dossier n° E16000168/30

- travailler et communiquer localement sur l'intégration du projet urbain multimodal au projet de gare nouvelle
- améliorer la connaissance des flux de trafic et de leur évolution prévisionnelle pour mieux évaluer les besoins en aménagements ou requalification du réseau routier
- introduire dans sa réflexion sur les parkings une option de parking à étage
- échanger avec les acteurs locaux et les habitants sur le choix du futur nom de la gare et les dispositions architecturales retenues prenant en compte les spécificités climatiques et environnementales du site.

Ces éléments ont été actés par la décision en date du 12 novembre 2015 portant approbation du bilan de la concertation et ont guidé le MO dans l'élaboration du dossier soumis à enquête

5 EXAMEN ET SYNTHESE DES AVIS DES PERSONNES PUBLIQUES ASSOCIEES

5.1 Avis de l'autorité environnementale (Ae)

Dans son préambule, l'Ae précise que cet avis a été formulé le 21 décembre 2016 suite à deux saisines distinctes, l'une relative au programme de travaux, émanant de la directrice des infrastructures de transport (DIT) en date du 10 octobre 2016, l'autre, via la DREAL Languedoc Roussillon Midi Pyrénées, en date du 3 octobre 2016, portant sur les procédures de mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Manduel et de Redessan. Elle fait par ailleurs état de la prise en compte de différents avis formulés pendant la phase préliminaire à sa consultation.

L'avis formulé rappelle, comme précisé lors du cadrage préalable, que le programme de travaux au sens du code de l'environnement porte à la fois sur le pôle d'échange multimodal de Nîmes Manduel mais aussi sur le CNM et la gare de Montpellier Odysseum en cours de réalisation.

Il fait observer que, contrairement à ce cadrage, les impacts du CNM et des gares de Montpellier et de Nîmes ne sont pris en compte que de manière partielle et que l'urbanisation future induite par ce pôle d'échange, par ailleurs actée par un périmètre de ZAD, n'est pas non plus prise en compte dans l'analyse globale des impacts.

L'Ae fait état de la complexité du dossier.

Elle observe diverses insuffisances ou incohérences dans l'analyse des effets du projet sur certaines espèces protégées. Elle estime à ce sujet que en absence d'approche globale tel que préconisé dans le cadrage préliminaire, ce projet, limité à la seule gare nouvelle et à ses accès, ne peut à lui seul justifier d'une raison impérieuse d'intérêt public majeur et de l'absence de solutions alternatives.

Dans la synthèse de son avis, l'Ae souligne la mise en cohérence souhaitée des différents volets du dossier avec les périmètres du projet et du programme de travaux (Prise en compte du CNM et des gares existantes,

enquête unique IOTA intégrant à la fois la gare et ses accès), et la nécessaire justification de la raison impérative d'intérêt public majeur.

L'Ae suggère à cette occasion de simplifier la structure du dossier et liste différents compléments à apporter **avant enquête publique**, concernant notamment:

- **le renforcement substantiel des 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.
- **la présentation d'une évaluation dynamique du fonctionnement du système hydraulique à l'échelle du périmètre de réflexion en situation de pluie exceptionnelle**
- **les compléments à apporter au volet bruit de l'étude d'impact**
- **la prise en compte des effets indirects liés à l'urbanisation future des ZAD de Manduel et de Redessan**
- **l'intégration de ces effets indirects dans l'évaluation des incidences Natura 2000 du projet pour la conservation de l'Outarde canepetière et de l'Édicnème criard**
- **l'indication des 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 recommande par ailleurs, au fil de son avis :

- de mieux justifier les limites du périmètre de réflexion
- 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.

En matière de parkings et de travaux, l'Ae recommande notamment :

- de présenter clairement les caractéristiques des parkings prévus.
- 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
- de mieux justifier l'emplacement et les modalités de construction du parking longue durée, eu égard à la destruction d'habitats du Léopard ocellé que son implantation actuellement projetée entraînera.
- 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.

Concernant les espèces protégées, 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.

- de préciser le calendrier d'intervention des travaux par secteur en fonction des impératifs biologiques des espèces protégées.
- de présenter les résultats obtenus par les mesures mises en œuvre dans le cadre de la construction du CNM

En matière de mesures compensatoires, au delà de la nécessité d'en accroître substantiellement le contenu, 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 œuvre pour le CNM,
- de mettre en œuvre des mesures de compensation pérennes.
- de mieux argumenter l'aspect compensatoire des mesures prévues pour le lézard ocellé par l'acquisition et la gestion du site de Bezouce
- 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.

S'agissant des aspects hydrauliques liés à la gestion des eaux pluviales, 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 24h)
- 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.
- de justifier la fréquence de pluie retenue pour dimensionner le bassin Nord.
- de préciser le devenir des eaux pluviales des voies ferrées inférieures (Tarascon-Sète) du projet.
- de vérifier que le dispositif de filtration prévu dans les noues est compatible avec une lutte efficace contre la diffusion du moustique tigre.

Concernant l'impact du projet sur les déplacements, l'Ae 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.

En matière d'impact sur le bruit et la qualité de l'air, 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.

- 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.

S'agissant de l'évaluation des incidences Natura 2000 du projet, l'Ae recommande de la revoir en ce qui concerne la conservation de l'Outarde canepetière et de l'Edicnème criard, en cohérence avec la façon de prendre en compte les incidences du CNM.

Elle estime par ailleurs que l'évaluation socio économique est succincte et attribue à la gare des gains qui ne sauraient être dissociés du CNM.

Elle recommande enfin que le résumé non technique soit repris pour y repérer et corriger les nombreuses phrases incompréhensibles et que, à cette occasion, soient également prises en compte les conséquences des recommandations de son avis.

5.2 Mémoire en réponse du maitre d'ouvrage à l'avis de l'Ae

Il a été rédigé conjointement par SNCF Réseau et Nîmes Métropole et fait partie intégrante du dossier soumis à l'enquête. Les réponses apportées porte sur l'intégralité du projet de la gare et de ses accès.

5.2.1 Réponses à caractère général

Ce mémoire fait valoir que la complexité de l'étude d'impact est liée à la multiplicité des questions qui doivent y être abordées en respect des obligations législatives et réglementaires et que le résumé non technique permet une approche simplifiée pour les différents enjeux. Ce document a été rectifié, conformément aux recommandations de l'Ae.

5.2.2 Périmètre du programme

Le mémoire en réponse explicite les raisons qui ont conduit:

- à limiter le périmètre du programme aux seuls projets de gare et de ses accès,
- à différer, pour Nîmes Métropole, la procédure d'autorisation unique au titre du code de l'environnement du fait du décalage dans le temps des études préliminaires.

L'étude d'impact commune aux deux projets s'est néanmoins attachée à aborder l'ensemble des impacts environnementaux, notamment en matière d'incidence sur les espèces protégées. Elle a par ailleurs intégré l'évaluation des effets cumulés avec le projet CNM et le projet de gare nouvelle de Montpellier, projets par ailleurs autorisés de longue date et dont les travaux sont quasiment terminés.

5.2.3 Justifications du choix du projet

5.2.3.1 Variantes d'implantation

Le mémoire en réponse précise les modalités selon lesquelles le scénario « sans gare nouvelle » a été pris en compte dans l'étude d'impact, dans les versions

Avec un raccordement à la voie CNM :

- Solution écartée en raison de son coût élevé,
- De l'allongement des temps de parcours pour les trains transitant par Nîmes centre,
- De la saturation à terme de la gare de Nîmes centre,
- De l'impossibilité de développer l'offre ferroviaire sur cette ligne existante.

Sans raccordement à la voie CNM :

Cette solution prive les gardois de la desserte de leur territoire à partir des liaisons futures issues de l'ouverture à la concurrence des transports voyageurs, laquelle privilégiera la grande vitesse au détriment du transit par la gare de Nîmes

5.2.3.2 Variantes de conception

- **Sur le projet de Gare :** la réponse porte essentiellement sur l'aménagement des parkings dont le descriptif détaillé figurant aux dossiers de permis de construire a fait l'objet d'une synthèse intégrée dans différents chapitres de l'étude d'impact.

Les critères d'implantation et de dimensionnement retenus sont explicités, tant au regard de l'évaluation des besoins que des contraintes liées au milieu physique (nappe souterraine), à l'environnement naturel (zone Natura 2000) ou à l'occupation agricole.

S'agissant du lézard ocellé, le réaménagement du remblai actuel devrait à terme être favorable à son habitat futur, bien que cette zone fasse l'objet d'une compensation intégrale par ailleurs.

- **choix de la variante du tracé de l'avenue de la gare :** du fait de leur implantation, les différentes solutions impactent de manière équivalente la zone Natura 2000 ZPS Costières Nîmoises en raison de leur tracé commun généré par la réutilisation de l'ouvrage de franchissement et du chemin agricole desservant le Mas Larrier.

Les autres critères environnementaux issus de l'étude d'impact, notamment au regard des espèces patrimoniales, ne sont pas réellement déterminants.

La collectivité a donc fait le choix, pour retenir la solution répondant le mieux à la notion d'intérêt général, de privilégier d'autres critères tels que la sécurité des usagers et le développement économique ultérieur.

5.2.4 Recommandations thématiques environnementales

5.2.4.1 Milieu physique

La réponse explicite les conditions de réalisation des bassins et les modalités de suivi des eaux souterraines au moyen de piézomètres dont l'implantation est précisée, de même que le protocole de gestion des résultats pour la phase chantier.

En phase pérenne, le maître d'ouvrage fait valoir que l'épisode pluvieux de décembre 1990 dont la prise en compte est recommandée par l'Ae est en fait moins pénalisant que la pluie de retour 100 ans utilisée comme base de dimensionnement.

Les ouvrages destinés à la gestion des eaux pluviales de la gare (noues et bassins d'infiltration) sont d'une capacité adaptée aux besoins d'une pluie centennale pour le bassin versant Nord, avec possibilité de débordement sans

aggraver la situation locale et offrent une sur-capacité de 20% pour les bassins versant Sud Ouest et Nord Ouest.

En réponse à la demande d'évaluation dynamique du fonctionnement hydraulique à l'échelle du périmètre de réflexion en situation de pluie exceptionnelle, un descriptif des différents écoulements possibles est détaillé pour les différents secteurs. Il fait l'objet de compléments dans l'étude d'impact et les débordements possibles qu'il identifie impactent essentiellement des terrains agricoles ou des fossés d'assainissement et sont à cet égard comparables à la situation initiale.

Les coefficients de perméabilité pris en compte en fond des bassins ont été établis sur la base d'hypothèses sécurisantes mais feront l'objet de vérifications avant le début des travaux afin d'adapter si besoin les caractéristiques des ouvrages et garantir leur efficacité.

Les eaux pluviales issues des voies TER feront l'objet d'un relevage permettant leur transit jusqu'aux bassins Nord et Nord Ouest, sans transit par les noues destinées au recueil des eaux issues des voiries et parkings de la gare.

S'agissant de la lutte contre le moustique tigre, l'eau n'a pas vocation à stagner dans les noues du fait de leur pente de 0,5% et le temps de vidange des ouvrages n'est pas de nature à permettre le développement larvaire. Un entretien préventif régulier annuel ou bis annuel sera mis en place.

5.2.4.2 Milieu naturel

Des précisions sont apportées à l'étude d'impact concernant la justification du périmètre de réflexion dont l'emprise est plus étendue que la zone des impacts potentiels du projet, notamment en raison des investigations menées sur les inventaires écologiques.

Le calendrier d'intervention a été précisé.

S'agissant des résultats du suivi des mesures compensatoires mises en place pour le projet CNM, et de l'analyse de leur efficacité, aucun résultat n'est à ce jour publié dans le cadre des travaux de doctorat et de post doctorat qui doivent s'achever à la fin 2017. Les résultats des comptages annuels réalisés pour l'outarde canepetière témoignent néanmoins d'une évolution très favorable sur les parcelles compensatoires MAE.

En matière d'évaluation des besoins de compensation, la même démarche scientifique a été utilisée pour le CNM, la gare nouvelle et les projets de voirie. Il a été considéré que les zones déjà compensées au titre du projet Oc'Via ne devaient pas faire l'objet d'une nouvelle compensation car elles devaient être considérées comme « perdues » pour l'espèce et déjà recrées ailleurs.

Le ratio de compensation diffère toutefois entre le projet gare (ratio exprimé en surface) et celui utilisé pour CNM (Unités de compensations prenant en compte la valeur environnementale des terrains en sus de leur surface). Les deux méthodes sont admises et celle retenue pour la gare a fait l'objet d'une validation préalable en concertation avec les services de l'Etat concernés.

Les mesures compensatoires proposées sont les mêmes que pour le CNM qu'elles complètent dans une même logique de renforcement local des populations impactées.

Elles ont un caractère pérenne du fait de l'acquisition des parcelles concernées.

Des arguments sont développés dans l'étude d'impact concernant l'aspect compensatoire des mesures prévues pour le lézard ocellé dont l'observation locale est toutefois récente.

Un dispositif de suivi en cours de chantier est mis en place permettant au maître d'ouvrage d'intervenir auprès des entreprises qui ne respecteraient pas les mesures qui leur incombent. Des sanctions financières incitatives sont incluses dans les marchés.

Le dossier de demande de dérogation ne porte que sur le dossier Gare du fait du décalage des procédures, le projet routier devant faire l'objet d'une procédure ultérieure. Le CNPN a émis un avis favorable à la demande de dérogation formulée au titre de la gare.

Au regard de la zone Natura 2000 la démarche présentée est cohérente entre les différents projets et a été validée avec les services de l'Etat.

5.2.4.3 Milieu humain

Pour assurer la cohérence des données avec l'analyse socio économique, des compléments ont été apportés à l'étude d'impact pour les trafics à l'horizon 2050.

En 2020, sans gare nouvelle à Nîmes, le trafic à serait de 3,7 millions de voyageurs Montpellier centre et de 900 000 voyageurs en gare de Montpellier Sud de France.

La mise en service de la gare nouvelle à Nîmes permettrait de porter ces chiffres à 2,5 millions pour Montpellier centre et 2,2 millions pour Montpellier Sud de France.

Le projet de 3^{ème} voie à quai est non programmé à ce jour et seule une mesure conservatoire est prévue.

Une **modélisation acoustique** a été réalisée pour l'analyse des niveaux de bruit routiers prévisionnels à l'horizon 2050. Elle conclut à l'absence de dépassement du seuil admissible 60dB(A) pour l'avenue de la gare et à une augmentation du niveau de bruit limitée à 1,5dB(A) pour la RD 3 réaménagée, augmentation considérée comme non significative au titre de la réglementation.

Concernant le trafic ferroviaire, les seuls effets attendus sont positifs du fait de la diminution de vitesse des trains sur la voie CNM.

Des indications sont données dans l'étude d'impact sur les bruits de voisinage à respecter.

La prise en compte du bruit global est difficile en raison des sources différentes et des modes de calcul spécifiques. Chaque maître d'ouvrage devra respecter les obligations réglementaires qui lui incombent.

En matière de **qualité de l'air**, l'étude d'impact présente une modélisation pour les différents polluants à l'horizon 2040. Cette hypothèse est plus pénalisante que celle qui s'appuierait sur l'échéance 2020. La modélisation conclut à un très faible impact global mesuré à l'horizon 2040 et seul le paramètre des PM2.5 dépasse l'objectif de qualité sans toutefois que ce

dépassement soit aggravé par rapport à la situation actuelle. Il n'est donc pas retenu d'intégrer une nouvelle modélisation à l'horizon 2020 qui n'améliorerait pas l'information du public en la matière.

La **prise en compte des effets induits générés par le futur pôle de développement économique** fait l'objet du chapitre 12 de l'étude d'impact qui a été complétée et actualisée du fait des évolutions récentes de ce projet au sein de Nîmes Métropole. Le projet initial PUM fait l'objet d'une refonte au sein d'un projet plus vaste dénommé Magna Porta, dont les principes doivent être revus. Le temps de maturation d'un tel projet n'est pas comparable à ceux des projets relatifs à la gare et à ses accès. Les effets environnementaux de cet éventuel développement de l'urbanisation seront donc traités dans le cadre des études d'impacts de la (ou des) ZAC qui seraient créées, de même que leurs effets cumulés avec les projets objet de l'enquête.

5.2.5 Mise en œuvre des mesures ERC

Des tableaux de synthèse pour les impacts permanent et temporaires ont été élaborés, précisant pour chaque mesure les modalités de suivi à mettre en place. Ils figurent dans les pages 17 à 20 du mémoire en réponse.

5.3 Avis relatifs à la procédure IOTA

5.3.1 Avis de la DDTM du Gard– Avis du 29/9/2016 (5 annexes)

L'avis se compose de la façon suivante :

5.3.1.1 Avis au titre de la loi sur l'eau par le service DDTM-Eau et Inondation (tableau d'analyse en annexe 1 de l'avis)

L'avis porte sur le dossier de demande d'autorisation unique du 4/7/2016 déposée par SNCF Réseau et sur les compléments du 6/9/2016.

- La solution choisie par SNCF Réseau de gérer les eaux pluviales liées à l'imperméabilisation par infiltration est compatible avec les orientations du SDAGE.
- Le projet doit être articulé avec celui de Nîmes Métropole, les 2 projets étant susceptibles d'interférer l'un sur l'autre.
- Les perméabilités annoncées seront confirmées avant travaux par analyse de sol in situ.
- Au vu du temps de vidange, le bassin sud-ouest sera considéré comme un bassin en eau. La solution préconisée par Hydratec dans son rapport de 2014 sera retenue par SNCF Réseau. Elle permet une gestion spécifique et distincte des eaux du bassin versant amont au projet de la gare (entre la voie de raccordement de Jonquières et la voie CNM) sans impact sur le bassin sud-ouest jusqu'à un épisode centennal.
- SNCF Réseau devra valider les valeurs piézométriques de nappe haute qui sont actuellement extrapolées à partir d'une valeur moyenne majorée de 1m.
- SNCF Réseau devra confirmer que les eaux pluviales en provenance de la gare proprement dite sont compatibles avec les objectifs sanitaires relatifs aux nappes Vistrenque et Costières.

L'analyse du dossier d'origine et des compléments permet d'affirmer que le dossier est complet au titre de l'article R214-6 du code de l'environnement.

5.3.1.2 Avis au titre de la demande de dérogation pour destruction d'espèces et d'habitats d'espèces protégées en référence à l'avis de la DREAL du 26/09/2016 (ce dernier en annexe 2 de l'avis)

Voir paragraphe 5.3.2

5.3.1.3 Avis au titre de la demande de défrichement par le service DDTM-Environnement Forêt (annexe 3 de l'avis)

Avis favorable sur la demande de défrichement. Le dossier déposé pour une surface à défricher de 0,92 ha est complet et ne nécessite pas de consultation.

5.3.1.4 - Avis au titre de NATURA 2000 par le service DDTM-Environnement Forêt (annexe 4 de l'avis)

Les conditions d'éligibilité d'un projet à une demande de dérogation espèces protégées (CE L411-2) sont partiellement remplies en ce qui concerne :

- La démonstration de l'existence de raisons impératives d'intérêt public majeur.
- La démonstration de l'absence d'une autre solution satisfaisante.
- L'analyse de l'effet des variantes d'implantation du projet sur Natura 2000 est réduite mais suffisante pour comprendre que le site choisi n'est pas le meilleur.
- L'Effet des travaux GNNMR sur le site Natura 2000 Costière Nîmoise est limité.
- Cet effet se cumule à ceux du CNM

5.3.1.5 Avis de l'ARS du 5/8/2016 (annexe 5 de l'avis) Avis complété le 25/1/2017

L'ARS met en évidence 2 enjeux issus de l'étude d'impact :

- La proximité du collège Via Domitia
- La présence de la nappe de la Vistrenque utilisée pour l'alimentation en eau potable.

Elle rappelle la réglementation en matière de bruit, de qualité de l'air et de prévention contre le moustique tigre en phases travaux et exploitation. Elle recommande au MO de se référer aux préconisations et règles de l'art en vigueur. Elle fait les remarques suivantes :

Eaux souterraines

- Quelle est la solution de secours proposée en cas de coupure d'eau pour cause de pollution de la ressource.
- Nîmes Métropole a lancé la révision des périmètres de protection des captages dont celui de Peyrouse qui concerne le projet. Quel est l'état d'avancement de cette procédure?
- Les prescriptions de l'hydrogéologue concernant le captage de Peyrouse doivent être prises en compte.
- Il convient de rechercher les habitations non raccordables au réseau AEP.

- Il est judicieux de limiter l'utilisation des produits phytosanitaires

Raccordement aux réseaux d'eau

- En aucun cas les canaux d'irrigation ne peuvent être utilisés pour la consommation humaine y compris après traitement. Il y a lieu de prévoir la desserte AEP en phase chantier.
- La solution d'évacuation des eaux usées en phase chantier doit être précisée

Bruit

- Il y a lieu d'intégrer les habitations les plus proches dans l'analyse des bruits y compris le collège Via Domitia, notamment en phase travaux
- Il est demandé de prendre en compte le bruit généré par le CNM (notion d'effet cumulé de plusieurs projets).
- Les bruits liés au freinage des véhicules ne sont pas appréhendés.

Qualité de l'air

- Les émissions polluantes sont susceptibles d'augmenter de 15% alors que l'ERS ne propose pas de précautions particulières.
- Quelles sont les mesures de prévention contre le risque allergique (ambroisie, cyprès)

Développement du moustique tigre

- Les aménagements ne doivent pas favoriser la stagnation de l'eau
- En ce qui concerne les noues, il est recommandé de respecter une pente de 0,5%.

En conclusion l'ARS signale, dans son courrier du 25/1/2017, que des interrogations persistent dans les domaines suivants :

- Le risque de nuisances sonores.
- L'alimentation en eau potable en phase travaux et en phase exploitation lors d'interruption accidentelle du service.
- La gestion des eaux usées en phase travaux.
- La prise en compte des adductions d'eau privées (non déclarées)
- La non prolifération des moustiques tigre en particulier le respect d'une pente de 0,5% au niveau des noues.
- La récupération des eaux pluviales et leur utilisation pour les besoins du bâtiment de la gare.

La DDTM considère en conclusion des avis précédemment énoncés que le dossier est complet et recevable.

5.3.2 DREAL-LR - Procédure IOTA – Avis du 26/9/2016

Le dossier est complet. Il est transmis pour avis au CNPN

Les conditions d'éligibilité d'un projet à une demande de dérogation espèces protégées (CE L411-2) sont partiellement remplies au regard de la démonstration de l'existence de raisons impératives d'intérêt public majeur.

La démonstration de l'absence d'une autre solution satisfaisante.

5.3.3 Conseil National de la Protection de la Nature (CNP) – Avis du 23/11/2016

- Confirmer l'impact de 25 ha dont 11 ha de milieux naturels.
- La compensation de 8,6 ha (0,8/1) proposée après calcul de ratios des espèces détruites en mode cumulé apparaît inadaptée.
- La répartition des impacts entre le projet gare et le projet voirie doit être précisée car elle implique le niveau de la compensation retenu pour chacun d'eux
- Aucune proposition de compensation ne concerne les terrains agricoles, les friches et les pelouses situées à proximité des travaux. En ce sens, des mesures nouvelles sont demandées pour un équivalent de plusieurs hectares (5 à 6).

Avis favorable sous conditions d'améliorations et précisions données aux remarques ci-dessus.

5.3.4 Ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer – Avis du 26/12/2016

Avis favorable sous réserve que les mesures compensatoires portent sur une superficie augmentée d'au moins 6 ha par rapport à la proposition du pétitionnaire.

5.3.5 Institut National de l'Origine et de la Qualité – INOQ – Avis du 28/10/2016

Le projet n'est que très partiellement inscrit dans l'aire délimitée de l'AOC « Costières de Nîmes » : 3ha sur 38ha cumulés pour les 2 projets.
Les terrains ont pour la plupart perdu leur vocation agricole avec la réalisation du projet CNM.

L'INOQ n'a pas de remarque à formuler sur l'ensemble du projet ainsi que sur la mise en compatibilité des PLU de Manduel et Redessan dans la mesure où ceux-ci n'ont pas d'incidence directe sur les AOP et IGP concernées.

5.3.6 EPTB du Bassin du Vistre

Cet avis a été formulé le 10/08/2016. Il a ensuite été formalisé dans l'analyse technique ayant servi de base à la formulation de l'avis de la CLE.

L'EPTB note que:

- le choix des coefficients de ruissellement (Cr) utilisés devrait être mieux justifié, de même que les partis pris techniques de dimensionnement des bassins d'infiltration et de compensation
- les temps de vidange de ces bassins restent très importants (94h pour une pluie décennale et 182h pour une centennale) alors que la DDTM préconise un temps de l'ordre de 48h

- les modes de fonctionnement de la station de relevage des eaux de la plateforme TER doivent être précisés, notamment en situation dégradée
- les mesures préventives concernant la dissémination d'espèces invasives (ambroisie et canne de Provence notamment) font l'objet de dispositions spécifiques tant pour la phase travaux que pour la situation pérenne.

5.3.7 Commission Locale de L'eau – avis du 16/11/2016

Avis favorable assorti des remarques suivantes :

Remarque d'ordre général

L'interception du périmètre du SAGE par celui du projet n'est pas indiqué (fig71)

Eaux superficielles

Le fonctionnement des ouvrages en cas de succession de pluies similaires à l'épisode de 2005 n'est pas démontré.

Les incidences hydrauliques en fonctionnement dégradé doivent être définies (panne électrique, avaloirs obstrués ...)

Eaux souterraines

Il reste une incertitude sur la perméabilité des terrains au droit des bassins.

Quelle que soit la perméabilité réelle mesurée, la cote du fond de ces bassins ne doit pas être inférieure à celle mentionnée dans le dossier.

5.4 Avis dans le cadre de la procédure MECDU

5.4.1 Centre Régional de la Propriété Forestière Languedoc Roussillon – CRPF-LR – Avis du 8/8/2016

L'emprise foncière concernée n'est pas forestière. Le CRPF est donc hors champ de compétence.

5.4.2 - Agriculture et territoires Chambre d'Agriculture Gard – Avis du 29/9/2016

Avis favorable

5.4.3 Avis DDTM sur procédures MECDU Gare nouvelle SNCF Réseau

Cet avis comporte des observations

- ***sur le fond***
 - article 2 : supprimer les possibilités d'extension ou de réaménagement du Mas Larrier qui n'entrent pas dans le programme de travaux motivant la procédure de mise en compatibilité
 - PADD : nécessité de les compléter en insérant, dans chacun des PLU, la mention spécifique du projet de gare nouvelle
 - Emplacements réservés : les documents de zonage font apparaître en superposition des emplacements réservés (ER1E et ER2E) avec des bénéficiaires différents, ce qui introduit une fragilité juridique.
 - Mentions à supprimer en référence à la servitude PT2 si la hauteur est respectée, et à une éventuelle OAP, non justifiée par le projet.

- Non conformité du projet avec les règles proposées aux articles 6 (implantation des constructions par rapport à l'axe des voies circulables) et 10 (hauteur des constructions)
- Précisions à apporter sur la rédaction des articles 7 et 8

- **sur la forme**

Le dossier devrait être complété par un plan masse faisant apparaître les aménagements projetés à l'intérieur de l'emprise du projet et un plan de zonage actuel avec superposition du périmètre de projet pour améliorer la perception de son impact sur le zonage actuel.

5.4.4 Procès verbal de synthèse des PPA

Au cours de la réunion du 16 novembre 2016, les services ou organismes régulièrement consultés ont été amenés à expliciter leur avis ou à le faire connaître pour ceux qui ne s'étaient pas exprimés par écrit.

Les débats se sont structurés autour de l'analyse du dossier présentée par la DDTM (cf§ 5.4.3) qui a fait l'objet de différents échanges.

L'avis de l'ARS a été présenté, faisant valoir les nécessaires précautions pour éviter les pollutions en phase chantier et limiter la production de pollens liée aux plantes allergènes.

Aucune autre observation n'a été formulée sur ce projet de mise en compatibilité lors de cette rencontre.

6 EXAMEN ET ANALYSE DES OBSERVATIONS ET DE LA REPONSE DU MAITRE D'OUVRAGE

Les observations du public et de la commission d'enquête ont été regroupées par thème dans le procès verbal de synthèse transmis au MO le 23 mars 2017.

Les observations complètes sont reprises par le MO et des réponses et compléments sont apportés suivant les thématiques.

6.1 Observations de la commission d'enquête

CE1 - COÛT DU PROJET

Le coût de l'avenue de la gare est-il inclus dans cette estimation ? Les coûts du projet présentés dans le dossier de la gare ne sont pas actualisés. Quels pourraient être les écarts à la date de réalisation du projet ? (2020 ?)

Réponse de SNCF Réseau :

Les enquêtes publiques « gare nouvelle » et « avenue de la gare » ont été organisées volontairement simultanément, en accord avec les services de la préfecture, afin que les informations de coûts des projets constituant le programme de travaux soient accessibles au public au même moment. Le coût de l'avenue de

la gare est porté par Nîmes Métropole, et à ce titre, apparait dans le dossier d'enquête portant sur l'avenue de la gare.

Le coût du projet de la gare nouvelle est quant à lui celui fixé par sa convention de financement et confirmé par les études réalisées depuis 2012, c'est-à-dire 95 M€.

Les actualisations du coût du projet (budget prévisionnel) sont possibles. La convention de financement le prévoit sur la base de l'indice BT01 publié tous les mois par l'INSEE.

A ce jour, sur la base du dernier indice BT01 connu, le budget prévisionnel maximal pourrait être réévalué à 97.6M€ aux conditions économiques de décembre 2016.

L'indice BT01 variant à la hausse ou à la baisse, lors du dépôt du dossier d'enquête publique, l'actualisation du montant du projet avec le dernier indice connu à ce moment-là correspondait à 95,85 M€. Les écarts sont faibles et afin de ne pas introduire divers montants dans les dossiers publics nous avons retenu la valeur initiale de 95M€ issue de la convention de financement.

Concernant le coût du projet à la date de réalisation, nous ne pouvons pas anticiper l'actualisation sur les prochaines années. Il faut retenir que le coût total et définitif du projet sera la somme des dépenses faites à des conditions économiques différentes entre 2012 et 2020.

SNCF Réseau s'engage à ne pas dépasser le budget de 95M€ (aux conditions économiques de juillet 2011).

Commentaires de la commission d'enquête

La réponse du MO est satisfaisante

CE2 - SUPERFICIES DU PROJET

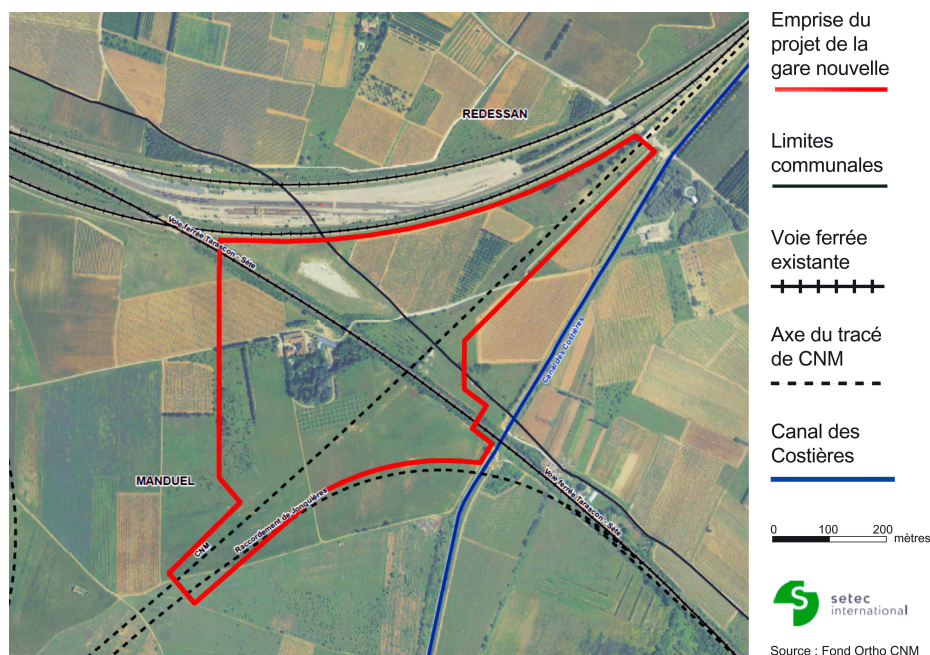
Le dossier ne fait pas apparaître clairement les superficies d'emprise du projet de gare et leur impact sur la zone agricole.

Les valeurs mentionnées dans les imprimés CERFA des dossiers permis de construire et les valeurs annoncées dans différentes parties de l'étude d'impact portent sur des superficies différentes.

Réponse de SNCF Réseau :

L'emprise du projet de gare nouvelle est **de 26,11 hectares**. Elle est représentée ci-dessous en rouge.

La particularité du périmètre de la gare nouvelle est sa superposition avec les emprises ferroviaires existantes constituées par le CNM et la ligne classique Tarascon Sète qui ont été intégrées à l'emprise du projet du fait de la réalisation de travaux.



- Pour les dossiers environnementaux, la surface totale du projet gare est prise en compte,
- Pour les dossiers de permis de construire, seul le périmètre d'aménagement du pôle d'échange est pris en compte. Il exclut les travaux techniques situés à l'intérieur des infrastructures ferroviaires, à l'exception des zones de quais.

L'emprise sur les terres agricoles exploitées par des structures pérennes et actives est décrite dans la partie 7.5.4.2. du dossier d'étude d'impact (page 309 à 314) et rappelées ci-dessous :

- Projet de gare nouvelle (SNCF Réseau) : 3,26 ha
- Projet de voiries d'accès (Nîmes Métropole) : 5,08 ha

Nota : La thématique de l'impact sur les surfaces agricoles est exposée plus en détail dans la réponse à la question Q5.

Les demandes de permis de construire portent sur une surface totale de 20,6 ha, en valeur arrondie, comme indiqué sur le plan masse des dossiers de demande de permis de construire (pièce PC1-02) et en cohérence avec les dossiers d'enquête parcellaire :

- Superficie de 157 916 m² (arrondie à 15,79 ha) sur la commune de Manduel,
- Superficie de 47 911 m² (arrondie à 4,79 ha) sur la commune de Redessan,
- Soit un total de 205 827 m² (arrondi à 20,6 ha).

Les données chiffrées sur les surfaces à aménager, indiquées dans les permis de construire en page 3 de CERFA, seront actualisées en conséquence.

Les surfaces cadastrales listées en page 9 des CERFA de demande de permis de construire de Manduel et Redessan concernant l'intégralité des parcelles du projet avant leur découpage et seront actualisées.

Commentaires de la commission d'enquête

La réponse MO permet de lever les ambiguïtés du dossier quant aux incohérences des superficies entre les formulaires CERFA des permis de construire et les valeurs indiquées dans différentes parties de l'étude d'impact.

CE3 - AVIS DE LA CDEPENAF

L'avis de la CDEPENAF sur la consommation des espaces agricoles ne figure pas au dossier. Quelles en sont les raisons ?

Réponse de SNCF Réseau :

Réglementairement, il n'y a pas de saisine obligatoire de la CDEPENAF par SNCF Réseau dans le contexte du projet de la gare. Les services de l'Etat sont en charge de cette instance. Il est joint ci-dessous le courrier de la DDTM du Gard du 21 mars 2017.

Ce courrier apporte toutes les précisions utiles.

Commentaires de la commission d'enquête

Le courrier de la DDTM joint en annexe j apporte la réponse à ce questionnement sur l'aspect réglementaire de cette procédure.

6.2 **Observations du public**

6.2.1 **Observations classées par thèmes**

Q1- DEVENIR DES ACCÈS TGV DEPUIS LA GARE FEUCHÈRES

De nombreuses contributions font valoir l'attachement des gardois aux pratiques actuelles d'accès aux TGV et leur crainte que le projet de gare nouvelle les prive de cet avantage, induisant de fait des contraintes d'accès supplémentaires (à partir de Nîmes mais aussi du Nord ou l'Ouest du département).

La répartition des trafics entre la gare actuelle et la gare nouvelle semble avoir été mal comprise :

Nature des liaisons sur la voie classique et la voie CNM, fréquence et horaires journaliers, prévisions d'évolution aux différents horizons du projet.

Réponse de SNCF Réseau :

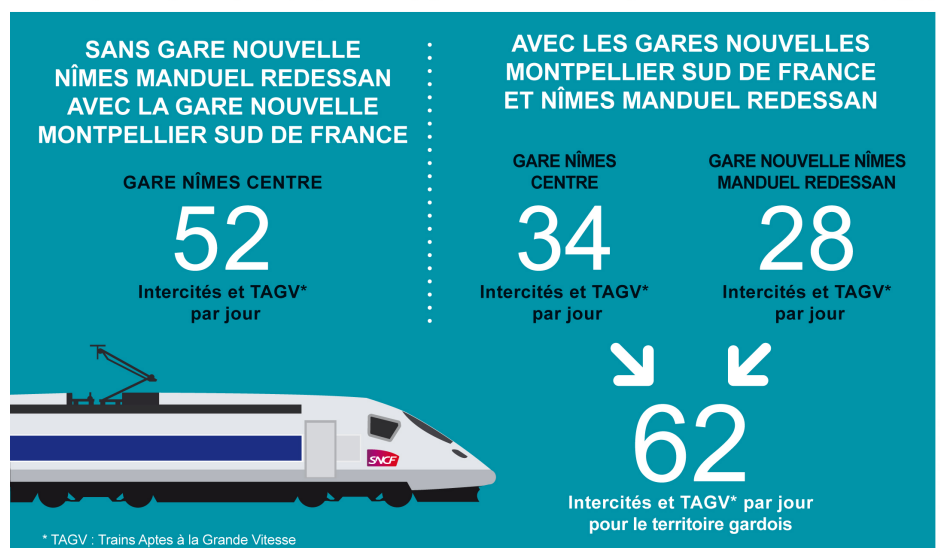
Avec la gare nouvelle SNCF Réseau prévoit qu'une partie des Trains à Grande Vitesse (TAGV) desservant actuellement la gare Feuchères soient reportés vers le CNM en desservant la gare nouvelle Nîmes Manduel Redessan.

Afin de présenter au public les trains qui continueront à desservir la gare Feuchères, l'étude socio-économique de SNCF Réseau évoque les dessertes

suivant deux hypothèses de projection en 2020 : avec la gare nouvelle et sans la gare nouvelle.
Elle montre une répartition équilibrée des dessertes entre les deux gares de Nîmes.

SCHÉMA COMPARATIF DU NOMBRE DE TRAINS AVEC ET SANS GARE NOUVELLE À NÎMES

2020



Nota : Dans le scénario sans la gare nouvelle, SNCF Réseau a estimé qu'en 2020, 10 Intercités et TAGV passeraient alors sur le CNM sans desservir Nîmes.
Exemple de dessertes TGV sur les gares de Nîmes Centre et de Nîmes Manduel de SNCF Réseau.

Définition :

1 Aller-Retour correspond à 2 trains desservant la gare, un dans chaque sens

2020	Nombre d'aller-retour journalier sans gare nouvelle	
Missions	Type de train	Gare de Nîmes centre
Marne la Vallée - Montpellier	TAGV	1
Paris - Montpellier	TAGV	4
Paris - Béziers	TAGV	2
Paris - Perpignan	TAGV	3
Paris - Barcelone	TAGV	0
Lyon (ou au-delà) - Montpellier	TAGV	7
Lyon (ou au-delà) - Barcelone	TAGV	1
Lyon (ou au-delà) - Toulouse	TAGV	4
Marseille - Barcelone	TAGV	1
Bordeaux/Toulouse - Marseille/Nice	Intercités/TET	3
Nombre total d'aller-retour		26
Nombre total de trains		52

Nota : Dans le scénario sans la gare nouvelle, SNCF Réseau a estimé qu'en 2020, 10 Intercités et TAGV passeraient alors sur le CNM sans desservir Nîmes.

2020	Nombre d'aller-retour journalier <u>avec</u> gare nouvelle		
Missions	Type de train	Gare de Nîmes centre	Gare de Nîmes Manduel Redessan
Marne la Vallée - Montpellier	TAGV	1	0
Paris - Montpellier	TAGV	4	0
Paris - Béziers	TAGV	2	0
Paris - Perpignan	TAGV	0	3
Paris - Barcelone	TAGV	0	2
Lyon (ou au-delà) - Montpellier	TAGV	7	0
Lyon (ou au-delà) - Barcelone	TAGV	0	1
Lyon (ou au-delà) - Toulouse	TAGV	0	4
Marseille - Barcelone	TAGV	0	1
Bordeaux/Toulouse - Marseille/Nice	Intercités/TET	3	3
Nombre total d'aller-retour		17	14
Nombre total de trains		34	28

L'analyse de ce dernier tableau permet de constater que les Gardois auront toujours une desserte TAGV conséquente en gare de Nîmes centre, desserte qui restera supérieure à la desserte de la gare nouvelle Nîmes Manduel Redessan.

Il s'agit d'une prévision de dessertes évaluée par SNCF Réseau qui est jugée représentative au total. Pour autant, il ne s'agit pas d'un engagement des opérateurs ferroviaires d'autant qu'à partir de 2023 le transport ferroviaire de voyageurs sera ouvert à la concurrence. Les trains emprunteront alors la ligne la plus pertinente et/ou rentable compte tenu des origines/destinations des trains, de l'intérêt commercial de gagner les 15 mn en passant par le CNM ou de l'intérêt commercial de desserte des centres villes.

Toutefois, afin de rassurer les auteurs des contributions craignant que la gare de Nîmes Feuchères ne soit plus desservie par les TAGV, **il est important de préciser que la plupart des TAGV au départ ou à destination de Montpellier passeront toujours par les gares de centre-ville.** En effet, ces TAGV sont accueillis au centre d'avitaillement et de maintenance légère situé à Montpellier et accessible uniquement par la ligne ferroviaire historique.

COMBIEN DE PERSONNES SONT CONCERNEES ?

1 700 000 voyageurs grandes lignes utilisent chaque année la gare de Nîmes Feuchères. SNCF réseau estime que **750 000 de ces voyageurs seront amenés à utiliser la gare nouvelle** Nîmes Manduel Redessan, les autres continueront à utiliser la gare Feuchères.

Actuellement, une partie des futurs voyageurs de la gare nouvelle n'utilisent pas la gare Feuchères. Il s'agit de voyageurs gardois du sud-est et bucco-rhodaniens du nord-ouest du département qui utilisent aujourd'hui les gares d'Avignon TGV et d'Aix-en-Provence TGV du fait de leur meilleure accessibilité.

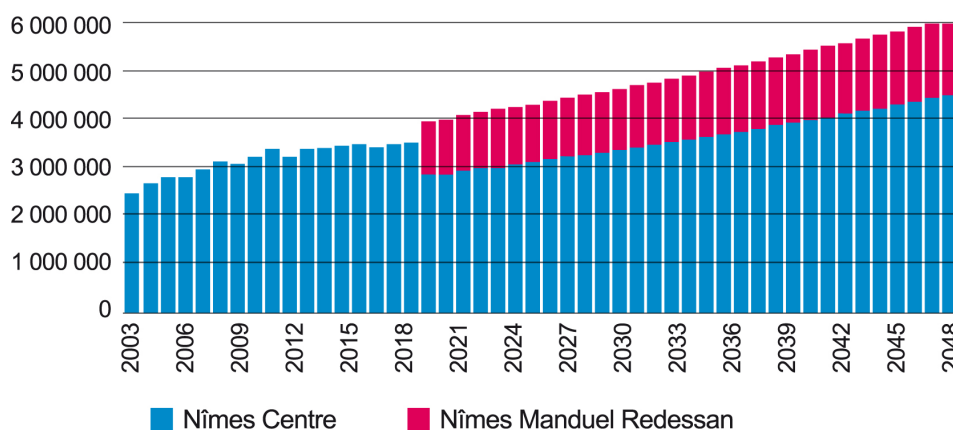
La gare nouvelle présentera un avantage d'accès aux Trains à Grande Vitesse pour plus de la moitié de ses utilisateurs et attirera de nouveaux voyageurs.

DEVENIR DE LA GARE DE NÎMES FEUCHÈRES

La gare de Nîmes Feuchères accueille chaque année 3 500 000 voyageurs. Les voyageurs TER représentent une part importante qui va progresser dans les prochaines années.

Le graphique ci-dessous permet de visualiser l'évolution de la fréquentation prévisionnelle dans les deux gares, tous types de voyageurs grandes lignes et TER.

Évolution du trafic des gares de Nîmes Situation de projet



La gare de Nîmes Feuchères reste la gare la plus fréquentée y compris par les Trains à Grande Vitesse.

La gare de Nîmes Manduel Redessan garantit la desserte du Gard par tous les trains empruntant le CNM.

Commentaires de la commission d'enquête

La réalisation du projet de gare nouvelle ne dégrade pas le potentiel de liaisons ferroviaire en général. La disponibilité des TGV en gare de Nîmes centre et à destination de Paris est confirmée au nombre de 17 A/R par jour.

La gare nouvelle améliore l'accès aux destinations irrigant le département et le sud de la France. Les habitants du Grand Delta en seront les premiers bénéficiaires.

Q2- NAVETTES FERROVIAIRES ET/OU BUS ENTRE NÎMES CENTRE ET LA GARE NOUVELLE

Plusieurs contributions évoquent la question de la 3^{ème} voie à quai, jugée indispensable pour certains dès la mise en service mais dont le coût et le financement n'ont pas été inclus au dossier, y compris en termes d'exploitation future. Il en va de même des nécessaires liaisons bus.

Réponse de SNCF Réseau :

DESSERTE TER

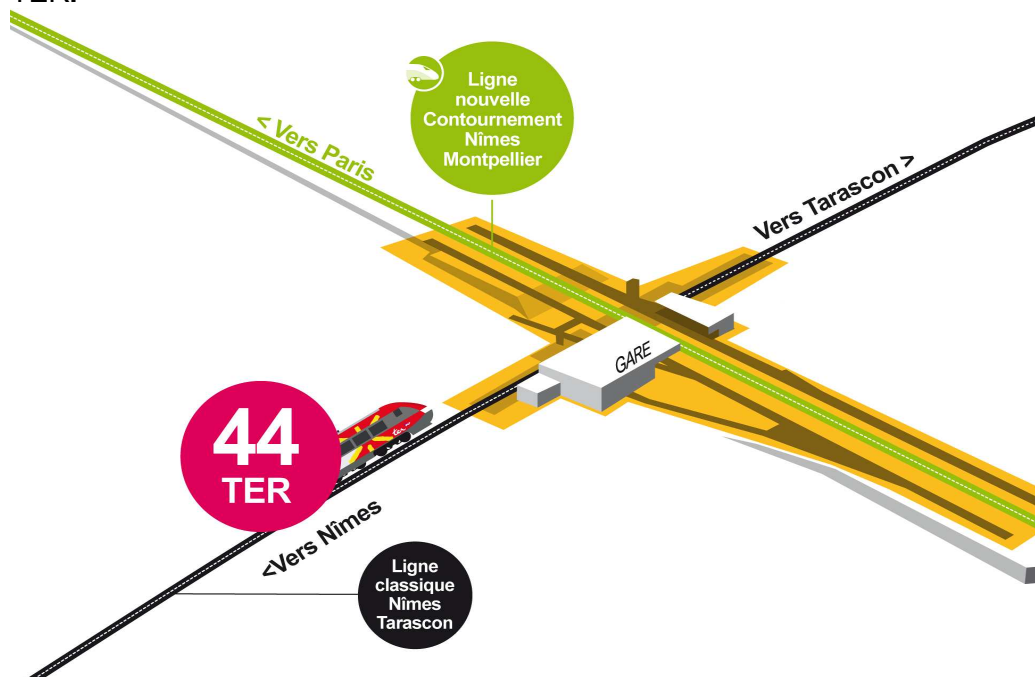
La gare nouvelle est implantée au croisement entre la ligne ferroviaire existante et le Contournement de Nîmes et Montpellier. Elle est conçue pour permettre dès sa mise en service les liaisons entre les TER et les Trains à Grande Vitesse (TAGV).

La halte TER de Manduel sera déplacée et ses nouveaux quais seront construits sous la gare nouvelle afin de permettre l'arrêt des trains au plus proche des quais TAGV.

Au droit de la gare nouvelle, **44 TER par jours passent actuellement** en direction ou en provenance de Nîmes Centre, seulement 13 TER s'arrêtent à la halte actuelle Manduel-Redessan. L'arrêt de la plupart de ces 44 TER au niveau de la gare nouvelle est probablement envisageable ; un travail portant sur les horaires de desserte TER a été engagé afin d'offrir une interconnexion FER /FER pertinente.

La Région, en qualité d'autorité organisatrice des transports régionaux, sera force de décision dans le choix et le volume de la desserte TER de la gare nouvelle.

En 2011, lors de la mise au point de la convention de financement de la gare nouvelle, les partenaires financeurs se sont accordés sur la nature des installations indispensables au fonctionnement de la gare nouvelle dans de bonnes conditions : les voyageurs se rendant à la gare nouvelle auront la possibilité dès la mise en service de la gare de pouvoir s'y rendre en utilisant les TER.



3^{ème} VOIE A QUAI

L'aménagement complémentaire d'une « 3^{ème} voie à quai » consiste en la création d'une voie ferrée localisée en zone de gare avec son quai. Cet aménagement pourrait se justifier dans le cas d'un besoin d'évolution des dessertes TER.

En effet, la fonction ferroviaire de cet aménagement serait de pouvoir organiser des TER terminus au niveau de la gare nouvelle. Il s'agirait alors d'une nouvelle offre TER vers Nîmes centre dont la gare de départ et d'arrivée serait la gare nouvelle.

Pour l'instant, le programme de la gare nouvelle ne comprend pas cet équipement.

Au titre du Contrat de Plan Etat Région une étude prospective, technique et de desserte a été engagée début 2017 afin de permettre aux autorités organisatrices des transports de définir puis de décider des orientations de l'offre en fonction des besoins et des coûts d'exploitation.

L'opportunité et l'intérêt de la 3^{ème} voie à quai seront examinés lors de cette étude.

DESSERTE BUS

Les lignes périurbaines du réseau Tango permettent aux Manduellois et aux Redessanais de rejoindre la ville (Gare routière de Nîmes). Elles seront modifiées afin de desservir la gare nouvelle.

Les fréquences actuelles seront adaptées par Nîmes Métropole en fonction de l'évolution des besoins :

- ligne 31 : 1 passage / heure ; trajet entre 20 et 30 minutes pour Redessan selon les arrêts,
- ligne 32 : 2 passages / heure. trajet entre 30 et 45 minutes pour Manduel selon les arrêts.

Pour compléter ces lignes, la ligne de bus interurbaine E51 du réseau départemental EDGARD permet de relier Redessan et Manduel à Beaucaire et à Nîmes par la RD999.

Commentaires de la commission d'enquête

Il convient de signaler que l'organisation de la desserte TER de la gare nouvelle dépend de la Région.

D'ores et déjà 44 TER circulant sur la ligne Tarascon Nîmes sont susceptibles de s'arrêter en gare nouvelle. Pour autant le potentiel d'utilisation de cette dernière ne sera optimal que si une bonne coordination est effectuée entre les horaires des TER et des trains circulant sur la voie CNM. Dans ces conditions de coordination le projet d'aménagement présenté permet de répondre aux besoins essentiel des usagers.

La commission prend acte du fait que la solution d'une troisième voie à quai fait l'objet d'une démarche prospective dans le cadre du CPER depuis le début de l'année 2017. Ce n'est qu'à l'issue de cette réflexion que l'opportunité de cet aménagement complémentaire pourra être appréciée. La CE soutien le principe de cette démarche sachant que toutes les réservations foncières et techniques sont déjà en place sur le site de la nouvelle gare.

S'agissant des liaisons par bus la commission estime que le plan de desserte de la nouvelle gare à partir des lignes existantes, en l'absence de précisions supplémentaires concernant les horaires, les fréquences et les villes desservies devraient être adaptés aux nouveaux besoins des voyageurs.

Q3- INCONVÉNIENTS LIES A L'ÉLOIGNEMENT DE LA GARE NOUVELLE

De très nombreux usagers ou acteurs locaux soulignent cet effet négatif induisant l'augmentation des temps et coûts de transport, l'incidence sur la pollution du fait du report modal sur les transports routiers et l'aggravation des risques de sécurité routière.

Réponse de SNCF Réseau :

A la mise en service de la gare nouvelle, le fonctionnement du doublet de gares (Nîmes centre et Nîmes-Manduel-Redessan) permettra d'offrir deux points d'accès distincts à l'offre de Trains à Grande Vitesse (TAGV).

Ainsi, la majorité des destinations seront accessibles en gare de Nîmes centre et la fréquence des trains permettra une couverture horaire tout au long de la journée.

Le tableau ci-dessous présente une répartition possible de l'offre de trains Grandes Lignes entre les deux gares telle qu'envisagée à la mise en service de la gare nouvelle selon les projections socio-économiques de SNCF Réseau.

2020	Nombre d'aller-retour journalier avec gare nouvelle		
Missions	Type de train	Gare de Nîmes centre	Gare de Nîmes Manduel Redessan
Marne la Vallée - Montpellier	TAGV	1	0
Paris - Montpellier	TAGV	4	0
Paris - Béziers	TAGV	2	0
Paris - Perpignan	TAGV	0	3
Paris - Barcelone	TAGV	0	2
Lyon (ou au-delà) - Montpellier	TAGV	7	0
Lyon (ou au-delà) - Barcelone	TAGV	0	1
Lyon (ou au-delà) - Toulouse	TAGV	0	4
Marseille - Barcelone	TAGV	0	1
Bordeaux/Toulouse - Marseille/Nice	Intercités/TET	3	3
Total		17	14

Dans la majorité des cas, **les voyageurs disposeront de la possibilité de prendre leur train sur le site le mieux adapté à leur lieu d'habitation et à leur mode d'accès en gare.**

Ainsi, pour les habitants de l'est et du sud du Gard et de l'ouest de la Région PACA, les accès à la grande vitesse seront facilités.

Pour les voyageurs en provenance ou à destination de Nîmes centre, de l'ouest et du Nord du Gard ou de la Lozère, la gare centre restera le point d'accès privilégié à l'offre Grandes Lignes et les conditions d'accès associées ne seront pas (ou rarement) modifiées.

Ces voyageurs pourraient également être intéressés par un accès à la gare nouvelle au regard notamment de ses facilités de stationnement et également par des conditions de circulation moins contraintes qu'au centre-ville de Nîmes. Il est important de noter qu'actuellement plus de 60% des voyageurs de la gare de Nîmes centre accèdent à la gare en voiture, avec une part importante de Nîmois.

D'une manière générale, les rabattements sur la gare nouvelle seront majoritairement réalisés en voiture, entraînant localement des effets négatifs pour la collectivité en termes de pollution et de sécurité routière. Ces effets sont pour autant marginaux au regard des reports modaux permis par le projet à une échelle plus large. Ceux-ci sont largement positifs en termes de pollution et de sécurité routière.

Afin de donner un ordre de grandeur en limitant l'analyse aux seuls voyageurs grandes lignes, SNCF Réseau a évalué les effets suivants :

- Effets négatifs pour 450 000 voyageurs locaux,
- Effets positifs pour 450 000 voyageurs locaux
- Effets positifs pour 3 900 000 voyageurs présents dans les trains et gagnant du temps grâce à la création de la gare, par le report de leur TAGV sur le CNM quelle induit.

Par ailleurs, le projet permet la possibilité d'améliorer l'offre de transport régional sur la ligne classique en libérant de la capacité, notamment entre Nîmes et Sète. Tous les voyageurs des trains du quotidien en bénéficieront avec des retombées favorables de report modal de la voiture vers le train au niveau local.

Commentaires de la commission d'enquête

La localisation excentrée de la GNNMR est à priori fondée puisqu'il s'agit de permettre son positionnement sur nouvelle ligne à grande vitesse.

La commission note cependant que 40% des voyageurs se rendent à pied à la gare centrale et qu'ils pourront continuer à le faire compte tenu des dessertes TGV et TER qui y seront maintenues. En ce sens le report modal routier restera limité.

Par ailleurs le caractère excentré de la GNNMR représente un atout pour les populations localisées sur un arc Est Sud Ouest du Gard qui pourront accéder à cette infrastructure sans transiter par Nîmes centre. Seules les populations du nord de Nîmes ne pourront bénéficier pleinement du positionnement de cette nouvelle gare.

Les effets négatifs du report modal en matière de pollution et de sécurité routière concernent les usagers locaux. Ils sont toutefois marginaux au regard des effets positifs induits par les 3 900 000 voyageurs potentiels de la LGV.

Q4- SATURATION DE LA GARE ET DE LA LIGNE EXISTANTE

Ce sujet est évoqué au travers de nombreuses observations qui soulignent que l'observatoire de la saturation ferroviaire a conclu à l'absence de saturation de la gare de Nîmes et que la mise en service de la voie CNM résoudra le problème de la saturation de la ligne classique entre Nîmes et Montpellier.

Réponse de SNCF Réseau

LES TRAVAUX DE L'OBSERVATOIRE DE LA SATURATION NIMES PERPIGNAN ET LA NOTION DE SATURATION

L'Observatoire de la Saturation Nîmes Perpignan a été mis en place en novembre 2013 sous le pilotage du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD) en collaboration avec les différents acteurs du système ferroviaire (SNCF Réseau, les entreprises ferroviaires, la Région...). Cet observatoire, après 3 ans de travail, a donné lieu à la publication d'un rapport

public en mai 2016, visant à présenter l'ensemble de la démarche scientifique mise en œuvre et les résultats associés à ces travaux.

Ce rapport est consultable sur le site du gouvernement :

http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/009771-01_rapport_cle2eeb41.pdf

La saturation est un phénomène complexe à appréhender. Elle vise à traduire un sous-dimensionnement de l'infrastructure au regard des usages qui en sont faits et se caractérise par une dégradation des conditions de circulations (régularité/ponctualité notamment) et/ou par une incapacité à satisfaire l'ensemble des demandes de circulations en volume, fonctionnalité et/ou qualité.

La capacité de l'infrastructure ferroviaire et les contraintes qui lui sont associées sont donc des critères dimensionnant d'un état de saturation. Elles se déclinent sur deux périmètres principaux, en ligne et dans les nœuds. Les contraintes capacitaires sur ces deux périmètres sont directement liées. Il convient aussi d'ajouter la saturation en gare, pour les voies à quai et sur les quais, qui génère des contraintes supplémentaires sur la saturation de l'infrastructure.

Par ailleurs, le volume, le positionnement horaire des trains et leur politique d'arrêt sont des facteurs dimensionnant de l'usage de l'infrastructure et notamment la notion de saturation se décline principalement sur les périodes de pointe.

Les travaux de l'Observatoire de la Saturation ont porté sur le périmètre de la capacité en ligne et ont visé à appréhender :

- l'utilisation de l'infrastructure
- les conditions de circulations des trains,
- le niveau de saturation de l'axe méditerranéen entre Nîmes et Perpignan.

Les conclusions du rapport de l'Observatoire mettent en relief la forte utilisation actuelle de l'axe et son incapacité à accueillir la croissance attendue des trafics, **traduisant ainsi la limite de capacité de la ligne existante :**

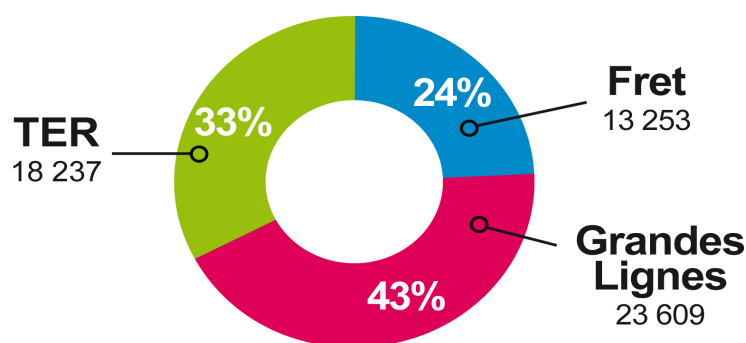
« Les résultats confirment et objectivent une utilisation très importante de la ligne, notamment entre Nîmes et Montpellier » [...] « Cette forte utilisation crée [...] un verrou limitant le nombre de circulations aux heures de pointe et bridant voire empêchant les évolutions »

L'AXE NÎMES MONTPELLIER AUJOURD'HUI, LA GARE NÎMES CENTRE ET SES USAGES

L'axe Nîmes Montpellier est le plus utilisé du réseau ferré en Occitanie avec plus de 54 000 circulations annuelles en 2015. Il est caractérisé par une forte mixité des circulations, des politiques d'arrêt et des vitesses pratiquées :

- **Des trains régionaux (TER)**, caractérisés par une forte présence de voyageurs pendulaires (domicile-travail ou domicile-études) en relation avec les pôles urbains de Nîmes, Montpellier, Sète, Béziers et Narbonne. Ces circulations sont concentrées autour des heures de pointe du matin, du midi et du soir. Ce sont des trains qui roulent généralement sur de courtes distances (100 à 200 km maximum), qui ont de bonnes performances d'accélération et une vitesse élevée (160 km/h) mais qui s'arrêtent très souvent.

- Des trains voyageurs longue distance de type TAGV ou Intercités. Ils sont assurés par des matériels rapides (160 km/h sur la ligne classique) et s'arrêtent peu souvent. Ils roulent en très grande majorité de jour (5h-24h), sauf pour quelques trains de nuit.
- Des trains de transports de marchandises, ayant une origine locale, ou en en transit. Ce sont généralement des trains de long parcours, qui roulent à des vitesses modérées (entre 80 et 120 km/h), et qui ne s'arrêtent quasiment jamais.

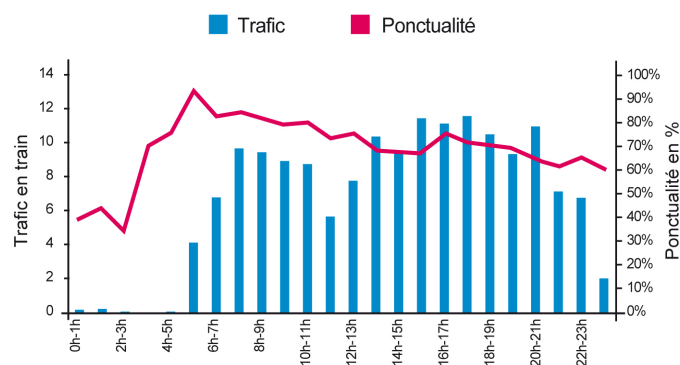


Les trains par catégorie
Axe Nîmes-Montpellier circulations 2015

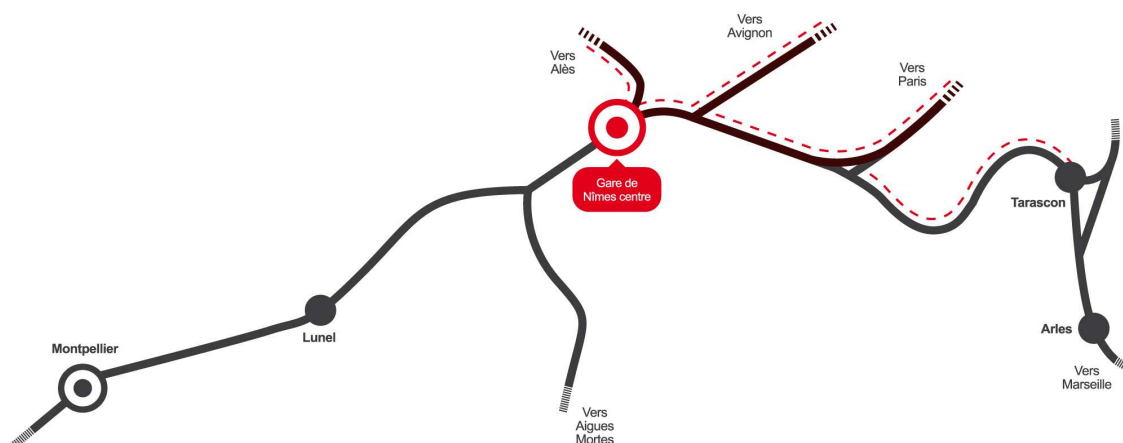
L'itinéraire littoral entre Nîmes et Perpignan n'offre **aucune solution alternative en cas d'incident** important sur la ligne. La section de ligne Nîmes-Montpellier, du fait de la forte densité des circulations, du nombre significatif de passages à niveau, des aléas climatiques avec en particulier les incendies de l'été, et des accidents de personnes, est soumise à une incidentologie élevée. Les incidents majeurs, d'une durée supérieure à 2h, sont malheureusement trop fréquents malgré les efforts engagés.

La qualité de service offerte par cet axe est marquée par des conditions de circulation qui se dégradent au cours de la journée. Par exemple, l'analyse de la ponctualité à 5 minutes des trains sur l'axe démontre une détérioration de la qualité de service au long de la journée en passant de 90% le matin pour atteindre 60% en soirée. On comptabilise ainsi, en 2015, près de 350 000 minutes de retard pour les tous les trains de l'axe, soit des millions de minutes de retard pour les voyageurs et les marchandises.

Trafic et Ponctualité à 5mn - tous types de trains Axe Nîmes-Montpellier - jour moyen 2015



Le positionnement du nœud Nîmois au sein du réseau ferré, et notamment son caractère d'étoile ferroviaire à la croisée de plusieurs lignes ferroviaires majeures (Ligne classique Nîmes-Montpellier, ligne à grande vitesse, Ligne fret de la Rive Droite du Rhône, lignes régionales Nîmes-Le Grau du Roi et des Cévennes) est à l'origine d'un usage important de la gare de Nîmes centre. Le triage de Nîmes Courbessac pour l'activité fret et la zone de garage et d'entretien des TER sont également générateurs de nombreux mouvements sur le site.



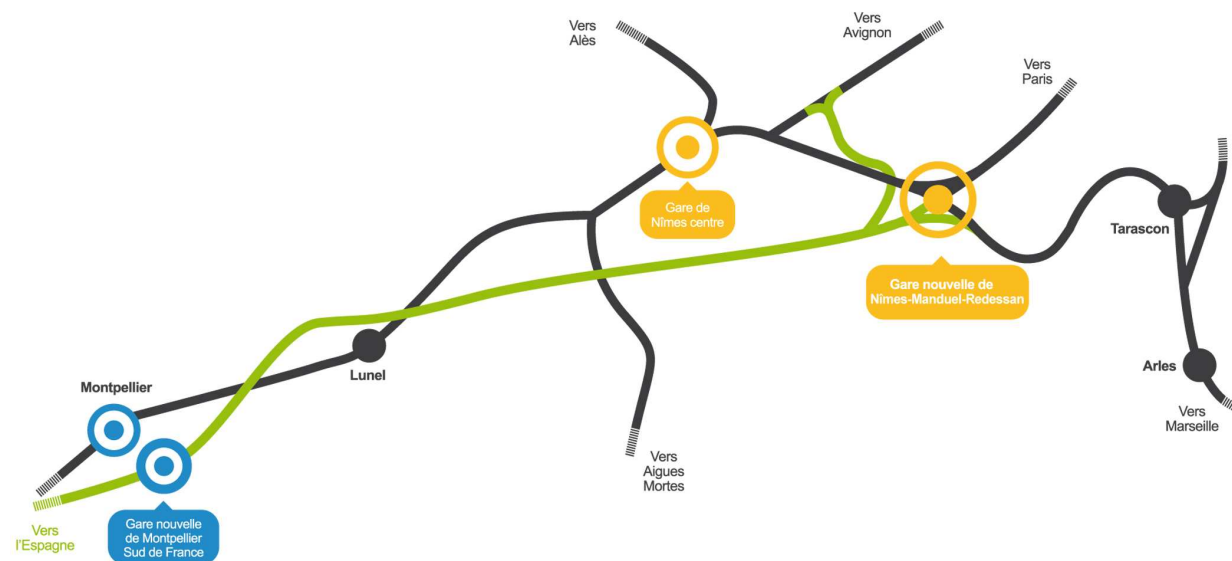
Nîmes centre (Feuchères) est la gare régionale présentant **le niveau d'utilisation le plus important de l'axe méditerranéen** avec près de 80 000 mouvements de trains en gare en 2015. Par ailleurs, c'est également, la gare disposant des infrastructures les moins dimensionnées avec 4 voies à quai et 1 voie passante. La gare de Nîmes centre, du fait de sa forte utilisation et de sa capacité réduite, ne permet pas aujourd'hui d'accueillir des batteries de TAGV. Il est déjà nécessaire de réordonnancer des sillons TAGV, au détriment d'une capacité optimisée en ligne, pour gérer les flux de clients sur les quais de la gare. Ce phénomène est aggravé pendant les périodes d'affluences estivales qui pourraient conduire à des problèmes de sécurité sur les quais.

Capacité et usages des gares de l'arc méditerranéen

GARES	Nombre de voies à quai	Mouvements trains 2015	Mouvements trains Heure de pointe
NÎMES	4	79 181	17
LUNEL	4	55 406	12
MONTPELLIER	6	60 562	13
BÉZIERS	5	49 777	12
NARBONNE	5	59 467	14
PERPIGNAN	6	40 075	9

Source : SNCF Réseau

LA MISE EN SERVICE DU CNM ET LE REPORT DU FRET, UNE SOLUTION DURABLE DE DESATURATION DE LA LIGNE CLASSIQUE ENTRE NÎMES ET MONTPELLIER

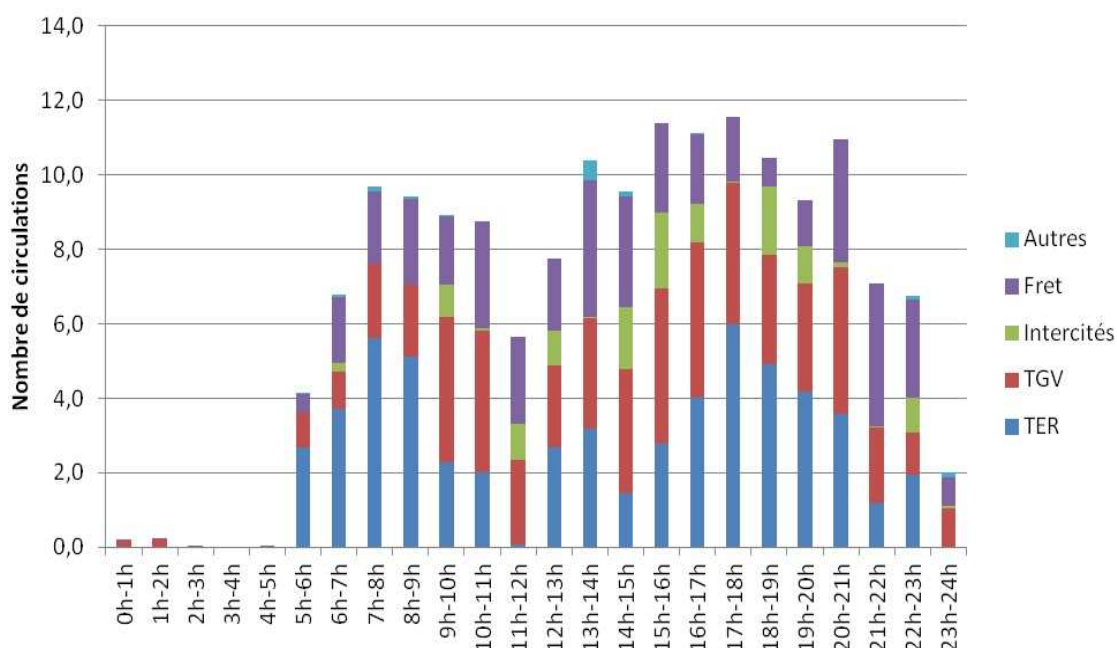


A la mise en service du Contournement de Nîmes Montpellier, la majorité des trains de fret basculeront de la ligne historique vers la ligne nouvelle, venant ainsi **libérer de la capacité sur la ligne classique entre Nîmes et Montpellier**.

Bien que les circulations de trains de marchandise représentent 24% des circulations de l'axe, **les gains de capacité à l'heure de pointe du soir resteront faibles**. En effet, **les circulations de trains de marchandise en période de pointe représentent moins de 2 trains sur 12, soit 15% des trains circulant à cette période**.

Répartition des circulations par heure et par type

Axe Nîmes Montpellier jour moyen 2015



La mise en service de la gare de Montpellier Sud de France sera accompagnée du basculement de quelques trains Grandes Lignes de l'itinéraire historique vers la ligne nouvelle. Ces changements d'itinéraires permettront une meilleure disponibilité de la ligne historique, mais ne concerneront que de manière marginale la période de pointe du soir.

Enfin, la volonté du Conseil Régional Occitanie de développer un cadencement au quart d'heure sur cet axe, suite à la mise en service du CNM, entrainera des besoins de circulation de 2 trains régionaux supplémentaires à l'heure de pointe du soir. **Le report d'itinéraire des trains de fret et de trains Grandes Lignes ne compensera pas suffisamment le besoin de capacité pour ces nouvelles circulations régionales**, augmentant ainsi les contraintes associées aux conditions de circulations sur la ligne actuelle.

Ainsi, la mise en service du Contournement de Nîmes Montpellier et de la gare de Montpellier Sud de France permettra de dégager de la capacité sur la ligne historique. Pour autant, cela ne répondra pas simultanément aux besoins de développement de l'offre régionale sur cet axe et d'amélioration significative des conditions de circulation.

La mise en service de la gare nouvelle de Nîmes Manduel Redessan sera accompagnée d'un basculement plus important des circulations Grandes Lignes (TAGV, Intercités) de la ligne classique vers le CNM. **Ces basculements de trains de voyageurs libéreront de manière significative de la capacité sur la ligne classique, notamment aux heures de pointe et permettra donc d'améliorer les conditions de circulations sur la ligne historique**, tout en préservant la possibilité d'un développement de l'offre sur cet axe.

Par ailleurs, avec la gare nouvelle de Nîmes Manduel Redessan, l'itinéraire alternatif permis par le Contournement de Nîmes Montpellier gagnera en pertinence en offrant la possibilité, en cas d'incident majeur sur la ligne historique, de **maintenir la desserte TAGV des villes de Nîmes et de Montpellier via un passage des trains par la ligne nouvelle**.

Cette nouvelle modalité d'exploitation ferroviaire de l'axe littoral, qui limite considérablement la rétention des trains en cas de perturbation, permettra aussi un retour plus rapide à une exploitation normale de la ligne classique.

Commentaires de la commission d'enquête

La commission d'enquête souligne la complexité des différentes composantes entrant dans les notions de saturation, tant de la ligne existante que de la gare elle-même, notions qui sont liées mais ont été simplifiées dans l'analyse que le public a pu faire des travaux de l'observatoire de la saturation Nîmes Perpignan.

Les travaux de ce dernier montrent en fait que la ligne historique constitue un point d'étranglement qui rend toute évolution impossible.

Le délestage du seul trafic fret sur la ligne CNM ne suffit pas pour permettre l'amélioration des liaisons TER telle qu'envisagée par la Région du fait des contraintes occasionnées par la cohabitation sur une même ligne de 2 types de trafic différents (omnibus TER et TGV).

Le report d'une partie des liaisons à grande vitesse et Intercités sur la voie CNM est de nature à améliorer la fluidité du trafic sur la ligne historique.

Par ailleurs, bien que l'observatoire de la saturation ait considéré que la gare de Nîmes n'était pas formellement saturée, il a souligné que la forte utilisation et son faible dimensionnement (4 voies à quai et une voie passante) constituent des contraintes majeures de fonctionnement qui ne permettent pas d'accueillir de nombreux TGV, particulièrement en période d'affluence. Le report d'une partie des TGV sur la voie CNM ne pourra que concourir à limiter ce phénomène. Il a également évoqué la sécurité apportée au maintien du trafic TGV global et Intercités par la création de la GNNMR en cas d'incident majeur sur la ligne historique.

Q5- SURFACE DES ESPACES AGRICOLES UTILISEE

Cette observation est régulièrement mise en avant, globalisant le plus souvent cette consommation entre le projet de gare au sens strict, le projet d'aménagement des voies d'accès et la consommation supplémentaire induite par le projet Magna Porta. Une mise au point est nécessaire pour apprécier la réalité de cet impact, donnant le rapport des superficies concernées aux SAU communales.

Réponse de SNCF Réseau :

DETAIL DES SUPERFICIES AGRICOLES CONCERNEES PAR LES EMPRISES DU PROJET

Gare nouvelle

L'emprise de 26ha du projet de gare nouvelle présentée dans le dossier d'enquête concerne les aménagements exhaustifs liés à la gare et ceux reliés à l'infrastructure du CNM. Sur cette emprise, et selon l'occupation du sol diagnostiquée, les terres à vocation agricole sont d'environ 7ha (SAU).

L'étude confiée à la Chambre d'agriculture et présentée dans le volet agricole de l'étude d'impact de la gare montre que toute cette SAU ne fait pas l'objet d'une exploitation agricole à titre principal. En effet, l'étude réalisée a ainsi détaillé les surfaces agricoles exploitées par des structures agricoles pérennes et actives sur le secteur.

Les résultats de l'étude révèlent une emprise de 3ha 26a 41ca sur l'espace agricole cultivé par ces propriétaires-exploitants ou fermiers titrés. Cette emprise se répartit comme suit :

- 2ha 90a 06ca en vignoble AOC Costières de Nîmes
- 3635m² en arboriculture cerisiers

Les 4 ha restants sur la SAU ont été déjà été acquis par SNCF Réseau (Domaine Larrier). Le reste des terrains appartiennent aux collectivités, à SNCF Réseau (dans le cadre d'autres projets ferroviaires) ou à BRL.

Avenue de la gare

L'emprise de l'avenue de la gare et de l'aménagement de la RD3 ainsi que les délaissés (car devenus inaptes à l'exploitation) à acquérir concernent environ

8.3ha de SAU dont environ 5ha sont effectivement exploités par des agriculteurs. 0.5ha appartiennent aux collectivités, 2.5ha à SNCF Réseau.

Le total de SAU concernée par la gare et ses accès est d'environ 15.3ha dont 8ha sont effectivement de la surface agricole exploitée de façon pérenne.

Magna porta

Le projet Magna Porta est en cours de définition et son emprise n'est pas connue. Se référer à la réponse Q13.

MESURES D'EVITEMENT DU PRELEVEMENT AGRICOLE POUR LA GARE NOUVELLE

L'assiette foncière de la gare nouvelle a été établie en limitant au maximum l'emprise sur les terrains tiers et sur l'agriculture.

En effet, sur la base des surfaces issues de l'enquête parcellaire, 54% du périmètre de la gare sont implantés sur du patrimoine ferroviaire au titre du TGV Med, du CNM et de la voie ferrée historique, ainsi que sur le patrimoine des collectivités. Les 46% restants sont des parcelles agricoles et des parcelles non agricoles comme par exemple le Mas Larrier et son bois. Ainsi l'emprise du projet a été ajustée aux besoins stricts des installations et des fonctionnalités de la gare.

MESURES DE COMPENSATION DU PRELEVEMENT AGRICOLE POUR LA GARE NOUVELLE

Le domaine agricole bâti acquis par SNCF Réseau sera valorisé et l'espace boisé attenant est maintenu. La partie agricole du domaine devenue propriété de SNCF Réseau à l'intérieur du périmètre de la gare représente environ 4ha dont 2.5ha de terre, 1.2ha de vigne et 0.3ha de bois.

Le préjudice des anciens occupants agricoles a été indemnisé par SNCF Réseau et n'a pas été pris en compte par l'expertise de la chambre d'agriculture dans les impacts à compenser.

Tous les exploitants concernés par les acquisitions antérieures au titre de la gare et de ses voiries ont été indemnisés dans le respect des protocoles en vigueur.

Enfin, le prélèvement foncier sur la zone AOC Costières de Nîmes pour l'approvisionnement de la cave coopérative de Redessan, pilier de la viticulture locale bénéficie d'une compensation financière validée par la profession agricole et la structure collective aux fins d'acquisition d'une surface identique de terre à vignes au sein de la zone d'appellation

Commentaires de la commission d'enquête

Au regard de la réponse du MO la commission d'enquête apporte les précisions suivantes :

- *Le projet Gare Nouvelle occupe une superficie d'environ 7 ha de SAU sur les communes de Manduel et Redessan dont 3,26 ha encore exploités de façon pérenne. Cette superficie représente environ 0,28% des SAU communales concernées. (La somme des SAU communales de Manduel et Redessan est de : 2441 ha, Cf page 174 de l'étude d'impact)*

- *Le projet Avenue de la gare occupe une superficie d'environ 8 ha de SAU sur la commune de Manduel, dont 5 ha encore en exploitation. Cette superficie représente environ 0,63% de la SAU communale de ce projet (La SAU communale de Manduel est de 1269 ha).*

La commission d'enquête prend note que le MO s'est efforcé de limiter l'emprise sur les terres cultivées et qu'une compensation financière a été attribuée à la cave coopérative de Redessan, en dédommagement des superficies vinicoles occupées par le projet, pour lui permettre d'acquérir une surface identique de terre à vigne en zone AOC.

Q6- JUSTIFICATION ÉCONOMIQUE DU PROJET

Diverses observations évoquent ce sujet en contestant la rentabilité du projet de la GNNMR au regard du report du trafic sur la voie CNM, à sa mise en service comme à terme, et en formulant l'hypothèse d'une justification essentiellement fondée sur la rentabilité économique du projet Magna Porta encore en gestation.

Réponse de SNCF Réseau :

LES PRINCIPES DE L'EVALUATION SOCIO-ECONOMIQUE

L'évaluation socio-économique d'un projet a pour objectif d'apprécier l'intérêt de ce dernier pour la collectivité. Il s'agit de **quantifier et valoriser l'ensemble des avantages et des inconvénients que l'opération génère**. Ces effets sont pour certains, monétaires (ex : le coût d'investissement de la gare) ou, non monétaires (ex : les gains de temps des voyageurs, la pollution, ...).

Les effets non monétaires sont valorisés à partir d'éléments financiers produits par le Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie, par exemple, **la valeur d'une tonne de CO₂ émise est estimée à 30€ en 2010**.

La rentabilité du projet est ainsi estimée à travers un bilan des contributions positives et négatives qui lui sont associées. A titre d'exemple, le coût d'investissement de la gare intervient de manière négative dans le bilan et à l'inverse les gains de temps des voyageurs interviennent de manière positive dans le bilan.

L'EVALUATION SOCIO-ECONOMIQUE DE LA GARE NOUVELLE

L'évaluation du projet de gare nouvelle Nîmes Manduel Redessan est réalisée notamment, au regard de l'offre de services ferroviaires, des conditions d'accès, des gains et pertes pour les voyageurs, des différents effets pour la société (pollution, bruit, sécurité routière ...) et des coûts globaux du projet (coûts d'investissement et coûts de fonctionnement).

Le projet Magna Porta, dont la consistance est en cours de définition, n'est pas intégré à l'évaluation socio-économique du projet de la gare nouvelle. Il n'est donc pas valorisé dans le cadre des dossiers soumis à l'Enquête.

LES BENEFICES DIRECTS DE LA GARE DE NIMES MANDUEL REDESSAN

Les principaux avantages du projet de gare nouvelle sont liés à **l'amélioration des services ferroviaires sur le périmètre d'étude**.

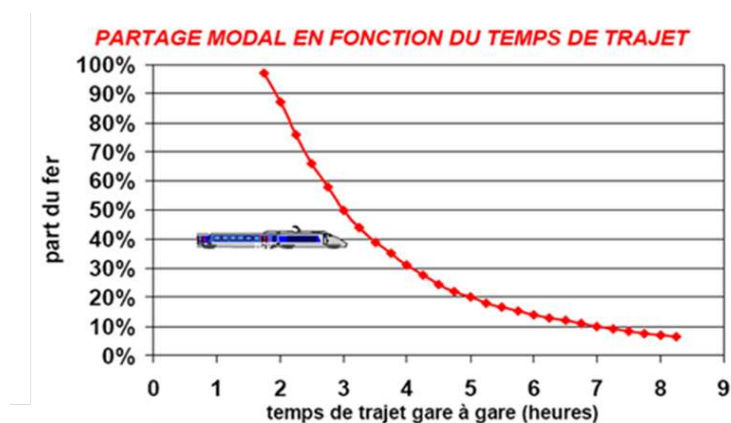
En effet, la mise en service de la gare s'accompagnera d'une restructuration de l'offre de trains Grandes Lignes sur l'axe, entraînant ainsi un usage plus important du Contournement de Nîmes et Montpellier (CNM). Le rééquilibrage des circulations entre les deux lignes, ligne classique et ligne nouvelle, permettra un meilleur fonctionnement du doublet de lignes et par conséquent du système ferroviaire en général dans ce secteur :

- Grâce au transfert vers le CNM des TAGV, consommateurs de capacité de circulations aux heures de pointes, une augmentation de l'offre de transports du quotidien sera possible accompagnée d'une meilleure régularité sur la ligne classique,
- Sur le Contournement de Nîmes et Montpellier, l'augmentation de l'offre TAGV permettra aux voyageurs les empruntant, des temps de parcours réduits entre Montpellier et Nîmes.

Ces gains, dont bénéficient les usagers du système ferroviaire sont intégré au bilan socio-économique du projet. Sont notamment valorisés ; les gains de temps des voyageurs en transit et ceux liés à l'amélioration des conditions de circulations sur la ligne historique entre Nîmes et Montpellier.

LES BENEFICES INDIRECTS DE LA GARE DE NIMES MANDUEL REDESSAN

Les améliorations du fonctionnement du système ferroviaire induisent une évolution du comportement des voyageurs. Certains voyageurs renonceront ainsi à leur voiture ou à utiliser l'avion, pour prendre le train. Le graphique ci-dessous illustre les données utilisées pour déterminer la part du report modal vers le train avec le modèle d'analyse.



Source : Ademe

Selon le modèle d'analyse, le projet permettra de diminuer annuellement d'environ 29 millions de kilomètres les parcours en voiture et près de 5 millions de kilomètres, en avion, soit une diminution notable de la pollution, des émissions de gaz à effet de serre et de l'insécurité routière.

Ce sont près de 570 000 tonnes de CO₂ dont le rejet sera évité grâce au projet, sur une période de 50 ans.

UN BILAN SOCIO-ECONOMIQUE FORTEMENT POSITIF

Le résultat du bilan socio-économique de l'opération s'apprécie par un indicateur principal : la Valeur Actualisée Nette Socio-Economique (VAN-SE).

La VAN-SE valorise en euros le bilan des effets du projet pour la collectivité sur 50 ans (y compris les effets non monétaires). Il atteint pour la gare nouvelle Nîmes Manduel Redessan, 1,7 milliards d'euros (CE 2012), ce qui classe ce projet parmi les plus créateurs de valeur pour la collectivité. A titre de comparaison, la VAN-SE du projet GPSO est de 0.6 milliards d'euros (CE 2013).

Ce résultat démontre clairement que **l'investissement initial de 95M€ consenti par les partenaires de l'opération relève d'une utilisation très efficace de l'argent public**

Commentaires de la commission d'enquête

La commission d'enquête prend note que la rentabilité socio-économique du projet n'est évaluée qu'en ce qui concerne la gare nouvelle de Nîmes Manduel Redessan à l'exclusion du projet Magna Porta, non abouti, pour lequel aucun élément ne permet actuellement de quantifier la valorisation de l'opération pour la collectivité.

Le résultat du bilan socio économique exposé dans le dossier d'enquête traduit en valeur monétaire les bénéfices pour tous les acteurs concernés (usager, collectivités, Etat) induits par l'amélioration de la restructuration de l'offre ferroviaire et le comportement des voyageurs, à la mise en service de la gare nouvelle.

Q7- COORDINATION TRAFIC TER ET TGV

Argument clé du choix du site d'implantation, cette question est soulevée à de nombreuses reprises, le dossier ne permettant pas de connaître les modalités retenues en gare de Manduel pour assurer de réelles correspondances.

Réponse de SNCF Réseau :

La gare nouvelle de Nîmes Manduel Redessan, par son positionnement au croisement de la ligne historique interrégionale Occitanie-PACA et du contournement de Nîmes et Montpellier, offrira la possibilité de correspondances entre les services ferroviaires nationaux, Trains à Grande Vitesse (TAGV), Intercités et les services ferroviaires régionaux TER.

La qualité des correspondances représente un enjeu important pour le projet de gare nouvelle.

Elle se sera assurée par :

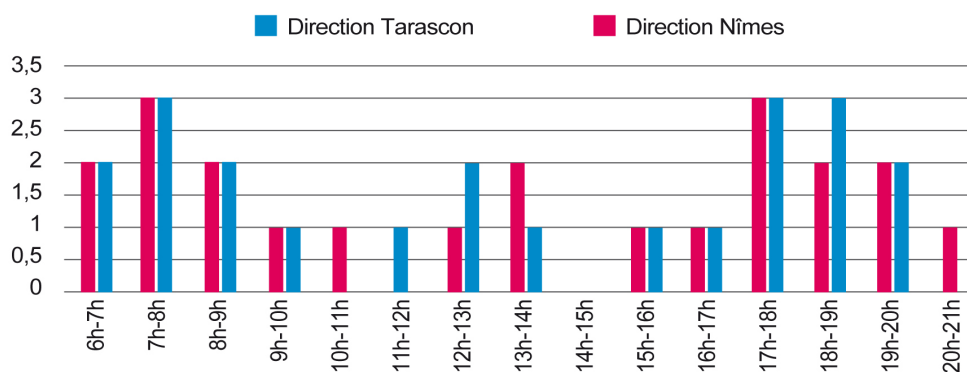
- une bonne articulation des arrêts des trains régionaux et nationaux au niveau de la gare
- une optimisation des cheminements piétons entre les quais TAGV et TER

Les horaires des trains sont construits 2 ans avant la circulation effective des trains. Le travail d'ajustement des horaires pour la mise en service de la gare n'a

pas encore été réalisé. Il sera essentiel de coordonner tous les acteurs concernés afin de construire les horaires de façon adéquate.

A ce stade, sur la base des horaires des trains actuels nous pouvons faire une première analyse qui donne une idée de la qualité des correspondances qui pourront être offertes au niveau de la gare nouvelle.

Répartition horaire des trains TER entre Nîmes et Tarascon



44 Trains régionaux circulent aujourd'hui au niveau du site de la gare nouvelle, la desserte par les trains régionaux de ce nouveau point d'arrêt, qui reste à décider par l'autorité organisatrice, sera potentiellement fréquente.

La répartition horaire de ces trains tend à montrer que les correspondances aux heures de pointe seront de bonne qualité (2 à 3 TER par heure et par sens). A l'inverse, aux heures creuses (1 à 2 TER par sens et par heure), une attention particulière sera portée sur l'ordonnancement des dessertes. La Région, autorité organisatrice des TER, pourra décider de l'arrêt des trains et des ajustements horaires si besoin.

Les différents partenaires seront parties prenantes dans la qualité du service offert aux voyageurs.

Les autorités organisatrices des transports, SNCF Réseau, SNCF Mobilités, accorderont une attention particulière à ce sujet lors de la construction des horaires pour la mise en service de la gare nouvelle.

Commentaires de la commission d'enquête

La bonne coordination des correspondances entre les diverses liaisons ferroviaires (TGV, inter cités, TER) est un enjeu majeur pour la satisfaction des usagers et l'optimisation de la fréquentation de la gare nouvelle. Elle implique la participation de plusieurs autorités organisatrices des transports (Région, SNCF Réseau, SNCF Mobilités) qui devront définir un nécessaire ordonnancement des dessertes pour offrir la meilleure qualité de service aux voyageurs.

La commission d'enquête prend note qu'à ce stade du projet une solution aboutie sur la définition de l'ordonnancement des dessertes ne peut être définie, car la date de finalisation n'interviendra que 2 ans avant la mise en service du projet.

Q8- VARIANTE SANS GARE AVEC RACCORDEMENT À SAINT-BRÈS

Cette solution, initialement prévue dans le projet CNM, est présentée par de nombreux contributeurs comme de nature à permettre le maintien durable de la desserte TGV de la gare de Nîmes centre. Les arguments techniques et financiers relatifs à l'abandon de cette solution doivent être donnés pour apprécier l'intérêt de cette variante sans gare nouvelle. (Question qui rejoint celle exprimée par l'Ae)

Réponse de SNCF Réseau :

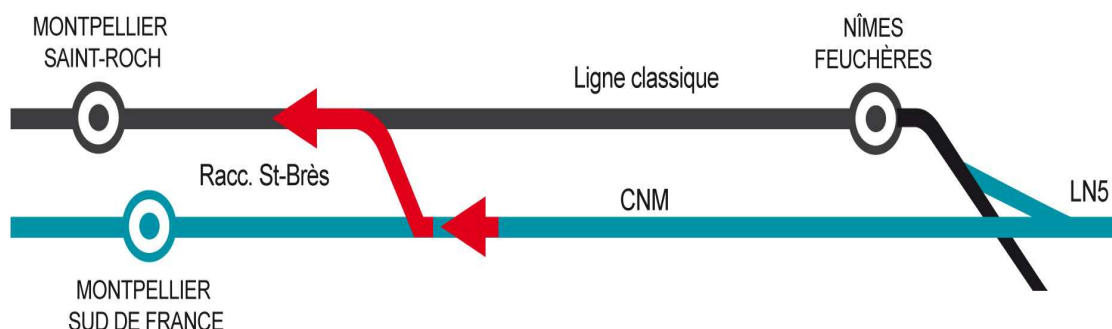
Après la mise en service du CNM et de la gare de Montpellier Sud de France, les alternatives qui permettraient d'utiliser uniquement la gare de Nîmes Feuchères pour tous les Trains à Grande Vitesse consisteraient en la création d'un raccordement entre le Contournement de Nîmes et Montpellier et la ligne classique.

RACCORDEMENTS DE SAINT-BRÈS

Le raccordement dénommé « St Brès »

Le raccordement de « St Brès » prévu initialement dans le projet CNM permettait de desservir la gare de Montpellier St Roch en venant du CNM, ou inversement aux trains venant de Montpellier St Roch d'emprunter le CNM en direction de Paris.

D'un point de vue fonctionnel, ce raccordement ne peut pas permettre le maintien de la desserte TAGV de la gare de Nîmes Centre.

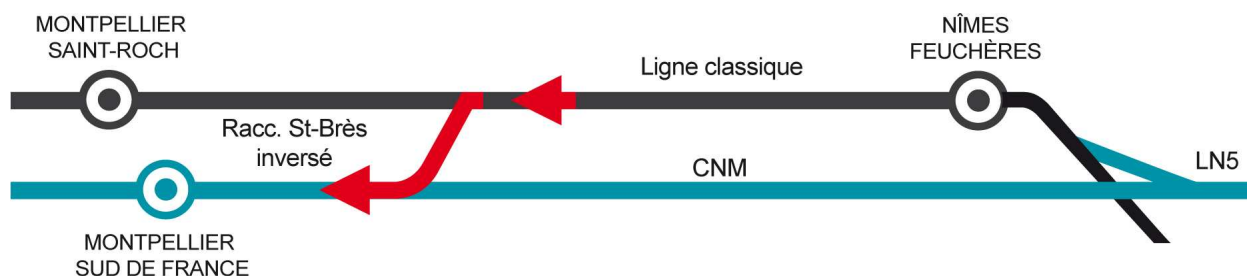


Suite à la décision de construction de la gare nouvelle de Montpellier Sud de France, la gare nouvelle remplace les fonctions ferroviaires du raccordement et l'investissement dans le raccordement n'était plus justifié.

Le raccordement dénommé « St Brès inversé »

Le raccordement de « St Brès inversé » représenté ci-dessous, est un raccordement ferroviaire qui permettrait aux TAGV de desservir la gare de Nîmes Feuchères puis de se reconnecter au CNM.

Les partenaires financiers ont souhaité faire étudier ce raccordement afin de desservir ultérieurement la gare de Montpellier Sud de France avec des TER en provenance de Lunel, en prévision d'une évolution éventuelle de l'offre TER.



Sa conception a été prédéfinie avec des jonctions d'une seule voie ferrée sur le CNM et sur la ligne classique, dédoublées en deux voies ferrées dans la zone de raccordement afin de permettre l'attente ou le croisement des trains. Il a fait l'objet de mesures conservatoires ponctuelles au niveau de la plateforme du CNM afin de faciliter sa réalisation ultérieure.

Comme toutes installations ferroviaires nouvelles, la conception et les choix techniques retenus répondent aux besoins ferroviaires recherchés. Par exemple, un raccordement ferroviaire peut être conçu avec une ou deux voies ferrées, conçu à niveau ou en dénivelé..., les choix techniques sont faits suivant le nombre de trains envisagé, les conditions de circulation sur les lignes ferroviaires raccordées, les prévisions d'évolution de la desserte, le nombre de trains devant emprunter le raccordement, etc.

Modifier la fonction ferroviaire initiale de ce raccordement pour y faire circuler des TAGV induit le changement de conception du raccordement. Une étude sommaire menée en ce sens a montré l'inadéquation entre le coût du raccordement et ses performances.

LES AUTRES RACCORDEMENTS :

Pour permettre une meilleure compréhension du sujet, nous présentons ci-dessous les autres éventuels raccordements possibles qui ont été mentionnés et discutés avec les partenaires financiers.

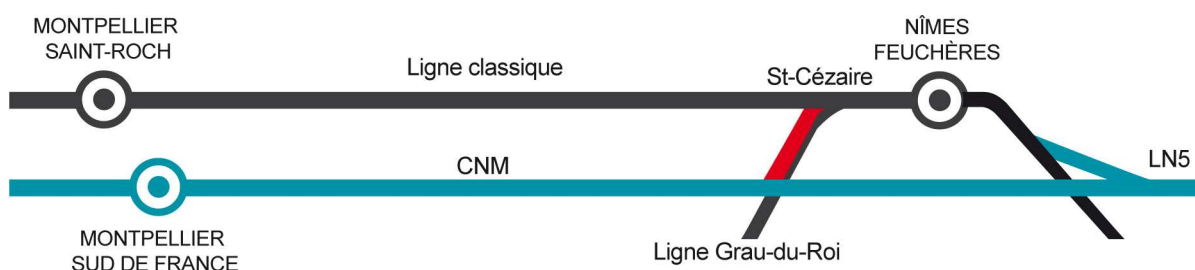
Le raccordement dénommé « Grau du Roi – Générac »

Ce « long raccordement » est possible en utilisant la ligne Nîmes - Le Grau du Roi. Il permettrait également d'utiliser la gare de Nîmes Feuchères pour la desserte de tous les TAGV. Cette alternative avait été analysée en 2009 lors du débat public de la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan. Elle est présentée dans l'étude d'impact qui décrit les besoins de modernisation qu'entraînerait cette variante sur la ligne Nîmes - Le Grau du Roi, avec son doublement et son électrification sur ce tronçon.

Ces derniers travaux viennent s'ajouter aux travaux très complexes d'adaptation du raccordement à St Césaire de la ligne Grau du Roi à la ligne existante et au raccordement de la ligne Grau du Roi au CNM.

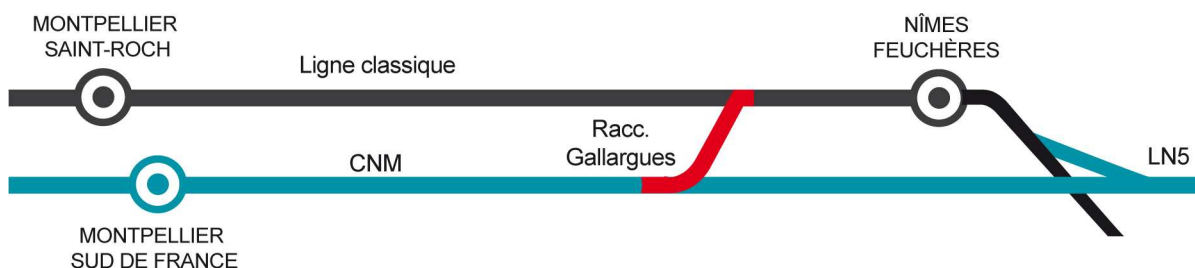
Le coût global de réalisation est très important.

Schéma ferroviaire alternatif avec un raccordement à St Césaire



Le raccordement dénommé « Gallargues-le-Montueux »

Il existe un autre croisement entre le CNM qui permettrait la création d'un raccordement avec les mêmes fonctions ferroviaires, le raccordement de « Gallargues ». Ce raccordement permettrait lui aussi aux TAGV de desservir la gare de Nîmes Feuchères en se déconnectant au CNM au niveau de la commune de Gallargues-le-Montueux (proche du Vidourle).



LES FONCTIONS FERROVIAIRES DES RACCORDEMENTS

Les diverses solutions de « raccordement » entre le CNM et la ligne classique, qui permettraient la desserte de Nîmes Feuchères sans création de la gare nouvelle, présentent des fonctions ferroviaires assez similaires qui ne répondent pas aux attentes des partenaires financeurs.

Les TAGV sortent de la LGV ou du CNM et circulent sur la ligne classique pour desservir Nîmes Feuchères

- Les TGV desservant Nîmes ont un temps de parcours allongés par une vitesse réduite et une distance augmentée.
- Les opérateurs ferroviaires privilégiant la performance du CNM ne desserviront plus Nîmes.

Les TAGV circulent sur une partie de la ligne classique entre Nîmes Feuchères et Montpellier jusqu'au raccordement

- Le développement de l'offre TER entre Nîmes et Montpellier sera contraint,
- La gare de Nîmes Feuchères de plus en plus utilisée, bloquera toute évolution des dessertes ferroviaires.

Leur coût d'investissement est très important comparativement aux bénéfices

Raccordement	Gain de temps	Coût
St Brès inversé	2 mn	> 140 M€
Gallargues	4 mn	> 150 M€
St Césaire - Ligne Grau du Roi	7 mn	> 250 M€

Conclusion :

Dans le contexte du niveau de saturation de la ligne classique et de la gare de Nîmes Feuchères, les partenaires financeurs ont écartés les scénarios de raccordements qui n'apportaient pas d'amélioration des dessertes TER entre Nîmes et Montpellier.

De plus, leurs coûts de construction dépassent largement ceux de la gare nouvelle.

Les analyses d'exploitation ferroviaire confirment ou non l'intérêt des scénarios sur des critères ferroviaires (capacité, nombre de trains possibles, vitesse des trains, évolution souhaitée...).

Il faut retenir que les fonctionnalités ferroviaires attendues sont prioritaires dans la décision.

En effet, les scénarios sans gare avec les différents lieux des raccordements déclinés en différentes solutions techniques pour chacun des raccordements impliquent de nombreuses études techniques.

Il n'est pas possible de faire réaliser des études techniques, hydrauliques, hydrogéologiques et des inventaires écologiques,... de toutes ces alternatives alors qu'elles ne répondent pas aux objectifs ferroviaires initialement définis et souhaités par les partenaires financeurs. SNCF Réseau propose et étudie uniquement les alternatives qui répondent fondamentalement aux besoins ferroviaires attendus. Ces éléments sont présentés dans le dossier d'étude d'impact.

Commentaires de la commission d'enquête

La commission d'enquête constate que les diverses solutions de raccordement à la CNM sans gare nouvelle, tout en préservant le maintien de la desserte de la gare de Nîmes centre par les TGV, ont bien été étudiées.

Elle prend note que les choix de ces scénarios ont été écartés car ils ne permettent pas de résoudre les problèmes de saturation (Cf. Q4) et qu'ils vont à l'encontre des besoins d'exploitation ferroviaire (valorisation der la voie CNM) et des attentes des partenaires financeurs.

Les différentes alternatives de raccordement semblent présenter par ailleurs un coût d'investissement important bien supérieur à celui de la gare nouvelle.

Q9- AUGMENTATION DES CHARGES D'EXPLOITATION LIÉES À LA NOUVELLE GARE

Au delà des coûts liés à l'investissement, le projet va générer des coûts de fonctionnement qui ne sont pas chiffrés, tant pour l'exploitant de la gare que pour les collectivités impliquées dans les accès et l'organisation des transports terrestres.

Réponse de SNCF Réseau :

Les évaluations des coûts d'exploitation de la gare nouvelle ont été réalisées par SNCF Réseau et intégrées au bilan socio-économique du projet gare.

L'évaluation socio-économique a pour objet d'apprécier l'intérêt du projet pour l'ensemble de la collectivité. Elle évalue les conséquences monétaires du projet et en fait la balance entre les conséquences positives et les conséquences négatives après monétarisation.

De façon simplifiée : Le projet coûte au début pour sa construction, puis rapporte tout au long de sa durée de vie. Les coûts d'exploitation ont été intégrés en négatif dans les coûts annuels de l'évaluation socio-économique.

Concernant les transports terrestres portés par les collectivités, ils sont envisagés par une simple adaptation des itinéraires des lignes de bus urbains et départementaux sur le secteur et l'arrêt des TER au niveau de la gare nouvelle.

En parallèle, la conception de la gare nouvelle a fait l'objet d'une attention particulière afin de réduire ses coûts de fonctionnement et d'exploitation par :

UNE EXPLOITATION AVEC MUTUALISATION DES MOYENS

Un certain nombre d'équipements d'exploitation ferroviaires sont décentralisés sur la gare de Nîmes Centre pour permettre la mutualisation de certains personnels d'exploitation qui seront autant que possible partagés. Les locaux pour les accueillir en gare de Nîmes Manduel Redessan sont donc réduits.

LA DIMENSION ENTRETIEN / MAINTENANCE

Les coûts d'entretien, de nettoyage et de maintenance ont été une préoccupation permanente de la conception. Les choix constructifs, le choix des matériaux, le traitement architectural en particulier des halls sont conçus en ce sens.

UNE GARE ECONOMIQUE EN ENERGIE

Dans le cadre d'une démarche « Bâtiments Durables Méditerranéens » la recherche de solutions économes en énergie a été intégrée : Bâtiment de service

ultra isolé, utilisation systématique de la technologie leds pour l'éclairage, climatisation réservée aux rares espaces fermés (commerce, salle d'attente...).

UNE OPTIMISATION DES SURFACES DES LOCAUX D'EXPLOITATION

En retour d'expérience des gares nouvelles précédentes (gares du TGV Rhin Rhône en particulier), les locaux destinés aux agents d'exploitation et aux prestataires de services sont réduits au juste nécessaire, avec, en particulier, une mutualisation des locaux «sociaux», des espaces communs et une optimisation des locaux techniques.

UN JUSTE DIMENSIONNEMENT DES ESPACES DEDIES AU PUBLIC

Un Bâtiment Voyageurs conçu de manière compacte autour des circulations verticales de mise en communication des différents niveaux de la gare. Les halls, quais, et accès sont dimensionnés en tenant compte de l'affluence du public en période de pointe (concomitance de 2 TGV, etc...). Des études de flux approfondies ont permis de concevoir l'ensemble des espaces d'attente et de circulation (circulations horizontale et verticale) pour garantir la fluidité et le confort en gare. Ce dimensionnement est valable avec les prévisions de trafic à la mise en service, mais il est également compatible avec les évolutions futures.

Le projet de la gare est étudié afin de réduire ses futurs coûts de maintenance et d'exploitation. Ces coûts seront équilibrés par les avantages apportés par la gare nouvelle et pris en charge par les différents bénéficiaires.

Commentaires de la commission d'enquête

La commission d'enquête prend note que le bilan socio-économique évalués sur une période de 50 ans intègre annuellement les coûts d'exploitation du projet de gare nouvelle qui sont appréciés et traduits en valeur monétaire à partir de la balance des avantages et inconvénients pour chacun des acteurs concernés par le projet.

Q10- RISQUES DE DÉSERTIFICATION ÉCONOMIQUE ET TOURISTIQUE DU CENTRE VILLE

Plusieurs contributions évoquent un impact sensible sur l'activité économique et touristique en centre ville de Nîmes lié à la diminution du trafic longues distances en gare centrale.

Réponse de SNCF Réseau :

Une gare représente un **élément d'attractivité important pour un territoire**, notamment en matière touristique.

La gare nouvelle sera le point nodal d'une politique touristique centrée sur la Romanité et Nîmes Métropole a souhaité disposer d'un espace d'accueil touristique de 30 m² dans le hall voyageurs de la gare nouvelle afin de renforcer les flux vers les sites touristiques du territoire, prioritairement les monuments de la ville de Nîmes et le futur musée de la Romanité.

La gare nouvelle va ainsi participer au renforcement des flux touristiques, y compris vers le centre-ville de Nîmes.

Concernant les commerces de proximité, les projections économiques de l'agglomération Nîmes Métropole et du SCOT excluent toute possibilité de surfaces commerciales en proximité de la gare nouvelle. Il n'y aura donc aucun impact négatif à prévoir sur le commerce de proximité en centre-ville.

Concernant les autres secteurs d'activités (industrie, tertiaire), la nouvelle gare est un atout pour engager des actions de développement économique à partir d'une approche exogène. A titre d'exemple, la gare TGV de ROVALTAIN (agglomération de Valence Romans) a permis de susciter l'implantation d'une centaine d'entreprises nouvelles.

Enfin, la fréquentation de la gare de centre-ville de Nîmes restera importante et continuera à progresser avec l'amélioration de l'offre ferroviaire pour les transports régionaux (*voir réponse à la question Q1*).

Commentaires de la commission d'enquête

La commission d'enquête pense que l'impact négatif sur l'activité économique et touristique du centre ville de Nîmes formulé dans plusieurs contributions n'est pas étayé par des données concrètes. La réalisation du projet de gare nouvelle ne devrait pas modifier les flux touristiques établis mais en susciter de nouveaux.

Q11- IMPLANTATIONS ALTERNATIVES

De nombreuses observations remettent en cause les critères retenus en faveur de la GNNMR au détriment des variantes étudiées ou d'autres sites d'implantation (Garons notamment), dont les avantages potentiels ont été écartés.

Réponse de SNCF Réseau :

L'opportunité d'une gare nouvelle dans le Gard sur la ligne du Contournement de Nîmes et de Montpellier (CNM) a été débattue en 2009. En effet, dans le cadre du Débat Public relatif au projet de Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan, deux réunions publiques ont été organisées à Nîmes et Alès afin d'échanger sur « *Les services ferroviaires dans le Gard. Une gare nouvelle : Pourquoi ? Comment ?* ».

Les études comparatives de localisation d'une gare nouvelle dans l'agglomération nîmoise présentaient trois sites d'implantation : Manduel, Campagnolle et Campagne. L'expression des différents acteurs conclut à la préférence du site du Manduel, pour son principal atout qui est l'interconnexion ferroviaire entre les Trains à Grandes Vitesse (TAGV) et les TER.

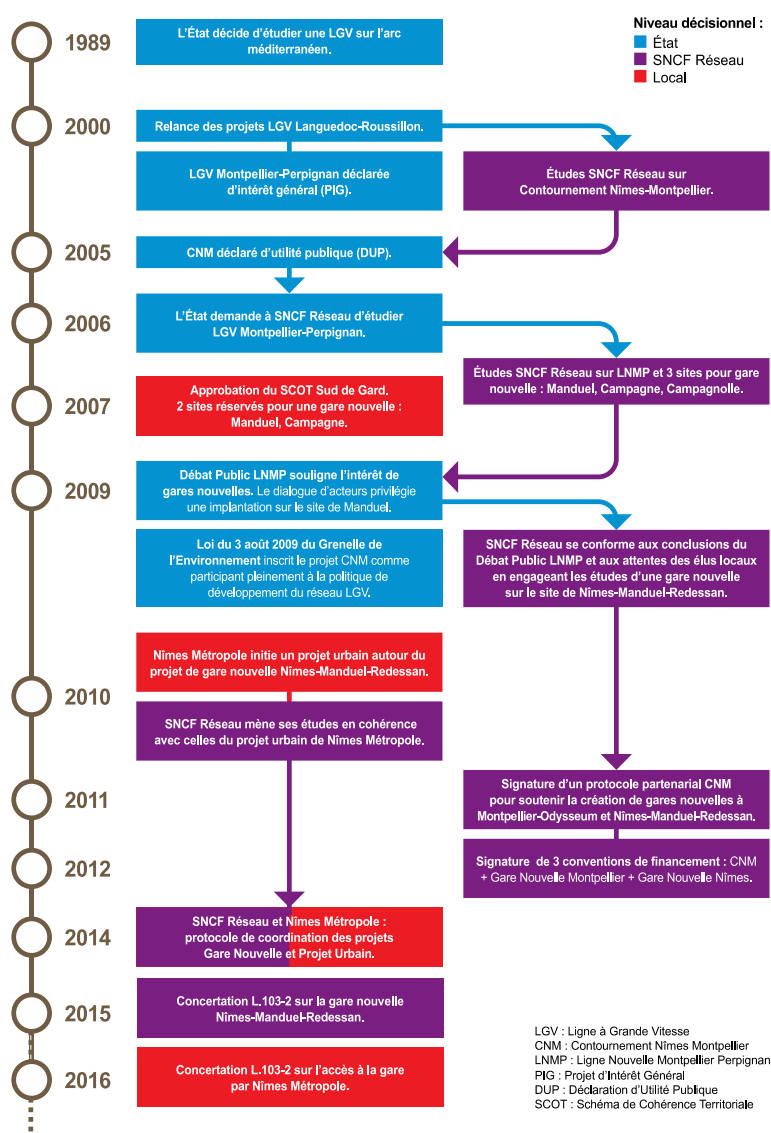
Ce processus de concertation s'est traduit en 2012 avec la signature de la convention de financement pour une gare nouvelle sur le site de Manduel-Redessan. Cette convention de financement, signée par la Région Languedoc-Roussillon, Montpellier Agglomération, Nîmes Agglomération, l'Etat et RFF a ainsi acté l'engagement des partenaires pour ce site.

Conformément à cela, depuis 2012, toutes les études de définition du projet ainsi que les études environnementales, les négociations foncières, les mesures conservatoires prises par le CNM se sont portées sur le site de Manduel-Redessan. A l'inverse, les autres sites n'ont pas fait l'objet d'études ou de mesures conservatoires afin de garantir leur compatibilité avec l'implantation ultérieure d'une gare.

Par respect du processus de concertation et de décision depuis 2009, le dossier d'enquête publique présenté au public intègre la synthèse de l'étude comparative réalisée en 2009. Il présente ainsi l'atout principal qui a permis que le site de Manduel-Redessan soit privilégié : l'interconnexion TAGV/TER avec le croisement de la ligne CNM et de ligne ferroviaire existante.

Les avantages / inconvénients de chacune des implantations, qui ont servis de support au débat et à la prise de décision, sont présentés de façon transparente dans la partie 6 de l'étude d'impact.

HISTORIQUE DES DÉCISIONS



Commentaires de la commission d'enquête

La CE souscrit au fait que l'interconnexion ferroviaire est considérée comme un élément déterminant du choix du site de Manduel. Elle constate que le processus de concertation et de décision est conforté par l'examen de variantes d'implantation qui ont bien été examinées, et dont aucune n'a présenté d'arguments décisif en sa faveur.

Q12- COÛT DU PROJET ET FINANCEMENT

Question soulevée de manière récurrente, tant par le public que par divers élus et associations, faisant valoir d'une part que le montant annoncé n'a pas été actualisé et que, d'autre part, de nombreux coûts induits ne sont pas chiffrés (notamment en matière de liaisons routières et de desserte ferroviaire nécessaires au bon fonctionnement de la gare nouvelle).

Réponse de SNCF Réseau :

Le montant du projet gare est de 95 M€.

La question de l'actualisation est traitée dans la réponse à la question CE1. Tous les coûts d'investissement sur le périmètre ferroviaire sont compris, les coûts d'exploitation sont intégrés dans le bilan socio-économique. Ces coûts d'exploitation seront équilibrés par les bénéfices apportés à la société, par l'attractivité ferroviaire, par l'augmentation de l'usage des trains, par la réduction de CO2 à l'échelle globale.

S'agissant de l'avenue de la gare, nous rappelons que nous avons convenu avec Nîmes Métropole et la préfecture du Gard d'organiser les enquêtes publiques de façon simultanée afin que le public soit informé du coût global.

Le montant du projet de l'avenue de la gare est de 14.5 M€.

S'agissant d'une éventuelle 3^{ème} voie à quai, il s'agit d'une possibilité d'évolution ultérieure de l'infrastructure ferroviaire de la gare nouvelle. Comme toute création ou modification d'infrastructure, elle répondra à des besoins ferroviaires qui auront été définis, souhaités et financés par les autorités organisatrices des transports ferroviaires. Dans le cadre du projet et à la mise en service de la gare, il n'est pas prévu de réaliser une 3^{ème} voie à quai.

S'agissant d'aménagements routiers qui seraient nécessaires et qui représenteraient des coûts supplémentaires, nous avons mené une étude portant sur les effets du programme de travaux sur le trafic routier et dont les résultats sont présentés dans la partie 7.5.7.2.2. de l'étude d'impact (page 321). Cette étude démontre que les infrastructures routières sont suffisamment dimensionnées pour l'augmentation du trafic routier lié à la création de la gare nouvelle.

Les besoins supplémentaires qui seraient liés au projet « Magna Porta » seront traités dans le cadre de ce futur projet.

Commentaires de la commission d'enquête

Pour l'actualisation des coûts se référer à la CE1.

La commission note que le dossier mis à l'enquête comportait l'ensemble des éléments de réponse relatif à ces questions en l'état actuel du projet, c'est à dire sans prise en compte de la troisième voie à quai qui fera l'objet d'une décision de principe ultérieure, ni des effets induits par Magna Porta dont le niveau de définition est encore trop imprécis.

Elle note par ailleurs que l'évolution du réseau routier départemental, motivée par divers arguments de gestion et de fluidité du trafic routier global, s'inscrit dans une programmation pluriannuelle largement supérieure à l'échéance de la mise en service de la gare nouvelle. Cette évolution contribuera à terme à l'amélioration de l'accessibilité de la gare sans qu'elle soit imputable directement au coût de cette dernière

Q13- IMPACT ENVIRONNEMENTAL GLOBAL DU PROGRAMME DES TRAVAUX (GARE, ACCÈS, MAGNA PORTA)

De manière récurrente, les observations font valoir les préconisations de l'AE et contestent le fait qu'elles n'aient pas été prises en compte, ce qui minimise les impacts et ne permet pas une appréciation globale à terme.

Réponse de SNCF Réseau :

SNCF Réseau et Nîmes Métropole ont saisi l'Autorité Environnementale début 2015 pour une demande de cadrage préalable dans le but de définir le programme de travaux entre le projet de gare nouvelle et le projet urbain.

Lors de la visite du site par l'Autorité Environnementale, Nîmes Métropole avait présenté à l'Ae l'avancement des réflexions au sujet du projet urbain ainsi que la nécessité de concertation et d'accompagnement par les acteurs locaux.

Dans son avis en réponse de juin 2015, l'Autorité Environnementale rappelle les principes mais laisse les maîtres d'ouvrage libres d'intégrer tout ou partie du PUM dans le programme de travaux. En effet, consciente des difficultés et des délais nécessaires à la définition d'un projet d'aménagement urbain, les recommandations de l'AE sont formulées de la manière suivante : « Il semble donc difficile à l'Ae de répondre a priori à la question relative aux composantes du PUM devant être considérées comme faisant partie du même programme, cette réponse dépendant encore de choix qui incombent conjointement à Nîmes-Métropole et à SNCF Réseau. Néanmoins, l'Ae ne peut que recommander de retenir un périmètre qui permette une analyse pertinente des impacts cumulés des projets concernés ».

En décembre 2015, Nîmes métropole a informé SNCF Réseau d'une remise en question du projet urbain et de délais de concertation plus importants. Dans ce contexte, SNCF Réseau et Nîmes métropole ont décidé de ne pas intégrer le projet urbain au programme de travaux.

Depuis le dépôt des dossiers en juin 2016, le projet urbain tel qu'il était envisagé en 2015 a notablement évolué sans pour autant être stabilisé à ce jour. En effet, Nîmes Métropole envisagerait à présent un projet de développement économique dénommé Magna Porta. Des réflexions sont menées sur son implantation, son programme, sa vocation, sa taille, son calendrier... Dans ces conditions nous avons intégré au mieux l'ensemble des éléments du « projet urbain » connus lors du dépôt des dossiers. Ils sont présentés dans le chapitre 12 de l'étude d'impact « Conséquences prévisibles des projets sur le développement éventuel de l'urbanisation ».

Les effets cumulés des projets de la gare nouvelle et ses voiries d'accès avec le futur « projet Magna Porta » ne peuvent pas être étudiés. En effet, ce projet n'est pas un projet « connu » puisqu'il n'a pas fait l'objet d'autorisation à ce jour. Aucun élément d'étude ne peut être pris en référence dans le dossier d'étude d'impact au titre des effets cumulés.

Lorsque le « projet Magna Porta » sera défini et stabilisé, il fera l'objet de procédures d'autorisation prenant en compte la gare nouvelle et ses voiries dans son analyse environnementale, au titre des effets cumulés.

Commentaires de la commission d'enquête

Les éléments apportés par le MO permettent de lever l'ambiguïté quant à l'imbrication de ce projet avec l'enquête en cours notamment en matière de calendrier de mise en œuvre, d'emprise foncière prévisible et d'impact environnemental.

La commission d'enquête considère que le périmètre du programme des travaux retenu par le MO est pertinent à l'état actuel de la réflexion sur Magna Porta.

Q14- QUALITÉ DES SERVICES EN GARE NOUVELLE

Diverses observations abordent la question des prestations ou des aménagements qui paraissent utiles au confort des usagers et au bon usage des installations.

Réponse de SNCF Réseau :

L'INTERMODALITE

La gare nouvelle Nîmes Manduel Redessan offrira aux voyageurs une intermodalité et une accessibilité facilitée en véhicules personnels, aux transports en communs et aux mobilités douces.

Le projet intègre une gare routière dédiée aux bus de l'agglomération et aux cars ainsi qu'une station de taxis pour la prise en charge des voyageurs. Les transports en communs et les taxis bénéficieront d'une voie dédiée dans la zone de gare afin de garantir la fluidité de la circulation.

L'accès à la gare en véhicules particuliers sera également facilité par une dépose-minute au contact immédiat de la gare.

LES STATIONNEMENTS

Les capacités de stationnement ont été largement dimensionnées et seront capables d'évoluer pour s'adapter aux besoins futurs. Dans un premier temps, environ 1 000 places sont prévues au bénéfice de tous types d'usagers : accompagnateurs de voyageurs, usagers du TER, voyageurs longue distance abonnés ou non, avec possibilité de réservation de places de stationnement en ligne.

Les parcs de stationnement, au nord comme au sud du site seront tous situés dans un rayon faible autour du bâtiment voyageurs et des quais. Les places seront toutes accessibles aux personnes à mobilité réduite, éclairées, intégrées dans un environnement végétalisé.

Les places de stationnement de longue durée situées au nord du site seront en grande partie couvertes par des ombrières qui auront également pour rôle de produire de l'énergie (panneaux photovoltaïques).

Les voyageurs pourront recharger leurs véhicules électriques avec une offre d'environ 80 bornes de recharge.

L'ensemble des parcs de stationnement seront confiés à un exploitant qui assurera en permanence l'accueil et l'information du public, l'entretien des espaces et la fonction sûreté. Un dispositif de vidéoprotection et de contrôle d'accès, avec barrières aux entrées et système de Visualisation de Plaques d'Immatriculation sera installé.

Les tarifs seront définis et adaptés aux différents types d'usage. Le parking courte-durée bénéficiera d'une tarification incitative avec un premier temps gratuit. La gratuité pour les abonnés TER sera convenue avec la Région Autorité organisatrice des transports TER.

Le stationnement des 2 roues est également favorisé avec la création d'un espace qui leur est réservé dans le parking courte durée d'une capacité de 50 places environ, à proximité immédiate du parvis de la gare.

Par ailleurs, 100 places de stationnement sont prévues pour la location de voitures.

Les déplacements alternatifs sont également favorisés : mise en œuvre de stationnement destiné aux cycles à proximité du parvis de la gare, accessible par des cheminements doux depuis la voie d'accès principal de la gare.

Le stationnement sauvage sera évité par la mise en place de bordures, de mobiliers ou de clôtures le long des voies d'accès et par la mise en place d'une clôture sur la totalité du site.

LA GARE

L'accès au bâtiment de la gare et aux quais est facilité par une lisibilité des espaces et des parcours piétons depuis les parcs de stationnements :

- Depuis le parking longue-durée, l'accès au bâtiment est assuré par une passerelle piétonne, qui permet également un accès direct aux quais TER.
- Depuis le parking courte-durée, l'accessibilité à la gare se fera par un cheminement fonctionnel ombragé, également à niveau et à courte distance du bâtiment voyageurs.

Le parvis disposera de bancs et sera ombragé par des arbres de haute tige, pour la plupart de grande taille car déjà existants et conservés. Il sera protégé du mistral par le bâtiment de service formant un écran.

Le hall principal de la gare sera doté d'une salle d'attente confortable, chauffée et climatisée, d'un commerce multi-fonctions qui proposera entre autres un service de restauration à emporter et un rayon presse.

Des espaces d'attente complémentaires dispersés dans les halls proposeront des sièges et tables, des jeux pour enfants et l'information voyageurs. Un vaste espace d'attente et d'embarquement, à l'écart des flux, est réservé pour les départs en TAGV de type Ouigo.

Les quais TAGV et TER seront accessibles depuis la gare par différents moyens : escaliers fixes, escaliers mécaniques, ascenseurs et rampes d'accès.

Des abris et des écrans de protection au vent seront implantés sur les quais et permettront aux voyageurs de se protéger des conditions météorologiques.

Commentaires de la commission d'enquête

Les éléments de réponse apportés par le MO sont satisfaisants. Ils témoignent de l'intérêt apporté à ces questions et répondent favorablement à certaines demandes du public.

Q15- CESSIBILITÉ ET EXPROPRIATION

Question relative à la cessibilité ou aux expropriations des terrains BRL

Réponse de SNCF Réseau :

Lors de la préparation du dossier d'enquête parcellaire de la gare nouvelle, le périmètre de besoin foncier déterminé par SNCF Réseau a englobé dans son extrémité sud-est les parcelles AH 431 et AH 435 sises sur la commune de Manduel et appartenant à BRL.

Après l'information apportée par BRL en date du 23/09/2016, le périmètre de l'enquête parcellaire n'a pas pu être modifié, mais SNCF Réseau ne demandera pas l'intégration de ces parcelles à l'arrêté départemental de cessibilité, ni à l'ordonnance d'expropriation.

En effet, ces parcelles se situent dans une zone du projet de la gare sur laquelle SNCF Réseau envisage uniquement des aménagements paysagers. SNCF Réseau ajustera ces aménagements afin de ne pas impacter les installations de BRL, ni gêner leur accès.

Commentaires de la commission d'enquête

Dont acte

6.2.2 **Observations diverses des particuliers**

Réponses à la question Q16.

SNCF Réseau s'est concentré sur les thématiques n'ayant pas été traitées dans les précédentes parties. Les contributions ont parfois été reformulées afin de faciliter la compréhension du lecteur.

Manque d'information concernant l'utilisation de la ligne LGV :

- où prendre le train pour Perpignan ?
- le désengorgement de la ligne actuelle n'est possible que si la ligne LGV est complétée jusqu'à Perpignan et Barcelone. A quelle date? Quel sera le temps de trajet vers ces villes?

32

Réponse de SNCF Réseau :

La plupart des TAGV en provenance ou à destination de Perpignan devraient emprunter le CNM et desservir la nouvelle gare Nîmes Manduel Redessan.

Pour se rendre à Perpignan, les voyageurs pourront si nécessaire continuer à emprunter les TER réguliers en gare de Nîmes Feuchères. Le temps de trajet moyen entre Nîmes et Perpignan est de 2h30.

Le désengorgement de la ligne actuelle entre Nîmes et Montpellier s'initiera dès la mise en service du CNM avec le transfert de nombreux trains de fret sur le CNM. Il sera effectif avec la gare nouvelle Nîmes Manduel Redessan qui induira le transfert de TAGV de la ligne actuelle vers le CNM.

En passant par le CNM les trains de voyageurs gagneront 10 à 15 minutes. Les TAGV mettent en moyenne 2h05 entre Nîmes et Perpignan. Le temps de trajet des TAGV entre la gare nouvelle et Perpignan est estimé à 1h50.

Commentaires de la commission d'enquête

La réponse du MO est satisfaisante.

Des hectares de terres agricoles disparaissent. Quel est le projet de développement économique autour de cette nouvelle gare? Développement productiviste ou développement en respectant la qualité de vie?

32

Réponse de SNCF Réseau :

Le projet de développement économique porté par Nîmes Métropole est en cours de réflexion avec la volonté d'utiliser la Romanité pour le tourisme et la valorisation de l'agriculture.

Sur le périmètre de la gare nouvelle, ses emprises ont été ajustées afin de limiter son impact sur les terres agricoles

Projet de réalisation de la Gare nouvelle de Nîmes Manduel Redessan
Référence dossier n° E16000168/30

Commentaires de la commission d'enquête

Se reporter aux commentaires des questions Q5 et Q13.

Envisager autrement les dessertes TAGV en utilisant des hubs pour certaines gares, Montpellier notamment.

54

Réponse de SNCF Réseau :

Il s'agit d'une contribution remarquable par les éléments de réflexion présentés.

Après l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs et après la réalisation de la ligne nouvelle Montpellier Perpignan, les stratégies des futurs opérateurs ferroviaires, bien entendu non connues à ce jour, reposeront certainement sur des approches nouvelles en termes d'organisation des dessertes.

Mais aujourd'hui, les partenaires financeurs ont souhaité offrir aux gardois les mêmes accès à la grande vitesse ferroviaires qu'aux héraultais. L'absence de raccordement à St Brès participe à cette équité puisque les TAGV qui desserviront Montpellier St Roch desserviront Nîmes Feuchères.

Enfin la création de la gare nouvelle Nîmes Manduel Redessan n'est pas incompatible avec la réalisation ultérieure d'un raccordement ferroviaire à St Brès.

Commentaires de la commission d'enquête

La réflexion relative à l'organisation de la coordination des dessertes TGV est un sujet qui semble prématuré actuel de l'organisation du trafic ferroviaire.

Demande de gratuité des toilettes pour les voyageurs

61

Réponse de SNCF Réseau :

Les gares sont des lieux d'accueil du public et les toilettes qui sont accessibles gratuitement font l'objet de dégradations notables et régulières. Le service proposé est alors de faible qualité et la majorité des usagers n'en sont pas satisfaits.

Dans de nombreuses gares les toilettes payantes ont été mises en place par la SNCF en contrepartie d'un meilleur service en termes d'hygiène et de qualité. Les clients des toilettes sont aujourd'hui satisfaits de la qualité du service fourni en contrepartie d'une faible participation.

Concernant la gare nouvelle, les modalités de gestion de cet équipement ne sont pas encore décidées.

Commentaires de la commission d'enquête

Dont acte

Projet de réalisation de la Gare nouvelle de Nîmes Manduel Redessan
Référence dossier n° E16000168/30

Des travaux ont eu lieu pour une première tranche de ligne TGV qui s'est arrêtée sur Redessan avec -2 bretelles de raccordement aux lignes SNCF existantes -De nouveaux travaux pour continuer cette ligne TGV sont en "train" de s'achever Plus de 100 hectares de vignes et terre agricoles ont été perdues avec des terres destinées à protéger des espèces endémiques - Un projet de gare est à l'étude avec sa DUP - Un futur projet de ZAD pour financer cette gare existe en parallèle. Des distances entre les habitations et le [...] ne font qu'augmenter, et impose des zones tampons non prévues et un manque va créer des conflits entre les agriculteurs et les non agriculteurs. La cave viticole de Redessan "Cellier du Bondavin" n'a à ce jour touché aucune [...] prévues par la loi. Car ces pentes de terrain augmentent les frais fixes et mettent en péril la structure. Monsieur le commissaire enquêteur, si vous lisez cette demande, ferait vous quelque chose pour que les lois soient appliquées et que cette coopérative puisse survivre. 92

Réponse de SNCF Réseau :

Concernant la compensation des préjudices surfacique et productif de la cave de Redessan, SNCF Réseau a prévu une mesure exceptionnelle qui est reprise dans le volet étude d'impact en sa page 312, ainsi rédigé :

« L'analyse des impacts sur l'agriculture et la viticulture locales de la Chambre d'agriculture a mis en évidence l'enjeu particulier de la cave coopérative de Redessan en tant que pilier de l'économie agricole locale.

Les impacts cumulés du projet gare et des autres projets ferroviaires ont sensiblement réduit la zone d'apport déjà peu importante de cette cave. De plus, 31% de la zone d'apport de la structure est en AOC dont le territoire est limité. La cave a réalisé de gros investissements pour améliorer la vinification de la production et n'envisage pas de délocalisation ou de regroupement avec d'autres structures.

De plus, la cave ne compte que peu d'adhérents et la pyramide des âges des exploitants justifierait une action volontariste pour installer de jeunes coopérateurs. Afin de lui permettre de consolider son activité économique, SNCF Réseau accepte d'engager une mesure exceptionnelle de financement d'acquisition de surfaces agricoles aptes à la plantation de vignes, à la mesure des surfaces en AOC perdues sous l'emprise du périmètre de la gare (pour mémoire 2.9 ha).

Les modalités détaillées permettant le respect de l'objectif fixé ci-dessus seront convenues par protocole entre SNCF Réseau et la cave coopérative de Redessan. La chambre d'agriculture garantira l'équité du dispositif ».

Il est à noter que les représentants de la cave de Redessan et de la profession agricole ont été associés au calcul de l'indemnité et l'ont validé.

Aucune obligation réglementaire n'est opposée à SNCF Réseau. Cette mesure a été accordée pour maintenir la pérennité de la cave coopérative malgré les 2.9ha de prélèvement surfacique de sa zone d'apport.

Commentaires de la commission d'enquête

La réponse du MO est satisfaisante.

Personne en attente des paiements d'OCVIA pour une occupation temporaire sur 13ha et problème d'accès à une propriété par un chemin devenu impraticable par un véhicule léger.

94

Réponse de SNCF Réseau :

Cette demande concerne le chantier du Contournement de Nîmes et Montpellier dont SNCF Réseau a transmis la maîtrise d'ouvrage à OCVIA en juin 2012.

Toutes les demandes d'indemnités d'occupation et de dommages travaux doivent leur être adressées. Toutefois, SNCF Réseau prend note des observations et transmettra les doléances à l'équipe d'OCVIA pour réparation d'un préjudice avéré.

Commentaires de la commission d'enquête

Dont acte

Pourquoi faire ce type de projet (ligne nouvelle et gare nouvelle) sans avoir auparavant remis à niveau l'ensemble du réseau ferré ?

157

Réponse de SNCF Réseau :

Depuis 2013, dans le cadre du « Grand Projet de Modernisation du Réseau », le montant moyen des travaux réalisés chaque année s'élèvera à 2,5 milliards d'euros d'investissements jusqu'en 2020.

Ce programme est consacré à la concrétisation de 4 engagements : améliorer la performance du réseau, augmenter la capacité des trains sur le réseau, maintenir un haut niveau de sécurité et améliorer le confort et l'accessibilité des infrastructures.

Dans ce cadre, trois grandes catégories de travaux sont réalisées :

- **La modernisation du réseau existant** : voies, signalisation, caténaires, ouvrages d'art (tunnels, ponts, viaducs), remplacement de passages à niveau par des ponts-rails, etc.
- **Le développement** : création de nouvelles lignes pour optimiser le trafic
- **L'entretien courant** : surveillance du réseau et remplacement partiel de traverses, de coupons de rails, d'aiguillages et de caténaires, etc.

Commentaires de la commission d'enquête

Dont acte

Proposition que les trains Alès-Nîmes déplacent leur terminus sur la gare nouvelle en passant par Nîmes Centre

266

Réponse de SNCF Réseau :

La Région Occitanie est l'autorité organisatrice des transports ferroviaires régionaux.

En prévision de la mise en service de la gare nouvelle Nîmes Manduel Redessan, il lui appartient de définir la politique de desserte des trains régionaux. A ce titre, elle pourra décider d'organiser des dessertes ferroviaires en provenance d'Alès et en direction de Marseille ou Avignon afin de desservir avec le même train la gare nouvelle. Les trains passeraient alors par Nîmes Feuchères en faisant un arrêt prolongé (5 à 10 mn). A la mise en service de la gare nouvelle les trains ne pourront pas avoir leur terminus à la gare nouvelle. En effet, cette fonction n'a pas été jugée indispensable au bon fonctionnement de la gare lors de sa mise en service. Pour autant, la gare nouvelle est conçue afin d'être compatible avec cette évolution lorsqu'elle sera nécessaire.

En effet, les partenaires financeurs ont décidé de mesures conservatoires dans le projet afin que les installations ferroviaires soient évolutives en cas de besoin.

Sous l'impulsion de la Région, une étude d'évolution des dessertes ferroviaires est en cours afin de définir les adaptations à prévoir dans les prochaines années.

Commentaires de la commission d'enquête

La desserte ferroviaire de la gare nouvelle par des trains en provenance d'Alès doit être nécessairement intégrée à la réflexion à venir sur l'ordonnancement des correspondances avec les trains circulant sur la CNM afin d'optimiser les temps de parcours.

Devenir du Mas Larrier qui ne doit pas être bradé à des intérêts privés. 271

Réponse de SNCF Réseau :

SNCF Réseau a acquis le mas Larrier qui se situe sur l'emprise du projet de la gare nouvelle.

Lors des premières études, il était envisagé de démolir le bâtiment. Lors du travail collaboratif engagé entre SNCF Réseau et Nîmes Métropole, la volonté de conservation et de la valorisation du mas est apparue évidente.

Le projet Gare a intégré le bois du mas dont les arbres centenaires seront préservés.

Lors de la concertation préalable SNCF Réseau a bien pris note des attentes des habitants à ce sujet, attaché à la conservation de ce patrimoine et à la valorisation des produits locaux. La destination du bâtiment n'a pas été intégrée au projet de la gare nouvelle car SNCF Réseau n'est pas l'acteur le plus pertinent pour porter cet aménagement.

Il est prévu de confier à Nîmes Métropole cette responsabilité afin d'orienter les choix de valorisation en lien avec les volontés locales.

Commentaires de la commission d'enquête

La réponse du MO est satisfaisante.

Pourquoi avoir prévu 3 Trains d'Equilibre du Territoire (TET, appelés également intercity) desservant la gare nouvelle dans l'étude socio-économique, alors que ces trains sortiront du CNM avant la gare nouvelle ? Cela fausse l'étude socio-économique.

314

Réponse de SNCF Réseau :

En fonction du type de train utilisé, les TET (Intercités) pourraient emprunter le CNM, desservir la gare nouvelle de Montpellier Sud de France, la gare nouvelle Nîmes Manduel Redessan en direction d'Avignon TGV, Aix-en-Provence TGV et Marseille.

Dans le cadre de l'étude socio-économique, SNCF Réseau a considéré qu'il était possible qu'une partie de ces trains soit affectée à la desserte de la transversale sud passant par la gare nouvelle Nîmes Manduel Redessan.

Pour autant, s'agissant d'une hypothèse dépendante d'une évolution du matériel et de la politique de desserte du territoire, SNCF Réseau a pris la précaution de mesurer les écarts liés à l'absence de ce nouveau matériel TET dans l'étude socio-économique (page 34 – Chapitre 6.2.3.2) et donc au maintien de la desserte de la gare de Nîmes Feuchères par ces TET.

Le bilan socio-économique du projet reste très largement positif.

Commentaires de la commission d'enquête

Les hypothèses avancées par le MO sont pertinentes. En conséquence l'étude socio économique n'est pas faussée du fait de leur prise en compte.

Famille d'exploitant local : s'oppose à la construction de la gare : problématique d'itinéraire pour les clients, sanitaires, de surface de pâture

351

Réponse de SNCF Réseau :

Le 2 février 2017, SNCF Réseau a **rencontré cette famille** sur le site du Mas de Colombe à Manduel sur leur propriété-exploitation.

Cette rencontre avait pour but de recenser les différentes revendications de la famille par rapport aux contraintes et préjudices engendrés par les projets ferroviaires. Un examen est en cours au sein des services de SNCF Réseau pour **évaluer la réalité de ses préjudices et calculer les indemnités éventuellement dues ou les mesures envisageables**. Un rapprochement avec la Chambre d'agriculture permettra de fixer les montants ou les mesures telle que la procédure partenariale le prévoit.

Commentaires de la commission d'enquête

Dont acte

6.2.3 OBSERVATIONS FORMULÉES PAR LES ÉLUS, SYNDICATS, PARTIS POLITIQUES ET ORGANISATIONS PROFESSIONNELLES

Réponses aux questions Q17 et Q18.

SNCF Réseau s'est concentré sur les thématiques n'ayant pas été traitées dans les précédentes parties. Les contributions ont parfois été reformulées afin de faciliter la compréhension du lecteur.

La gare nouvelle va dégrader fortement les conditions de transport de la grande majorité des usagers 152

Réponse de SNCF Réseau :

Le projet de la gare nouvelle Nîmes Manduel Redessan, porté par les partenaires financeurs dont la région, est un projet au service d'une grande majorité des voyageurs utilisateurs du train.

En premier lieu, elle est **au service des voyageurs grande ligne** présents dans les TAGV qui vont emprunter le CNM du fait de la création de la gare nouvelle. Ces voyageurs « passants » sont au nombre de 3,9 Millions toutes les années. Ils vont **gagner en moyenne 10 à 15 minutes de temps de trajet**.

Ensuite, elle va permettre de **libérer de la capacité ferroviaire** sur la ligne historique entre Nîmes et Montpellier afin justement d'améliorer la performance des trains du quotidien, mieux gérer les incidents, rétablir rapidement une situation à la normale, réduire les retards, ajuster les horaires avec plus de souplesse afin de répondre aux attentes des voyageurs en lien avec la région autorité organisatrice des transports. Cela concerne 1,8 Millions de voyageurs annuels à Nîmes Feuchères utilisant les trains régionaux.

Enfin, en créant un deuxième point d'accès à la grande vitesse dans le département du Gard, 450 000 voyageurs annuels vont gagner entre 5 et 20 minutes pour accéder aux TAGV.

En contrepartie, quelques voyageurs Nîmois ou habitants au nord du département vont devoir se rendre à la gare nouvelle lorsque les destinations ou les horaires des trains de la gare de Nîmes Feuchères ne répondront pas à leurs attentes. Nous estimons que ces voyageurs seront au nombre de 450 000 annuellement, voyageurs qui vont perdre 5 à 20 mn

Le bilan au service des voyageurs est très largement positif.

Commentaires de la commission d'enquête

La réponse du MO est satisfaisante. Cf commentaires Q1, Q4, Q7.

La commission d'enquête souligne que pour les habitants du Nord du département l'accès ferroviaire aux trains circulant sur la voie CNM subira effectivement une modification d'usage qui pourra rester mineure selon le cadencement des correspondances.

La gare nouvelle va aggraver la catastrophe technique et financière de la gare absurde de Montpellier La Mogère (Montpellier Sud de France) 152

Réponse de SNCF Réseau :

En induisant le report de TAGV sur le CNM, la gare nouvelle Nîmes Manduel Redessan va améliorer la fréquentation de la gare nouvelle de Montpellier Sud de France.

Commentaires de la commission d'enquête

Aucun élément ne permet d'affirmer que la situation financière de la gare de la Mogère peut être aggravée par un projet de gare nouvelle dont le bilan socio économique est évalué positif.

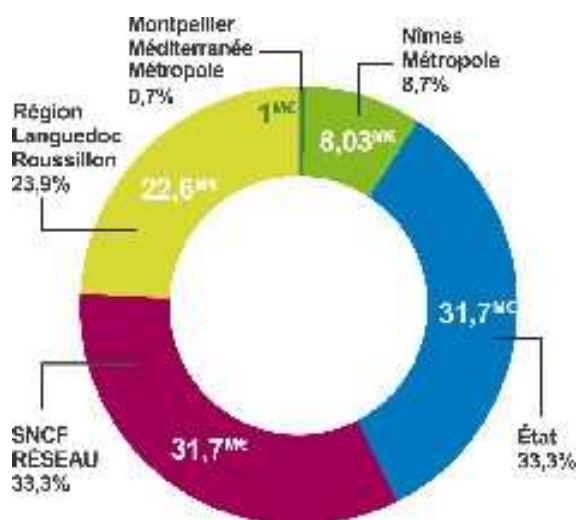
Il est incontestable que l'ouverture de la gare nouvelle ne peut qu'augmenter le trafic de la gare de la Mogère.

La gare nouvelle va provoquer une situation financière intenable pour l'agglomération de Nîmes, qui n'a pas les moyens de payer en plus de l'infrastructure de la gare et ses voies accès, le service de navettes indispensable à son fonctionnement. 152

Réponse de SNCF Réseau :

Nîmes Métropole est un partenaire financeur très dynamique et engagé dans la mise en œuvre de la gare nouvelle.

Nîmes Métropole porte un projet de territoire et décide de ses choix budgétaires.



Projet de réalisation de la Gare nouvelle de Nîmes Manduel Redessan
Référence dossier n° E16000168/30

Concernant les navettes qui seraient indispensables à son fonctionnement, nous invitons le lecteur à se reporter aux réponses des questions Q7 et Q12 synthétisées par la commission d'enquête.

Commentaires de la commission d'enquête

La réflexion sur l'opportunité, les coûts de réalisation et d'exploitation et sur le financement du projet de navettes fait l'objet à ce jour d'une étude prospective dans le cadre du CPER dont il n'est pas possible de préjuger des conclusions. Cf commentaires Q2, Q7 et Q12.

Accessibilité routière de la gare nouvelle et besoins d'investissement routier
du Conseil Départemental 193

Réponse de SNCF Réseau :

L'accessibilité routière de la gare nouvelle sera permise par la **création d'une voie d'accès** au site (avenue de la gare) **raccordée sur la RD3** et par des aménagements principalement pour les modes doux réalisés sur la RD3 (cheminements piétons et cyclistes notamment pour permettre l'accès aux infrastructures scolaires du secteur et à la gare nouvelle). L'ensemble de ces aménagements sera réalisé sous maîtrise d'ouvrage de Nîmes Métropole.

La **participation du Conseil Départemental au financement des aménagements routiers ne devrait porter que sur la partie du projet relative aux réaménagements de la RD3** et sera convenue entre Nîmes Métropole et le Conseil Départemental.

Commentaires de la commission d'enquête

La réponse du maître d'ouvrage est satisfaisante. Cf commentaires Q12.

Un projet contraire aux conclusions des Etats Généraux du Rail et de
l'Intermodalité 193

Réponse de SNCF Réseau :

Le Conseil Régional suite aux EGRIM a présenté ses conclusions en décembre 2016 et a notamment défini sa position relative aux gares nouvelles :

« La Région ne soutiendra les projets de gares nouvelles que si ils sont utiles à la population, interconnectés quai à quai avec le réseau classique et desservis par les réseaux urbains »

Le projet de Gare Nouvelle de Nîmes Manduel Redessan répond à l'ensemble des critères émis par la Région dans le cadre des conclusions des EGRIM, soit :

- **Un projet utile à la population :** la gare nouvelle de Nîmes Manduel Redessan est un projet visant à faciliter l'accès au transport ferroviaire pour les populations locales, que ce soit pour des déplacements régionaux (TER) ou longue distance (TAGV et Intercités).

- **Un projet interconnecté** : le choix du site d'implantation du projet de gare nouvelle a été réalisé dans une volonté de promouvoir l'interconnexion TER/TAGV au niveau de la future gare.
- **Un projet desservi par les réseaux urbains** : le projet de gare nouvelle accueillera les bus urbains et départementaux (lignes 31 et 32, E51), les modes doux (cyclistes piétons).

Commentaires de la commission d'enquête

La réponse du MO est satisfaisante.

La gare actuelle de Nîmes centre-ville est parfaitement positionnée en centre-ville. Le projet de gare à Manduel ne pourra pas remplacer cette étoile ferroviaire

228

Réponse de SNCF Réseau :

Le projet de la gare nouvelle Nîmes Manduel Redessan n'a pas vocation à remplacer la gare de Nîmes centre-ville. **Elle constitue un deuxième point d'accès aux TAGV pour les gardois.**

La gare de Nîmes Feuchères restera la gare la plus fréquentée et la plus desservie par les trains, y compris par les TAGV. Nous invitons le lecteur à lire la réponse à la question Q1.

La gare nouvelle va permettre de libérer de la capacité ferroviaire sur la ligne historique entre Nîmes et Montpellier. L'objectif est justement d'améliorer les trains du quotidien, mieux gérer les incidents, réduire les retards, ajuster les horaires avec plus de souplesse afin de répondre aux attentes des voyageurs. Nous invitons le lecteur à lire la réponse à la question Q4.

Commentaires de la commission d'enquête

La réponse du MO est satisfaisante. Cf commentaire Q4.

A quoi aurait servi de construire le viaduc de Courbessac à Nîmes si nous devons reperdre tout ce temps gagné pour faire le trajet de Nîmes - Manduel ?! Il en sera de même de toute façon d'où que l'on arrive par train.

228

Réponse de SNCF Réseau :

Le viaduc de Courbessac a permis d'améliorer la liaison ferroviaire entre Nîmes et Alès. La gare nouvelle ne modifiera pas les avantages du viaduc pour tous les voyageurs du quotidien.

La mise en place de la desserte ferroviaire entre Alès et la gare nouvelle pourra être envisagée par la Région autorité organisatrice des transports. Mais comme tout transport public conventionné, les TER devront être suffisamment remplis pour justifier cette desserte. Il est alors très probable que les liaisons TER entre Alès et la gare nouvelle passent par la gare de Nîmes centre-ville et se poursuivent vers Avignon ou Marseille.

Projet de réalisation de la Gare nouvelle de Nîmes Manduel Redessan
Référence dossier n° E16000168/30

Aujourd'hui, les Avignonnais qui souhaitent prendre un train en direction de l'Espagne ont une offre TAGV limitée aux trains venant de Marseille.

Avec la gare nouvelle, ils seront nombreux à pouvoir venir en TER de la gare d'Avignon centre-ville à la gare nouvelle Nîmes Manduel Redessan. Ils gagneront du temps (gain de 7 mn sur l'accès TER + gain 10 mn des TAGV passant par CNM) et bénéficieront des TAGV venant de Paris, Lyon...en direction de l'Espagne.

Commentaires de la commission d'enquête

La desserte ferroviaire de la gare nouvelle par des trains en provenance d'Alès doit être nécessairement intégrée à la réflexion à venir sur l'ordonnement des correspondances avec les trains circulant sur la CNM afin d'optimiser les temps de parcours.

Dans cette hypothèse l'accès à la gare nouvelle pour les voyageurs en provenance d'Alès pourrait continuer de se faire sans rupture de charge.

Cela va coûter des millions d'euros : 95 + 15 M€ avenue de la gare + 15 M€ (3ème voie qui n'est pas dans le projet tout en l'étant avec la réserve foncière), alors que nous avons besoin de rénover nos lignes régionales, nos quais et nos gares TER et besoin de matériel supplémentaire 228

Réponse de SNCF Réseau :

Utiliser le budget de la gare nouvelle afin d'améliorer les infrastructures existantes consiste à proposer l'alternative « sans gare nouvelle et sans raccordement au CNM ».

Les raisons principales ayant conduit les partenaires financeurs à écarter ce scénario sont les suivantes :

- Les TAGV emprunteraient le CNM sans pouvoir desservir Nîmes,
- L'offre TAGV à Nîmes Feuchères se réduirait et imposerait progressivement aux gardois d'aller prendre les trains à grande vitesse à Avignon TGV ou à Montpellier Sud de France.
- La ligne historique et la gare de Nîmes Feuchères ne permettraient pas d'améliorer l'offre TER (Voir réponse à la question Q4)

Concernant le projet de la 3^{ème} voie à quai nous invitons le lecteur à consulter la réponse à la question Q2.

Commentaires de la commission d'enquête

L'abandon du projet de gare nouvelle comporterait effectivement des effets négatifs pour l'accès aux liaisons TGV, le fonctionnement du trafic TER et la sécurisation globale du trafic ferroviaire.

Le projet de gare nouvelle mobilise des financements extérieurs à la SNCF qui n'ont pas systématiquement vocation à être affectés à la rénovation des infrastructures existantes.

Le Conseil Départemental regrette de ne pas voir le projet urbain intégré dans la procédure, notamment dans étude d'impact et étude socio-économique. Cette absence ne lui permet pas d'apprécier les effets cumulés des deux projets sur la thématique de la capacité du réseau routier et sur les enjeux de mobilité multimodale. L'observation souligne aussi que le manque d'approche global ne permet pas de prendre en compte les inévitables investissements nécessaires pour offrir des conditions d'accessibilité satisfaisantes. 272

Réponse de SNCF Réseau :

SNCF Réseau et Nîmes Métropole ont mené une étude portant sur les effets du programme de travaux sur le trafic routier et dont les résultats sont présentés dans la partie 7.5.7.2.2. de l'étude d'impact (page 321).

Cette étude se base sur l'analyse socio-économique du projet de gare nouvelle avec la prise en compte des prévisions :

- de fréquentations voyageurs,
- de report modal,
- de déplacements routiers dans toute l'aire de chalandise de la gare (local et national).

L'analyse des effets du programme de travaux sur le trafic routier se présente au travers de deux échelles de temps :

- pour 2020 à la mise en service de la gare
- pour 2040 avec l'augmentation de la fréquentation voyageurs attendue.

Les résultats de cette étude montrent clairement une augmentation du trafic routier non significative par rapport aux capacités des réseaux existants.

A l'horizon 2020, c'est la RD3 (entre la RD999 et l'avenue de la gare) qui est la plus impactée par le projet. En effet, le trafic estimé aura augmenté de 38 % en comparaison avec les comptages réalisés en 2015 (35 % liés à la mise en service de la gare nouvelle et 3 % du fait de l'augmentation générale du trafic routier). Sur les autres tronçons, le projet de gare nouvelle engendre une augmentation de trafic comprise entre 5 et 13 %.

A l'horizon 2040, c'est aussi la RD3 (entre la RD999 et l'avenue de la gare) qui est la plus impactée par le projet. En effet, le trafic sur cet axe passera de 6 400 véh/jour en 2015 à 10 560 véh/jour en 2040 dont 3 310 véh/jour liés à la gare nouvelle de Nîmes Manduel Redessan. Sur les autres tronçons, le projet de gare nouvelle engendre une augmentation de trafic comprise entre 6 et 17 %.

Les infrastructures routières dans leur état actuel, et notamment la RD3 à 2x1 voies, sont tout à fait en mesure d'accepter ces augmentations de trafics.

Le projet urbain en cours de définition par Nîmes Métropole ne fait pas partie du programme de travaux pour les raisons évoquées dans les réponses aux observations sur la définition du programme de travaux et reprises dans le détail (Q13)

Commentaires de la commission d'enquête

La nature et l'importance du projet Magna Porta n'étant pas définies il n'est pas possible à ce stade de préfigurer les éventuels aménagements routiers qui

devraient lui être associés. Néanmoins, les effets induits par la gare nouvelle ont, quant à eux été correctement évalués.

La demande majoritaire des habitants de la région, clairement exprimée dans l'enquête publique SOFRES des Etats Généraux du Rail et de l'Intermodalité organisés par le Conseil Régional Occitanie Pyrénées Méditerranée : c'est « Créer de nouvelles gares, sur les lignes TGV, en dehors des centres villes » qui est le seul des 6 objectifs proposés qui a été jugé à 51 % pas important... Notons que les scores les plus positifs concernent « augmenter le nombre de trains sur les lignes TER » 325

Réponse de SNCF Réseau :

La création d'une gare nouvelle en dehors du centre-ville ne peut pas être appréciée ou jugée d'une façon générale en faisant abstraction des particularités locales des territoires et villes concernées. Ces particularités sont souvent déterminantes.

Par exemple, si le tracé de la nouvelle voie ferrée passe proche du centre-ville, si les infrastructures ferroviaires existantes dans le centre-ville peuvent aisément être modifiées afin d'accueillir un accroissement des circulations ferroviaires, s'il est possible de réaliser des raccordements de la ligne nouvelle vers la gare de centre-ville à moindre coût et sans créer de contraintes d'exploitation ferroviaire sur les lignes raccordées... alors il serait totalement inopportun de créer une gare nouvelle à l'extérieur du centre-ville.

Il est possible que certaines villes de la région concernées par un projet de cette nature répondent en partie à ces critères, mais ce n'est pas le cas de Nîmes.

En effet,

- la ligne existante est saturée (voir réponse à la question Q4),
- en centre-ville la voie ferrée est construite sur un viaduc qui interdit tout élargissement de la voie ferrée sauf à envisager des travaux d'une importance démesurée,
- la gare Nîmes Feuchères est implantée sur le viaduc avec les mêmes contraintes.
- Le tracé du CNM passe à plus de 10 km du centre-ville et les différentes analyses des raccordements possibles font état de coûts d'investissement très importants, bien supérieurs à la création d'une gare nouvelle.
- Enfin, la distance de ces raccordements induit une perte de temps considérable aux TAGV desservant la gare de Nîmes Feuchères à tel point qu'il serait inutile à ces TAGV de revenir sur le CNM après avoir desservi Nîmes, autant poursuivre leur trajet sur la ligne historique et desservir Montpellier St Roch.

SNCF Réseau note l'importance que les habitants du territoire accordent à l'augmentation du nombre de trains sur les lignes TER.

La volonté des partenaires financeurs de la gare nouvelle Nîmes Manduel Redessan est justement l'amélioration des trains régionaux sur la ligne existante.

En effet, en induisant le report de TAGV vers le CNM, la ligne existante pourra :

- accueillir plus de TER et améliorer la qualité de service de ces trains,
- ajuster les horaires plus facilement aux attentes des voyageurs,

- réduire les rétentions des TER pour laisser passer les TAGV,
- répondre aux attentes des habitants utilisant les trains du quotidien.

Commentaires de la commission d'enquête
La réponse du MO est satisfaisante.

6.2.4 Observations formulées par les associations

Réponses aux questions Q19.

SNCF Réseau s'est concentré sur les thématiques n'ayant pas été traitées dans les précédentes parties. Les contributions ont parfois été reformulées afin de faciliter la compréhension du lecteur.

Note de la commission : certaines observations et leurs réponses traitées par SNCF au titre des questions 16 et 17 ont été déplacées volontairement dans cette rubrique du fait de leur formulation par des associations.

Programme de travaux :

- Remise en cause de la notion de programme vis-à-vis du CNM et de la Gare SDF en s'appuyant essentiellement sur l'avis de l'AE. Souhait d'une reprise des études précédemment réalisées (CNM et Gare SDF)
- Remise en cause de la notion de programme vis-à-vis du PUM. Demande d'une analyse globale sur les effets du PUM.
- Demande de prise en compte des effets cumulés du projet PUM et de Gare.
- Demande d'intégration du projet de 3^{ème} voie dans un programme de travaux global Gares/CNM/PUM.

295

Réponse de SNCF Réseau :

- SNCF Réseau expose son programme de travaux dans le dossier d'étude d'impact, au chapitre 1.3.2.1. Celui-ci consiste en la réalisation d'un Pôle d'échange multimodal intégrant la gare ainsi que la route d'accès et les raccordements aux réseaux. Il ne comprend ni la ligne CNM, ni la gare nouvelle Montpellier Sud de France. En effet, il s'agit de **projets distincts et indépendants** de la gare nouvelle de Nîmes Manduel Redessan, ne constituant pas une unité fonctionnelle au regard du code de l'environnement. Ainsi ces différents projets ne font pas l'objet d'une même étude d'impact.
- Concernant le PUM, se reporter à la réponse faite la question Q13.
- Enfin, l'aménagement complémentaire d'une « 3^{ème} voie à quai » consiste en la création d'une voie ferrée localisée en zone de gare avec son quai. Cet aménagement pourrait se justifier dans le cas d'un besoin d'évolution des dessertes TER. En effet, la fonction ferroviaire de cet aménagement serait de pouvoir organiser des TER terminus au niveau de la gare nouvelle. Il s'agirait alors d'une nouvelle offre TER dont la gare de départ et

Projet de réalisation de la Gare nouvelle de Nîmes Manduel Redessan
 Référence dossier n° E16000168/30

d'arrivée serait la gare nouvelle. Pour l'instant, la Région autorité organisatrice des transports TER n'a pas envisagé ce type d'évolution.

Au titre du Contrat de Plan Etat Région une étude a été engagée afin d'examiner l'évolution de l'offre TER entre Nîmes et Sète après 2020. Il s'agit d'une étude de prospection permettant aux autorités organisatrices des transports de définir puis de décider des orientations de l'offre TER en fonction des besoins et des coûts d'exploitation. L'opportunité et l'intérêt de la 3^{ème} voie à quai sera examinée lors de ces études. **Le projet de 3^{ème} voie à quai n'est donc à ce jour ni certain, ni défini, raisons pour lesquelles il n'est pas intégré au programme de travaux.**

Toutefois, les partenaires financeurs ayant prévu l'évolution ultérieure de la gare nouvelle en la rendant compatible avec une future 3^{ème} voie à quai, les terrassements seront réalisés en mesure conservatoire, la conception des quais et des cheminements des voyageurs tient également compte de cette compatibilité ultérieure. D'un point de vue environnemental, les emprises nécessaires à la 3^{ème} voie à quai sont intégrées dans le périmètre du projet de gare nouvelle. Ainsi, tous les impacts sur l'environnement liés aux terrassements sont pris en compte et traités par des mesures environnementales.

Commentaires de la commission d'enquête

Voir nos commentaires en Q2 et Q13

Remise en cause de l'analyse de variantes vis-à-vis du scénario sans gare qui n'est pas assez approfondi ; reprise des temps de trajets pour aller aux trois sites.

295

Réponse de SNCF Réseau :

Le scénario sans gare nouvelle a été décrit dans l'étude d'impact (partie 6.1.2.1. page 241) et dans le mémoire en réponse à l'avis de l'autorité environnementale (partie 3.1. page 4).

Le scénario sans gare nouvelle avec un raccordement au Contournement de Nîmes et Montpellier consiste à assurer la desserte trains à grande vitesse de la gare de Nîmes centre à partir de deux raccordements entre les lignes existantes et le CNM, le premier raccordement est existant côté Paris situé à Redessan, le second à créer côté Montpellier.

Avec ce scénario :

- **Les temps de parcours sont augmentés de 10 à 15 minutes** pour les trains s'arrêtant à Nîmes centre (Cela réduit l'attrait des trains à la grande vitesse sur un parcours Montpellier – Paris, ou induit la non desserte de Nîmes centre suivant la stratégie commerciale des Entreprises Ferroviaires);
- **La capacité de la gare de Nîmes centre deviendrait progressivement critique** et incompatible avec les besoins d'évolution du trafic de proximité entre pôles urbains.

Ce scénario a été écarté car il nécessite un investissement financier bien supérieur à la création de la gare nouvelle et ne permet ni le développement de l'offre ferroviaire sur la ligne existante, ni de réduire le niveau de saturation de Nîmes centre aux heures de pointes.

Le scénario sans gare nouvelle sans raccordement au Contournement de Nîmes et Montpellier consisterait à n'avoir aucun lien direct entre le territoire Gardois et la ligne nouvelle CNM.

Dans ce scénario, après l'ouverture à la concurrence des transports de voyageurs, les entreprises ferroviaires qui décideront d'utiliser la performance et la régularité offerte par la nouvelle infrastructure ferroviaire du Contournement de Nîmes et Montpellier **ne pourront pas desservir le territoire Gardois**. Dans ce cas, les habitants du territoire devront aller prendre ces trains à grande vitesse en gare d'Avignon TGV ou en gare de Montpellier Sud de France. L'offre de trains à grande vitesse continuant à emprunter la ligne existante et à desservir la gare de Nîmes pourrait progressivement se réduire de moitié. Il s'agit donc d'un scénario de réduction des dessertes ferroviaires qui a été écarté.

D'un point de vue méthodologique, comme exposé ci-dessus, les fonctions ferroviaires des scénarios alternatifs sont totalement différentes du projet envisagé. L'intégration de leur analyse dans le tableau qui compare les 3 sites d'implantation d'une gare nouvelle n'apporterait pas l'éclaircissement souhaité.

Nous invitons le lecteur à consulter la réponse faite à la question Q8

Commentaires de la commission d'enquête

Le choix de la variante de Manduel ayant été déterminée par l'intersection existante entre la voie CNM et la ligne Tarascon/Sète, le critère des temps d'accès n'a pas été pris en compte.

CF également commentaires Q.8 et Q11.

L'accès à la gare sera principalement en voiture individuelle avec des impacts négatifs pour les usagers et l'environnement. Faible compétitivité de la gare d'un point de vue des transports publics, remise en cause de la desserte TER qui ne sera pas synchronisée.

295

Réponse de SNCF Réseau :

Le dossier d'étude d'impact présente précisément les hypothèses de part modale de rabattement liées à la gare nouvelle (partie 3.1.3. page 55) :

- **22 %** pour les transports en TER, bus et autocars ;
- **6%** pour les trajets à pied et à vélo ;
- **72 %** pour les véhicules (VP).

Le mode de transport principal d'accès à la gare sera la voiture. Partant de ce constat, SNCF Réseau et Nîmes Métropole ont mené une étude portant sur les effets du programme de travaux sur le trafic routier et dont les résultats sont présentés dans la partie 7.5.7.2.2. de l'étude d'impact (page 321). Ces résultats ont servi de base de calcul pour définir les effets du programme de travaux sur l'environnement, notamment en termes de dimensionnement de routes, de qualité

de l'air et de nuisances sonores. Les conclusions montrent l'absence d'effets significatifs sur l'environnement et les usagers.

D'un point de vue des transports publics, les dossiers font état du potentiel existant lié à la localisation de la gare. Le projet de gare comprenant l'aménagement de quai sur la ligne classique entre Tarascon et Nîmes, cette interconnexion TAGV/TER permet un potentiel réel pour les autorités organisatrices des transports ferroviaires de mettre en place une desserte synchronisée. Ce potentiel est aujourd'hui de 44 trains TER passant (dans les deux sens) ainsi qu'un temps de trajet ferroviaire entre Nîmes et Manduel/Redessan de 8 minutes.

Concernant l'adéquation de l'offre TER et TAGV en gare nouvelle, le lecteur pourra se référer à la réponse de SNCF Réseau à la question Q7 relative à la coordination TER/TGV en gare nouvelle.

Commentaires de la commission d'enquête

Les résultats de l'étude d'impact montre que l'accès privilégié par transport véhicule vers la gare nouvelle ne génère pas d'effets significatifs sur l'environnement et les usagers

Cf. commentaires Q.2, Q.3, Q.7.

Les impacts sur les accès routiers depuis les autoroutes A9 et A54 sont ignorés dans l'étude d'impact et l'étude socioéconomique. Ils seraient susceptibles de nécessiter d'importants réaménagements non évalués. 295

Réponse de SNCF Réseau :

SNCF Réseau et Nîmes Métropole ont mené une étude portant sur les effets du programme de travaux sur le trafic routier et dont les résultats sont présentés dans la partie 7.5.7.2.2. de l'étude d'impact (page 321). Cette étude a été réalisée sur la base des prévisions de fréquentation voyageurs de la gare, des modalités de rabattement en gare et des déplacements routiers réalisés à l'échelle de l'aire de chalandise de la gare (local et national).

Ces éléments comprennent donc les liaisons et les flux vers et depuis les autoroutes A9 et A54 et ne sont pas ignorés.

L'analyse des effets du programme de travaux sur le trafic routier se présente au travers de deux échelles de temps :

- pour 2020 à la mise en service de la gare
- pour 2040 avec l'augmentation de la fréquentation voyageurs attendue.

Les résultats de cette étude montrent clairement une **augmentation du trafic routier non significative par rapport aux capacités des réseaux existants**.

A l'horizon 2020, c'est la RD3 (entre la RD999 et l'avenue de la gare) qui est la plus impactée par le projet. En effet, le trafic estimé aura augmenté de 38 % en comparaison avec les comptages réalisés en 2015 (35 % liés à la mise en service de la gare nouvelle et 3 % du fait de l'augmentation générale du trafic routier). Sur les autres tronçons, le projet de gare nouvelle engendre une augmentation de trafic comprise entre 5 et 13 %.

A l'horizon 2040, c'est aussi la RD3 (entre la RD999 et l'avenue de la gare) qui est la plus impactée par le projet. En effet, le trafic sur cet axe passera de 6 400 véh/jour en 2015 à 10 560 véh/jour en 2040 dont 3 310 véh/jour liés à la gare nouvelle de Nîmes Manduel Redessan. Sur les autres tronçons, le projet de gare nouvelle engendre une augmentation de trafic comprise entre 6 et 17 %.

Les infrastructures de transports dans leur état actuel, et notamment la RD3 à 2x1 voies, sont tout à fait en mesure d'accepter ces augmentations de trafics.

Pour rappel, le projet urbain ne fait pas partie du programme de travaux dont les éléments de justification sont apportés plus haut.

Commentaires de la commission d'enquête

La réponse du MO est satisfaisante Cf. commentaires Q.12

Les dossiers ne présentent pas clairement les dispositions prévues pour le stationnement. Comparaison avec d'autres gares laissant entendre que le nombre de places est trop faible.

Sous dimensionnement des places de stationnement, pas d'explication sur les agrandissements possibles malgré la recommandation de l'AE. 295

Réponse de SNCF Réseau :

Les caractéristiques détaillées des parkings sont présentées dans les notices architecturales (pièces PC 4) et illustrées dans les plans masse (pièces PC 2) des deux permis de construire, présentés à l'enquête publique. Une synthèse a été intégrée aux chapitres 2.1.4. page 22 et 3.1.2.3. pages 54-55 de l'étude d'impact pour leur positionnement et au chapitre 3.1.3, pages 55, 56 et 57 de l'étude d'impact pour la description de l'intermodalité, des accès et des parkings.

La conception et l'implantation des parkings sont guidées par plusieurs critères en plus de ceux relatifs à l'environnement :

- Les parkings doivent être positionnés au plus proche des quais afin de garantir le confort des voyageurs. Cette proximité évite également le stationnement non autorisé en dehors des espaces appropriés.
- Ils sont dimensionnés en nombre de places suivant les prévisions de la fréquentation de la gare et en tenant compte des retours d'expériences sur les dernières gares créées. La faisabilité de leur adaptation est également prévue en cas d'augmentation de la fréquentation de la gare.

De plus, la conception des parkings a pris en compte des contraintes environnementales qui limitent les alternatives envisageables :

- Les espaces situés au sud de la ligne CNM sont en zone Natura 2000, ce qui a contraint le choix d'une implantation des parkings au nord du CNM, zones à moindres enjeux écologiques.
- Les parkings souterrains ont été écartés en raison de la présence de la nappe souterraine.

A la suite de la concertation locale, l'emprise au sol des parkings a été réduite et la possibilité de créer de futurs parkings sur un étage en cas de besoin d'extension a été prévue. Cette évolution éventuelle se ferait donc sans impacts sur les emprises foncières utilisées par les viticulteurs et agriculteurs.

L'analyse comparative des besoins de stationnement pour des gares TGV similaires à la future gare nouvelle de Nîmes Manduel Redessan et citée dans les observations des associations, tend à montrer que :

- Le dimensionnement des parkings de la gare TGV non interconnectée d'Aix en Provence représente environ 1000 places pour 1 millions de voyageurs (ex : Aix TGV - 3600 places pour 3,6 millions de voyageurs en 2015)
- Le dimensionnement des parkings pour une gare TGV interconnectée avec le réseau classique et desservie par des trains régionaux est compris entre 400 et 750 places par millions de voyageurs utilisant la gare (ex : Avignon TGV - 3000 places pour 4,2 Millions de voyageurs en 2015, Valence TGV - 1400 places pour 3,2 Millions de voyageurs en 2015)

La gare nouvelle de Nîmes Manduel Redessan prévoit plus de 1000 places de parking à sa mise en service en 2020 pour une fréquentation de 1,1 millions de voyageurs. Au regard des exemples précédemment cités, **le dimensionnement du stationnement en gare nouvelle de Nîmes Manduel Redessan est supérieur à ce qui est observé dans des gares similaires déjà en service.**

Commentaires de la commission d'enquête

La réponse du MO est satisfaisante

Remise en cause des gains socio-économiques liés à la gare : FNE LR souligne qu'ils ne sont pas démontrés dans l'étude socio-économique. De plus, FNE LR précise que les trafics sont surestimés en s'appuyant notamment sur les prévisions de trafic en gare Sud de France et la liquidation de TP Ferro (trafic international). 295

Réponse de SNCF Réseau :

L'évaluation socio-économique du projet de gare nouvelle (cf. pièce E du dossier d'enquête lié à la DUP) conclu à la **forte utilité du projet pour la collectivité**, au regard notamment des résultats positifs du bilan socio-économique.

L'analyse de risque présentée dans cette même pièce et relative à un scénario de desserte de la gare moins ambitieux (11 AR/j TAGV en gare nouvelle) montre que le projet **conserve une forte utilité pour la collectivité et que son utilité ne serait pas remise en cause en cas de révision de la politique de dessertes associée au projet.**

Commentaires de la commission d'enquête

Cf. Q.4 et Q.6. La commission considère que les hypothèses de trafic prise en compte dans le dossier ne sont pas contestables en l'état actuel des éléments disponibles

Inventaires globalement conformes pour une étude d'impact mais quelques lacunes dommageables. 295

Réponse de SNCF Réseau :

La pression d'observations pour ces projets est tout à fait conforme aux pratiques actuelles, voire supérieures, surtout pour un dossier d'étude d'impact. Elle a été actée avec les experts écologues et les services de l'Etat en amont des interventions de terrain.

Pour mémoire, la pression d'observation n'est pas tout à fait celle indiquée dans la contribution. En effet, il est indiqué au chapitre 1.3, partie III du dossier de demande de dérogation au titre des espèces protégées que le secteur inventorié en 2015 a également fait l'objet de nombreux inventaires depuis 2006. **Le total de prospections sur ce secteur et d'environ 58 journées ou nuits.**

Commentaires de la commission d'enquête

Sans commentaire

Absence de données sur les femelles d'outardes et sur les comptages CNM 2016. 295

Réponse de SNCF Réseau :

L'étude de la population des Outardes canepetières de la ZPS Costière nîmoise est encadrée depuis 2010 par le CNRS de Chizé, dirigée par Vincent Bretagnolle. En 2010 et 2011, plus de 500 quadrats « femelles » ont été prospectés par 5 personnes, selon une méthode validée par le CNRS de Chizé, et encadrée par V. Bretagnolle et le thésard Pierrick Devoucoux.

Les données récoltées ont permis d'établir des analyses importantes pour notamment alimenter la quantification des impacts de projets tels que le CNM sur cette catégorie de la population d'Outarde. Les résultats obtenus ont également permis d'estimer, après discussions entre tous les participants – CNRS, maître d'ouvrage, BIOTOPE, DREAL LR, COGARD, DDTM, etc - que **les suivis de terrains centrés sur les femelles d'outarde étaient suffisants en l'état et qu'il était raisonnable de les limiter au regard des perturbations importantes qu'ils peuvent engendrer** lors de ces prospections.

Commentaires de la commission d'enquête

Il nous semble difficile de porter une appréciation sur une expertise réalisée par un collègue d'expert de compétence nationale d'autant qu'un consensus établi par les participant (BIOTOPE, DREAL LR, COGARD, DDTM...) s'est dégagé au sujet des suivis de terrain des femelles d'outarde.

Informations erronées sur la date de début des travaux du CNM et le lien avec les premières chutes d'effectifs d'Outardes en 2013. 295

Réponse de SNCF Réseau :

SNCF Réseau confirme les hypothèses présentées dans le dossier de dérogation au titre des espèces protégées.

En effet, **les effectifs d'Outardes de 2013, qui font état d'une chute des populations**, datent de la période de reproduction (avril-mai 2013), et **ont donc été constatés avant le début des travaux du CNM**. Ces derniers ont débutés en novembre 2013, suite à l'obtention des arrêtés d'autorisation.

Commentaires de la commission d'enquête

Dont acte

Plus forte perte d'effectifs d'Outardes canepetières de tout l'arc méditerranéen. Démontrer que le projet permet le maintien de la population d'outardes en bon état de conservation.

295

Réponse de SNCF Réseau :

Il a été démontré dans la thèse de Pierrick Devoucoux que la première petite chute des effectifs de mâles chanteurs, comptabilisée en mai 2013, donc avant tous travaux liés au CNM, était explicable par une saturation des habitats.

En 2014, la nouvelle chute d'effectifs, nettement plus forte, est effectivement liée aux travaux du CNM qui ont enlevés des habitats à l'espèce (soit par destruction sous emprise des travaux, soit par des nuisances et donc un éloignement des oiseaux). Notons qu'il ne s'agit pas de destruction d'individus, et que ces oiseaux ont donc cherché (peut-être avec difficulté) des habitats propices ailleurs, en Crau ou dans la plaine littorale Languedocienne.

Avec l'accélération de la mise en œuvre des mesures compensatoires par Oc'Via dès 2013, et l'atteinte des objectifs quantifiés dès 2015, la population d'outarde au sein de la ZPS remonte clairement (+ 10%).

L'effort ne se relâche pas et 2016 montre une nouvelle fois une **augmentation (+ 2.6%) de la population d'Outardes au sein de la ZPS, où se déroulent la grande majorité des mesures compensatoires**.

Commentaires de la commission d'enquête

Dont acte

Les impacts cumulés auraient dû être analysés à l'échelle de la métapopulation d'Outardes canepetières (Crau, Beaucaire, Marseille,...). Les impacts cumulés auraient dû prendre en compte le PUM (destruction d'un Lek de 9 mâles chanteurs).

295

Réponse de SNCF Réseau :

Le sujet a été abordé souvent avec les spécialistes (CNRS, Pierrick Devoucoux, COGARD, DREAL LR, BIOTOPE), lors de l'établissement du dossier de dérogation au titre des espèces protégées du CNM (2012), et depuis, pour ce projet de gare Nouvelle. Les données d'échanges et de communication entre ces noyaux de populations sont manquantes. Les quelques éléments récents obtenus

suite à l'équipement de balises Argos sur une dizaine d'individus d'outardes en 2010 par P. Devoucoux n'ont pas donné suite à une analyse suffisamment poussée pour être intégrable dans les dossiers que BIOTOPE a produits. BIOTOPE ne peut donc évaluer des éléments sur une base fondamentale qui n'existe pas. C'est en substance ce qui est écrit dans le dossier de dérogation au titre des espèces protégées du projet de Gare Nouvelle

Comme indiqué dans la réponse faite à l'observation Q13, l'opportunité du PUM n'est pas encore confirmée à ce jour. Il est donc délicat de présenter les impacts d'un projet dont le maître d'ouvrage ignore tout de ses contours, y compris de son potentiel de réalisation. Si ce projet est confirmé ultérieurement, il fera l'objet de procédures d'autorisation traitant des impacts sur la ZPS.

Commentaires de la commission d'enquête

Dont acte. CF Q13

Distances d'impact estimées sur l'Outarde canepetière et l'Œdicnème criard inférieures aux distances réelles issues des études de Pierrick Devoucoux notamment. 295

Réponse de SNCF Réseau :

Le débat a été maintes fois abordé lors des multiples réunions entre les Services de l'Etat, le Maître d'Ouvrage, BIOTOPE, le COGARD, et le CNRS (Thésard Pierrick Devoucoux). **Les distances d'évitement proposées dans les divers dossiers sur la Costière Nîmoise, homogènes entre dossiers, sont issues d'un consensus** entre les maigres données antérieures de retour d'expérience, la connaissance de la situation dans la ZPS (avec un bout de LGV en activité : la LGV Méditerranée) et les problématiques d'occupation des sols (dont il faut extraire l'influence, par un procédé mathématique complexe – Pierrick Devoucoux et Aurélien Besnard, statisticien au CNRS de Montpellier).

Les suivis et les études à venir en post-doc de Pierrick Devoucoux permettront de rediscuter à posteriori des distances d'évitement de l'Outarde canepetière selon les constats de terrain. A ce jour, ces éléments ne sont pas consolidés scientifiquement.

Commentaires de la commission d'enquête

Dont acte

Mesures compensatoires Outardes canepetières et Œdicnèmes criards présentées uniquement pour la gare et non pas pour les voiries. 295

Réponse de SNCF Réseau :

Comme il est indiqué dans la pièce C du dossier de Déclaration d'Utilité Publique, le projet de gare nouvelle et le projet de voiries d'accès ont le même horizon de réalisation, mais pas le même calendrier d'études de conception et de procédures. Le dossier de demande de dérogation des voiries d'accès au titre des espèces protégées ne pouvait être déposé à l'instruction en même temps que celui de la

gare nouvelle (juin 2016), les études de conception n'étant pas suffisamment définies à cette date. Il ne pouvait donc pas être présenté le dimensionnement des mesures compensatoires pour les voiries dans les dossiers soumis à enquête publique.

Toutefois, des tendances sont présentées dans le dossier d'étude d'impact sur la compensation des voiries, au titre du site Natura 2000, dans le chapitre 7.4.3. **Le dossier de demande de dérogation au titre des espèces protégées des voiries d'accès a été finalisé par Nîmes Métropole au premier trimestre 2017 et est actuellement soumis à instruction.** Ce dossier présente le plan de mesures compensatoires des voiries et fera également l'objet d'une enquête publique au titre de la procédure d'autorisation unique.

Commentaires de la commission d'enquête

La commission d'enquête souligne que les mesures compensatoires relatives à l'Outarde et l'Edicnème ont été prises en compte au titre de la gare et des voies d'accès comme l'indiquent les tableaux du dossier des incidences sur le site Natura 2000. (Document G1 page 146)

L'enjeu sur le Rollier d'Europe est sous-estimé. Le site présente au moins un enjeu potentiel pour la nidification de l'espèce. L'espèce n'a pourtant pas fait l'objet d'une demande dérogatoire pour la perte de son habitat d'alimentation.

295

Réponse de SNCF Réseau :

L'analyse faite par BIOTOPE concernant les 2 couples éloignés de Rollier est cohérente : il a été réalisé suffisamment de prospections (*cf. nombre de passages aux bonnes périodes, voir réponse à l'observation 7*) pour savoir qu'il n'y avait **pas de nidification de cette espèce** sur la zone d'emprise du chantier de la Gare Nouvelle.

L'estimation des habitats potentiels est toujours intéressante mais elle ne peut donner lieu à une demande de dérogation pour une espèce non avérée, sauf en cas éventuel de très forte probabilité, ce qui n'est pas le cas du Rollier d'Europe ici.

Commentaires de la commission d'enquête

La réponse du MO est satisfaisante

Malgré les mesures calendaires et de « défavorabilisation » des habitats, rien ne peut garantir qu'aucune espèce de reptile ne sera détruite (couleuvre à échelon, Lézard ocellé,...). L'impact résiduel sur la Coronelle girondine est sous-estimé par les destructions directes et par la perte de 4.5 ha d'habitats.

295

Réponse de SNCF Réseau :

L'impact sur cette espèce a été calibré en tenant compte :

- D'un effort de prospection réalisé par des experts herpétologues de terrain très compétents (Benjamin Adam : 16 ans d'expérience à BIOTOPE et

David Sannier : 6 ans d'expérience à Biotope), notamment zoomé sur les futures emprises de la gare. Cet effort est supérieur aux standards acceptés par les Services de l'Etat ;

- De données bibliographiques qui restent faibles localement (environnement agricole, très peu d'arbres et de roche intéressant les reptiles) et ont été intégrées dans l'étude ;
- Des discussions sur le sujet qui ont été entérinées avec la DREAL LR lors de plusieurs réunions pendant le déroulement de cette étude en 2015 et 2016.

Commentaires de la commission d'enquête

La réponse du MO est satisfaisante

Rien ne démontre dans le dossier de dérogation que le site d'implantation des mesures compensatoires pour le Lézard ocellé est non saturé. L'absence de perte nette de biodiversité n'est donc pas garantie. 295

Réponse de SNCF Réseau :

Le Lézard ocellé est une espèce casanière lorsqu'elle est installée sur un site propice : un gîte lui permettant de se réfugier en cas de danger, une nourriture en abondance (surtout dans les friches herbacées, les haies et murets) la moins éloignée possible de son gîte. Dans ce cas, le rayon d'action peut ne pas dépasser 50 à 100 m (avis d'experts partagés).

Dans ce schéma, et dans le contexte du site compensatoire de Bezouze, très riche en orthoptères et autres proies, **une augmentation de l'offre en gîte pourrait entraîner un renforcement de la population de ce lézard**, dont les données actuelles ne montrent pas une occupation « tous les 50 à 100m ». Il y a toujours une part aléatoire, expérimentale dans les mesures ayant trait à des espèces sauvages, c'est inévitable. Inversement, partir d'un site sans aucune donnée de lézard ocellé apporte aussi une part aléatoire quant à la possibilité de recolonisation (sans transfert forcé de lézard). Etant donnée la faible densité de cette espèce localement et cette part aléatoire, le risque d'échec nous a semblé plus grand.

Commentaires de la commission d'enquête

La réponse du MO est satisfaisante

Aucune mesure compensatoire n'est proposée pour les amphibiens. Cette population subie donc une perte nette de biodiversité. 295

Réponse de SNCF Réseau :

Les populations d'amphibiens ne subissent pas de grosse perte sur l'emprise de la gare Nouvelle et constituent un enjeu écologique faible (cf carte des enjeux amphibiens page 99 du dossier de demande de dérogation au titre des espèces protégées). Seuls des individus plus ou moins isolés ont été observés. Les populations éventuelles ne peuvent être qu'instables en l'absence de point d'eau permanent et sont opportunistes (Crapaud calamite et Pélodyte ponctué).

Commentaires de la commission d'enquête

La réponse du MO est satisfaisante

La perte d'habitat de Saga pedo (friches au mas de Perset) est avérée alors que cette espèce ne figure pas sur la demande de dérogation au titre des espèces protégées. 295

Réponse de SNCF Réseau :

Le Mas Perset n'est pas touché par les emprises de la Gare Nouvelle. Il le sera peut-être par le projet de voies d'accès, dont le Maître d'Ouvrage est Nîmes Métropole, dont le dossier de dérogation a été déposé à l'instruction en mars 2017.

Commentaires de la commission d'enquête

La réponse du MO est satisfaisante. Cette question devra être prise en compte dans le dossier des voies d'accès

Les conditions de dérogation ne sont pas remplies :

- Absence d'alternative au projet non démontrée
- Le CNM et le PUM, justifiant le projet, auraient dû être intégrés à l'étude
- Pour plusieurs espèces le dossier ne démontre pas la non remise en cause de l'état de conservation des populations (notamment Outarde canepetière). 295

Réponse de SNCF Réseau :

- Alternatives : Se reporter à la réponse faite à l'observation du public Q11.
- L'évaluation socio-économique de la gare nouvelle de Nîmes-Manduel-Redessan, justifiant le projet de gare, est réalisée uniquement au regard de l'évolution des services ferroviaires offerts et de la politique de dessertes associée. En effet, la mise en service de la gare s'accompagnera d'une restructuration de l'offre de trains Grandes Lignes sur l'axe, entraînant ainsi un usage plus important du Contournement de Nîmes et Montpellier (CNM). Le rééquilibrage des circulations entre les deux lignes, ligne classique et ligne nouvelle, sera à l'origine d'un meilleur fonctionnement du doublet de lignes et par conséquent du système ferroviaire en général dans ce secteur avec une amélioration des conditions de circulations des trains sur la ligne classique par les reports d'itinéraires vers le CNM et une diminution des temps de parcours pour les trains circulant sur le CNM.
Ces améliorations du fonctionnement du système ferroviaire sont intégrées à la justification économique du projet.
La gare peut être un élément moteur pour le développement d'un projet urbain, mais celle-ci n'est pas justifiée par le projet urbain.
- Pour finir, **le dossier démontre la non remise en cause de l'état de conservation des populations**, et notamment de l'Outarde canepetière : le projet de Gare Nouvelle ne remet pas du tout en cause à lui seul la population d'Outarde

canepetière, ni celle d'œdicnème criard. Il concerne moins de 1% de ces populations.

Commentaires de la commission d'enquête

Cf. commentaires Q6, Q11, Q13.

L'intérêt public du projet n'est pas lié au seul trafic CNM mais bien à l'amélioration globale du trafic ferroviaire portant à la fois sur le fonctionnement de la gare de Nîmes centre, sur la fluidité des liaisons Nîmes Montpellier et sur la sécurisation du trafic tant de la ligne historique que de la CNM.

Il est par ailleurs bien établi que le futur projet Magna Porta n'entre pas dans la justification de la gare nouvelle.

Au regard de la procédure Natura 2000, les projets de PEM et de ZAD dépassent amplement les grandeurs de surfaces préconisées dans le Docob. Les éléments concernant la ZAD ne sont pas présentés dans les dossiers et les équipements et infrastructures de desserte adaptés ne sont pas prévus (tels que préconisés par le DOCOB). 295

Réponse de SNCF Réseau :

Le projet de gare nouvelle est bien mentionné dans le DOCOB qui fait état des projets d'urbanisation sur la Costière Nîmoise. Par ailleurs, l'emprise même du projet de gare, hors CNM et ligne TER existante, est d'une dizaine d'hectares. **Il est donc conforme aux grandeurs de surfaces préconisées dans le Docob**, s'étalant sur 2 communes.

Par ailleurs la desserte de la gare a été étudiée et est intégrée au projet comme décrit dans l'étude d'impact. Ce document précise également que tous les équipements nécessaires au fonctionnement de la gare, notamment les réseaux, seront mis en place avant la mise en exploitation de la gare.

Commentaires de la commission d'enquête

La réponse du MO est satisfaisante.

Demande de vérification de la compatibilité du projet avec la disposition 5A-04 du SDAGE.

FNE souligne aussi le risque d'imperméabilisation vis-à-vis de la recharge de la nappe et le creusement des bassins qui sont susceptibles d'aggraver la pollution de la nappe à l'occasion des pluies cévenoles. 295

Réponse de SNCF Réseau :

Le dossier d'autorisation loi sur l'eau, pièce D de la procédure d'autorisation unique soumis à enquête, présente l'analyse de la compatibilité du projet de gare avec le SDAGE (partie 5.8.1.2. page 86). Cette analyse démontre la compatibilité du projet avec toutes les orientations fondamentales du SDAGE, et plus particulièrement avec toutes ses dispositions. La disposition 5A-04 « Eviter,

réduire et compenser l'impact des nouvelles surfaces imperméabilisées » est ainsi bien respecté au travers des mesures :

- **d'évitement de l'imperméabilisation avec l'optimisation de l'emprise** du projet,
- **de réduction avec le maintien d'un maximum de surface perméable** comme cela est le cas à l'intérieur du bois existant du Mas Larrier,
- **de compensation avec la mise en œuvre de noues et les bassins d'infiltration** qui permettent de compenser les 6 ha imperméabilisés par le projet de gare.

Afin de réduire l'impact sur la nappe lié à l'imperméabilisation du projet, le projet de gare nouvelle comprend la réalisation de bassins d'infiltration, qui permettent une recharge de la nappe comme à l'état initial. Ces bassins récupéreront les eaux des surfaces imperméabilisées du projet.

D'un point de vue de l'aggravation de la pollution existante, il faut préciser que la masse d'eau souterraine n'a pas atteint le bon état chimique en 2015 en raison de taux trop importants de pesticides et de nitrates comme cela est rappelé dans l'état initial de l'étude d'impact (partie 4.3.4.2.3. page 91) et du dossier loi sur l'eau (partie 5.3.4.4.2. page 58). Ces éléments sont issus des activités agricoles et les activités liés à la gare en phase travaux et exploitation n'ont pas vocation à aggraver cette situation. Au contraire, **SNCF Réseau s'est engagé au travers de son dossier d'autorisation loi sur l'eau à proscrire l'utilisation de produits phytosanitaires sur le site de la gare et en privilégiant les traitements mécaniques et la lutte biologique.**

Enfin, les côtes de fond de bassins ont été définies en respectant une hauteur minimale d'un mètre avec le niveau des hautes eaux, permettant de préserver la qualité de la filtration des eaux, même durant le creusement des bassins.

Commentaires de la commission d'enquête

La réponse du MO est satisfaisante

L'étude d'impact ne traite pas des effets cumulés tel que prévu par l'article L 122-3 du code de l'environnement. 298

Réponse de SNCF Réseau :

L'application du 2° du II de l'article [L. 122-3](#) du code de l'environnement est précisée dans l'article R. 122-5 en précisant le contenu d'une étude d'impact. C'est notamment le point R. 122-5 II 5° e) qui souligne :

« Une description des incidences notables que le projet est susceptible d'avoir sur l'environnement résultant, entre autres :

[...]

e) cumul des incidences avec d'autres projets existants ou approuvés, en tenant compte le cas échéant des problèmes environnementaux relatifs à l'utilisation des ressources naturelles et des zones revêtant une importance particulière pour l'environnement susceptibles d'être touchées. Ces projets sont ceux qui, lors du dépôt de l'étude d'impact :

- ont fait l'objet d'une étude d'incidence environnementale au titre de l'article R. 181-14 et d'une enquête publique ;

Projet de réalisation de la Gare nouvelle de Nîmes Manduel Redessan
Référence dossier n° E16000168/30

- ont fait l'objet d'une évaluation environnementale au titre du présent code et pour lesquels un avis de l'autorité environnementale a été rendu public. »

L'étude d'impact a ainsi bien pris en compte les projets concernés, (notamment les projets du CNM et de la gare Sud de France) pour définir les effets cumulés de ces projets avec le programme de travaux.

Afin d'évaluer les enjeux environnementaux de manière globale, tel que demandé par l'Autorité Environnementale, cette analyse très détaillée des effets cumulés est présentée au chapitre 11 de l'étude d'impact (page 401) et représente plus de 60 pages.

Commentaires de la commission d'enquête

La réponse du MO est satisfaisante, en particulier pour la prise en compte du projet ligne nouvelle : CNM (page 406 à 410 de l'étude d'impact)

Les enquêtes publiques n'intègrent pas le dossier de demande d'autorisation unique des voiries d'accès et ne respecte pas l'article L. 122-1 du code de l'environnement. 298

Réponse de SNCF Réseau :

La demande d'autorisation unique est régie par un cadre réglementaire très précis et assez récent au travers du Décret n° 2014-751 du 1er juillet 2014 pris en application de l'ordonnance du 12 juin 2014.

Le principe d'une autorisation environnementale unique pour les projets soumis à autorisation au titre de la Loi sur l'Eau et les milieux aquatiques (L. 214-3 du code de l'environnement), vise à regrouper au sein d'une procédure unique les autorisations délivrées pour un même projet au titre du Code de l'Environnement et du Code Forestier.

Ces demandes sont ainsi propres à chaque maître d'ouvrage et relatives à ses propres installations, ouvrages, travaux et aménagements.

Ce cadre réglementaire se démarque de la notion de « programme de travaux » de l'article L. 122-1 du code de l'environnement qui prescrit le regroupement des projets pour réaliser l'évaluation environnementale, comme cela est le cas pour les projets de gare et de voiries d'accès avec la réalisation d'une étude d'impact globale et commune aux deux maîtres d'ouvrage SNCF Réseau et Nîmes Métropole.

Pour faciliter la compréhension des dossiers d'enquête publique et des réglementations qui les régissent, une pièce spécifique est présente dans chaque dossier. Il s'agit de la pièce C, Cadrage réglementaire. **Cette pièce précise notamment les différences de planning entre le projet de gare de celui des voiries d'accès et ainsi le décalage de dépôt des demandes d'autorisation unique.**

Il n'existe aucun texte réglementaire qui exige le dépôt simultané des demandes d'autorisations relatives à plusieurs projets formant un programme de travaux au sens de l'article L. 122-1 du code de l'environnement.

Commentaires de la commission d'enquête

La réponse du MO est satisfaisante

Non-conformité de la demande d'Autorisation unique à l'article L122-1 en raison de la non prise en compte des voies du CNM comme une composante du projet.
298

Réponse de SNCF Réseau :

La notion de programme de travaux est propre à l'article L.122-1 et s'applique pour la réalisation de l'étude d'impact et non pas pour la demande d'autorisation unique. L'étude d'impact réalisée et présente dans chacun des dossiers d'enquête publique, se base sur un programme de travaux précis formé du projet de gare et du projet de voiries d'accès à la gare. La justification de ce programme de travaux est présentée dans la partie 1.3.2.1 de l'étude d'impact, notamment les raisons de l'exclusion du projet CNM de ce programme. Une réponse particulière sur ce sujet a été faite en page 61 du présent mémoire.

Commentaires de la commission d'enquête

La réponse du MO est satisfaisante. Voir nos commentaires en Q13

Remise en cause du projet au travers de son impact vis-à-vis des orientations du SCOT « Sud du Gard » sur les continuités écologiques : le programme de réalisation de pôle urbain associé à celle d'une gare est contradictoire à l'orientation de préservation des continuités écologiques.
298

Réponse de SNCF Réseau :

Les projets de gare nouvelle et de ses voiries d'accès représentent une superficie bien inférieure aux 190 ha régulièrement mentionnés. Ceux-ci correspondent à un périmètre de réflexion et en aucun cas à un projet défini. La gare nouvelle s'intègre dans un triangle ferroviaire entre le CNM et la ligne Tarascon-Sète. Bien qu'identifié à l'échelle macroscopique comme réservoir de biodiversité, localement ce territoire est déjà très anthropisé. De plus, des plantations seront réalisées, notamment au niveau de la butte du parking Nord, et le bosquet du mas Larrier sera conservé au maximum, permettant de conserver des îlots de biodiversité et des corridors pour certaines espèces de faune.

Commentaires de la commission d'enquête

La réponse du MO au sujet de l'anthropisation du site par le CNM est satisfaisante. La commission signale par ailleurs que le projet de PUM n'est pas encore abouti, et que de ce fait, les projets de Zac évoqués dans la contribution à l'origine de cette question n'ont aucune réalité.

Malgré la possible correspondance ferroviaire vers le centre-ville, aucune présentation d'éléments de détails sur les liaisons prévues et leurs fréquences n'est faite pour contribuer à la diminution du trafic automobile, un des objectifs du PDU.
298

Réponse de SNCF Réseau :

Le PDU de Nîmes Métropole se décline en 7 leviers d'action permettant d'atteindre les objectifs généraux dont la diminution du trafic automobile :

- 1. La multimodalité, support de l'intermodalité,
- 2. Des transports publics attractifs et efficaces,
- 3. Une circulation maîtrisée et sûres,
- 4. Une politique de stationnement cohérente et globale à l'échelle de l'agglomération nîmoise,
- 5. Promouvoir et sécuriser les modes doux,
- 6. Intégrer les impératifs économiques de l'agglomération,
- 7. L'environnement et l'aide au changement de comportement

Le projet de gare nouvelle entraîne localement une augmentation du trafic automobile dont les effets sur l'environnement (qualité de l'air, trafic routier, bruit) ne sont pas significatifs, voir nuls. Ce projet est compatible dans les grandes lignes avec le PDU de Nîmes Métropole en créant un potentiel d'offres de transports publics et de développement de l'intermodalité pour le territoire nîmois et gardois. Le PDU de Nîmes Métropole est en cours de révision et intégrera totalement la gare nouvelle une fois révisé.

Les réponses à la demande de présentation de détail vis-à-vis des liaisons entre la gare nouvelle et la gare de Nîmes Feuchères sont apportées au travers de la réponse à la question Q2.

Commentaires de la commission d'enquête

La réponse du MO est satisfaisante. Cf. commentaires Q.2

Les surfaces d'urbanisation sont contradictoires avec la préservation de la ZPS. Aucun des deux projets ne prévoit les équipements et infrastructures de desserte adaptés aux activités et emplois induits.

298

Réponse de SNCF Réseau :

Le projet de gare nouvelle est bien mentionné dans le DOCOB qui fait état des projets d'urbanisation sur la Costière Nîmoise. Par ailleurs, l'emprise même du projet de gare, hors CNM et ligne TER existante, est d'une dizaine d'hectares. Il est donc conforme aux grandeurs de surfaces préconisées dans le Docob, s'étalant sur 2 communes.

Par ailleurs la desserte de la gare a été étudiée et est intégrée au projet comme décrit dans l'étude d'impact. Ce document précise également que tous les équipements nécessaires au fonctionnement de la gare, notamment les réseaux, seront mis en place avant la mise en exploitation de la gare.

Commentaires de la commission d'enquête

La réponse du MO est satisfaisante.

La commission signale par ailleurs que le projet de PUM n'est pas encore abouti et que la ZAD évoquée dans la contribution qui est à l'origine de cette question,

a vocation unique à lutter contre les mouvements spéculatifs. Elle ne préfigure donc pas le futur périmètre d'urbanisation.

Incomplétude de l'étude sur la qualité de l'air et les GES car non comparaison de scénarios notamment vis-à-vis du PUM et donc non-conformité à l'article L 101 du code de l'urbanisme. 298

Réponse de SNCF Réseau :

L'article L. 101 du Code de l'urbanisme concerne la gestion du territoire français, patrimoine commun de la nation et plus particulièrement le rôle des collectivités publiques en tant que gestionnaires et garantes de ce patrimoine. Cet article précise l'action des collectivités publiques en matière d'urbanisme, qui vise à atteindre les objectifs généraux de développement durable.

Sur la thématique de la qualité de l'air et des bilans des gaz à effets de serre, une étude a été menée de façon à qualifier l'état initial du site (partie 4.5.11. de l'étude d'impact) puis les effets du projet aux niveaux local et global (parties 7.5.7, 7.5.12 et 8.3.1.7. de l'étude d'impact). L'étude des effets s'est faite à partir des hypothèses de part modale de rabattement liées à la gare nouvelle (partie 3.1.3. page 55) et des prévisions de trafics routiers pour définir les effets du programme de travaux sur la qualité de l'air.

Les résultats montrent un impact très faible sur la qualité de l'air et une diminution de la production des gaz à effet de serre de façon générale.

L'étude menée ne prend en compte les projets non définis à ce jour comme le projet urbain et la troisième voie pour les raisons invoquées précédemment en page 61 du présent mémoire.

Commentaires de la commission d'enquête

La réponse du MO est satisfaisante.

Remise en cause de la justification du projet vis-à-vis du trafic annoncé. 298

Réponse de SNCF Réseau :

L'évaluation socio-économique du projet de gare nouvelle (cf. pièce E du dossier d'enquête) conclut à la forte utilité du projet pour la collectivité, au regard notamment des résultats positifs du bilan socio-économique.

L'analyse de risque présentée dans cette même pièce et relative à un scénario de desserte de la gare moins ambitieux (11 AR/j TGV en gare nouvelle) montre que **le projet conserve une forte utilité pour la collectivité et que son utilité ne serait pas remise en cause en cas de révision de la politique de dessertes associée au projet.**

Commentaires de la commission d'enquête

Cf commentaires Q1 et Q4

L'existence d'un « programme de travaux » est indéniable.

Il inclut les sous-projets suivants :

- CNM (Contournement ferroviaire de Nîmes et de Montpellier),
- gare TGV de Montpellier-Mogère (ou Montpellier Sud de France),
- gare TGV de Manduel (ou Nîmes-Manduel-Redessan),
- Pôle Urbain Multimodal (ou zone « Porta Magna »),
- 3^e voie TER à Manduel.

147

Réponse de SNCF Réseau :

SNCF Réseau s'est positionné à plusieurs reprises à ce sujet, dans les dossiers soumis à l'enquête, dans le mémoire en réponse à l'Autorité Environnementale et dans la réponse à la question Q13.

Indépendamment des interprétations réglementaires, les partenaires financeurs se sont accordés sur un financement commun de plusieurs infrastructures. Bien entendu, il n'y aurait pas de projet de gare nouvelle s'il n'y avait pas eu le CNM.

L'objet de l'enquête publique est bien la gare nouvelle Nîmes Manduel Redessan, qu'il est possible de réaliser ou pas suivant l'intérêt public qu'elle représente.

Si elle n'est pas autorisée, cela ne remettra pas en cause la mise en service du CNM, ni la gare nouvelle de Montpellier Sud de France, tous deux déjà construits.

Concernant les futurs projets « 3^{ème} voie à quai » et « Magna Porta », nous invitons le lecteur à prendre connaissance des réponses apportées aux questions Q2 et Q13.

Commentaires de la commission d'enquête

La réponse du MO est satisfaisante. Cf commentaires Q2 et Q13.

En réalité, seul le CNM est financé par le RTE-T (projet 2007-FR-03010-P : 152 M€) ; les gares TGV de Montpellier-Mogère et de Manduel n'ont pas été soutenues par l'Union Européenne, et l'Union Européenne a même ouvert une procédure pré-contentieuse (« EU Pilot ») contre la France concernant l'ajout de ces deux gares

147

Réponse de SNCF Réseau :

Le CNM et la gare nouvelle de Montpellier Sud de France sont soutenues par l'Union Européenne du fait de leur modalité de financement faisant appel à un montage innovant. Les contrats de Partenariat Public Privé rentrent dans cette catégorie.

La gare nouvelle n'est pas soutenue par l'Union Européenne puisqu'elle ne répond pas à ces critères. SNCF Réseau assure la maîtrise d'ouvrage du projet.

Au sujet de la procédure EU Pilot sur la notion de programme, elle fait l'objet d'échanges entre les Autorités Françaises et l'Union Européenne. La procédure a été initiée pour la gare de Montpellier Sud de France.

Commentaires de la commission d'enquête

La réponse du MO est satisfaisante

Incohérence sur le fait que l'autorisation unique ne porte que sur le projet de gare nouvelle. Non prise en compte notamment dans le dossier de demande de dérogation à l'interdiction de destruction d'habitats et d'individus du projet de PUM. Remise en cause du programme de travaux. 232

Réponse de SNCF Réseau :

En premier lieu, SNCF Réseau souhaite rappeler que l'autorisation unique ne porte que sur la gare nouvelle du fait des écarts de planning entre les études de conception de la gare et des voiries.

En effet, l'avancement des études des voiries ne permettait pas d'élaborer les dossiers nécessaires à l'autorisation unique en même temps que ceux de la gare. Le dossier d'autorisation unique de la gare nouvelle a été déposé à l'instruction en juin 2016 tandis que le dossier d'autorisation unique des voiries a été déposé à l'instruction en mars 2017.

Concernant le programme de travaux, se reporter à la réponse faite à la réponse de l'observation du public Q13.

Commentaires de la commission d'enquête

Les aspects environnementaux liés à la destruction d'habitats et d'espèces protégées liés au projet de PUM ne peuvent pas être pris en compte tant que les limites de ce projet n'auront pas été définies. Cf commentaire Q13.

L'utilité de la gare nouvelle de Nîmes Manduel Redessan est liée à la mise en service du projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan.

241

Réponse de SNCF Réseau :

L'utilité de la gare nouvelle de Nîmes Manduel Redessan n'est pas liée au projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan (LNMP).

Comme cela est explicité dans l'étude socio-économique, la gare nouvelle est fortement créatrice de valeur pour la collectivité et cela en l'absence du projet LNMP.

Le rappel au projet LNMP évoqué dans le dossier d'enquête est fait à titre de présentation du contexte du projet de la gare nouvelle. Le projet LNMP n'est pas intégré aux études justifiant l'intérêt général de la gare nouvelle.

Commentaires de la commission d'enquête

La commission d'enquête confirme que la ligne LNMP n'est pas intégrée dans l'étude socio économique relative à la gare nouvelle.

SNCF Réseau affirme dans ses dossiers que le projet de gare nouvelle permettra une diminution de la pollution. Or les modalités d'accès à la gare nouvelle seront orientées vers un usage plus important de la voiture individuelle.

241

Réponse de SNCF Réseau :

La diminution de la pollution permise par le projet de gare nouvelle se décline selon 3 effets induits par la mise en service du projet et peut être détaillée de la manière suivante :

- Les comportements de rabattement sur la gare nouvelle, qui du fait d'un usage plus important de la voiture entraînera une augmentation de la pollution locale :
+935 000 véhicules.km/an réalisés en voiture
- Les reports des voyageurs régionaux de la voiture vers les trains suite à la mise en service d'une offre de trains régionaux au niveau de la gare nouvelle pour des déplacements vers Nîmes, Montpellier, Beaucaire,...
- 610 000 véhicules.km/an réalisés en voiture
- Les reports routiers et aériens des voyageurs longue distance, associés aux gains de performance des trains basculant de la ligne classique, vers le contournement de Nîmes Montpellier grâce à la création de la gare nouvelle :
-29 000 000 véhicules.km/an réalisés en voiture

La diminution de la pollution permise par le projet est donc une combinaison d'effets négatifs et positifs dont la somme est très largement positive.

Commentaires de la commission d'enquête

Les gains dégagés par le projet de gare nouvelle en matière de pollution et de report modal sont réels dès lors qu'on dépasse le strict échelon local et qu'on intègre les trafics nationaux.

Quelles seront les conséquences sur l'organisation des services ferroviaires suite à la mise en service de la gare nouvelle Nîmes Manduel Redessan ?

256

Réponse de SNCF Réseau :

La mise en service de la gare nouvelle Nîmes Manduel Redessan sera accompagnée d'une évolution de l'offre ferroviaire sur l'arc méditerranéen et plus spécifiquement sur l'axe Nîmes Montpellier.

Ces évolutions, présentées dans le cadre du dossier soumis à l'enquête, peuvent être résumées comme suit :

- Réorganisation de l'offre de trains longue distance, à travers une répartition des trains entre l'itinéraire historique et le contournement de Nîmes Montpellier
- Augmentation possible de l'offre régionale (TER) sur la ligne historique suite aux gains de capacité (report d'une partie des trains Grandes Lignes) permis par le projet ;

La gare de Nîmes Feuchères conservera son rôle de centralité ferroviaire principale avec des offres ferroviaires variées la desservant et des possibilités de correspondance importantes, notamment vers les Cévennes (ligne du Cévenol) et vers la mer (ligne Nîmes-Le Grau du Roi).

Commentaires de la commission d'enquête

Voir commentaires Q1, Q2, Q4 et Q7

La commission souligne que le fonctionnement optimum de la gare nouvelle suppose la bonne organisation des services ferroviaires qui ne pourra être obtenue que par la nécessaire coordination entre les différentes autorités organisatrices des transports.

Beaucoup de contributions remettent en cause le modèle des gares nouvelles en périphérie d'agglomération. 322

Réponse de SNCF Réseau :

Le modèle des gares en périphérie d'agglomération, bien que contesté, est étudié et retenu dans de nombreux projets ferroviaires.

C'est notamment le cas des gares nouvelles d'Agen et de Montauban dans le cadre des Grands Projets du Sud Ouest (GPSO).

Les choix entre une desserte de la gare centre ou création d'une gare nouvelle sont issus d'une analyse globale visant à appréhender les avantages et les inconvénients de chacune des localisations vis-à-vis des fonctions ferroviaires possibles et attendues.

Pour le cas de la gare nouvelle Nîmes Manduel Redessan, l'alternative via une desserte de Nîmes centre présente de grandes limites au regard notamment de l'incapacité de l'infrastructure actuelle à accueillir une augmentation des circulations que ce soit dans le nœud de Nîmes, notamment la capacité de la gare, et sur la ligne entre Nîmes et Montpellier.

De plus, la configuration actuelle de la gare de Nîmes Feuchères en viaduc et en zone urbaine dense, ne permet pas d'envisager l'adaptation des infrastructures pour augmenter la capacité, sauf à des coûts d'investissement extrêmement lourds.

Commentaires de la commission d'enquête

La réponse du MO est satisfaisante. La commission d'enquête souligne que, pour le cas de la GNNMR, l'absence de gare nouvelle priverait la population d'améliorations sensibles et nécessaires de l'organisation actuelle du trafic ferroviaire local.

Pour tenter de remplir ses obligations de Partenariat Public Privé, la Mogère appelle Manduel à lui fournir le maximum de trains : TGV, GL comme Marseille Bordeaux, avec péage à Manduel plus péage à la Mogère ? Dans ce cas à terme tous les TGV éviteraient la gare centre de Nîmes pour valoriser les 2 gares nouvelles (logique des infrastructures à rembourser, SNCF Réseau) quitte à fragiliser les missions TGV elles-mêmes ; elles seraient moins attractives dans leurs gares à distance, d'accès fondé sur le véhicule individuel et concurrencés par la route elle-même (blablacar... cars Macron ou pas).

322

Réponse de SNCF Réseau :

Les contrats de Partenariat Public Privé sont des contrats à prix forfaitaires qui couvrent l'investissement d'origine et l'entretien de l'ouvrage pendant une durée prédéterminée. Contrairement aux contrats de concessions le partenaire privé n'obtient pas la rentabilité de son investissement à travers les gains amenés par l'exploitation de l'ouvrage (comme les péages d'autoroutes), mais par sa capacité à bien maîtriser les dépenses d'investissement et ultérieurement les dépenses d'entretien de l'ouvrage.

Il n'y a donc aucun lien entre le fait que les opérateurs ferroviaires choisissent d'emprunter la ligne classique ou la ligne nouvelle et le fait que cette dernière et la gare de Montpellier Sud de France aient été réalisées en contrat de partenariat.

Pour assurer un équilibre dans l'utilisation des infrastructures SNCF Réseau a proposé à l'ARAFER de maintenir une tarification égale pour les deux lignes.

Les infrastructures ferroviaires créées constituent un maillage que les futurs opérateurs ferroviaires utiliseront au mieux dans le contexte de l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs.

Nous invitons le lecteur à prendre connaissance des rôles et missions de l'ARAFER qui est l'Autorité de régulation des activités ferroviaires accompagnant le secteur ferroviaire dans son ouverture progressive à la concurrence et émet des avis conformes sur la tarification qui s'impose à SNCF Réseau. Elle garantit à tous les nouveaux opérateurs ferroviaires un accès équitable au réseau ferré national.

A travers ses propositions de tarification à l'ARAFER, SNCF Réseau s'attache à tenir compte du contexte concurrentiel auquel seront soumis les opérateurs ferroviaires afin que le système ferroviaire garde toute sa pertinence à service rendu équivalent.

Commentaires de la commission d'enquête

La CE constate effectivement que la rentabilité des gares est étroitement liée à la structuration de l'offre de trains qui utilisent la ligne nouvelle ainsi qu'à l'importance du trafic.

Département du Gard

Communes de MANDUEL et de REDESSAN

**PROJET DE REALISATION DE LA GARE NOUVELLE
DE NIMES MANDUEL REDESSAN SUR LES
COMMUNES DE MANDUEL ET REDESSAN**

ENQUETE PUBLIQUE

du 06 février 2017 au 17 mars 2017

CONCLUSIONS ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE

DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE (DUP)

ENQUETE PARCELLAIRE

**DEMANDE D'AUTORISATION UNIQUE POUR LES
INSTALLATIONS, OUVRAGES, TRAVAUX ET ACTIVITES
SOU MIS A AUTORISATION AU TITRE DU CODE DE
L'ENVIRONNEMENT (Nomenclature IOTA)**

**MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS
D'URBANISME DES COMMUNE DE MANDUEL ET
REDESSAN**

Dossier déposé par SNCF Réseau

Avril 2017

Projet de réalisation de la Gare nouvelle de Nîmes Manduel Redessan
Référence dossier n° E16000168/30

B CONCLUSIONS ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE

1 JUSTIFICATION ET CADRE DU PROJET

Le projet de contournement de la Ligne à Grande Vitesse Nîmes-Montpellier (CNM) a été déclaré d'utilité publique en 2005. La ligne sera mise service commercial fin 2017.

En 2006, sur la demande du ministre des transports des études sont menées pour l'implantation de gares nouvelles sur les axes traversés par des projets de lignes à grande vitesse sur la façade méditerranéenne.

En 2009 l'opportunité et l'implantation d'une gare sur le site de Nîmes-Manduel-Redessan sont débattues.

Deux réunions publiques dans le département du Gard sont organisées. En cohérence avec les expressions du public et les élus locaux, SNCF Réseau décide d'engager les études et la concertation nécessaires au projet de construction d'une gare nouvelle pour l'agglomération de Nîmes. Après une étude d'implantation sur plusieurs sites la localisation du projet s'est portée sur les communes de Manduel et de Redessan.

Le projet « **Gare nouvelle de Nîmes-Manduel-Redessan** » dont la maîtrise d'ouvrage est assurée par SNCF Réseau est indissociable du projet « **Avenue de la Gare et accès par les modes doux depuis la RD3** ». Ce dernier est porté par Nîmes Métropole et constitue le barreau de liaison entre la gare nouvelle et les voies de circulation existantes.

Ces deux projets ont des calendriers de conception et de réalisation différents alors que leur mise en service est prévue de manière simultanée.

Chaque Maître d'Ouvrage (M.O) sollicite respectivement une enquête publique unique. Les deux enquêtes sont conduites simultanément.

Principe des aménagements

Le projet localisé sur les communes de Manduel et de Redessan comporte les réalisations suivantes :

- La construction de la gare à l'intersection des voies ferroviaires du contournement de Nîmes Montpellier et de la ligne existante Tarascon-Sète ;
- La création de deux voies ferrées et de deux quais de 400m sur le contournement de Nîmes Montpellier pour permettre l'arrêt des trains à grande vitesse (TAGV), y compris les équipements ferroviaires et le génie civil nécessaires ;
- Les terrassements nécessaires à l'aménagement ultérieur d'une troisième voie à quai ;

- La création de deux quais le long de la voie ferrée existante Tarascon-Sète pour permettre l'arrêt des trains régionaux ;
- Les aménagements nécessaires à l'intermodalité : espaces de stationnement courte et longue durée, dépose minute, taxis, transports en commun, vélos, circulations piétonnes ;
- L'aménagement des espaces extérieurs, indissociable de l'équipement, notamment les parvis d'accès à la gare ;

La principale voie d'accès à la gare, se raccordant sur la RD3 sera réalisée sous la maîtrise d'ouvrage de Nîmes Métropole et ne fait pas l'objet de la présente enquête.

2 RAPPEL DE LA PROCEDURE

Le projet de la gare nouvelle se situe sur le territoire des communes de Manduel et de Redessan. L'enquête unique pour la réalisation de l'opération porte sur les volets suivants :

- UNE DEMANDE D'AUTORISATION UNIQUE POUR LES INSTALLATIONS, OUVRAGES, TRAVAUX ET ACTIVITES SOUMIS A AUTORISATION AU TITRE DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT (NOMENCLATURE IOTA)
- UNE DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE DU PROJET (DUP)
- UNE ENQUETE PARCELLAIRE en vue d'identifier précisément les propriétaires concernés par l'opération et de délimiter exactement les immeubles à acquérir pour permettre la réalisation du projet.
- UNE MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME (PLU DE MANDUEL ET DE REDESSAN)
- UNE DEMANDE DE PERMIS DE CONSTRUIRE

Conformément à l'article R.122-2 du code de l'environnement, le projet de la Gare nouvelle de Nîmes-Manduel-Redessan est soumis au champ d'application de l'**étude d'impact**

Le déroulement des enquêtes

Le projet a été notifié aux Personnes Publiques Associées. Les avis ont été joints au dossier d'enquête. (Procès verbal d'examen conjoint en date du 07 décembre 2016)

L'Avis de l'Autorité Environnementale n°2016-106 a été émis le 21 décembre 2016

Les permanences ont été effectuées en mairies de Manduel et Redessan conformément aux dates et heures fixées par l'arrêté préfectoral d'enquête publique.

Une contribution du public a été formulée le 14 février 2017, visant à prolonger la durée de l'enquête. En concertation avec l'autorité organisatrice et le maître d'ouvrage, et au regard des journées disponibles avant la clôture de l'enquête et des moyens mis en place pour la consultation du dossier en ligne, il a été convenu de ne pas donner suite à cette demande.

Compte tenu de l'importance du projet, du volume de traitement des informations recueillies ainsi que des éléments du calendrier et conformément au code de l'environnement, la commission d'enquête a sollicité une demande de prolongation de la durée de remise du rapport. Après avoir recueilli l'avis des MO M. le préfet du Gard a reporté la date de remise du rapport d'enquête au 02 mai 2017. (Cf annexe j).

L'information et la participation du Public

La participation du public

7 permanences ont été tenues en mairie.

Le registre dématérialisé comporte au total 339 contributions relatives au projet de gare nouvelle. Ce total inclut celui des registres papiers (Scan), ainsi que les observations reçues par email.

Ce registre fait ressortir 1233 visites du site dont la très grande majorité entre le 8 et le 17 mars.

25 personnes ont été reçues au cours des différentes permanences tenues en mairie.

L'information du public

Elle a été largement entamée pendant la phase de concertation menée du 8 juin au 10 juillet 2015. Deux réunions publiques ont été organisées à cette occasion :

Le 23 avril 2009 à Nîmes

Le 11 juin 2009 à Alès

A l'occasion de l'enquête, la publicité dans la presse ainsi que les affichages en mairie ont été réalisés conformément à l'arrêté préfectoral.

Un affichage format A2 a été réalisé sur 18 points à proximité du site du projet

Une mention du déroulement de l'enquête a été insérée sur le site internet de la commune.

Une information sur le déroulement de l'enquête publique a été publiée dans la presse locale à de nombreuses reprises, dès son ouverture.

Les prescriptions de l'arrêté préfectoral d'enquête publique ont été respectées.

L'information du public a été réalisée de manière satisfaisante.

La procédure a été respectée.

3 CONCLUSION ET AVIS SUR LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE (DUP)

Le projet de Gare Nouvelle Nîmes Manduel Redessan est localisé à la convergence d'un nœud ferroviaire du réseau ferré national. Le site intercepte à la fois les voies de circulation des trains nationaux, des trains régionaux ainsi que ceux de la ligne à grande vitesse. Il se trouve également à proximité de l'intersection des routes départementales RD 3 et RD 999 qui desservent les localités voisines et la ville de Nîmes

La gare nouvelle conçue pour accueillir plus d'un million de voyageurs nécessite de s'assurer de la maîtrise du foncier pour la réalisation des travaux. L'opération implique des acquisitions foncières. Pour ce faire, la Déclaration d'Utilité Publique autorise l'expropriation et l'acquisition des immeubles dans le cadre réglementaire du code de l'expropriation (Art L1)

Une jurisprudence du Conseil d'Etat du 28 mai 1971 précise "Qu'une opération ne peut être légalement déclarée d'utilité publique que si les atteintes à la propriété privée, le coût financier et éventuellement les inconvénients d'ordre social qu'elle comporte ne sont pas excessifs, eu égard à l'intérêt qu'elle présente".

3.1 De l'intérêt général du projet

3.1.1 Les variantes étudiées

Un scénario sans Gare nouvelle

Il a été étudié avec un double raccordement à la LGV, le premier après la gare de Nîmes centre, côté Montpellier, le second par la ligne existante, côté Redessan. Ce scénario induit le cumul du transit de tous les trains voyageurs TGV, Grandes Lignes et TER en gare centrale de Nîmes centre et sur le tronçon Nîmes St Césaire. Les contraintes de faisabilité de cette option sont clairement développées dans le paragraphe 6.1.2.1 de l'Etude d'Impact.

L'étude de ce projet conclut que cette éventualité présente un surcoût par rapport à la création d'une gare nouvelle, et impose de nombreuses contraintes, à la fois environnementales, agricoles et foncières. Il contribue également, à terme, à une saturation de la gare de Nîmes centre et une augmentation des temps de parcours pour les trains à grande vitesse ce qui est en contradiction avec l'objectif recherché au travers de la réalisation de Lignes à Grande Vitesse (LGV).

De nombreuses observations du public rapportent que la DUP initiale du projet CNM comportait un raccordement à la ligne classique au niveau de St Brès.

Dans son mémoire en réponse le maître d'ouvrage a fait valoir que ce raccordement initial ne répondait pas aux besoins des usagers de la gare de Nîmes centre car il permettait seulement la jonction vers la gare de Montpellier St Roch à partir de la voie CNM.

Pour être totalement efficace ce scénario impose donc de créer un double raccordement ferroviaire vers le CNM entre Nîmes et Montpellier (St Brès inversé) dont le coût excède celui de la gare nouvelle

Deux autres hypothèses ont été également envisagées dans l'étude d'impact et exposées en détail dans le mémoire en réponse: elles présentent également de nombreux inconvénients techniques et financiers qui les ont écartées.

Un scénario sans gare nouvelle et sans raccordement à la voie CNM a également été étudié. Il a été écarté du fait qu'il privait les gardois de tout accès local au trafic TGV et trains grandes lignes appelé à se développer sur la voie CNM, les obligeant à se rendre en gare d'Avignon ou de Montpellier La Mogère. Ce scénario représenterait une perte de temps sans commune mesure pour la population nîmoise en comparaison du temps d'accès à la gare nouvelle.

Les scenarii avec Gare nouvelle.

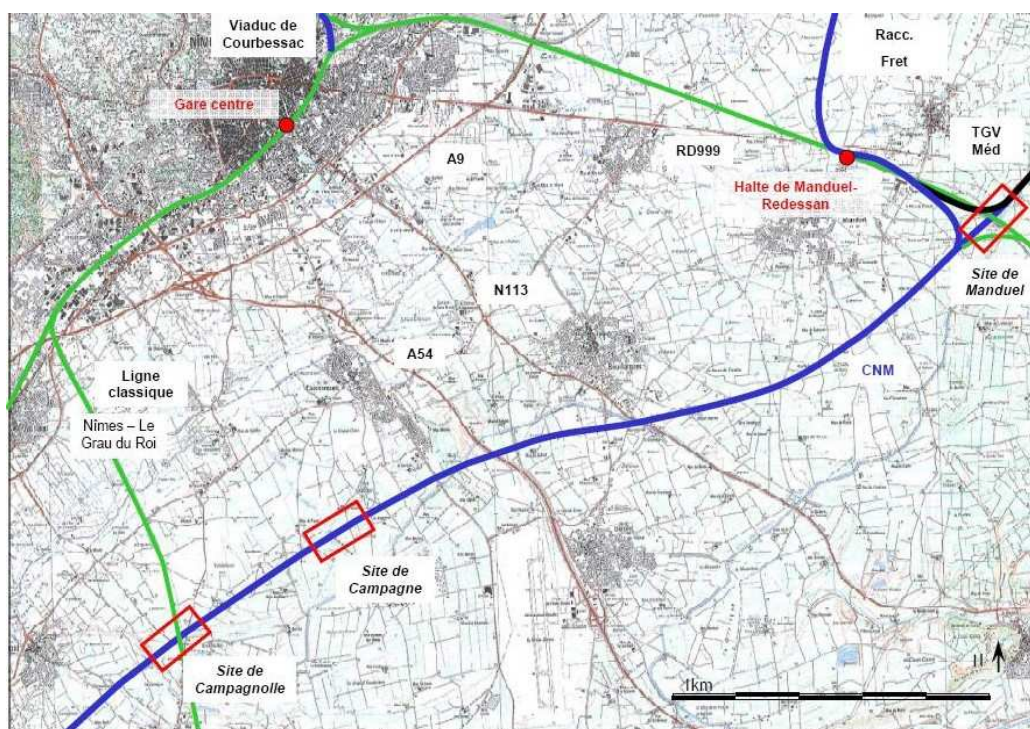
Le paragraphe 6.1.2.2 de l'Etude d'impact décrit de manière détaillée les études réalisées pour l'implantation d'une Gare nouvelle sur trois sites à la périphérie de Nîmes :

“Nîmes-Manduel-Redessan”

“Nîmes Campagne” entre les villages de Garons et Générac

“Nîmes Campagnolle” entre les villages d'Aubord et Générac.

Le schéma ci-dessous montre la localisation des sites d'implantation possible



Le choix d'implantation

La localisation de la gare nouvelle a été établie en cohérence avec les documents de planifications (SCoT, PDU, et PLU communaux).

Chaque site possède des avantages propres en matière d'accessibilité aux transports en commun, connexion avec les principaux pôles d'échange, contribution au développement local, impact sur l'environnement.

La préférence a été donnée au site de Manduel en raison de son positionnement sur l'étoile ferroviaire qui bénéficie d'une interconnexion sur un nœud ferroviaire d'intérêt régional, la ligne Tarascon Sète reliant les régions PACA et Languedoc-Roussillon Midi Pyrénées, et d'une ligne d'intérêt national et international, la LGV Méditerranée et son prolongement via le CNM.

L'option de positionnement dans le secteur de Garons suggérée dans diverses contributions ne répond pas à cet objectif d'interconnexion ferroviaire malgré les atouts invoqués liés à sa proximité avec l'A54, l'aéroport et le terminal futur du tram.

Sur des critères financiers et d'interconnexion ferroviaire (LGV/ Grandes lignes et TER) le projet d'une gare nouvelle sur la commune de Manduel a été retenu en cohérence avec l'expression du public et des élus locaux. La commission observe que tous les scénarii sans gare nouvelle nuisent à la fluidité et la sécurité du trafic sur la ligne classique.

3.1.2 Intérêt de la GNNMR pour les usagers des trains

Le projet de Gare nouvelle vise à améliorer le service ferroviaire à la fois des Trains à Grande Vitesse et Intercités ainsi que l'offre TER pour les populations résidant au sein du territoire. Le positionnement de la gare permettra le basculement de plusieurs TGV, desservant actuellement Nîmes centre et Montpellier St Roch, sur le CNM. Ce transfert permettra aux voyageurs concernés de bénéficier d'un gain de temps de parcours d'environ 10 minutes.

Les reports associés d'une partie des trains Grandes Lignes du réseau ferré classique emprunteront la Gare nouvelle et circuleront sur le CNM ce qui diminuera de près de 20% le trafic sur l'axe historique. Ce gain sera au bénéfice de la régularité du trafic voyageur et de la capacité d'accueil de nouveaux sillons TER sur la ligne historique Nîmes/ Montpellier.

Conjointement, les trains Grandes lignes en transit par le CNM et la gare nouvelle gagneront en temps de parcours et régularité sur cet axe.

Le nœud ferroviaire sur lequel est située la gare nouvelle constitue pour les trains Grandes Lignes et TGV une opportunité pour le développement ferroviaire régional, en s'imposant comme futur pôle d'échange, avec une offre potentielle en correspondance de trains TER très supérieure à celle de la desserte de la halte actuelle à Manduel.

La réalisation de la gare de Nîmes Manduel Redessan est par ailleurs étroitement liée à l'accomplissement du projet global CNM qui prévoit 2,2M de passagers à Montpellier Sud de France à la mise en service en 2020.

Pour les usagers en provenance d'Ales et des Cévennes, une liaison TER sans rupture de charge à Nîmes centre est une issue favorable au maintien et au développement de l'accès ferroviaire direct à la nouvelle gare, évitant ainsi un report routier sur cette destination. Ceci suppose un bon ordonnancement des correspondances en gare nouvelle.

Contrairement à l'inquiétude exprimée au travers de nombreuses observations du public, et notamment nîmois, la gare de Nîmes centre conservera une desserte TGV à hauteur de 17 allers-retours quotidiens en particulier vers l'Ile de France.

Les inconvénients liés à l'éloignement de la gare nouvelle invoqués par le public ne concernent que les liaisons circulant sur le CNM. Ils seront compensés, pour ces dessertes, par des temps de trajets ferroviaires plus performants et des conditions d'accès en gare facilitées pour les usagers de l'Est et du Sud du département.

L'analyse des scénarii et des variantes possibles a conclu à la pertinence du choix de l'implantation retenue au regard notamment de l'interconnexion

avec la ligne classique et des inconvénients que présenterait l'hypothèse sans gare.

La gare nouvelle par son positionnement au sein du réseau ferroviaire à grande vitesse offrira aux usagers, et notamment aux gardois, un choix de fréquences et de destinations locales, nationales et internationales plus complémentaires et attractives que celles proposées actuellement.

L'amélioration de l'offre du service ferroviaire se traduira par une augmentation des fréquences des liaisons TGV sur la voie CNM (dont bénéficiera aussi la gare de Montpellier la Mogère).

La commission d'enquête souligne que le potentiel de liaison TER disponible en gare nouvelle ne peut être pleinement exploité que si la desserte (cadencement des trains et arrêt), pour laquelle la Région Occitanie est compétente, est en correspondance avec le trafic TGV.

Ce potentiel sera accru si la troisième voie à quai est réalisée. Cet aménagement est actuellement à l'étude dans le cadre du prochain CPER.

Les transports collectifs routiers doivent également être adaptés aux besoins des usagers de la GNNMR (dessertes, horaire et fréquence)

3.1.3 Intérêt de la GNNMR pour les territoires et les populations

Le projet de gare nouvelle représente un élément moteur dans l'aménagement du territoire. Il offre des perspectives attractives en tant que destination touristique et contribue au dynamisme économique. Il offre par ailleurs une image positive pour le développement régional en ouvrant le territoire gardois à un accès aux déplacements nationaux et internationaux.

L'interconnexion ferroviaire enrichit l'offre de service et sa capacité à répondre aux besoins des populations.

Le projet Magna Porta, initié par Nîmes Métropole, dont l'implantation future s'inscrit dans le voisinage de la gare ne constitue pas la motivation du projet GNNMR dont la justification économique est par ailleurs établie. Toutefois, ce projet, s'il était validé à l'issue de sa phase d'étude actuelle, bénéficierait de la dynamique économique suscité par l'implantation de la gare nouvelle.

La CE note par ailleurs que l'impact majeur sur les territoires agricoles, fréquemment souligné par le public, n'est pas induit par le projet de gare dont la consommation de l'espace agricole reste limitée (environ 7 ha de SAU, soit 0,28% des SAU communales de Manduel et Redessan).

Le projet de GNNMR contribuera à favoriser l'économie nationale et locale notamment sur le marché de l'emploi.

Les emplois directs sont principalement associés aux études et à la réalisation des infrastructures du site. A terme, l'exploitation de la gare et de ses aménagements connexes générera des emplois permanents.

Les emplois indirects sont ceux impliqués dans la sollicitation d'entreprises pour l'approvisionnement de fournitures nécessaires à la réalisation du projet. Les contrats peuvent être initiés, soit par le maître d'ouvrage (dans l'organisation et la passation des marchés), soit par les collectivités locales ou par les entreprises adjudicataires.

Les effets positifs sur l'emploi en phase travaux seront temporaires et limités à la durée de l'opération de réalisation du projet.

Les effets permanents sur l'économie seront associés à l'exploitation de la gare, aux activités tertiaires qui lui sont liées et au tourisme.

Dans cette perspective le projet revêt concrètement un caractère d'intérêt général.

3.2 Incidences sur les intérêts publics

La réalisation du projet de la gare nouvelle sera à l'origine de travaux importants susceptibles de porter atteinte au patrimoine historique national.

Un axe de circulation antique, la Voie Domitienne, est localisé à proximité du site de la gare ainsi que quelques Mas d'occupation gallo-romaine et médiévale. Située au delà des 500 mètres, la voie Domitienne, au nord du projet, ne présente pas de co-visibilité avec le périmètre de la gare nouvelle

Le bois du Mas Larrier sera impacté par les travaux. Des mesures d'évitement, de réduction et de compensation seront mises en place afin de maintenir l'équilibre paysager. Des plantations complémentaires, permettront le maintien des espaces arborés présents sur le périmètre.

Les découvertes et fouilles réalisées dans l'emprise du projet témoignent, quant à elles de l'intérêt archéologique du secteur. Un arrêté préfectoral porte prescription de diagnostic archéologique préventif (n°16/178-11/10965 en date du 13 mai 2016)

En phase travaux, l'impact sur le paysage est sensible et se traduit par une gêne visuelle occasionnée par une modification de la nature des sols et de la végétation. Pour en limiter les effets, les dépôts seront remis en état au fur et à mesure de l'avancement des travaux.

Le site quant à lui bénéficiera d'un aménagement avec une insertion de la gare et des espaces urbains dans un milieu paysagé. Les faibles pertes de surface, seront compensées par la réglementation, via une participation au fond forestier.

L'atteinte aux intérêts publics est sensible mais temporaire. Les mesures adoptées par le Maître d'Ouvrage permettent de penser que les effets limités de l'opération sur les intérêts publics seront compensés par les aménagements durables qui accompagneront la réalisation du projet.

3.3 Atteinte à la propriété privée

L'effet direct du projet de la gare en termes de consommation du foncier est d'environ 20,6 ha. Les emprises sont réparties de la manière suivante :

- 54 parcelles impactées à des degrés divers sur la commune de Manduel pour une superficie totale de 157 916 m²
- 24 parcelles impactées à des degrés divers sur la commune de Redessan pour une superficie totale de 47 911 m²

Une grande partie des terrains, pour une superficie de 157 732 m², correspond à des réserves foncières en possession de SNCF Réseau. Ces superficies ont été

préalablement acquises par le Maître d'Ouvrage. Elles représentent environ 75% de la superficie totale des emprises nécessaires au projet de la gare.

Environ 2,9% et 2,6% des emprises appartiennent respectivement à la Communauté d'agglomération de Nîmes Métropole et aux communes de Manduel et Redessan et 0,09% à la société BRL.

Les emprises appartenant à des propriétaires privés représentent environ 17,4% pour une superficie estimée à environ 3,5 ha.

Les acquisitions des terrains dans le cadre du projet de gare ont été pour la plupart réalisées à l'amiable avec les propriétaires publics ou privés.

Les expropriations envisagées sont incluses dans le périmètre du plan général des travaux. Les emprises foncières sont justifiées dans le cadre de la réalisation des bâtiments de la gare et de ses aménagements connexes

L'expropriation constitue naturellement une atteinte à la propriété privée mais les superficies restant à acquérir (moins de 25% de l'emprise totale) ne sont pas disproportionnées et sont nécessaires pour la réalisation du projet.

3.4 Impact d'ordre économique et social

Le projet est susceptible de générer des contraintes et de perturber les riverains du projet.

Les parcelles impactées par la circulation des engins seront remises en état. Le M.O veillera, après occupation temporaire, à ce que les terres restituées retrouvent une valeur agronomique équivalente.

Les chemins nécessaires aux déplacements pour l'activité agricole seront maintenus ou rétablis.

Néanmoins l'interruption au niveau de la GNNMR du chemin de Jonquières desservant des terres et habitations situées au delà de la LGV contrarie les activités agricoles existantes. A ce sujet le MO a initié une négociation avec les exploitants concernés.

La phase travaux induira des perturbations sur la circulation routière occasionnées par des coupures ou des encombrements liés au trafic des engins de chantier sur le réseau viaire. Des mesures seront mises en place en coordination avec les acteurs locaux pour définir les modalités de circulation.

La réalisation du projet nécessite des opérations de raccordement et de modification sur les réseaux électriques et d'Alimentation en Eau Potable (AEP). Ces opérations occasionneront des désagréments pour les usagers. Les coupures seront temporaires et la population concernée sera prévenue à l'avance par les entreprises en charge des travaux.

Plusieurs points de livraison du réseau BRL situés au sein du périmètre de la gare nouvelle devront être supprimés dans le cadre des travaux. Leur implantation sera réorganisée et ils seront utilisés en particulier pour la défense incendie du site de la gare.

Le projet de gare nouvelle occupe une superficie de 20,6 ha (hors emprise des voies ferrées existantes) dont environ 75% sont déjà propriété de la SNCF.

L'implantation du projet concerne 7 ha de terres agricoles, soit 0,28% de la Surface Agricole Utile (SAU) des deux communes.

Il impacte à ce titre 2 types de production pérennes et actives pour respectivement une superficie totale de 2ha90a06ca sur la vigne et de 3635m² sur une parcelle en arboriculture. Cette dernière a déjà été acquise et indemnisée par SNCF Réseau ainsi qu'une des deux parcelles en vigne.

Les parcelles en vigne concernent la zone d'apport de la cave de Redessan. Leur emprise a un impact cumulé avec les projets ferroviaires résultant du CNM. L'ensemble des cessions foncières a sensiblement réduit la zone d'exploitation de la cave coopérative de Redessan. Afin de consolider son activité économique fragilisée par de gros investissements pour améliorer la production, le M.O a convenu d'engager une mesure exceptionnelle de financement d'acquisition de surfaces agricoles en compensation des surfaces en AOC perdues dans l'emprise du périmètre de la gare.

Un protocole entre SNCF Réseau et la cave coopérative de Redessan a été établi pour définir les modalités de la compensation. La chambre d'agriculture garantira l'équité de cet accord.

Des mesures de compensation par l'intermédiaire de protocoles d'accord sont également conclues avec les organisations professionnelles agricoles ou exploitants concernés pour fixer l'indemnisation des préjudices économiques. (Valeurs vénale, perte de récolte, allongement de parcours...)

La réalisation de la gare nouvelle induira la suppression de la halte ferroviaire de Manduel. Les contraintes de distance et de stationnement éventuelles pour ses usagers pourront être compensées par une offre supérieure en termes de fréquence et de destinations.

Au sujet de l'impact négatif souvent évoqué par le public sur l'économie du centre ville de Nîmes la CE estime qu'il n'est pas étayé par des données concrètes et que la réalisation du projet de GNNMR ne devrait pas modifier les flux touristiques établis mais en susciter de nouveaux.

La commission d'enquête note que la rentabilité socio économique intrinsèque du projet de GNNMR est établie par les éléments du dossier d'enquête qui traduit en valeur monétaire les bénéfices pour tous les acteurs concernés (usager, collectivités, Etat) induits par l'amélioration de la restructuration de l'offre ferroviaire et le comportement des voyageurs. La réponse du MO à la question Q6 précise les critères à partir des quels ce bilan a été dressé.

Les nécessaires inconvénients imposés en phase travaux sont temporaires. Les mesures mises en place par le M.O sont de nature à limiter les inconvénients d'ordre social.

Les superficies agricoles consommées par le projet restent acceptables au regard de la SAU communale.

La compensation des surfaces agricoles permet d'assurer un juste équilibre des autres atteintes économiques induites par le projet. Toutefois la condamnation définitive de l'accès public au chemin de Jonquières au niveau de la gare impacte l'activité agricole au delà de la LGV en supprimant la liaison directe avec le village de Manduel.

Le bilan socio économique du projet est positif.

3.5 Atteintes à la santé et sécurité publique

Les risques sanitaires potentiellement générés par le projet portent sur les points suivants :

- Les nuisances acoustiques ;
- Les vibrations ;
- Les champs électromagnétiques générés par les câbles électriques ;
- Les nuisances lumineuses ;
- Les transports de matières dangereuses ;
- La pollution des eaux ;
- La pollution atmosphérique.
- Les risques de prolifération des moustiques

L'impact sanitaire qui s'exerce sur la population, tant en phase travaux qu'en phase d'exploitation, a fait l'objet de mesures d'évitement et de réduction.

Chacune des nuisances est étudiée de manière détaillée dans l'étude d'impact. L'évaluation a été conduite conformément aux objectifs et aux actions prioritaires à mener en matière de santé et d'environnement déclinés dans le 2^{ème} Plan Régional Santé Environnement du Languedoc-Roussillon (PRSE) adopté en 2010.

L'examen du dossier permet de mettre en évidence que les impacts susceptibles de générer des contraintes futures les plus significatives portent sur les nuisances acoustiques et la stagnation des eaux pour lesquels les effets potentiels perdurent avec la réalisation du projet.

On ne retiendra pas les nuisances en phase chantier, à caractère temporaire, pour lesquelles des mesures d'atténuation ou de protection satisfaisantes sont mises en place. Les autres nuisances n'ont pas d'effets permanents significatifs.

Les nuisances acoustiques

Les sources de bruits générées par la gare peuvent être diverses et ne sont pas réellement prévisibles et présentent un caractère aléatoire tant dans leur durée que dans leur localisation sur le site (annonces, circulation routière, bruits d'exploitation, maintenance des rames en stationnement...)

Des mesures ont été réalisées en cinq points sur les zones bâties les plus proches du projet de gare nouvelle. L'incidence évaluée pour 2040 est présentée dans l'étude d'impact page 342.

L'impact le plus important est situé sur la RD3 en partie nord, avec une augmentation du niveau sonore de 1,5 dB(A) en lien avec le trafic routier. Sur toutes les autres voies, les impacts sont estimés à moins de 0,5 dB(A)

Les bâtiments exposés (proches RD3) sont très éloignés de la future gare.

Les nuisances acoustiques relevées sont essentiellement liées au trafic routier. Elles s'ajoutent à des niveaux préexistants déjà élevés, mais les niveaux prévisionnels ne nécessitent pas la mise en place de dispositifs de protection particuliers.

La stagnation de l'eau dans les bassins

La collecte des eaux pluviales est susceptible de provoquer un volume résiduel d'eau en stagnation propice à l'émergence de population de moustique tigre.

Toutefois l'eau n'a pas vocation à stagner dans les noues du fait de leur pente de 0,5% et le temps de vidange des ouvrages n'est pas de nature à permettre le développement larvaire (8 à 15 jours) au terme duquel 2 à 3 jours supplémentaires sont nécessaires pour le développement du moustique. Cette période est très supérieure au temps de vidange des bassins.

Un entretien préventif régulier annuel ou bis annuel sera mis en place.

Les impacts acoustiques induits par le projet de gare au sens strict peuvent être jugés comme non significatifs.

La mise en place de mesures de surveillance et d'entretien des bassins devrait permettre de se prémunir du développement larvaire des moustiques.

La démarche d'évaluation de l'impact sanitaire sur la population est satisfaisante et n'a pas révélé de contraintes significatives durables.

L'incidence du projet de la gare nouvelle sur la santé et la sécurité publique des riverains peut être considérée comme faible.

3.6 Incidences du projet sur l'environnement

La commission d'enquête estime que les mesures ERC prises dans le cadre des programmes de la gare et des voies sont adaptées à l'objectif global de protection et de conservation des espèces.

Elle considère par ailleurs que la démonstration de l'intérêt public majeur et de l'absence d'alternative est établie dans le paragraphe 3.1 des présentes conclusions.

Les aménagements projetés sont de nature à préserver la qualité des eaux souterraines et ne génèrent pas de perturbations notoires des écoulements superficiels en dehors de l'emprise de la gare.

Par ailleurs, le parti d'aménagement paysager de la gare privilégie la conservation des essences les plus remarquables.

3.7 Coût global et financement du projet

Les besoins de financement du projet ont été répartis de la manière suivante (€HT) :

Coût des acquisitions foncières déjà réalisées : 2,7 M€

Coût des acquisitions foncières à venir : 0,8 M€

Divers réseaux et participation accès : 1 M€

Mesures environnementales : 0.5 M€

Etudes et Travaux : 90 M€

Coût global du projet : 95 M€

Ce coût a fait l'objet d'une réactualisation aux conditions économique de décembre 2016 qui l'établit à hauteur 97,6 M€.

Dans son mémoire en réponse (Question CE1 page 15) le MO s'est par ailleurs engagé à ne pas dépasser le budget de 95M€ aux conditions économique de juillet 2011.

Dans ce total :

- le coût des acquisitions foncières représentent 3,7 % du coût global.
- le coût des mesures en faveur de l'environnement hors mesures compensatoires se monte à :

Assainissement : 2 300 000 € (Eaux pluviales)

120 000 € (Eaux usées)

Paysages et espaces vert : 1 100 000 €

Il convient de rappeler d'autre part le coût de la réalisation de l'avenue de la gare est de 14,525 M€ à la charge de Nîmes métropole.

En complément de ces informations, au regard des contributions formulées en cours d'enquête, la commission souligne que des couts supplémentaires sont mis en avant (réseau routier notamment) mais qu'ils ne sont pas imputables au projet de GNNMR.

Financement du projet

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

SNCF Réseau porte le projet au nom de ses partenaires financiers. Le périmètre de cette convention concerne la réalisation de l'infrastructure ferroviaire, du bâtiment voyageurs et des aménagements connexes liés à l'intermodalité. Ces besoins de financement ont été repartis de la manière suivante entre les différents acteurs du projet :

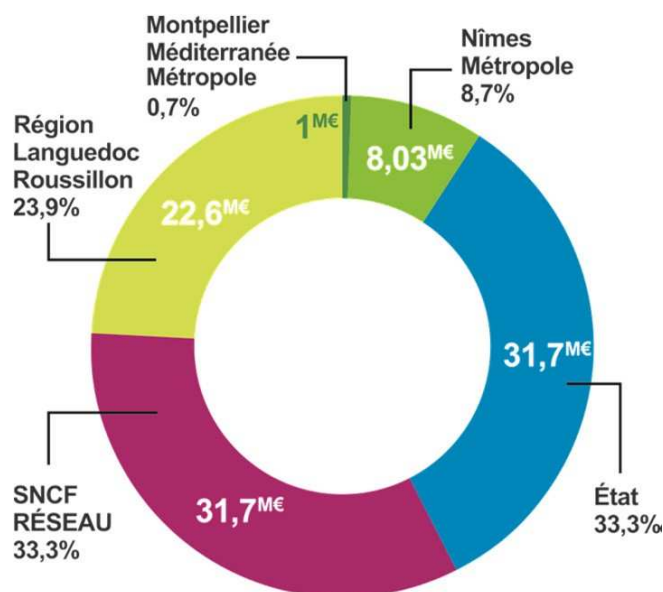
SNCF Réseau : 31,7 M€

Etat : 31,7 M€

Région : 22,6 M€

Métropole de Nîmes : 8,03 M€

Métropole de Montpellier : 1 M€



L'évaluation socio-économique du projet de Gare Nouvelle Nîmes Manduel Redessan (dossier E GNNMR DUP) est très complexe et met en évidence la balance des avantages et des inconvénients traduits en valeur monétaire et rapportés au coût d'investissement.

Le bilan est la somme de l'investissement et des bilans partiels des acteurs sur période d'étude de 50 ans, actualisés à l'année 2020. Les valeurs sont estimées aux conditions économiques de 2012.

Ce bilan dégage un bénéfice actualisé de 1,7 milliards d'euros pour un investissement de 95 M€.

Les coûts, le financement et les acteurs du projet ont été correctement identifiés dans le dossier.

Plusieurs contributions du public ont fait état d'une possible remise en cause du financement de la Région dans ce projet se fondant notamment sur le fait que l'offre de trains sur la ligne nouvelle proposée par SNCF est insuffisante.

La commission considère en préalable que, au vu des potentialités de dessertes longues distances permises par la nouvelle ligne et des perspectives générées par l'ouverture prochaine à la concurrence, la disponibilité de trains annoncée est un minimum et qu'elle ne pourra que croître.

Sur interrogation de la commission d'enquête, un courrier de la présidente de Région précise qu'aucun positionnement sur ce projet n'a été exprimé ni approuvé, au titre de la Région, dans le cadre de l'enquête publique. (Cf courrier présidente Région annexe k).

La commission note qu'effectivement, du fait de sa position de financeur et des engagements pris au titre de la convention de partenariat en date du 25 avril 2012, cette collectivité ne peut s'exprimer que dans le cadre du comité de suivi ad hoc.

Les observations formulées en cours d'enquête doivent donc être considérées comme des contributions individuelles qui n'engagent pas l'institution.

3.8 - Compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme

La commission d'enquête estime que les modifications à apporter aux documents d'urbanisme sont réalisables et indispensables pour la mise en place du projet.

CONCLUSION

L'étude des scénarii d'une gare nouvelle sur la ligne à grande vitesse a orienté le choix de l'implantation du projet sur le site de Manduel Redessan. Ce choix est pertinent au regard des critères financiers et d'interconnexion ferroviaire. Il a été déterminé en cohérence avec l'expression du public et des élus locaux.

De par son positionnement sur une convergence de lignes (LGV, Grandes Lignes et TER) le projet de gare assure une couverture territoriale et une offre de liaisons plus larges et attractives que celles proposées actuellement.

La gare nouvelle fournit aux populations un accès aux lignes à grande vitesse pour les destinations internationales et Intercités sans obligation de déplacement vers les gares Avignon TGV ou Montpellier La Mogère.

La pleine efficacité du dispositif de connexion ferroviaire ne pourra toutefois être atteinte qu'avec un ordonnancement concerté des correspondances. Ce potentiel sera accru si la troisième voie à quai est réalisée. Cet aménagement est actuellement à l'étude dans le cadre du prochain CPER.

La bascule d'une partie du trafic voyageur sur la gare nouvelle favorisera la desserte sur le réseau historique Nîmes Montpellier au bénéfice des usagers TER. Le maintien d'une desserte TGV en gare de Nîmes centre préserve pour la population de l'agglomération nîmoise un accès privilégié au trafic vers l'Île de France contrairement à la perception qu'a pu en avoir le public.

Les acquisitions foncières nécessaires au projet ne sont pas disproportionnées et restent justifiées par la mise en place et l'aménagement des infrastructures indispensables à l'opération.

Le projet présente une opportunité certaine pour le tourisme et l'économie locale en offrant des potentialités dans le périmètre proche de la gare nouvelle qui se positionne comme une infrastructure en faveur du développement du territoire.

Les atteintes d'ordre économique et social sont modérées et contenues. L'étude socio économique du projet fait ressortir que la mise en exploitation de la gare procure à terme, tous acteurs confondus, un bilan positif obtenu principalement par l'amélioration du fonctionnement du système ferroviaire et des déplacements. Le CNM à lui seul, tel que prévu à sa mise en service, ne semble pas en mesure de générer, sans gare nouvelle, une telle amélioration

La mise en exploitation de la GNNMR constitue par ailleurs un facteur de développement économique local.

Le financement du projet est parfaitement établi entre les différents acteurs.

La commission d'enquête estime que le projet de gare nouvelle comporte un équilibre raisonnable entre les atteintes observées et les bénéfices prévisibles.

.../...

Il s'inscrit dès aujourd'hui dans une perspective de développement à long terme du trafic ferroviaire et du territoire pour répondre aux besoins futurs de la population.

En ce sens, et au regard de ces éléments, la commission d'enquête considère que le projet de gare nouvelle Nîmes Manduel Redessan revêt un caractère d'intérêt général. En conséquence elle émet un **Avis Favorable** à la **Déclaration d'Utilité Publique pour la réalisation du projet de la gare nouvelle.**

4 CONCLUSION ET AVIS SUR LA CESSIBILITE DES PARCELLES

L'enquête parcellaire doit permettre aux personnes notifiées de formuler par écrit leurs observations sur les emprises foncières relatives à leurs parcelles. Ce volet constitue la phase administrative de la procédure qui permet d'identifier les propriétaires et leurs ayants droit ainsi que les biens respectifs susceptibles d'être acquis soit par voie amiable soit par voie d'expropriation.

4.1- Volet Parcellaire (Commune de Manduel)

Le dossier d'enquête est composé des documents suivants :

- Une notice explicative.
- Un état parcellaire établi par propriétaire identifiant les informations cadastrales et la superficie des emprises des parcelles impactées par le projet.
- Un plan parcellaire identifiant les limites et la désignation cadastrale des parcelles concernées.

| *Le dossier d'enquête comporte les documents réglementaires*

4.1.1- Justification sur l'affectation des parcelles et les emprises foncières

La superficie des emprises foncières nécessaires pour la réalisation du projet de gare nouvelle sur la commune de Manduel est de : 157 916 m².

Le projet nécessite l'implantation sur la commune des infrastructures suivantes :

- la construction du bâtiment voyageur,
- l'aménagement des voies de circulation et espaces extérieurs,
- l'aménagement de parkings,
- la réalisation des voies et quais TVG,
- la création de deux quais sur la ligne Tarascon Sète ainsi que les espaces nécessaires pour réserver la possibilité de créer ultérieurement une troisième voie à quai sur la ligne Tarascon Sète,
- la création d'une gare routière,
- la réalisation de bassins d'infiltration.

L'ensemble des aménagements s'inscrit dans le périmètre du projet de gare nouvelle tel qu'il a été défini dans le plan général des travaux.

Les emprises foncières

Deux parcelles identifiées **AH 431 et AH 435** appartenant à la société BRL et incluses dans le périmètre du projet pour des emprises respectives de 462 m² et 168 m², qui supportent des aménagements connexes au canal, sont non cessibles du fait qu'elles relèvent du statut de la domanialité publique.

Le MO qui a été informé par courrier devra prendre les dispositions nécessaires.

Les emprises foncières des parcelles nécessaires au projet sont incluses dans le plan général des travaux.

Les parcelles sont correctement identifiées et l'affectation des surfaces cessibles répond aux aménagements nécessaires au projet.

Il sera toutefois nécessaire de soustraire du projet les emprises relatives aux parcelles AH 431 et AH 435 non cessibles.

4.1.2 Atteintes environnementales des emprises

Les mesures énoncées par le maître d'ouvrage dans l'étude d'impact permettent de penser que les atteintes sont maîtrisées

4.1.3- Procédure de notification

Une notification individuelle par courriers recommandés avec accusé de réception a été adressée à chaque propriétaire identifié sur les états parcellaires précisant les dates d'ouverture de l'enquête parcellaire et les horaires de consultation du dossier en mairie.

La procédure de notification individuelle a été respectée. L'information des propriétaires a été assurée

CONCLUSION

Les éléments recueillis au cours de l'enquête permettent de constater :

Que la procédure a été respectée.

Que les notifications individuelles ont bien été réalisées conformément aux dispositions de l'article R 131-6 et R 131-3 du code de l'expropriation

Que l'emprise des parcelles concernées par le projet est bien conforme à l'objet des travaux tel qu'il résulte de la procédure de Déclaration d'Utilité Publique.

Il sera toutefois nécessaire de soustraire du projet les emprises relatives aux parcelles non cessibles.

En conséquence, la commission d'enquête émet un **Avis Favorable** sur l'expropriation des parcelles nécessaires à la réalisation du projet de gare nouvelle sur le territoire de la commune de Manduel assorti de la **Réserve** suivante :

Les emprises respectives de 462 m² et 168 m² des parcelles **AH 431 et AH 435 non cessibles**, situées sur le territoire de la commune de Manduel devront être soustraites des superficies affectées à la réalisation du projet de la gare nouvelle de Nîmes Manduel Redessan.

4.2 - Volet Parcellaire (Commune de Redessan)

Le dossier d'enquête est composé des documents suivants :

- Une notice explicative.
- Un état parcellaire établi par propriétaire identifiant les informations cadastrales et la superficie des emprises des parcelles impactées par le projet.
- Un plan parcellaire identifiant les limites et la désignation cadastrale des parcelles concernées.

Le dossier d'enquête comporte les documents réglementaires

4.2.1 Justification sur l'affectation des parcelles et les emprises foncières

La superficie des emprises foncières nécessaires pour la réalisation du projet de gare nouvelle sur la commune de Redessan est de : 47 911 m².

Le projet nécessite l'implantation sur la commune des infrastructures suivantes :

- Une partie des voies et quais TGV
- l'aménagement de parkings
- La réalisation de bassins d'infiltration

L'ensemble des aménagements s'inscrit dans le périmètre du projet de gare nouvelle tel qu'il a été défini dans le plan général des travaux.

Les emprises foncières des parcelles nécessaires au projet sont incluses dans le plan général des travaux.

Les parcelles sont correctement identifiées et l'affectation des surfaces cessibles répond aux aménagements nécessaires au projet

4.2.2 Atteintes environnementales des emprises

Les mesures énoncées par le maître d'ouvrage dans l'étude d'impact permettent de penser que les atteintes sont maîtrisées

4.2.3 - Procédure de notification

Une notification individuelle par courriers recommandés avec accusé de réception a été adressée à chaque propriétaire identifié sur les états parcellaires à l'exception de **M.Fournier** (Terrier n°6) (Parcelles déjà acquises par SNCF)

La procédure de notification individuelle a été respectée. L'information des propriétaires a été assurée.

CONCLUSION

Les éléments recueillis au cours de l'enquête permettent de constater :

Projet de réalisation de la Gare nouvelle de Nîmes Manduel Redessan
Référence dossier n° E16000168/30

Que la procédure a été respectée.

Que les notifications individuelles ont bien été réalisées conformément aux dispositions de l'article R 131-6 et R 131-3 du code de l'expropriation, à l'exception du propriétaire du terrier n°6.

Que l'emprise des parcelles concernées par le projet est bien conforme à l'objet des travaux tel qu'il résulte de la procédure de Déclaration d'Utilité Publique.

En conséquence, la commission d'enquête émet un **Avis Favorable** sur l'expropriation des parcelles nécessaire à la réalisation du projet de gare nouvelle sur le territoire de la commune de Redessan

5 CONCLUSION ET AVIS SUR LA COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME

La mise en compatibilité d'un document d'urbanisme à pour objectif de permettre la réalisation de l'opération sur laquelle porte la déclaration d'Utilité Publique.

Les dispositions réglementaires et le zonage des PLU des commune de Manduel et Redessan n'étant pas compatibles avec la réalisation du projet il sera nécessaire d'adapter les documents d'urbanisme.

5.1- Commune de Manduel

Les aménagements projetés au titre de la Gare nouvelle sur la commune de Manduel portent sur un bâtiment gare de 4088 m², d'une emprise au sol de 40 x 60 m et d'une hauteur maxi de 74,90 m NGF, composé d'un hall voyageur, situé à l'intersection des voies ferrées (pour permettre les correspondances) ainsi que des locaux techniques comprenant :

- les services liés à l'activité voyage : accueil des clients, billetterie, espaces d'attentes, consignes, toilettes, distributeurs...,
- des commerces,
- les équipements de liaison piétonne aux différents quais : ascenseurs, escaliers mécaniques, escaliers fixes, passerelles,
- les espaces extérieurs dédiés à l'intermodalité : le parvis de la gare, les voies de circulation, une partie des aires de stationnement ouvertes au public, les zones de dépose-minute, de station-taxi, de gare routière, un kiosque de 80 m² pour le gestionnaire des parkings, un kiosque de 215 m² pour les loueurs de voitures,
- les bassins de rétention des eaux pluviales,
- la clôture du périmètre gare,
- les nouvelles installations et constructions nécessaires au fonctionnement et à l'exploitation des infrastructures ferroviaires,
- les réseaux divers : eau potable, assainissement, électricité ...,

Le PADD

Projet de réalisation de la Gare nouvelle de Nîmes Manduel Redessan
Référence dossier n° E16000168/30

Le dossier présenté ne prévoit pas de modifier le PADD alors que ce document n'évoque le projet de Gare nouvelle que de manière diffuse, dans la perspective des retombées économiques qu'il sera susceptible de générer localement.

Un projet de cette envergure mérite d'être évoqué de manière explicite au PADD afin de l'inscrire pleinement dans la logique de développement durable de la commune, tant au regard de ses impacts environnementaux que socio-économiques.

Le PADD nécessite d'être réactualisé dans le dossier de mise en compatibilité du PLU de Manduel.

Le zonage

L'emprise de la gare nouvelle étant située dans une zone actuellement classée A au PLU et n'étant pas compatible avec la vocation essentiellement agricole de ce type de zone, la création d'une zone à urbaniser IIAU est proposée, avec un indice _{EC} en référence à la destination d'équipements collectifs des aménagements projetés.

Cette modification de zonage, qui n'a pas soulevé d'objection lors de l'examen de l'avis des PPA, est pertinente tant au regard du projet d'aménagement que de l'affectation actuelle des terrains, majoritairement acquis par SNCF Réseau et ayant, de fait perdu leur vocation agricole en raison de leur enclavement dans le réseau ferroviaire.

Le dossier présenté ne comporte toutefois pas la délimitation du plan de zonage ainsi rectifié, en regard avec la délimitation précise du programme d'aménagement porté par SNCF Réseau. Ce point est à corriger car le plan dit « de zonage » de la figure 6 (page 23) ne comporte en fait que l'emprise de l'emplacement réservé correspondant au projet de gare et ne matérialise donc pas les contours de la zone IIAU_{EC} dont la création est projetée.

Le plan de zonage doit être complété par la matérialisation des limites de la nouvelle zone IIAU_{EC} créée pour le projet.

Le règlement

Les dispositions réglementaires relatives à la nouvelle zone IIAU_{EC} génèrent de nouvelles règles en matière de constructions autorisées, a priori adaptées à la réalisation du projet de Gare et des infrastructures qui l'accompagnent. Toutefois plusieurs points méritent d'être précisés :

Article 2 : la restauration et l'extension du Mas Larrier ne faisant pas partie du projet de gare, cette mention n'a pas lieu d'être dans cette demande de mise en compatibilité.

Article 3 : la disposition relative au raccordement de la voie d'accès à la RD3 ne concerne pas le projet de gare au sens strict mais celui concernant l'aménagement de la voie d'accès par Nîmes Métropole. Cette disposition, par

ailleurs fondée au plan technique, ne trouve donc pas de justification dans le dossier présenté.

Article 10 : la hauteur maximale des constructions doit être en cohérence avec celle prévue au dossier de permis de construire

Le règlement de la zone IIAUec nécessite d'être revu pour tenir compte des observations ci-dessus (Art 2, 3 et 10)

Servitude d'utilité publique

Le dossier souligne les effets de la servitude PT2 en matière de limitation à la côte 75m NGF : le projet de construction étant limité à 74,90 m NGF il n'y a pas lieu de faire mention de cette question dans le dossier de mise en compatibilité du PLU.

La liste des emplacements réservés

Le dossier de mise en compatibilité propose la création d'un nouvel emplacement réservé ER2E au bénéfice de SNCF Réseau. Son emprise se superpose toutefois partiellement avec celui réservé au bénéfice de l'Etat dans le cadre du projet CNM.

Il convient de s'interroger sur le bien fondé du maintien de ce dernier emplacement réservé dès lors que les aménagements projetés sont désormais quasiment achevés. A défaut de suppression, le nouvel emplacement réservé devrait s'inscrire en complément d'emprise du premier et non en superposition.

Incidence des modifications sur l'environnement

Le dossier comporte une évaluation environnementale spécifique qui doit étayer le rapport de présentation. Cette évaluation environnementale a été élaborée en référence au contenu détaillé de l'étude d'impact.

Après avoir exposé le diagnostic, analysé l'état initial du site et les incidences notables du projet, le document présente les différentes solutions envisagées et les incidences probables de la mise en compatibilité du PLU rendue nécessaire pour la réalisation de ce projet.

S'appuyant sur les éléments développés dans l'étude d'impact, le document évoque donc successivement les incidences prévisibles du projet et les moyens mis en œuvre pour les éviter, les réduire ou les compenser, tant pendant la phase chantier que en situation pérenne.

Un résumé non technique permet à un public non averti d'en appréhender le contenu.

Sur le plan de la forme, la structuration de ce document répond aux exigences réglementaires.

Les aménagements induits par la mise en compatibilité des documents d'urbanisme communaux présentent un effet sensible sur la conservation des espèces patrimoniales, l'activité agricole et les eaux souterraines.

Ces incidences sont prises en compte dans l'évaluation environnementale et n'appellent pas de remarques particulières à ce stade.

Compatibilité avec les orientations générales du SCOT sud Gard

Le projet de gare nouvelle sur le site de Manduel Redessan était d'ores et déjà inscrit dans les orientations générales du SCOT Sud Gard. Il n'y a donc pas d'incompatibilité entre ce document de planification et la mise en compatibilité projetée.

CONCLUSION (Commune de Manduel)

Les modifications envisagées pour rendre compatibles les documents d'urbanisme communaux avec l'aménagement des infrastructures de la gare nouvelle répondent à un motif d'intérêt général. Elles doivent permettre la réalisation d'un projet d'utilité publique.

Ce dossier de mise en compatibilité a été soumis à l'avis des personnes publiques associées dans le cadre de la procédure réglementaire. A cette occasion diverses observations ont été formulées et notamment par les services de l'Etat. Elles devront être prises en considération dans le document approuvé.

En conséquence, la commission d'enquête émet un **Avis Favorable** à la mise en compatibilité du document d'urbanisme de la commune de Manduel assorti des **réserves** suivantes :

- 1/ Introduire un complément concernant le projet de gare dans le PADD
- 2/ Faire apparaître les limites de la zone IIAU_{EC} sur le plan de zonage
- 3/ Supprimer à l'article 2 du règlement la référence aux aménagements du mas Larrier ne faisant pas partie du programme de travaux.
- 4/ Ajuster la limite des emplacements réservés ER2E et ER1E pour éviter leur superposition

5.2- Commune de Redessan

Le projet d'aménagement prévoit :

- Une aire de stationnement ouverte au public, d'une surface de 7 700 m²;
- Des installations de panneaux photovoltaïques en guise d'ombrières sur le parking longue durée ;
- Un kiosque technique de 30 m² lié aux panneaux photovoltaïques;
- Une passerelle piétonne reliant le parking longue durée au hall voyageurs;
- Un bassin d'infiltration ;
- Une voirie de service pour l'entretien des installations ferroviaires et l'accès des secours ;

Projet de réalisation de la Gare nouvelle de Nîmes Manduel Redessan
Référence dossier n° E16000168/30

- La clôture du périmètre gare.

Le PADD

Le document présenté ne prévoit pas d'adapter le contenu du PADD ce qui pourrait s'admettre en considérant que le projet ne remet pas en cause son contenu. Toutefois, comme pour Manduel, l'importance du projet de gare nouvelle au regard du développement futur de la commune mérite une mention particulière de ce projet dans le PADD pour intégrer les effets induits par cet aménagement dans l'évolution ultérieure de la commune.

Le PADD de Redessan doit être complété par une mention spécifique du projet de gare nouvelle permettant d'apprécier les effets induits sur le développement communal.

Le zonage

L'emprise de la gare nouvelle étant située dans une zone actuellement classée A au PLU et n'étant pas compatible avec la vocation essentiellement agricole de ce type de zone, la création d'une zone à urbaniser IIAU est proposée, avec un indice _{EC} en référence à la destination d'équipements collectifs des aménagements projetés.

Cette modification de zonage, qui n'a pas soulevé d'objection lors de l'examen de l'avis des PPA, est pertinente au regard de l'aménagement projeté.

Le dossier présenté ne comporte toutefois pas la délimitation du plan de zonage ainsi rectifié, en regard avec la délimitation précise du programme d'aménagement porté par SNCF Réseau. Ce point est à corriger car le plan dit « de zonage » de la figure 6 (page 23) ne comporte en fait que l'emprise de l'emplacement réservé correspondant au projet de gare et ne matérialise donc pas les contours de la zone IIAU_{EC} dont la création est projetée.

Le plan de zonage doit être complété par la matérialisation des limites de la nouvelle zone IIAU_{EC} créée pour le projet.

Le règlement

Les dispositions réglementaires relatives à nouvelle zone IIAU_{EC} génèrent de nouvelles règles en matière de constructions autorisées, à priori adaptées à la réalisation des aménagements projetés sur le site de Redessan.

Toutefois l'article 2 doit être modifié car la restauration du Mas Larrier étant située sur l'emprise de Manduel, cette mention n'a pas lieu d'être dans cette demande de mise en compatibilité pour le PLU de Redessan.

Le règlement doit être rectifié pour son article 2 qui ne doit pas évoquer les aménagements du Mas Larrier.

Servitude d'utilité publique

Le dossier est compatible avec les servitudes existantes et ne nécessite donc pas de modification dans le cadre de la mise en compatibilité.

La liste des emplacements réservés

Le dossier de mise en compatibilité propose la création d'un nouvel emplacement réservé ER3E au bénéfice de SNCF Réseau. Son emprise se superpose toutefois partiellement avec celui réservé au bénéfice de l'Etat dans le cadre du projet CNM.

Il convient de s'interroger sur le bien fondé du maintien de ce dernier emplacement réservé

Incidence des modifications sur l'environnement

Le dossier comporte une évaluation environnementale spécifique qui doit étayer le rapport de présentation. Cette évaluation environnementale a été élaborée en référence au contenu détaillé de l'étude d'impact.

Après avoir exposé le diagnostic, analysé l'état initial du site et les incidences notables du projet, le document présente les différentes solutions envisagées et les incidences probables de la mise en compatibilité du PLU rendue nécessaire pour la réalisation de ce projet.

S'appuyant sur les éléments développés dans l'étude d'impact, le document évoque donc successivement les incidences prévisibles du projet et les moyens mis en œuvre pour les éviter, les réduire ou les compenser, tant pendant la phase chantier que en situation pérenne.

Un résumé non technique permet à un public non averti d'en appréhender le contenu.

Sur le plan de la forme, la structuration de ce document répond aux exigences réglementaires.

Les aménagements induits par la mise en compatibilité des documents d'urbanisme communaux présentent un effet sensible sur la conservation des espèces patrimoniales, l'activité agricole et les eaux souterraines.

Ces incidences sont prises en compte dans l'évaluation environnementale et n'appellent pas de remarques particulières à ce stade.

Compatibilité avec les orientations générales du SCOT sud Gard

Le projet de gare nouvelle sur le site de Manduel Redessan était d'ores et déjà inscrit dans les orientations générales du SCOT Sud Gard. Il n'y a donc pas d'incompatibilité entre ce document de planification et la mise en compatibilité projetée.

CONCLUSION (Commune de Redessan)

Les modifications envisagées pour rendre compatibles les documents d'urbanisme communaux avec l'aménagement des infrastructures de la gare nouvelle répondent à motif d'intérêt général. Elles doivent permettre la réalisation d'un projet d'utilité publique.

Ce dossier de mise en compatibilité a été soumis à l'avis des personnes publiques associées dans le cadre de la procédure réglementaire. A cette occasion diverses observations ont été formulées et notamment par les services de l'Etat. Elles devront être prises en considération dans le document approuvé.

En conséquence, la commission d'enquête émet un **Avis Favorable** à la mise en compatibilité du document d'urbanisme de la commune de Redessan, assorti des **réserves** suivantes :

- 1/ Introduire un complément concernant le projet de gare dans le PADD
- 2/ Faire apparaître les limites de la zone IIAU_{EC} sur le plan de zonage
- 3/ Supprimer à l'article 2 du règlement la référence aux aménagements du mas Larrier situé sur la commune de Manduel
- 4/ Ajuster la limite des emplacements réservés ER3E et E1 pour éviter leur superposition

6 - CONCLUSION ET AVIS AU TITRE DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT (Loi sur l'eau) Nomenclature IOTA

Les enjeux et les effets environnementaux sont pris en compte et analysés dans une étude spécifique, l'étude d'impact, pièce E du dossier. Dans cette étude les variantes d'implantation du projet ont été analysées au regard de l'ensemble des critères. Le facteur environnemental n'y apparaît pas comme déterminant dans le choix du site de Manduel finalement retenu. Pour ce site des propositions sont faites en matière mesures d'évitement de réduction et de compensation (ERC) des effets sur l'environnement avec estimation de leur coût.

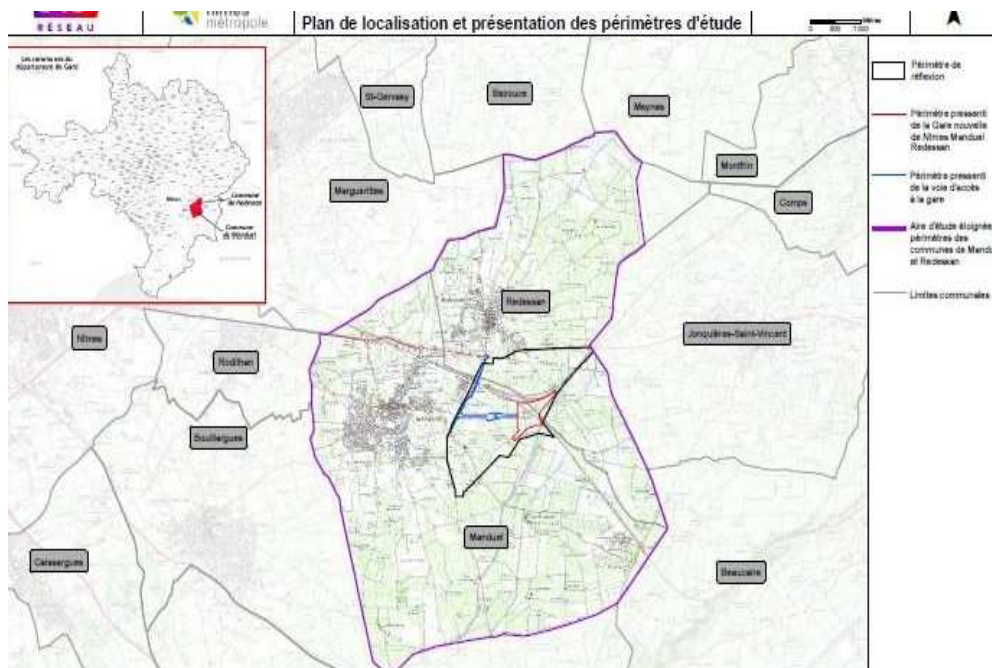
6.1 Définition des périmètres d'étude

L'impact environnemental du projet a été évalué au regard des impacts cumulés de la gare et de ses voies d'accès.

Les impacts précédemment induits par la voie CNM ont été pris en compte dans l'étude d'impact.

Concernant le projet d'aménagement futur Magna Porta, ses contours (localisation, emprises, nature des activités...) n'étant pas connus il n'est pas possible d'en évaluer les effets au stade actuel du dossier.

Le « périmètre de réflexion » est défini sur les communes de Manduel et Redessan. Il est représenté sur le schéma suivant.



Il englobe les 2 périmètres-projets :

- Le périmètre des infrastructures de la gare proprement dites, tracé en rouge sur les documents cartographiques. Sa superficie est de 20,6 ha (PEM juin 2016) répartis sur les communes de Manduel et Redessan.
- Le périmètre des voies d'accès à la gare. Ce dernier comprend, à partir de la RD 999 (route de Beaucaire), une partie de la RD 3 et une nouvelle avenue conduisant à la gare dont la superficie est d'environ 10 ha.

L'ensemble formé par les territoires de Manduel et Redessan est désigné sous le terme « aire d'étude élargie ».

Les communes font aussi partie d'une unité géographique plus large « la Vistrenque » qui caractérise le réseau hydrologique et le milieu humain de la plaine du Vistre.

Pour étudier le milieu naturel et tenir compte du déplacement des espèces animales, une zone tampon de 1km est définie en ceinture du périmètre de réflexion. L'ensemble constitue l'aire d'étude rapprochée du milieu naturel. Elle intercepte de ce fait une partie du territoire de la commune de Jonquières-Saint-Vincent.

Dans le même objectif, une aire d'étude élargie tampon de rayon 10 km est également constituée.

La définition de larges périmètres d'étude permet une analyse précise des impacts environnementaux de la gare et de ses voies d'accès tout en intégrant les impacts préexistants dus à la CNM. En l'absence d'éléments connus sur

le projet Magna Porta, la commission estime que le dossier ne peut en intégrer les effets contrairement aux observations faites à ce sujet durant l'enquête.

6.2 Identification et incidences du projet sur les espaces naturels remarquables et les sites bénéficiant d'une protection réglementaire

Identification de l'état naturaliste

Le milieu naturel dans lequel se situent les périmètres est décrit dans de nombreux inventaires et plans de protection. Les 2 projets impactent la ZNIEFF « plaine de Manduel et Meynes », l'ENS et ZPS « Costière nîmoises », le PNA « outarde canepetière », le réseau Natura 2000 dont la limite coupe en deux le périmètre de la gare, et le SRCE du Languedoc-Roussillon.

Le périmètre de la gare est par ailleurs compris dans l'emprise du CNM. Il a été de ce fait étudié sur le plan naturaliste dans le cadre de l'autorisation de construction « loi sur l'eau » du CNM en 2013.

Des sondages de terrain complémentaires effectués en 2015 dans le périmètre du projet de voies d'accès, ne mettent pas en évidence la présence de zone humide.

Les diverses cultures et jachères ainsi que les friches constituent l'habitat majoritaire des espèces présentes à l'intérieur des périmètres. Il est favorable à leur reproduction. Les friches présentes en bordure des voies et du canal des costières permettent les déplacements des espèces.

Les espèces patrimoniales protégées suivantes sont ainsi présentes sur le site :

- La sauterelle magicienne dentelée,
- Le lézard ocellé et le seps strié,
- L'outarde canepetière, l'œdicnème criard, et la pie grièche à tête rousse,
- Les chiroptères dont le murin et le grand rhinolophe se déplacent sur le canal des Costières.

Ces espèces présentent un enjeu important de protection sur le périmètre de la gare.

Quelques boisements sont présents à l'intérieur du périmètre de la gare, au Mas Larrier, sur une superficie de 1 ha environ. Ils comportent des essences remarquables qui constituent un habitat de vie pour l'avis faune.

Dans le domaine floristique, aucune plante protégée n'est présente à l'intérieur du périmètre de réflexion.

Incidences sur le peuplement et mesures de protection de la faune

L'implantation de la gare et des voies d'accès impacte les espèces animales présentes sur le site par destruction de leurs habitats et leur zone de reproduction. L'évaluation de l'impact tient compte des surfaces de peuplement, du nombre d'individus, du cycle de déplacement et de reproduction des espèces, en particulier pour l'outarde canepetière (2,31 ha)

La destruction des habitats conduit de facto à une diminution du renouvellement des espèces sur le site de la gare et sur celui des voies d'accès. En ce qui concerne la gare, une demande de dérogation a été formulée auprès des autorités compétentes, conformément à la réglementation, alinéa 4 de l'article L.411-2 du code de l'environnement. La Commission considère que cette demande est justifiée compte tenu des éléments ayant conduit au choix de la variante retenue, du bilan socio économique largement positif du projet de gare nouvelle et de la non remise en cause de l'état de conservation des populations.

Par ailleurs, l'absence de demande de dérogation pour la Magicienne dentelée Saga Pedo a été évoquée par le public, notamment par FNE. Cette demande n'a pas été formulée par le MO car les habitats de cette espèce sont localisés dans l'emprise du projet des voies d'accès dont l'évaluation environnementale fera l'objet d'une instruction ultérieure à l'initiative du MO Nîmes Métropole.

En matière de compensation le MO propose l'acquisition de 8,6 ha de terrains dans la commune voisine de Bezouce et sa gestion compensatoire pendant 25 ans.

Le partage des responsabilités en matière de compensation est organisé entre les 2 maîtres d'ouvrage.

En phase travaux, des mesures d'évitement et de réduction sont prises pour protéger les espèces qui s'installent temporairement dans certains secteurs. C'est le cas des lézards qui colonisent la butte de déblais située entre parking longue durée et voie ferrée. Dans le même but, le tracé des voies d'accès évite les grands arbres, refuge de l'avifaune (bois du Mas Larrier).

Dans son mémoire en réponse à l'avis de l'AE, SNCF Réseau souligne que :

- Le parking longue durée est situé dans une zone de moindre enjeu écologique. Le remblai résultant des travaux précédents est considéré comme détruit et de nouveau compensable.
- La localisation de la gare et de l'avenue évite le plus possible les habitats d'espèces protégées et le site Natura 2000-ZPS Costières Nîmoises.
- Les variantes de l'avenue de la gare ont un impact équivalent sur la faune et sont prises en considération comme telles.
- Les mesures de compensation sont complémentaires à celles mises en place dans le programme CNM et suivent les mêmes méthodes d'évaluation.
- L'emprise sur l'espace naturel est de l'ordre de 31 ha. A titre indicatif, le programme CNM avait une emprise directe de 500 ha sur les habitats d'espèces protégées.
- Les mesures de compensation pour destruction d'espèces et d'habitats ainsi que l'évaluation de leur efficacité sont fondées sur plusieurs méthodes de comptage des individus. Le MO a la possibilité de choisir la mesure la mieux adaptée au projet.
- L'attractivité des parcelles de compensation est telle que la population d'outardes canepetières augmente : de 15 à 36% de la population totale entre 2011 et 2015.

Les mesures de compensation proposées, tout en étant définies séparément pour la gare et pour les voies d'accès, se cumulent de façon cohérente avec celles mises en place dans les programmes précédents CNM et gare de Montpellier-La-Mogère.

Nous constatons que la méthodologie suivie pour faire les inventaires d'espèces et élaborer les mesures de protection est issue de travaux menés par des scientifiques indépendants et qu'elle n'est pas contredite à ce jour.

De ce fait, nous estimons que les mesures ERC prises dans le cadre des programmes de la gare et des voies sont adaptées à l'objectif global de protection et de conservation des espèces. De même la demande de dérogation de destruction d'habitat d'espèces protégées est justifiée et adaptée à la faune présente sur le site.

6.3 Incidences et effets du projet sur les milieux physiques et les activités humaines.

6.3.1 Incidences et profits en lien avec le milieu géophysique

Le milieu se caractérise par des températures variant en moyenne entre 2 et 35 degrés, un ensoleillement de 2600 heures annuel, une topographie sans relief d'altitude 58 à 66m.

Sur le plan géologique, des limons épais de 50 cm à 3 m recouvrent les cailloutis villafranchiens qui affleurent par endroit (canal BRL).

La perméabilité du sol varie de $1,3 \cdot 10^{-4}$ à $7,2 \cdot 10^{-6}$ m/s, vitesse caractéristique d'un sol perméable. Elle est de $1,3 \cdot 10^{-4}$ m/s le long de l'avenue de la gare.

La perméabilité des sols est favorable à l'évacuation des eaux par infiltration.

Le haut niveau d'ensoleillement de la région est mis à profit pour produire de l'énergie photovoltaïque. Les ombrières des places de stationnement de longue durée sont équipées de panneaux solaires.

516 places sur 758 sont couvertes pour une superficie de 7700m². L'objectif est de compenser la totalité de la consommation annuelle d'électricité du PEM estimée entre 450 et 500 MWh/an.

L'installation photovoltaïque envisagée devrait produire 1700 MWh / an. L'électricité produite sera injectée dans le réseau public.

Aucun cours d'eau du bassin de la Vistrenque ne traverse le périmètre de la gare ni celui des voies d'accès et ne présente donc de risque. Le canal d'irrigation des Costières longe à distance le périmètre de la gare à l'est. La roubine de Campuget se trouve à 1 km au sud-est.

L'exutoire général et naturel des eaux de ruissellement, maintenant interrompu par les aménagements successifs, était constitué par un réseau de fossés et par le ruisseau de Tavernolle situé à 1km à l'ouest des périmètres de l'étude.

Le territoire se trouve désormais morcelé par les voies ferrées Tarascon-Nîmes et CNM et par leurs bassins compensatoires respectifs (bassins BVR et BVM).

En absence d'exutoire naturel, les aménagements adaptés prévus au projet permettent résorber les écoulements de surface.

6.3.2 Incidences sur la nappe d'eau souterraine

Une nappe d'eau souterraine est présente sous l'aire de la gare et des voies d'accès. Elle occupe en fait tout le sud du département, s'étendant du bassin du Gardon à celui du Vidourle (elle est répertoriée DG 101 sous appellation nappe de la Vistrenque et des costières de Nîmes dans la documentation réglementaire). L'eau se trouve à une profondeur de 1 à 5m par rapport au sol. L'épaisseur de la couche géologique saturée en eau est de 6 à 9 m avec écoulement global orienté vers l'ouest. Un point particulier de « recharge piézométrique » est signalé sur la zone étudiée. Il donne naissance à un écoulement divergent dirigé vers le sud-est.

Les nappes sont surveillées en permanence dans le cadre des directives européennes et du SDAGE Rhône – Méditerranée 2016-2021. Les états quantitatifs et qualitatifs sont régulièrement tenus à jour, en particulier les taux de nitrate et de pesticides. Le bon état chimique de l'eau n'est pas atteint en 2015. L'objectif est repoussé à 2017.

La surveillance est effectuée grâce aux piézomètres répartis à l'intérieur du périmètre de réflexion. Le puits du Mas Larrier et le piézomètre situé à la cote NGF 58,6 m sont situés dans l'aire de la gare. Quatre autres piézomètres sont disposés à proximité des voies d'accès.

Parmi les captages AEP identifiés sur la nappe de La Vistrenque le périmètre de protection éloignée (PPE) du captage de Peyrouse, alimentant la commune voisine de Marguerittes, est intercepté par le périmètre de la gare. Le dossier ne fait pas état d'autres points de captage dans la nappe, hormis celui du Mas Larrier propriété de la SNCF.

La protection de la nappe souterraine constituée, à cause de sa localisation à faible profondeur, un des enjeux de la construction de la gare et de ses accès.

Mesures de protection des eaux souterraines

Le rabattement de nappe ou la modification du sens des écoulements souterrains constituent un premier risque qui est évité par le fait que les constructions n'interceptent pas les eaux souterraines et qu'aucun prélèvement d'eau n'est prévu sur le site y compris en phase travaux.

En phase exploitation, deux types de mesures pérennes sont mises en place pour prévenir une pollution éventuelle de la nappe souterraine par les eaux superficielles et les polluants :

- La collecte des eaux pluviales après définition des surfaces imperméabilisées
- Le traitement des polluants avant infiltration de l'eau dans le sol.

Collecte des eaux pluviales

Ces eaux sont collectées par des noues situées entre les voies de circulation et les places de stationnement et dirigées vers 3 bassins d'infiltration. Le dimensionnement de ces derniers est effectué selon les règles de calcul établies par la DDTM 30 (100 l/m² imperméabilisé), et tient compte d'un épisode pluvieux centennal.

Une zone de débordement confinée par des merlons ainsi qu'un rejet limité vers un exutoire du CNM complètent le dispositif du bassin nord en cas de pluie centennale.

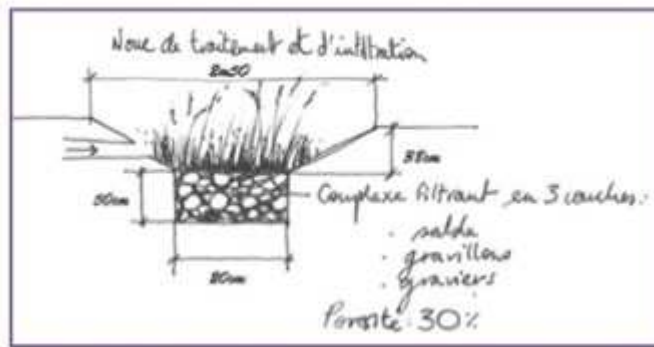


Figure 72 : Coupe d'une noue (Source : AREP Ville, Gares & Connexions, 2016)

Traitement des polluants

Les eaux pluviales collectées sont transmises au milieu naturel après un traitement par filtration réalisé dans les noues et les bassins. Le complexe de filtration permettant de retenir les hydrocarbures est composé de 3 couches de granulométrie différentes pour une épaisseur totale de 50cm et de végétaux adaptés à la fonction.

Les eaux du quai TER sont relevées par pompage au niveau du parvis de la gare.

Les eaux pluviales issues de l'avenue de la gare, sous maîtrise d'ouvrage Nîmes Métropole, sont collectées par des noues et par des fossés alimentant des dépressions insérées dans le paysage.

En phase travaux, les excavations respectent la garde minimum requise de 1m au dessus des plus hautes eaux. Le stationnement et l'entretien des engins sont prévus dans des espaces définis au préalable et entretenus régulièrement. Les eaux de surface sont collectées dans des bassins spécifiques équipés de filtres.

Dans son mémoire, SNCF Réseau répond aux remarques de l'AE mais aussi indirectement à celles de la DDTM 30, de l'ARS et de la CLE. Elle souligne que :

- L'épisode pluvieux centennal, issu du PPRi Vistre, pris en compte pour dimensionner les 3 bassins versants du site (307mm en 24h) est plus pénalisant que ceux mis en avant par l'AE (266,8mm) et la CLE (246,5mm.)
- Les bassins de rétention correspondant sont dimensionnés en conséquence. Ils ont également la capacité suffisante pour absorber après relevage les eaux des voies TER.
- Le fonctionnement hydraulique du secteur étendu au périmètre de réflexion permet une évacuation des eaux vers les terres agricoles et ne met pas en péril la sécurité des biens et des personnes.
- Les valeurs de perméabilité seront vérifiées avant travaux au niveau de chaque bassin.
- La pente de 0,5% des noues et leur entretien régulier permet d'éviter la prolifération des moustiques tigres.

Les mesures mises en œuvre pour collecter les eaux de surface soumises à la pollution semblent satisfaisantes pour assurer un retour sans risque au milieu naturel. Les dispositions projetées sont compatibles avec les orientations du SDAGE 5A-04 en ce qui concerne l'imperméabilisation des sols.

Les prescriptions de l'hydrogéologue agréé relatives au PPE du forage de Peyrouse doivent être appliquées.

6.3.3 Incidences et mesures concernant les réseaux humides

A l'état initial le seul réseau intercepté par le périmètre de la gare est un réseau d'irrigation composé de canalisations de 100 à 600 mm géré par la société BRL. Sa fonctionnalité est maintenue.

Le besoin en eau potable de la gare relatif à la fréquentation des voyageurs sera assuré par Nîmes métropole. Il en va de même de la collecte et du traitement des eaux usées vers la station d'épuration de Manduel. Le dossier présenté ne porte toutefois pas sur la capacité des ouvrages existants à satisfaire ces nouveaux besoins.

La sécurité incendie extérieure sera assurée par 3 bornes d'incendie de DN 150mm. Conformément aux recommandations du SDIS, deux d'entre elles sécuriseront le parvis et l'espace public sud et une le parking nord.

L'alimentation de ces bornes se fera à partir des canalisations du réseau d'irrigation parcourant le site. Ces dispositions ne sont que partiellement transcrites dans les plans disponibles.

En phase travaux, le raccordement au réseau public n'étant pas disponible, l'alimentation en eau du chantier se fera, à partir du captage du Mas Larrier ou par citerne.

Cela suppose que les équipements mis en place soient conformes à la réglementation sanitaire.

La commission d'enquête constate que les plans ne sont pas finalisés en ce qui concerne les réseaux AEP, assainissement et sécurité incendie.

Des compléments d'informations devront par ailleurs être apportés sur la capacité des différents réseaux eaux et assainissement à satisfaire l'ensemble des besoins générés par le projet.

L'utilisation du captage du Mas Larrier en phase travaux reste soumise aux prescriptions réglementaires.

6.3.4 Incidences économiques sur le bassin de vie de la métropole nîmoise

6.3.4.1 L'activité économique globale

L'activité économique est essentiellement basée sur le commerce, le transport, l'agriculture et sur un secteur tertiaire important. Certaines productions agricoles bénéficient d'une appellation de qualité AOC, IGP ou AOP. L'industrie est présente à hauteur de 6000 emplois. Il n'existe pas de structures hôtelières sur Manduel et Redessan. Des potentiels d'activité tertiaire spécifiques tels que la protection civile, l'école de police, les hôpitaux,

l'université se développent et sont susceptibles de générer de nombreux déplacements.

Le potentiel de développement économique fait l'objet d'une large réflexion dans le cadre du projet MAGNA PORTA actuellement à l'étude par Nîmes Métropole.

6.3.4.2 Incidences sur l'activité agricole

Des parcelles de céréales, de vigne et de culture fourragère sont impactées par la gare et les voies d'accès. Dix parcelles réparties sur les 2 projets et les 2 communes sont concernées.

Les mesures d'évitement consistent à limiter au strict minimum les emprises du projet et les délaissés de parcelle ainsi qu'à maintenir les chemins d'exploitation agricoles.

Toutefois la condamnation définitive de l'accès public au chemin de Jonquières au niveau de la gare impacte l'activité agricole au delà de la LGV en supprimant la liaison directe avec le village de Manduel.

Une mesure exceptionnelle concerne la cave coopérative de Redessan dont la zone d'apport en AOC a été fortement impactée par les projets successifs.

Afin de lui permettre de consolider son activité économique SNCF RESEAU finance l'acquisition de parcelles AOC à hauteur des surfaces perdues sous l'emprise du périmètre de la gare (2,9 ha).

La commission estime que la perte des terres agricoles pérennes actives liées à la gare, d'une superficie de 3,26 ha sur 26 ha d'emprise (voies ferrées existantes incluses) sur les deux communes reste acceptable.

6.3.5 Incidences en matière de bruit et de pollution atmosphérique

6.3.5.1 Impact lié à circulation routière

Les déplacements journaliers locaux se combinent avec le trafic généré par la nouvelle gare. D'une façon générale le trafic sur les principales routes du sud-est nîmois est actuellement en augmentation.

Les conditions de circulation et d'accès à la gare sont examinées à partir des villes d'Alès, Arles, Beaucaire, Lunel, Saint-Gilles, Uzès et Vauvert.

La plus grande partie du trafic actuel et des prévisions s'établissent de la façon suivante au giratoire de la RD999 :

Tronçons	RD3		RD999	
	Du rond-point de la RD999 à l'av. de la gare	De l'av. de la gare au chemin de Saint-Paul	Côté est	Côté ouest
Trafic 2015 (véh/jour)	6 400	2 000	11 900	17 500
Trafic global 2020 (lié à la gare) (véh/jour)	8 860 (2 300)	2 250 (250)	12 990 (580)	19 480 (1 540)
Trafic global 2040 (lié à la gare) (véh/jour)	10 560 (3 310)	2 590 (330)	14 470 (760)	21 840 (2 020)

Niveau de trafic sur le réseau routier autour de la gare nouvelle

Le trafic vers Manduel se divise lui même à hauteur du rond point de la D403 en 3400 passages vers Manduel centre et 2000 vers Bellegarde. Il augmentera respectivement à 3860 et 2430 passages

Analyse des nuisances sonores

Nota : La commission d'enquête fait remarquer que l'analyse des nuisances sonores prend en considération l'impact lié aux voies d'accès qui sont indissociables du projet de gare au sens strict.

Comme le souligne l'étude d'impact (paragraphe 4.5.10.2) la réglementation qui s'impose dans le cadre du projet est celle relative aux infrastructures de transport terrestre pour la création ou modification d'infrastructures existantes.

L'étude doit permettre de vérifier 20 ans après la mise en service que l'augmentation des nuisances sur le bâti riverain le plus proche obéit aux règles suivantes :

- *un dépassement du seuil acoustique admissible (cas d'une infrastructure nouvelle de 60 dB (A), (cas de l'avenue de la gare)*
- *un dépassement du seuil de 65 dB(A) et une augmentation significative (>2 dB(A) (cas d'une infrastructure modifiée, cas de la RD3)*

Impact sonore de la RD3 (cas de modification de voie routière existante)

Une campagne de mesure de l'ambiance sonore initiale a été réalisée en septembre 2015 sur cinq points répartis à proximité des zones bâties. (Figure page 204 de l'étude d'impact).

Les valeurs relevées, ont permis à partir des hypothèses de trafic, de modéliser l'ambiance sonore au droit des bâtis riverains de chaque voie (figure 111, page 191, de l'étude d'impact)

A partir de la modélisation de la situation initiale, une modélisation acoustique future a été réalisée avec le projet de gare nouvelle à l'horizon 2040, soit 20 ans après la mise en service des installations. Une vitesse de 70 km/h a été retenue sur la RD3 pour la modélisation.

Les cartes de bruit présentées page 338 et 339 de l'étude d'impact illustrent la contribution sonore des infrastructures routières en 2040.

La comparaison des valeurs LAeq référence et LAeq projet permettent de constater que l'augmentation du trafic routier sur la RD3 n'induit pas une augmentation de plus de 2dB(A) sur le bâti riverain. Il n'y a donc réglementairement pas lieu de mettre en place des protections acoustiques pour protéger les habitations proches de la RD3.

Impact sonore de l'Avenue de la gare (cas d'une infrastructure nouvelle)

Une démarche identique a été réalisée pour l'avenue de la gare.

Les résultats peuvent être observés sur les planches pages 338 et 339 de l'étude d'impact.

La réalisation du projet paraît suffisamment éloignée des habitations existantes pour induire une nuisance sonore non significative sur les riverains. L'aménagement de cet axe n'induit pas un dépassement des seuils acoustiques admissibles sur le bâti riverain qui est fixé réglementairement à 60 dB(A) pour une infrastructure nouvelle.

L'augmentation en elle-même de trafic modélisée à 40 ou 50 ans induit au voisinage de la RD3 une élévation du niveau sonore de l'ordre de 1,5 dB(A), qui réglementairement ne nécessite pas la mise en place de mesures de protections particulières.

Analyse de la pollution atmosphérique

Les polluants susceptibles d'affecter la qualité de l'air sont répertoriés dans différentes directives. Le dioxyde d'azote NO₂, les particules en suspension, le monoxyde de carbone CO, proviennent en particulier des véhicules routiers.

La qualité de l'air à Manduel et Redessan a fait l'objet d'une campagne de mesure en février 2016. Deux points de mesure sont situés sur le périmètre de réflexion, RD999 et RD3, en vis à vis des sites sensibles identifiés, établissements scolaires et terrains de sport. Un troisième point de mesure se trouve au cœur du périmètre de la gare.

Les objectifs de qualité et les valeurs limites réglementaires sont rappelées. Parmi les plus sensibles on distingue :

NO₂ : valeur limite 40 µg/m³

PM 2,5 : objectif de qualité 10 µg/m³ en moyenne, limite 25 en pointe

PM 10 : objectif de qualité 30 µg/m³, limite 40.

A l'état initial du projet, les objectifs de qualité et les quantités maximales de polluants ne sont pas atteints en particulier dans les secteurs de la RD999 et de la RD3. **Seul l'objectif de qualité PM 2,5 avec une valeur médiane de 13,9 µg/m³ est dépassé.**

Dans son mémoire en réponse SNCF Réseau rappelle que le projet de gare nouvelle induit un faible impact à l'horizon 2040 concernant l'ensemble des polluants atmosphériques et que la valeur médiane de PM 2,5 dépasse déjà l'objectif de qualité sans être aggravé.

La modélisation 2040 fait apparaître que la concentration en PM 10, de l'ordre de 19 µg/m³ s'étend sur la RD3 sans atteindre la limite de 40 µg/m³. Comme pour le bruit cette modélisation n'est pas influencée par la situation particulière d'un carrefour équipé de feux tricolore au droit du collège

6.3.5.2 Impact lié aux travaux

Les habitations susceptibles d'être impactées par le bruit des travaux sont suffisamment éloignées du chantier de la gare nouvelle pour ne pas subir de nuisances sonores. Des mesures de contrôle de bruit par le MO pourront être programmées pendant les travaux afin de surveiller les potentielles nuisances pour les limiter.

En matière de pollution atmosphérique les nuisances particulières liées à ce type de chantier feront l'objet de dispositions adaptées pour en limiter les effets.

La commission remarque que l'impact de la nouvelle gare en matière de nuisances ambiantes est faible. La gare en elle même n'est pas susceptible d'affecter durablement les populations riveraines.

6.3.6 Autres incidences sur les infrastructures et plans de prévention des risques naturels

Incidences et mesures concernant les réseaux secs interceptés par le périmètre de la gare.

La ligne haute tension aérienne Jonquières St-Césaire de 225 kV traverse le périmètre au sud. Un pylône est implanté sur le secteur se trouvant de l'autre côté de la LGV. Cette ligne n'est pas impactée par les infrastructures en projet. L'alimentation électrique du Mas Larrier est reconfigurée pour être intégrée à l'alimentation de la gare. La ligne téléphonique est également reconfigurée.

Incidences concernant les risques naturels

Le périmètre de réflexion n'est pas concerné par la présence éventuelle de zones inondables. Ces dernières se trouvent à l'ouest de Manduel et Redessan. Il est seulement noté dans le PPRi du Vistre un point de contact entre le lit majeur de la rivière et le giratoire de raccordement à la RD99.

Il n'existe pas non plus de risque d'inondation par remontée de nappe sur le périmètre de réflexion.

Le risque sismique est modéré à Redessan et faible à Manduel.

Ces états de risque ne nécessitent pas de mesures particulières.

6.3.7 Défrichement

Le projet concerne plus particulièrement le bois du Mas Larrier d'une superficie d'environ 1 hectare. Les parcelles concernées sont la propriété de SNCF Réseau.

Le défrichement a fait l'objet d'une demande d'autorisation auprès des services de l'Etat et a reçu un avis favorable.

L'espace boisée est globalement conservé tout en étant réaménagé pour permettre la réalisation des accès.

Il constitue un élément important des espaces paysagés à l'abord de la gare

6.3.8 - Valorisation des matériaux

Les matériaux issus des zones de déblai sont utilisés pour mettre à niveau les différentes emprises. Les terres végétales sont récupérées ainsi que certains matériaux particuliers (limons argileux) qui permettent de réaliser le « béton de terre coulée » utilisé comme parement architectural du bâtiment principal.

La butte de terre présente au nord du site est conservée tout en étant remodelée puis recouverte de terre végétale.

CONCLUSION (Loi sur l'eau) Nomenclature IOTA

La définition de périmètres d'étude spécifiques permet une analyse détaillée des différents domaines susceptibles de présenter des atteintes à l'environnement.

En premier lieu la distinction faite entre les mesures environnementales relatives à la réalisation du CNM et celles propres au projet de gare nouvelle et ses accès a été expliquée grâce notamment aux questions de l'AE et aux réponses des maîtres d'ouvrages. Les mesures relatives à la gare complètent celles mises en œuvre pour le CNM sans se substituer à elles.

Dans le domaine de la protection de la faune, pour les espèces qui ont pu se maintenir sur les lieux malgré les travaux successifs, de nouveaux habitats de compensation ont été définis sans surenchère ni dévaluation grâce aux méthodes d'analyse proposées par des experts scientifiques reconnus. De nouvelles surfaces de compensation, pour une superficie globale de 8,6 ha, viennent s'ajouter à celles existantes sur la commune voisine de Bezouce.

L'atteinte aux habitats d'espèces naturelles ne peut être évitée au vu de l'ampleur du projet mais les nécessaires mesures de compensation sont prises de façon complète et équilibrée.

La demande d'autorisation de défrichement IOTA s'avère largement formelle car elle concerne le bois du mas Larrier qui sera aménagé sans destruction majeure et fera l'objet de nouvelles plantations.

Le projet s'intègre aux nouvelles orientations de transition énergétique tant par la conception du bâtiment de la gare que par le recours à l'énergie photovoltaïque.

Le problème posé par l'imperméabilisation des sols est résolu grâce à la mise en place d'un système de collecte et de filtration des eaux superficielles composé de noues et de bassins filtrants qui assure la protection des eaux souterraines.

Les mesures de gestion et de prévention des pollutions mise en place en phase travaux sont satisfaisantes.

Il conviendra d'appliquer pour le captage de Peyrouse les nouvelles prescriptions de l'hydrogéologue agréé, et l'alimentation en eau du chantier devra respecter les prescriptions réglementaires.

La commission d'enquête fait observer que les dispositifs de raccordement de la gare aux réseaux collectifs de Nîmes Métropole et de BRL en ce qui concerne l'AEP, l'assainissement et la protection incendie ne sont pas précisés.

Malgré l'impact indéniable du projet sur les surfaces agricole qui reste modérés la commission considère que le potentiel de développement lié au

projet futur Magnat Porta compensera favorablement les atteintes immédiates dans le domaine économique.

La pollution sonore et atmosphérique engendrée par le trafic routier au niveau de la gare elle même, à la mise en service ou en projection à 40 ans, n'est pas déterminante. Le périmètre étudié est exempt de risques naturels.

Au regard des éléments ci-dessus la commission émet un **avis Favorable** à l'autorisation au titre du code de l'environnement pour la réalisation des travaux de la gare de Nîmes Manduel Redessan.

7 CONCLUSION ET AVIS A LA DELIVRANCE DES PERMIS DE CONSTRUIRE DES COMMUNES DE MANDUEL ET REDESSAN

7.1 Délivrance du permis de construire de la commune de Manduel

Le dossier présenté porte sur un terrain de 15,79 ha (Cf CE2) et comporte les aménagements suivants :

- un bâtiment gare de 4088 m², d'une emprise au sol de 40 x 60 m et d'une hauteur maxi de 74,90 m NGF, composé d'un hall voyageur, situé à l'intersection des voies ferrées (pour permettre les correspondances) ainsi que des locaux techniques comprenant :
- les services liés à l'activité voyage : accueil des clients, billetterie, espaces d'attentes, consignes, toilettes, distributeurs...,
- des commerces,
- les équipements de liaison piétonne aux différents quais : ascenseurs, escaliers mécaniques, escaliers fixes, passerelles,
- les espaces extérieurs dédiés à l'intermodalité : le parvis de la gare, les voies de circulation, une partie des aires de stationnement ouvertes au public, les zones de dépose-minute, de station-taxi, de gare routière, un kiosque de 80 m² pour le gestionnaire des parkings, un kiosque de 215 m² pour les loueurs de voitures,
- les bassins de rétention des eaux pluviales,
- la clôture du périmètre gare,
- les nouvelles installations et constructions nécessaires au fonctionnement et à l'exploitation des infrastructures ferroviaires,
- les réseaux divers : eau potable, assainissement, électricité,

En matière de stationnement de véhicules, le projet prévoit la réalisation de :

- 4 18 places de service
- 5 100 places de stationnement courte durée
- 6 108 places de stationnement loueurs
- 7 10 places de dépose minute

Il prévoit par ailleurs une gare routière permettant l'accueil des bus et taxis, ainsi que l'aménagement d'un parc de 100 places pour les vélos et de 48 places pour les véhicules à 2 roues.

L'aménagement de la gare nouvelle nécessitera également la réalisation d'affouillements et d'exhaussements pour une superficie de 11600m² (réalisation de bassins d'infiltration) ainsi que la démolition de différents bâtiments ou installations annexes au Mas Larrier. Le projet aura pour corollaire la suppression des accès actuels desservant le mas Larrier ainsi que, du fait de la clôture du site de la gare, la suppression de leur prolongement vers l'Est.

Ce dossier comporte les différentes pièces réglementaires prévues au titre du code de l'urbanisme et du code de la construction et de l'habitation. Une notice architecturale en décrit les enjeux et les partis retenus, tant pour satisfaire les impératifs de sécurité (sécurité incendie ou sécurité publique) ou d'accessibilité que pour l'intégration paysagère et environnementale des aménagements projetés.

Les raccordements aux différents réseaux seront assurés soit à partir des réseaux existants sur le site (Electricité et irrigation notamment) soit à partir de réseaux à créer à l'occasion de la mise en place de la voie d'accès (eau et assainissement, communications...)

Aucun plan ne permet toutefois une visualisation des points de raccordement effectifs du projet aux réseaux existants (dont certains seront modifiés) ou à créer.

Pour la **phase chantier** il est envisagé une alimentation en eau temporaire à partir du forage existant sur le site du Mas Larrier.

Il semble toutefois que cette ressource en eau n'ait pas fait l'objet des autorisations nécessaires en matière d'eaux destinées à la consommation humaine.

Le dossier n'évoque pas les modalités de gestion envisagées en situation de crise durable affectant le réseau public d'alimentation en eau (dégradation de la qualité affectant durablement la potabilité, interruption brutale d'alimentation en cas de rupture de canalisation...)

Le dossier a donné lieu à une instruction administrative durant la phase préliminaire à l'enquête. A cette occasion, diverses prescriptions techniques ont pu être formulées et doivent être prises en compte par le maître d'ouvrage.

CONCLUSION (Commune de Manduel)

La commission d'enquête formule un Avis favorable à la demande de permis de construire déposée sur le territoire de la commune de Manduel sous réserve de préciser les conditions d'alimentation en eau durant la phase chantier.

Elle souhaite par ailleurs que le dossier soit complété par un plan matérialisant les points de raccordements aux différents réseaux à créer pour la réalisation du projet.

Elle recommande enfin que, dans une démarche préventive, le maître d'ouvrage élabore un plan de gestion de crise pour toute situation susceptible de compromettre durablement la desserte en eau d'alimentation par le réseau public, que ce soit au plan qualitatif ou quantitatif (intempéries, ruptures ou pollutions accidentelles...).

7.2 - Délivrance du permis de construire de la commune de Redessan

Le dossier présenté porte sur un terrain de 4,79 ha (Cf CE2) et comporte les aménagements suivants :

- une aire de stationnement longue durée d'une capacité de 758 places dont 18 dédiées aux personnes à mobilité réduite (PMR) et 87 aux véhicules électriques.
- La réalisation de panneaux photovoltaïques formant abri sur cette zone de stationnement, d'une superficie totale de 7700m²
- un kiosque de 30 m² pour la gestion des installations photovoltaïques,
- des noues et un bassin de rétention des eaux pluviales,
- la clôture du périmètre aménagé,
- les réseaux divers : électricité et réseau destiné à la sécurité incendie notamment;

L'aménagement de cette zone nécessitera la réalisation d'affouillements et d'exhaussements pour une superficie de 6600m² (réalisation de bassins d'infiltration). Le projet aura pour corollaire la suppression des accès actuels desservant le mas Larrier ainsi que, du fait de la clôture pour mise en sécurité du site de la gare, la suppression de leur prolongement vers l'Est.

Ce dossier comporte les différentes pièces réglementaires prévues au titre du code de l'urbanisme et du code de la construction et de l'habitation. Une notice architecturale en décrit les enjeux et les partis retenus, tant pour satisfaire les impératifs de sécurité (sécurité incendie ou sécurité publique) ou d'accessibilité que pour l'intégration paysagère et environnementale des aménagements projetés.

Les raccordements aux différents réseaux seront assurés soit à partir des réseaux existants sur le site (Electricité et irrigation notamment). Aucun plan ne permet toutefois une visualisation des points de raccordement effectifs du projet à ces réseaux existants (dont certains seront modifiés).

Pour la phase chantier il est envisagé une alimentation en eau temporaire à partir du forage existant sur le site du Mas Larrier. Il semble toutefois que cette ressource en eau n'ait pas fait l'objet des autorisations nécessaires en matière d'eaux destinées à la consommation humaine.

Le dossier a donné lieu à une instruction administrative durant la phase préliminaire à l'enquête. A cette occasion, diverses prescriptions techniques ont pu être formulées et doivent être prises en compte par le maître d'ouvrage.

CONCLUSION (Commune de Redessan)

La commission d'enquête formule un Avis favorable à la demande de permis de construire déposée sur le territoire de la commune de Redessan sous réserve de préciser les conditions d'alimentation en eau durant la phase chantier.

Elle souhaite par ailleurs que le dossier soit complété par un plan matérialisant les points de raccordements aux réseaux nécessaires à la réalisation du projet.

Nîmes le

Yves Florand, Président

Alain Oriol, Membre titulaire

Jeanine Riou, Membre titulaire

Département du Gard

Communes de MANDUEL et de REDESSAN

**PROJET DE REALISATION DE LA GARE NOUVELLE
DE NIMES MANDUEL REDESSAN SUR LES
COMMUNES DE MANDUEL ET REDESSAN**

ENQUETE PUBLIQUE

du 06 février 2017 au 17 mars 2017

C : A N N E X E S

Voir Document séparé