

# PROJET GARE NOUVELLE DE NÎMES-MANDUEL-REDESSAN

## DOSSIER DE DEMANDE D'AUTORISATION UNIQUE POUR LES INSTALLATIONS, OUVRAGES, TRAVAUX ET ACTIVITÉS (IOTA) SOUMIS À AUTORISATION AU TITRE DE L'ARTICLE L. 214-3 DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT

**Pièce H :**  
**Dossier de demande d'autorisation de défrichement**

FEVRIER 2017







**1    PREAMBULE ..... 1**

1.1   HISTORIQUE DU PROJET DE GARE NOUVELLE ET INTERFACES AVEC  
      LES AUTRES PROJETS ..... 1

1.2   CADRE JURIDIQUE ..... 3

1.3   COMPOSITION DU DOSSIER ..... 3

1.4   DESCRIPTION DU BOSQUET ..... 3

1.5   CONDITIONS d’AUTORISATION ..... 3

1.6   IMPACTS DU DEFRICHEMENT ..... 4

**2    Formulaire CERFA ..... 5**

**3    Evaluation des incidences Natura 2000 ..... 9**

Table des figures

|                                                                                                                             |   |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|
| Figure 1 : Plan de situation du projet de création de la gare nouvelle (Source : Setec, 2016).....                          | 2 |
| Figure 2 : Plan des stations composant le bosquet du Mas Larrier (source : AREP, 2016).....                                 | 3 |
| Figure 3 : Plan de situation du projet de création d'une gare nouvelle (Source : SNCF Réseau, 2016).....                    | 6 |
| Figure 4 : Carte de situation détaillé du projet de création d'une gare nouvelle (Source : AREP, 2016).....                 | 7 |
| Figure 5 : Plan cadastral contenant les parcelles concernées et les limites de zones à défricher (source : AREP, 2016)..... | 8 |

## 1 PREAMBULE

L'objet de ce rapport est la demande d'autorisation de défrichement du projet de création de la Gare Nouvelle de Nîmes Manduel Redessan (GNNMR) implantée sur les communes de Manduel et Redessan.

Cette gare est en lien étroit avec le projet de la ligne mixte du Contournement de Nîmes - Montpellier (CNM), et également avec la voie ferrée Tarascon-Sète car elle permettra la desserte de ces voies ferroviaires. Cette gare est également en interface avec l'aménagement des voies d'accès à la gare nouvelle, sur l'impulsion de la Communauté d'Agglomération de Nîmes Métropole.

Ces interfaces sont détaillées dans les paragraphes ci-après.

Le projet sera dénommé « gare nouvelle » dans la suite du document.

### 1.1 HISTORIQUE DU PROJET DE GARE NOUVELLE ET INTERFACES AVEC LES AUTRES PROJETS

Le 31 janvier 1989, l'Etat décide d'engager les premières études de plusieurs lignes à grande vitesse sur la façade méditerranéenne.

Le cadre de création de lignes nouvelles ferroviaires est formalisé au début de la décennie 1990 à l'échelon national et européen au travers des schémas directeurs de développement des infrastructures pour la grande vitesse.

Le projet de contournement de Nîmes-Montpellier a été déclaré d'utilité publique en 2005, avec pour objectifs d'assurer le transport des voyageurs et des marchandises, et ainsi soulager le réseau classique afin de renforcer la desserte locale par les trains régionaux.

En 2006, le Ministre des Transports demande que soient menées les études d'implantation de gares nouvelles sur les bassins de vie traversés par des projets de ligne à grande vitesse de la façade méditerranéenne.

A partir de là, deux grandes étapes ont suivi :

- Etape 1 : Etudes préalables des différents scénarios et concertation à l'occasion du débat public de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan (LNMP), entre 2008 et 2009 ;
- Etape 2 : Etudes de conception et de concertation entre 2012 et 2016.

En effet, en 2009, l'opportunité et l'implantation d'une gare nouvelle sur le site de Nîmes-Manduel-Redessan sont débattues.

Deux réunions publiques dans le département du Gard, l'une à Nîmes le 23 avril 2009 et l'autre à Alès le 11 juin 2009, sont organisées à l'occasion du Débat Public relatif au projet de LNMP, pour 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 présentent trois sites d'implantation : Manduel, Campagnolle, Campagne. L'expression des différents acteurs conclut à la préférence pour le site de Manduel et sa composante principale d'interconnexion ferroviaire TER / TGV.

**En cohérence avec les expressions du public et des élus locaux, SNCF Réseau décide le 26 novembre 2009 d'engager les études et la concertation nécessaires à la construction d'une nouvelle gare pour l'agglomération de Nîmes sur la commune de Manduel.**

La signature de la convention de financement de la gare nouvelle de Nîmes Manduel Redessan est intervenue en avril 2012. Cela a ouvert la possibilité de réaliser une nouvelle gare pour l'agglomération de Nîmes à horizon 2020, sur les communes de Manduel et de Redessan (voir figure 1).

Le projet de construction de la gare nouvelle de Nîmes Manduel Redessan consiste, pour SNCF Réseau<sup>1</sup>, en la réalisation d'une gare ferroviaire au sud de l'agglomération de Nîmes Métropole, sur la future ligne nouvelle du Contournement de Nîmes – Montpellier, actuellement en cours de construction et au croisement avec la ligne ferroviaire existante Tarascon-Sète (desservant Nîmes). Le projet de gare s'accompagne du projet d'aménagement des voies d'accès (création de l'avenue de la gare et réaménagement d'une partie la RD3) sous maîtrise d'ouvrage de Nîmes Métropole. Ces deux projets sont fonctionnellement dépendants et font ainsi l'objet d'une étude d'impact globale au titre du code de l'environnement. Cependant, les demandes d'autorisation unique sont relatives au périmètre de chaque maître d'ouvrage en scindant :

- la gare proprement dite, c'est-à-dire les infrastructures ferroviaires et les aménagements connexes tels que le bâtiment voyageurs et les parkings sous la maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau et objet du présent dossier ;
- la route d'accès et les raccordements en réseaux à cette gare, sous la maîtrise d'ouvrage de Nîmes Métropole, qui fera l'objet d'une demande d'autorisation unique ultérieure.

<sup>1</sup> Ex RFF (Réseau Ferré de France), depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2015



# PROJET GARE NOUVELLE DE NÎMES-MANDUEL-REDESSAN

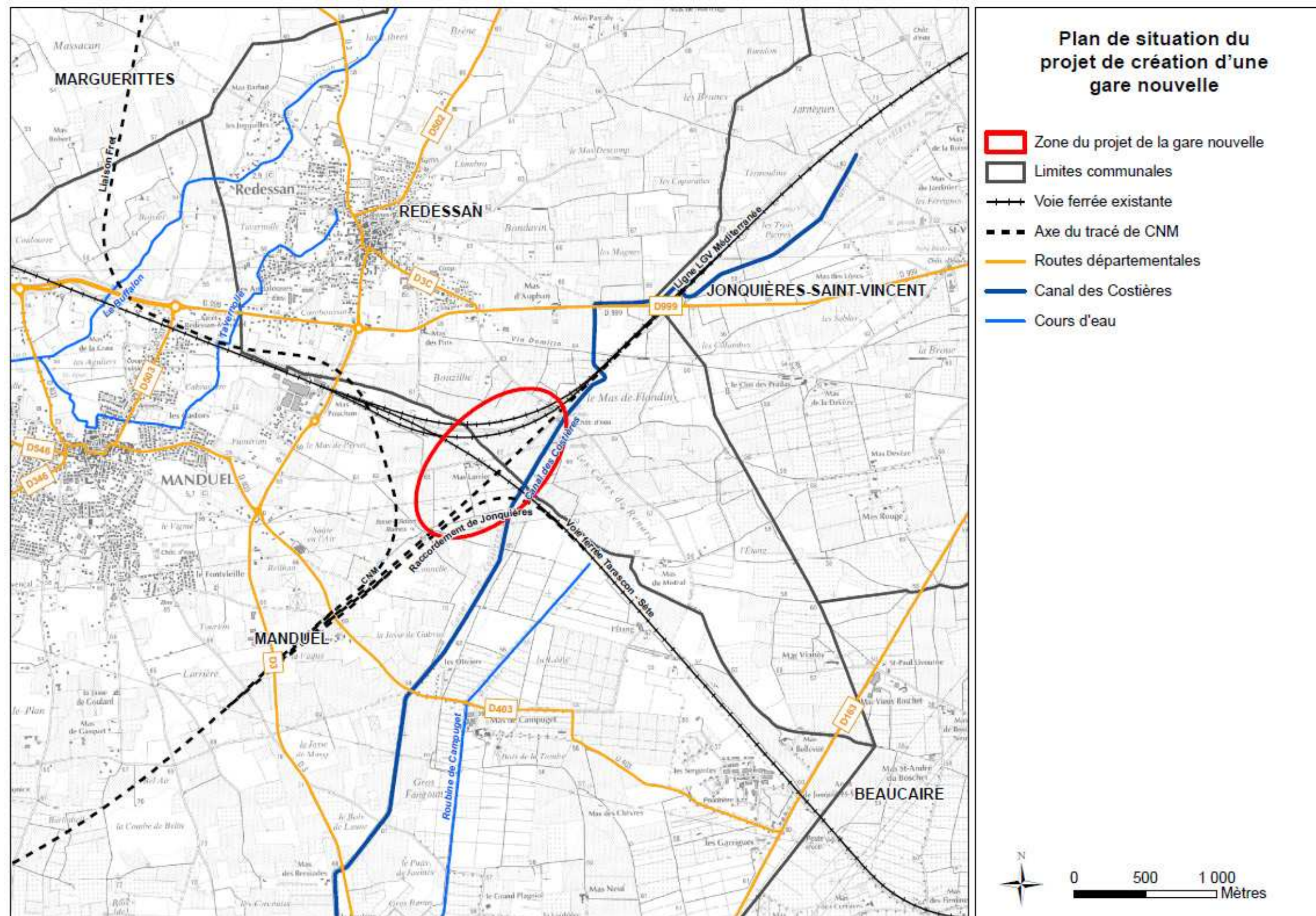


Figure 1 : Plan de situation du projet de création de la gare nouvelle (Source : Setec, 2016)



## 1.2 CADRE JURIDIQUE

### 1.2.1 OBJET DU DOSSIER

L'objet du présent dossier d'autorisation de défrichement concerne une partie de l'aménagement de la gare nouvelle de Nîmes Manduel Redessan, plus particulièrement les parcelles abritant le bois dit du « Mas Larrier » sur la commune de Manduel, dans le département du Gard.

### 1.2.2 TEXTE REGISSANT LA PROCEDURE DE DEFRICHEMENT

Le dossier d'autorisation est établi conformément aux articles L.341-1 et suivants, R.341-1 et suivants du code forestier ainsi que du décret n° 2014-751 du 1<sup>er</sup> juillet 2014 d'application de l'ordonnance n°2014-619 du 12 juin 2014 relative à l'expérimentation d'une 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.

## 1.3 COMPOSITION DU DOSSIER

Les deux codes prévoient que l'autorisation comprenne les chapitres suivants :

- Les pièces justifiant que le demandeur a qualité pour présenter la demande et, hors le cas d'expropriation, l'accord exprès du propriétaire si ce dernier n'est pas le demandeur ou, en cas d'application de l'article 12 de la loi du 15 juin 1906 susvisée, l'avis de réception de la notification au propriétaire de la demande d'autorisation ;
- L'adresse du propriétaire du terrain, si celui-ci n'est pas le demandeur ;
- Lorsque le demandeur est une personne morale, l'acte autorisant le représentant qualifié de cette personne morale à déposer la demande ;
- Une déclaration indiquant si, à sa connaissance, les terrains ont été ou non parcourus par un incendie durant les quinze années précédant l'année de la demande. Lorsque le terrain est géré par l'Office national des forêts, cette déclaration est produite par cet office ;
- Le plan de situation permettant de localiser la zone à défricher et l'indication de la superficie à défricher, par parcelle cadastrale et pour la totalité de ces superficies, lorsque le terrain est géré par l'Office national des forêts et que ces deux pièces ont été fournies par cet office au pétitionnaire qui en a formulé la demande ;
- Un extrait du plan cadastral ;
- S'il y a lieu, l'étude d'impact définie à l'article R. 122-5 du code de l'environnement lorsqu'elle est requise en application des articles R. 122-2 et R. 122-3 du même code ;
- La destination envisagée pour les terrains après défrichement.

La demande de défrichement s'appuie sur le formulaire Cerfa n° 13632\*06.

## 1.4 DESCRIPTION DU BOSQUET

Le bosquet du Mas Larrier se situe en continuité des habitations de ce lieu-dit. Il est composé d'environ 125 arbres dont une bonne partie a été plantée et qui peuvent se scinder en trois stations (voir plan ci-dessous) :

- Une première plutôt au sud, assez diversifiée avec des cèdres, des micocouliers, des sophoras : Station 1,
- Une seconde, composée essentiellement de micocouliers, de chênes verts et de sophoras en continuité Sud du Mas : Station 2,
- Une troisième à l'est du Mas composée majoritairement de chênes verts : Station 3.

Cet ensemble représente environ 1 ha et accueille des arbres d'une vingtaine de mètres de hauteur maximum.



Figure 2 : Plan des stations composant le bosquet du Mas Larrier (source : AREP, 2016)

## 1.5 CONDITIONS D'AUTORISATION

Conformément à l'article L 341-6 du code forestier, SNCF Réseau s'acquittera des obligations qui seront fixées par l'arrêté préfectoral, notamment les prescriptions en termes de compensation au défrichement.

## 1.6 IMPACTS DU DEFRICHEMENT

Le bosquet du Mas Larrier est situé entièrement dans la zone nécessaire à l'aménagement de la Gare. En effet, il se situe entre l'avenue de la Gare et le bâtiment de la Gare et est donc directement touché par les voiries, les cheminements piétons, le parvis de la Gare et d'autres fonctionnalités comme par exemple les réseaux d'assainissement, ou l'éclairage.

La demande de défrichement concerne donc toute la surface de ce bosquet, comme cela est présenté dans la carte de situation ci-dessous. Cette surface étant supérieure à 0,5 ha et le projet de création de gare étant soumis à la réalisation d'une étude d'impact au titre de l'article R 122-2 du Code de l'environnement, le défrichement est pris en compte dans l'étude d'impact. En effet, les impacts du défrichement sont définis conformément à l'article L-341-5 du code forestier, en tenant compte du rôle de l'espace forestier concerné et donc des enjeux environnementaux potentiels liés.

 *Les impacts sont détaillés à la pièce E du dossier d'autorisation unique - Etude d'impact (parties 4.5.5 et 8.5.5 propres au boisement du Mas).*

Si la vocation forestière de ce bosquet ne peut être maintenue dans le cadre du projet de gare nouvelle, SNCF Réseau s'est engagé depuis le début des études de conception à préserver autant que possible les arbres qui le composent, notamment les éléments les plus remarquables. Cela s'intègre dans la volonté de créer une « gare jardin », intégrée dans son environnement, plus particulièrement d'un point de vue paysager. Un programme de plantation d'espèces adaptées au climat méditerranéen sera aussi mis en œuvre pour favoriser l'intégration paysagère du projet et aussi contribuer à maintenir le repère arboré présent sur le périmètre du projet.

Sur le plan cadastral, présenté en figure 5, deux parcelles sont concernées, dont SNCF Réseau est propriétaire depuis décembre 2014 (SNCF Réseau étant RFF à cette date). Il s'agit des parcelles 460 et 462, appartenant à la section AH de plan cadastral de la commune de Manduel :

- La parcelle AH 460 s'étend sur une surface d'environ 1,28 ha dont 0,74 ha de bosquet à défricher.
- La parcelle AH 462 s'étend sur une surface d'environ 0,22 ha dont 0,18 ha de bosquet à défricher.



## 2 Formulaire CERFA

---

Le formulaire CERFA est annexé au courrier de dépôt. Une partie des pièces complémentaires demandées dans le formulaire sont présentées ci-dessous : plan de situation (figure 3), carte de situation du défrichement (figure 4) et plan cadastral (figure 5). L'autre partie est jointe au courrier de dépôt des demandes administratives avec le Cerfa pour des raisons de confidentialités : attestation de propriété et pouvoir du représentant légal.

# PROJET GARE NOUVELLE DE NÎMES-MANDUEL-REDESSAN

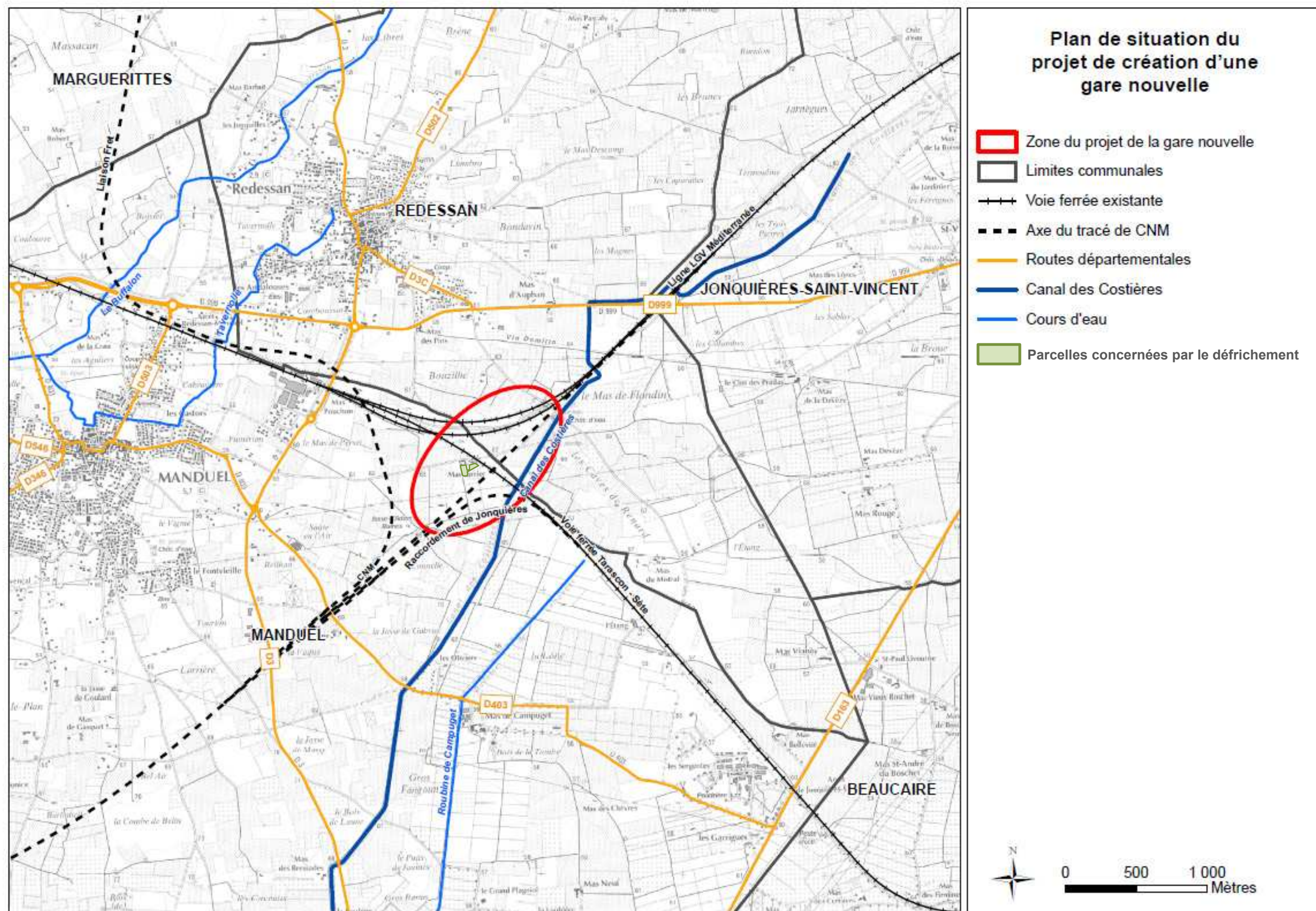


Figure 3 : Plan de situation du projet de création d'une gare nouvelle (Source : SNCF Réseau, 2016)



# PROJET GARE NOUVELLE DE NÎMES-MANDUEL-REDESSAN

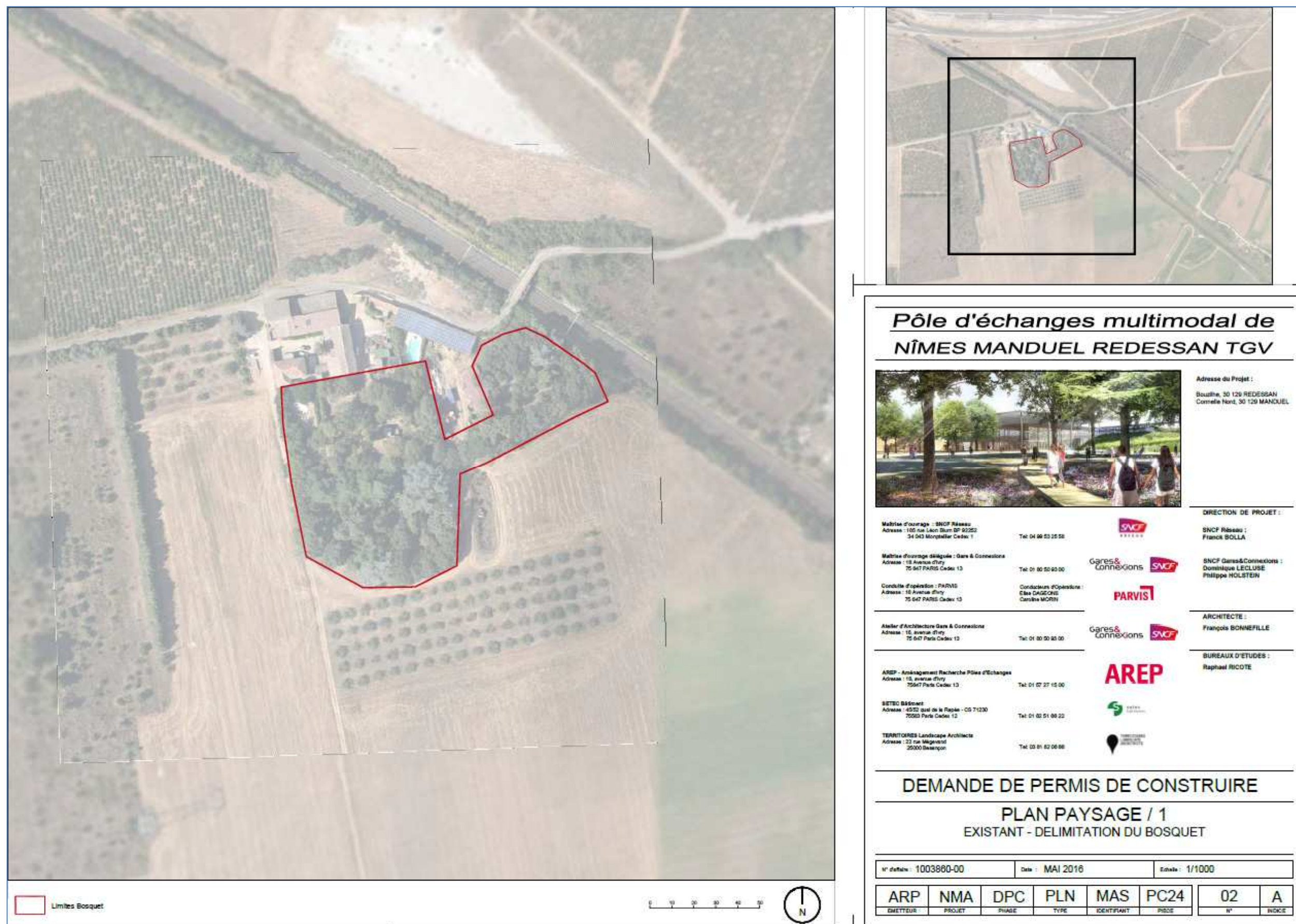
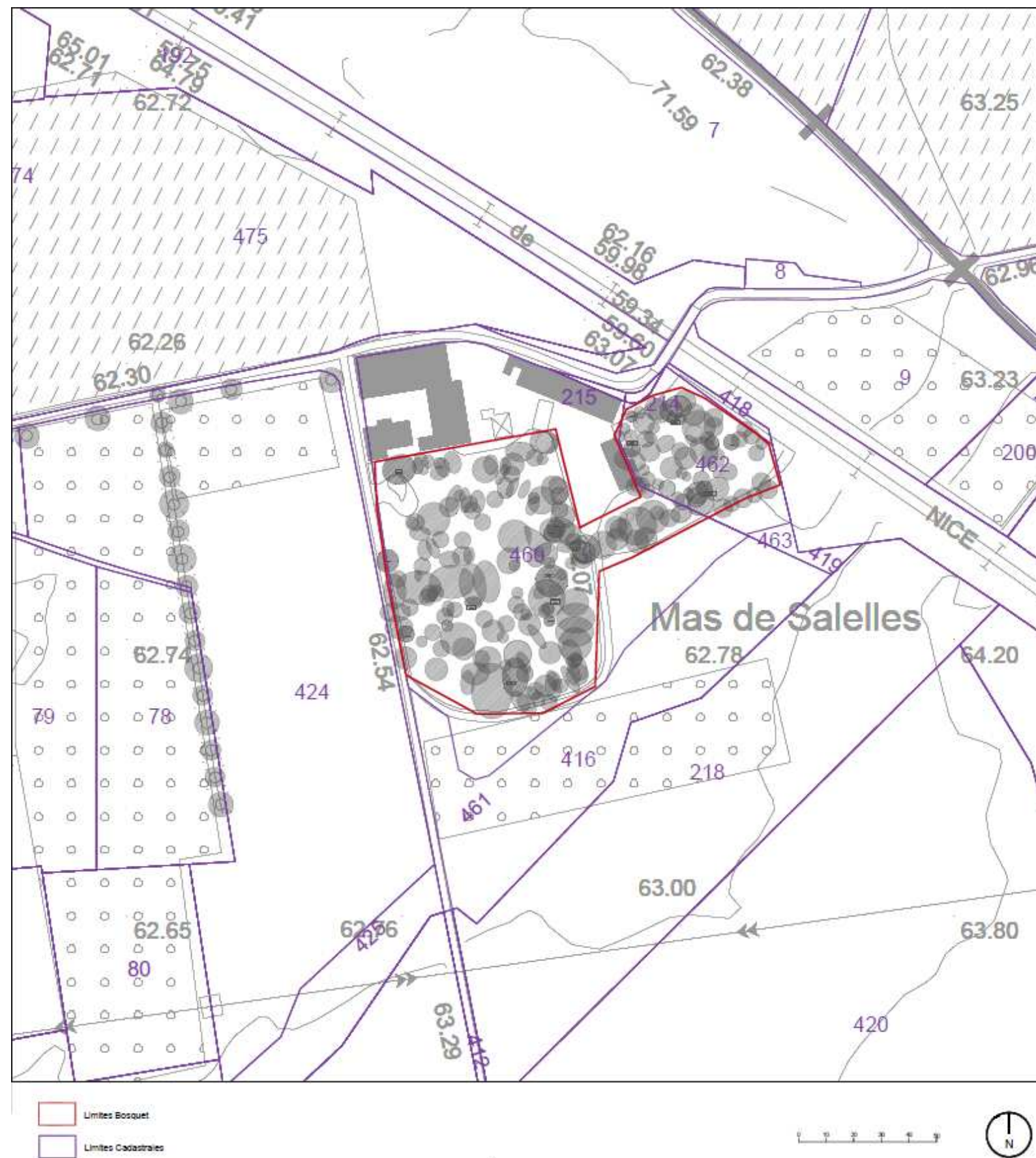


Figure 4 : Carte de situation détaillé du projet de création d'une gare nouvelle (Source : AREP, 2016)



# PROJET GARE NOUVELLE DE NÎMES-MANDUEL-REDESSAN



**Pôle d'échanges multimodal de  
NÎMES MANDUEL REDESSAN TGV**

Adresse du Projet :  
Boulin, 30 129 REDESSAN  
Cornille Nord, 30 129 MANUEL

DIRECTION DE PROJET :  
SNCF Réseau :  
François BOLLIA

Maître d'ouvrage : SNCF Réseau  
Adresse : 105 rue Léon Blum DP 92202  
92 043 Montreuil Cedex 1  
Tel : 01 99 50 25 58

Maître d'ouvrage délégué : Gare & Connexions  
Adresse : 15 Avenue d'Irby  
75 547 PARIS Cedex 13  
Tel : 01 90 50 60 00

Conducteur d'opération : PARVIS  
Adresse : 15 Avenue d'Irby  
75 547 PARIS Cedex 13  
Conducteurs d'Opération :  
Elise DAGORS  
Caroline MORIN  
Tel : 01 90 50 60 00

Atelier d'Architecture Gare & Connexions  
Adresse : 15 Avenue d'Irby  
75 547 PARIS Cedex 13  
Tel : 01 90 50 60 00

AREP - Aménagement Recherche Pôle d'Echanges  
Adresse : 15 Avenue d'Irby  
75 547 PARIS Cedex 13  
Tel : 01 67 27 15 00

SETEC Bâtiment  
Adresse : 45/52, quai de la Rapée - CS 71230  
75503 PARIS Cedex 12  
Tel : 01 02 51 86 22

TERRITOIRES Landscape Architects  
Adresse : 23 rue Mégevand  
25000 Besançon  
Tel : 03 81 82 06 88

ARCHITECTE :  
François BONNEVILLE

BUREAUX D'ETUDES :  
Raphaël NICOTE

**DEMANDE DE PERMIS DE CONSTRUIRE**

**PLAN PAYSAGE / 2**  
EXISTANT - CADASTRE

N° d'affaire : 1003860-00 Date : MAI 2016 Echelle : 1/500

|          |        |       |      |             |       |    |      |
|----------|--------|-------|------|-------------|-------|----|------|
| ARP      | NMA    | DPC   | PLN  | MAS         | PC24  | 02 | A    |
| EMETTEUR | PROJET | PHASE | TYPE | IDENTIFIANT | PIECE | N° | VOIE |

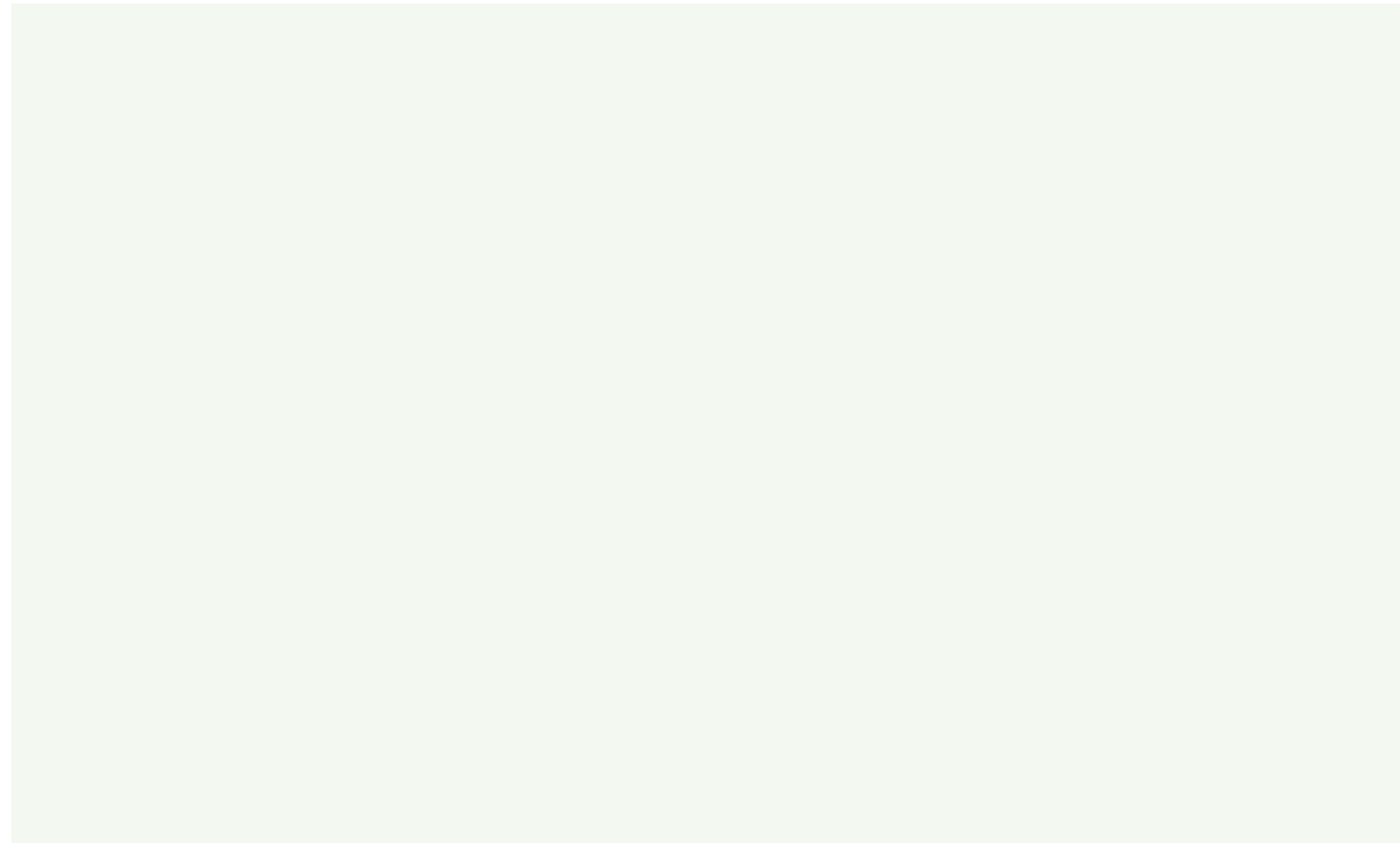
Figure 5 : Plan cadastral contenant les parcelles concernées et les limites de zones à défricher (source : AREP, 2016)



### 3 Evaluation des incidences Natura 2000

---

 *Le dossier d'évaluation des incidences Natura 2000 est joint au dossier d'autorisation unique en pièce F – Dossier d'évaluation des incidences sur le site Natura 2000 – ZPS « Costières Nîmoises » .*



**SNCF RESEAU**  
**AGENCE PROJET LANGUEDOC-ROUSSILLON**  
Immeuble Tour Europa – 101, allée de Délos – BP 91 242 – 34011 MONTPELLIER Cedex 1  
Tél : +33 (0) 4 48 18 83 34  
[www.gare2-nimesmanduel.com](http://www.gare2-nimesmanduel.com)

