



FEVRIER 2017

NIMES METROPOLE

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

DOSSIER D'ENQUÊTE PUBLIQUE PRÉALABLE

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

PIECE I - BILAN DE LA CONCERTATION AVEC LE PUBLIC

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

Emetteur

Réf affaire Emetteur

Chef de Projet

Auteur principal

Nombre total de pages

Arcadis

14-000344

Sébastien DUPUIS

Noëly GAGNIERE

67

Indice	Date	Objet de l'édition/révision	Etabli par	Vérifié par	Approuvé par
A01	10/06/2016	Première diffusion	NGA	CFR	CFR
B01	23/06/2016	Reprise suite remarques client	NGA	CFR	CFR
C01	28/06/2016	Reprise suite remarques client	NGA	CFR	CFR
D01	24/01/2017	Reprise avant enquête publique	NGA	CFR	CFR

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

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

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

PIECE B - NOTICE EXPLICATIVE DU PROJET

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

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

PIECE E - ETUDE D'IMPACT

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

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

PIECE G - DOSSIER D'ENQUETE PARCELLAIRE

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

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

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

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

PIECE I - BILAN DE LA CONCERTATION

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

Bilan

de la concertation

Juin 2016

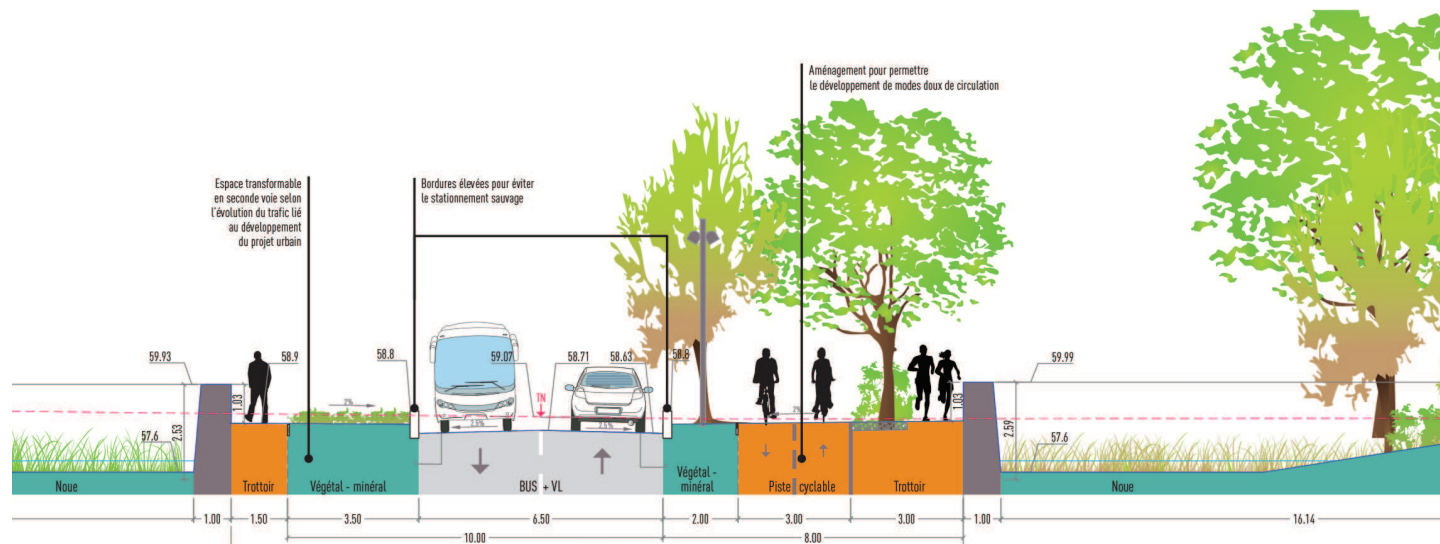


Table des matières

1	Présentation générale du projet d'avenue de la gare et des accès par les modes doux.....	3
1.1	Contexte du projet	3
1.2	Fonctionnalités et caractéristiques du projet d'avenue de la gare	4
1.2.1	Principales caractéristiques et fonctionnalités du projet.....	4
1.2.2	Variante d'aménagement et critères d'évaluation.....	5
1.3	Maîtrise d'ouvrage et coût du projet.....	6
2	La concertation publique et ses modalités	7
2.1	Objet de la concertation.....	7
2.2	Contexte réglementaire	7
2.3	Processus de réalisation du projet.....	8
3	Déroulement de la concertation publique	10
3.1	Outils et supports de la concertation publique	10
3.1.1	Dépliant (cf Annexe 2)	10
3.1.2	Annonces presse (cf Annexe 3)	10
3.1.3	Supports d'exposition (cf Annexe 4).....	11
3.1.4	Site internet (cf Annexe 5).....	11
3.2	Mise en œuvre de la concertation	11
3.2.1	Point presse.....	11
3.2.2	Expositions publiques.....	12
3.2.3	Réunions publiques.....	12
4	Bilan de la concertation publique.....	13
4.1	Bilan quantitatif	13
4.1.1	Eléments de synthèse	13
4.1.2	Réunions publiques	13
4.1.3	Forum internet	16
4.1.4	Registres	16
4.1.5	Courriers postaux	16
4.2	Synthèse thématique et qualitative des points de vue exprimés	18
4.2.1	Avenue de la gare	18
4.2.2	Aménagement des modes doux sur la RD3.....	19
4.2.3	Projet Magna Porta.....	19
4.3	En conclusion	20
5	Réponses du maître d'ouvrage aux questions soulevées lors de la concertation	21
5.1	Traitement du carrefour de l'avenue de la gare/sécurité des collégiens	21
5.2	Comptages des véhicules dans les études de trafic et de dimensionnement des voies	21
5.3	Aménagement des modes doux jusqu'au collège.	22
5.4	Dispositions pour se prémunir de potentielles congestions des centres villages	22
5.5	Impact du trafic en termes de nuisances sonores et de pollution	22
5.6	Inquiétude quant au risque d'inondation.....	23
5.7	Organisation de la circulation à l'échelle du projet Magna Porta.....	23
6	Liste des annexes	24

1 PRÉSENT, TION GÉNÉR, LE DU PROJET D', VENUE DE L, G, RE ET DES , CCÈS P, R LES MODES DOUX

1.1 Contexte du projet

Le projet d'Avenue de la Gare doit permettre la desserte routière et par modes doux de la nouvelle gare LGV / TER de Manduel-Redessan dont la mise en service est prévue à l'horizon 2019 - 2020

Il s'inscrit en complémentarité de différents aménagements du secteur de Manduel-Redessan portés par plusieurs maîtres d'ouvrages :

☐ **le projet de contournement ferroviaire Nîmes/Montpellier (Maître d'ouvrage : OC'VI,)**

Initié dans les années 2000, le projet de contournement de Nîmes/Montpellier est aujourd'hui en cours de réalisation par la société OC'VIA. Ce contournement qui prend la forme d'une ligne ferroviaire nouvelle, évitant les actuelles gares des centre villes nîmoises et montpelliéraines, a pour objectif de favoriser la sécurisation des trafics ferroviaires régionaux, d'améliorer les temps de transport, de faire bénéficier les populations locales de nouvelles liaisons internationales et de freiner la croissance des trafics poids lourds sur l'A9 ;

☐ **le projet de nouvelle gare Manduel-Redessan (Maître d'ouvrage : SNCF Réseau)**

Située à la croisée du contournement de Nîmes-Montpellier et de la ligne Nîmes-Tarascon, la nouvelle gare Manduel-Redessan réalisée par SNCF Réseau permettra d'offrir aux voyageurs des accès rapides aux destinations locales, nationales ou européennes. Avec plus d'un million de voyageurs attendus à sa mise en service (avant 2020), la gare nouvelle de Manduel-Redessan participera au dynamisme économique de la Métropole et à son attractivité touristique ;

☐ **le projet de déviation RD 999 Manduel, Redessan et Jonquières Saint Vincent (Maître d'ouvrage : Conseil départemental du Gard)**

La RD999, qui relie Nîmes à Beaucaire-Tarascon, a un rôle central dans la desserte du territoire actuel, de la future gare Manduel-Redessan et du projet d'aménagement urbain Magna Porta. Elle est constituée d'une 2x2 voies de Nîmes à Manduel (jusqu'au giratoire de la RD403) puis d'une 2x1 voie de Manduel à Beaucaire aujourd'hui saturée. Porté par le Conseil départemental du Gard, le projet de mise en 2x2 voies sur cette dernière section intègre un nouveau tracé au Sud de la route existante. La mise en service du premier tronçon est prévue à l'horizon 2020.

☐ **Le projet de développement urbain Magna Porta (Maître d'ouvrage : Nîmes Métropole)**

Nîmes Métropole a initié, en concertation avec les forces vives locales, la co-construction d'un projet à vocation économique ambitieux et raisonné autour de la nouvelle gare de

Manduel-Redessan. La réflexion de Nîmes Métropole consiste à faire émerger un projet de développement dont la vocation est de donner au territoire une dimension économique et de loisirs de niveau international, tout en respectant l'identité culturelle locale. Baptisé par Nîmes Métropole en avril 2016 "Magna Porta – la porte d'un nouveau siècle", ce projet d'aménagement concerne un périmètre de 160 hectares et s'oriente vers une immersion au cœur de la romanité avec la création d'animations attractives à l'année.

Porté par Nîmes Métropole, le projet d'aménagement de l'Avenue de la Gare s'inscrit également dans la réflexion sur la mobilité initiée par les communes de Manduel et Redessan. Les élus de ces communes sont en effet engagés depuis quelques mois avec l'appui de Nîmes Métropole dans un travail prospectif visant à définir de nouveaux Plans Locaux de Déplacement pour optimiser les conditions de circulation et de vie des habitants.

Le projet d'Avenue de la Gare, a enfin vocation à répondre aux objectifs de la démarche volontariste de développement de la multi-modalité portée par Nîmes Métropole, qui ambitionne 25% de déplacements hors automobile sur le territoire de l'agglomération.

1.2 Fonctionnalités et caractéristiques du projet d', venue de la Gare

1.2.1 Principales caractéristiques et fonctionnalités du projet

Le projet d'Avenue de la Gare prévoit principalement :

- ☐ la desserte routière de la nouvelle gare de Manduel-Redessan depuis la RD3 ;
- ☐ des aménagements destinés aux modes doux de circulation au niveau de la Route Départementale N°3.

En ce qui concerne la desserte routière de la nouvelle gare :

- ☐ le projet pour cette avenue de 1 500 mètres est celui d'une voie fluide conçue comme une "route digue". L'aspect paysager du projet est prépondérant. Il prévoit de part et d'autre de grandes noues permettant de gérer les eaux pluviales, et des plantations d'arbres méditerranéens à grand développement (pins d'Alep, chênes verts, etc.), sous forme de bosquets, permettant de favoriser des vues sur le paysage agricole, tout en apportant de la fraîcheur en saison estivale ;
- ☐ pour ce qui est du dimensionnement, la future Avenue de la Gare et la requalification des voies adjacentes ont deux objectifs complémentaires :

- 1) prendre en compte l'évolution du trafic routier en lien avec la mise en service de la gare de Manduel-Redessan pour garantir une circulation fluide et sécurisée pour les usagers, notamment au droit des carrefours ;

2) inciter au report modal (bus, TER, vélo...) et éviter un surdimensionnement propice à l'utilisation systématique de la voiture.

☐ cette avenue a également vocation à répondre aux objectifs suivants :

- 1) préserver l'accès aux parcelles agricoles adjacentes ;
- 2) permettre un accès sécurisé au site (pompiers...) ;
- 3) éviter le stationnement sauvage ;
- 4) permettre l'évolution de l'infrastructure en fonction des aménagements qui seront réalisés à proximité.

En ce qui concerne les aménagements « accès en mode doux » au niveau de la RD 3, le projet d'aménagement prévoit :

- ☐ la création d'une voie dédiée aux modes doux (vélos, piétons) sur une section de la RD3 comprise entre le carrefour RD3/RD999 sur la commune de Redessan et le carrefour de l'Avenue de la Gare sur la commune de Manduel ;
- ☐ l'aménagement de passerelles dédiées aux modes doux pour le franchissement des lignes ferroviaires franchies par la RD3.

Ces aménagements permettront, au-delà de la bonne accessibilité à la gare, un cheminement pour les cycles et piétons entre les deux communes et notamment un accès au collège totalement sécurisé.

1.2.2 Variantes d'aménagement et critères d'évaluation

Les études réalisées sur le projet d'Avenue de la Gare ont conduit Nîmes Métropole à proposer à la concertation publique un tracé préférentiel et 2 variantes.

Un tableau d'analyse multicritères a été conçu à l'aide de ces études, afin de proposer une analyse objective des options de tracés proposées.

Les critères d'évaluation retenus par Nîmes Métropole sont :

- 1) la préservation de la biodiversité ;
- 2) l'incidence sur l'activité agricole à court terme ;
- 3) l'impact sur le bâti existant ;
- 4) la favorisation des modes doux ;
- 5) la fluidité du trafic ;
- 6) la préservation du potentiel de développement économique.

L'évaluation de chacun des critères s'est appuyée sur la notion "d'impact fort, modéré ou faible" du projet d'Avenue de la Gare sur le territoire concerné.

1.3 Maîtrise d'ouvrage et coût du projet

Le Maître d'ouvrage du projet d'Avenue de la Gare nouvelle de Manduel-Redessan est la Communauté d'Agglomération Nîmes Métropole.

Pour mener à bien sa mission, le Maître d'Ouvrage s'est entouré de différentes compétences techniques pour les différentes études (tracés, aménagement, analyses de trafic) ou pour la concertation publique réglementaire et l'information du public.

À ce stade, le coût de l'Avenue de la Gare est estimé à 15 millions d'euros. Le projet pourra être amené à évoluer en fonction des différentes mesures de protection, réduction ou de compensation d'impacts qui seront décidées suites à la concertation et aux études d'impact, et mises en œuvre lors de la construction de l'avenue.

2 L, CONCERT, TION PUBLIQUE ET SES MOD, LITÉS

2.1 Objet de la concertation

La concertation publique qui s'est déroulée entre le 3 et le 30 mai 2016 a porté sur le projet d'Avenue de la Gare nouvelle de Manduel-Redessan.

Elle a plus précisément porté sur :

- ☐ trois variantes de tracé, dont un tracé "préférentiel" au regard de son moindre impact sur le territoire, explicité via une grille d'analyse multicritères ;
- ☐ des aménagements de cheminement pour les modes doux le long de la RD 3.

L'objectif de la concertation publique consistait notamment à arrêter pour la suite des études :

- ☐ un tracé d'avenue de la gare ;
- ☐ un aménagement en modes doux de la RD3.

Une fois ces partis d'aménagement choisis, des études complémentaires sont prévues afin de réaliser un dossier préalable à l'enquête d'utilité publique. Une enquête publique sera ensuite tenue en vue de l'obtention de la Déclaration d'Utilité Publique (DUP).

Le public a ainsi pu exprimer son avis, ses préoccupations et ses propositions sur l'ensemble des composantes du projet présentées tout au long de la période de concertation.

2.2 Contexte réglementaire

La concertation publique relative à l'Avenue de la Gare de Manduel-Redessan et accès en mode doux s'inscrit dans le cadre de l'article L.103-2 du Code de l'Urbanisme.

☐ Les obligations réglementaires

La loi prévoit d'associer le public à l'élaboration des projets d'infrastructures afin d'en améliorer la qualité et d'en assurer la compréhension et l'acceptation. Le maître d'ouvrage du projet a la charge de concevoir et mettre en oeuvre les modalités de la concertation publique.

Le principe et les modalités de cette concertation ont été approuvés par la délibération référencée 2016-02-019 du Conseil de Communauté de Nîmes Métropole du 29 mars 2016 (cf. Annexe 1).

☐ La volonté du maître d'ouvrage

Pour assurer le meilleur déroulement de la concertation, Nîmes Métropole, en accord avec les communes de Manduel et Redessan, a souhaité que l'information à destination des habitants soit la plus large possible et que les points de vue du public puissent s'exprimer selon des modes différents et complémentaires (réunions publiques, forum internet, registres, contributions adressées au maître d'ouvrage).

La concertation a été préparée par une série de rencontres avec l'ensemble des acteurs concernés par le projet et notamment le secteur économique et le monde agricole. SNCF Réseau, maître d'ouvrage de la gare nouvelle de Manduel-Redessan a également été associé à l'élaboration du dispositif de concertation.

Enfin, les différentes réflexions et propositions qui ont été menées pendant cette concertation se sont appuyées sur les études techniques déjà engagées.

2.3 Processus de réalisation du projet

La réalisation du projet d'Avenue de la Gare de Manduel-Redessan et des accès en mode doux s'inscrit dans un processus, avec différentes phases d'études et de concertation :

- ☐ la réalisation d'études techniques afin de concevoir et d'évaluer les différentes variantes de tracé de l'avenue, le bon dimensionnement des voies d'accès et la cohérence des infrastructures routières ;
- ☐ l'association de l'ensemble des acteurs concernés par le projet et notamment les élus des communes concernées, les acteurs économiques et agricoles, SNCF Réseau, afin de concevoir le projet de façon appropriée aux différentes contraintes et enjeux locaux ;
- ☐ la concertation publique réglementaire au titre de l'article L 103-2 du code de l'urbanisme (mai 2016).

A l'issue de la concertation publique réglementaire, une fois que les différents partis d'aménagement auront été retenus, le maître d'ouvrage poursuivra la réalisation du projet selon les étapes suivantes :

- ☐ finalisation des études technique préalables relatives au tracé et parti d'aménagement retenus et saisine de l'autorité environnementale afin de préparer le dossier d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique ;
- ☐ réalisation des études de conception détaillée pour affiner la définition du projet et appréhender les différentes conditions de réalisation. Ces études sont également nécessaires pour l'établissement du dossier d'enquête publique ;

- ☐ déroulement de l'enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP).

3 DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

3.1 Outils et supports de la concertation publique

Des supports de communication ont été réalisés par Nîmes Métropole pour annoncer la concertation, ses modalités et pour expliciter les caractéristiques et fonctionnalités des projets soumis à l'avis du public.

3.1.1 Dépliant (cf. Annexe 2)

Un dépliant de douze pages, format A4 à l'italienne, a été édité à 6000 exemplaires. Il a été distribué dans toutes les boîtes à lettres des communes de Manduel et Redessan ainsi que mis en dépôt dans les mairies de Manduel et Redessan et au siège de Nîmes Métropole. Il a été également mis à disposition du public avec téléchargement possible sur le site internet www.aggloforum.nimes-metropole.fr

Ce document a permis de présenter :

- ☐ les éléments de contexte ;
- ☐ le projet global d'avenue de la gare ;
- ☐ les accès en mode doux prévus sur la RD3 ;
- ☐ les différentes variantes de tracés et la tableau multicritères d'analyse d'impact ;
- ☐ les modalités de la concertation publique.

3.1.2 Annonces presse (cf. Annexe 3)

Des achats d'espace dans la Presse Quotidienne Régionale annonçant la concertation et notamment la tenue de deux réunions publiques ont été réalisés selon le calendrier suivant :

- ☐ 3 parutions dans Midi libre, ½ page (emplacement pages locales Redessan) les 3, 17 et 23 mai ;
- ☐ 2 parutions dans la gazette de Nîmes, ¼ page les 12 et 17 mai ;

3.1.3 Supports d'exposition (cf. Annexe 4)

3 x 3 roll-up de dimension 80x200cm ont été réalisés et exposés respectivement au siège de Nîmes Métropole et dans les mairies de Manduel et Redessan durant toute la durée de la concertation :

- ☐ roll up 1 : présentation des différents projets en cours sur le territoire et modalités de la concertation concernant l'Avenue de la Gare ;
- ☐ roll up 2 : présentation des objectifs de l'Avenue de la Gare, des variantes possibles et de l'intégration paysagère ;
- ☐ roll up 3 : présentation du dimensionnement routier prévu en fonction des études de flux prévisionnels.

3.1.4 Site internet (cf. Annexe 5)

sur le site internet www.aggloforum.nimes-metropole.fr, un espace a été dédié à la concertation publique du projet d'Avenue de la Gare. En ligne dès le démarrage de la concertation, cet espace comprenait :

- ☐ un bandeau intermittent de présentation de la concertation annonçant les réunions publiques sur la front page du site ;
- ☐ une présentation du contexte global des projets en cours sur le secteur géographique de Manduel-Redessan : CNM, gare nouvelle, déviation de la RD999, Magna Porta ;
- ☐ une présentation des objectifs du projet d'Avenue de la Gare ;
- ☐ une présentation des modalités de la concertation publique ;
- ☐ un encadré informatif sur les réunions publiques ;
- ☐ un lien de téléchargement de la plaquette papier de présentation du projet ;
- ☐ un accès à une zone de recueil d'avis et questions.

3.2 Mise en œuvre de la concertation

3.2.1 Point presse

Un point presse initié par Nîmes Métropole a eu lieu le lundi 2 mai à 15h au siège de Nîmes Métropole.

Ce point presse s'est déroulé sous l'autorité de Monsieur Yvan Lachaud, Président de la Communauté d'Agglomération de Nîmes Métropole, qui a détaillé les caractéristiques et fonctionnalités du projet, son lien avec le projet de développement Magna Porta et les modalités de la concertation publique réglementaire prévues par Nîmes Métropole. Cette présentation s'est appuyée sur la projection de plusieurs slides et la fourniture aux journalistes de la plaquette d'information sur le projet et d'un communiqué de presse (cf. Annexe 6).

3.2.2 Expositions publiques

Trois expositions publiques ont été mises en place pendant toute la période de concertation du 3 au 30 mai 2016 dans les halls des mairies de Manduel et Redessan et au siège de Nîmes Métropole. Ces trois expositions ont proposé les mêmes supports de présentation (3 roll up chacune, cf. point 3.1.4).

Un dépliant de 12 pages (à emporter) a également été mis à disposition des visiteurs de l'exposition, dans le but d'enrichir leur connaissance du projet (cf. point 3.1.2).

Trois registres (un respectivement sur chaque lieu d'exposition) ont été mis à disposition des visiteurs durant toute la durée des expositions. Les visiteurs étaient invités à y inscrire leurs avis, remarques ou contributions.

3.2.3 Réunions publiques

Deux réunions publiques ont été organisées au cours de cette concertation. Ces réunions se sont déroulées respectivement :

- ☐ le mercredi 18 mai à 18h30 à Redessan ;
- ☐ le mardi 24 mai à 18h30 à Manduel.



La réunion qui a eu lieu à Redessan a rassemblé environ 50 personnes et celle de Manduel environ 60 personnes.

Ces réunions conduites par Nîmes Métropole (élus et services techniques), animées avec l'appui du cabinet d'assistance à maîtrise d'ouvrage Nicaya Conseil, ont permis de proposer une présentation du projet, appuyée par un support de présentation projeté en séance (cf. Annexe 7) avant de procéder à un temps d'échanges et de questions/ réponses avec les participants.

Le dépliant réalisé dans le cadre de la concertation était également disponible à l'entrée de chacune des réunions publiques ainsi que les 3 roll-up d'exposition publique.

Les trois réunions publiques ont fait l'objet d'une prise de notes et d'une synthèse présentant les différents échanges et contributions exprimés (cf. Annexe 8)

BILAN DE LA CONCERTATION PUBLIQUE

3.3 Bilan quantitatif

3.3.1 Eléments de synthèse

La concertation publique a permis une information et une participation du public.

Sur le plan quantitatif, les principaux éléments de synthèse à retenir sont les suivants :

- ☐ **réunions publiques** : environ 110 personnes ont assisté aux réunions publiques, avec 51 participants à Redessan et 60 participants à Manduel ;
- ☐ **expositions publiques**
 - **Redessan**
 - Aucune contribution inscrite dans le registre.
 - **Manduel**
 - Aucune contribution inscrite dans le registre.
 - **Nîmes Métropole**
 - 4 contributions inscrites dans le registre.
- ☐ **site internet et forum dédié**
 - **Visiteurs** : 91 visites ont été répertoriées sur la page internet dédiée au projet d'avenue de la gare durant la période de concertation publique.
 - **Forum** : 2 contributions ont été postées dans l'espace dédié
- ☐ **courrier postal**
 - 1 courrier reçu

3.3.2 Réunions publiques

Manduel

Les principales interventions ont porté sur les thématiques suivantes :

- ☐ le positionnement géographique et le nom de la future gare ;
- ☐ le projet de développement économique sur le site Magna Porta concomitant au projet d'avenue de la gare ;

- ☐ l'impact de l'Avenue de la Gare en termes de trafic, de sécurité pour l'accès au collège notamment et de nuisances sonores ;
- ☐ le parti d'aménagement proposé pour l'avenue de la gare ;
- ☐ les variantes de tracés proposées ;
- ☐ la participation du Conseil départemental du Gard dans le projet d'aménagement de la RD999.

Les interventions se sont réparties comme suit :

- ☐ 1 intervention a porté sur le souhait d'habitants de Nîmes de voir l'implantation de la nouvelle gare prévue par SNCF Réseau sur la ville de Nîmes ;
- ☐ 1 intervention a exprimé des inquiétudes quant au transport potentiel de matières dangereuses sur la nouvelle ligne ferroviaire (fret) avec les risques inhérents pour la population ;
- ☐ 3 interventions ont porté sur des demandes de précisions quant au développement économique du projet Magna Porta situé autour de la gare nouvelle : positionnement précis, surfaces, ampleur, échéances... qui permettraient de mieux appréhender la pertinence des variantes de tracé d'avenue de la gare ;
- ☐ 3 interventions ont porté sur l'importance du nom de la future gare qui aurait avantage à faire référence aux communes de Manduel et Redessan pour valoriser l'identité locale et identifier (localiser) la future desserte TER ;
- ☐ 3 interventions ont porté sur les problèmes potentiels d'impact de l'avenue de la gare en termes de trafic, de sécurité et de pollution sur le collège de Manduel situé à proximité et sur l'importance d'assurer une continuité dans l'offre de circulation en modes doux jusqu'au centre de Manduel ;
- ☐ 1 intervention a exprimé une demande de précisions sur le parti pris architectural de l'Avenue de la Gare ;
- ☐ 1 intervention a porté sur la sécurité d'un traitement par feux tricolores du carrefour au croisement de l'Avenue de la Gare et de la RD3 ;
- ☐ 1 intervention a porté sur l'impact sonore de l'Avenue de la Gare sur les habitations situées à proximité ;
- ☐ 1 intervention a porté sur l'importance de la préservation des activités agricoles et du foncier à vocation agricole ;
- ☐ 4 interventions ont exprimé des avis sur les variantes de tracés proposés :
 - 2 d'entre-elles ont mentionné explicitement leur préférence pour le tracé préférentiel ;
 - 1 s'est prononcée contre la variante 2 aux motifs qu'elle obérerait le développement économique et engendrerait des problèmes de circulations ;
 - 1 enfin a proposé une troisième variante avec une double voie en Y permettant un meilleur délestage de la circulation.

- ❑ 1 intervention a porté sur la participation du Conseil départemental au projet et la nécessaire cohérence et coordination temporelle entre l'aménagement de l'avenue de la gare et les travaux prévus sur la RD 999.

Redessan

Les principales interventions ont porté sur les thématiques suivantes :

- ❑ le projet de développement économique concomitant au projet d'Avenue de la Gare ;
- ❑ l'impact de l'Avenue de la Gare en termes d'environnement, de trafic et de sécurité pour l'accès au collège ;
- ❑ les variantes de tracés proposées ;
- ❑ La participation du Conseil départemental du Gard dans le projet d'aménagement de la RD999.

Les interventions se sont réparties comme suit :

- ❑ 7 interventions ont exprimé des inquiétudes quant au trafic prévisionnel engendré par les projets d'aménagement (gare nouvelle + Magna Porta). Des doutes ont été formulés concernant les études de comptage présentées qui ne semblaient pas le reflet du vécu actuel des habitants. Une hypothèse a été formulée en séance : la réalisation du CNM n'a-t-elle pas contribué à minimiser les résultats des comptages de véhicules, nombre d'automobilistes évitant le secteur pendant la phase des travaux. L'inquiétude des habitants porte principalement sur l'augmentation des flux de trafic au droit de Redessan liée à la réalisation de la gare et de Magna Porta, notamment dans la traversée du village de Redessan ;
- ❑ 7 interventions ont porté sur les problèmes de sécurité, principalement en lien avec l'accès au collège de Manduel. Pour 3 intervenants, le projet de piste cyclable actuellement situé à l'Est de la RD3 et la passerelle le long de la voie ne répondent pas de façon optimale aux besoins de franchissement sécurisés de la voie par les collégiens. Des précisions ont été demandées par 1 intervenant quant à d'éventuels aménagements sur les voies de circulation pour garantir le respect des limitations de vitesse. 1 intervention a porté sur le tracé préférentiel jugé comme le moins sécuritaire et sur l'absence du critère « sécurité » dans le tableau multicritères d'évaluation des tracés. 1 intervention a porté sur le traitement à venir du carrefour en s'interrogeant sur l'aspect sécuritaire d'un carrefour à feux. 1 intervention a porté sur le choix de Nîmes Métropole de faire passer les élèves de Redassan par un chemin actuellement fermé qui donne sur l'arrière du collège ;
- ❑ 7 interventions ont exprimé des positions quant aux différentes variantes de tracés proposées. 4 interventions ont porté sur la faisabilité d'une solution d'accès plus au Sud, voire d'un double accès via une voie en Y entre les 2 ronds-points de Manduel. 3 interventions ont préconisé explicitement la variante 1 comme

Nicaya Conseil

étant la plus adaptée au regard des flux et des contraintes de sécurité (sortie sur un rond-point estimée par les intervenants plus sécuritaire qu'un carrefour à feux) ;

- ❑ 1 intervention a exprimé l'importance de concevoir le plan de circulation et de stationnement en fonction du développement de la zone économique à venir ;
- ❑ 2 interventions ont porté sur les enjeux environnementaux du projet à la fois en terme de pollution et de protection des espèces locales.
- ❑ 1 intervention a porté sur la question du financement des aménagements de la RD999.

3.3.3 Forum internet

2 commentaires ont été exprimés sur le forum internet de Nîmes Métropole (cf. Annexe 9) :

- ❑ 1 intervention a exprimé une non adhésion au tracé préférentiel proposé et une proposition de nouvelle variante composée de 2 voies en Y reliant les 2 ronds-points existants, favorisant ainsi le délestage des flux de circulation et la sécurisation des cyclistes et piétons ;
- ❑ 1 intervention a émis un avis explicitement favorable au projet dans sa version préférentielle, conjuguée à une demande de prise en compte d'un périmètre plus large pour le redimensionnement des voies de circulation du secteur concerné (particulièrement au Sud de la zone).

3.3.4 Registres

3 commentaires ont été exprimés sur le registre mis à disposition au siège de Nîmes Métropole, aucun sur les registres mis à disposition dans les mairies de Manduel et Redessan (cf. Annexe 10) :

- ❑ 2 interventions ont exprimé une remise en question de l'implantation même d'une gare sur le site de Manduel-Redessan ;
- ❑ 1 intervention a fait état d'attentes quant à la connexion entre la nouvelle gare et celle du centre ville de Nîmes, au développement économique du projet Magna Porta et à l'effort à consentir en faveur des déplacements doux.

3.3.5 Courriers postaux

1 courrier postal a été reçu dans le cadre de la concertation publique (cf. Annexe 11).

- ❑ L'intervention a exprimé une inquiétude quant aux risques d'inondation du secteur, liés à l'altimétrie de la zone, accrus par la mise en place selon le tracé préférentiel d'un axe routier perpendiculaire.

Nicaya Conseil

3.4 Synthèse thématique et qualitative des points de vue exprimés

L'analyse des contributions recueillies lors des réunions publiques, dans les registres mis à disposition du public sur les lieux d'exposition, dans les courriers postaux ou digitaux adressés au maître d'ouvrage ainsi que sur le forum internet dédié au projet, fait ressortir les demandes et positions suivantes :

3.4.1 Avenue de la Gare

3.4.1.1 Tracés

Sur l'ensemble des contributions, 3 personnes seulement se sont explicitement exprimées en défaveur du projet d'implantation d'une gare et consécutivement d'une avenue de desserte sur le secteur de Manduel-Redessan.

Les autres avis sur les variantes de tracés sont fortement influencés par les inquiétudes liées à la sécurité des élèves fréquentant le collège de Manduel situé à proximité, particulièrement ceux circulant à pied ou en vélo.

Cette inquiétude concerne également l'éventuel traitement par feux tricolores du futur carrefour dans certaines variantes du tracé. Cette option suscite en effet des questionnements quant au fait qu'elle soit plus ou moins sécuritaire qu'un traitement par rond-point.

En conséquence, les avis se ventilent :

- ☐ soit pour la variante 1 car elle limite le trafic au droit du collège ;
- ☐ soit pour la variante préférentielle
- ☐ soit pour la création d'une troisième variante qui se positionne au droit de la jonction entre la RD3 et de la RD403 (Cela permettrait de capter le trafic venant du Sud en direction de la gare) ;
- ☐ soit pour la création d'une double voie en Y (tracé préférentiel+V1 ou V1+V3).

3.4.1.2 Trafic

L'augmentation potentielle du nombre de véhicules sur le secteur, engendrée par le projet ainsi que sur les nuisances qui en découleraient pour les habitants, notamment en ce qui concerne les centres village de Manduel et Redessan, est une inquiétude significative.

Malgré les études de flux présentées qui tiennent compte à la fois du projet de la gare et du projet Magna Porta, une partie des habitants doute de la bonne évaluation du nombre de véhicules attendus et craint que la réalisation d'une Avenue de la Gare en 2x1 voie ne nécessite de recalibrer l'infrastructure plus tard.

Le niveau d'information limité relatif à l'implication du Conseil départemental du Gard dans les travaux d'aménagement prévus sur la RD999 et la RD3 est également une source d'inquiétudes.

Les éléments suivants ont fait l'objet de questionnements :

- ☐ les dispositions prévues pour se prémunir de potentielles congestions des centres villages de Manduel et Redessan ;
- ☐ une éventuelle déviation de Redessan ;
- ☐ l'évolution de la RD999 ;
- ☐ une meilleure lisibilité de la participation du Conseil départemental.

3.4.1.3 Nuisances et inondation

Compte-tenu des questionnements relatifs au trafic généré par la nouvelle Avenue de la Gare, plusieurs avis portent sur des inquiétudes quant à l'impact du projet en termes de nuisances sonore, de pollution et de préservation des espèces présentes sur le site. Une intervention fait également état d'une inquiétude quant au risque d'inondation accru de la zone du fait de la réalisation du projet.

3.4.2 Aménagement des modes doux sur la RD3

De façon générale, les propositions d'aménagement en mode doux de la RD3 répondent partiellement aux demandes du public qui s'est exprimé. Il est ainsi demandé en complément du projet :

- d'aménager la partie modes doux jusqu'au collège, quelle que soit la variante de tracé retenue ;
- de mieux sécuriser les voies cyclables et piétonnes en les isolant (protection) du trafic de la route ;
- de prévoir les aménagements modes doux de la RD3 côte collège depuis Redessan ;
- de préciser la façon de franchir le pont sur la voie SNCF en mode doux (pas assez de place) ;
- d'assurer une continuité des modes doux avec le centre de Manduel.

3.4.3 Projet Magna Porta

Une demande significative de liens à expliciter entre le projet Magna Porta et celui de la gare nouvelle de Manduel-Redessan ressort des interventions publiques.

Il est ainsi demandé d'envisager l'organisation de la circulation et la réalisation des infrastructures ad hoc à plus grande échelle, en intégrant les aménagements liés à la gare et ceux liés au projet de développement économique du secteur.

Dans ce cadre, une proposition de desserte complémentaire de la gare depuis la RD999 par le Nord-Est de la gare (traversée de la zone agricole de Redessan) a également été formulée.

3.5 En conclusion

- ☐ Le projet d'aménagement d'avenue de la gare est dans son ensemble compris et partagé.
- ☐ Le public souhaite qu'il soit davantage mis en lien avec le projet de développement économique Magna Porta afin de pouvoir appréhender l'évolution de l'ensemble du secteur. Les problématiques de sécurité, compte-tenu de la présence d'un collège à proximité et de nuisances (circulation, bruit), sont les principales inquiétudes exprimées.
- ☐ La variante préférentielle a été majoritairement soutenue lors de la concertation publique à Manduel. Les échanges ont été plus contrastés sur Redessan. Aucun consensus ne s'est dégagé concernant le choix du tracé. Une nouvelle variante en Y ou la réalisation d'une voie complémentaire d'accès prenant notamment en compte le projet de développement économique Magna Porta ont également été proposées.
- ☐ L'augmentation des aménagements en mode doux prévus sur la RD3 est très largement attendue avec pour objectif de sécuriser l'accès au collège sur l'ensemble de la RD3, de faciliter le franchissement de la voie ferrée et de pacifier les centres villages de Manduel et Redessan.

4 RÉPONSES DU M, ÎTRE D'OUVR, GE , UX QUESTIONS SOULEVÉES LORS DE L, CONCERT, TION

4.1 Traitement du carrefour de l'avenue de la gare/sécurité des collégiens

Dans le cadre de l'aménagement de l'Avenue de la gare, Nîmes Métropole prévoit un traitement du carrefour par par feux tricolores plutôt qu'un rond-point. Cette position s'explique par le caractère accidentogène avéré des ronds-points pour les piétons et les cyclistes¹. Une baisse de vigilance des conducteurs automobiles en sortie de rond-point (phase d'accélération) et dle fréquente hésitation des cyclistes à prendre place sur la voie comme un véhicule à part entière sont en effet régulièrement la cause d'accidents dans les giratoires. La solution carrefour à feux s'avère ainsi plus sécuritaire et permet d'écouler un plus grand nombre de véhicules à l'heure qu'un rond-point. De plus, les feux sont aujourd'hui devenus « intelligents » et disposent d'algorithmes permettant de prendre en compte l'existence (ou non) de files de véhicules sur les différentes branches d'un carrefour.

4.2 Comptages des véhicules dans les études de trafic et de dimensionnement des voies

Pour répondre aux interrogations et doutes des habitants quant à la pertinence des résultats des comptages automobiles déjà réalisés, de nouveaux comptages de véhicules complémentaires seront réalisés à l'automne 2016 sur la RD3, soit après la fin des travaux du CNM.

Toutefois, même si les comptages réalisés en 2015 font l'objet d'une contestation par des participants à la concertation, du fait d'une possible minoration du trafic en lien avec les travaux d'Oc'via sur le contournement ferroviaire, ils attestent pourtant bien d'une augmentation comparable à celle du trafic général dans la région par rapport aux comptages antérieurs de 2011. Leur évolution est donc d'un ordre de grandeur cohérent avec celle des autres voiries.

¹ Une étude réalisée en Belgique en décembre 2006 sur plus de 95 ronds-points répartis dans les Flandres illustre cette situation. Elle indique que le nombre d'accidents impliquant des cyclistes, avec ou sans blessés, augmente de 29 % à la suite de l'aménagement d'un rond-point (giratoire) en zone rurale, et jusqu'à 80 % dans une agglomération urbaine.

cf. : <http://provelo.org/fr/rd/centre-de-documentation/cyclistes-mefiez-vous-ronds-points>

4.3 , ménagement des modes doux jusqu'au collège.

L'accès au collège ne se fait aujourd'hui pas via la RD3, mais par le village de Manduel. Cette situation sera pérenne après l'aménagement de l'Avenue de la Gare.

La réalisation des ouvrages de franchissement des voies ferrées (création de passerelles dédiées) est prévue côté Est pour des questions de contraintes des ouvrages des voies ferrées (supports des caténaires notamment qui constituent des contraintes fortes pour la réalisation d'une passerelle à l'Ouest de la RD3).

La voie verte sera donc proposée dans le prolongement, sécurisant les usagers depuis le giratoire sur la RD999 jusqu'au droit du collège, à partir duquel la poursuite de la voie verte sera assurée dans l'ancien chemin de Jonquières en impasse au droit du collège. La continuité des modes doux sera ainsi aussi bien assurée avec le centre-ville de Manduel.

4.4 Dispositions pour se prémunir de potentielles congestions des centres villages

Nîmes Métropole et les communes de Manduel et de Redessan se sont engagées, depuis l'automne 2015, dans une démarche collaborative d'élaboration de Plans Locaux de Déplacements.

Cette démarche vise à aborder la problématique des circulations sur les deux territoires communaux. Complémentaires, les projets d'aménagement structurants du territoire et les Plans Locaux de Déplacement ont vocation à préserver et améliorer la qualité de vie des habitants de Manduel et Redessan. Ils visent notamment à favoriser l'apaisement des centre-villages et le développement des circulations en modes doux (vélos, piétons).

L'élaboration de ces plans n'est pas finalisée. Ils pourront comprendre des mesures structurelles nécessitant des travaux et des mesures d'exploitation (plan de circulation, ...).

4.5 Impact du trafic en termes de nuisances sonores et de pollution

Conformément à la procédure réglementaire, les nuisances sonores et de pollution seront évaluées dans les études d'impact des projets de la gare et des voiries d'accès prévues dans le cadre des enquêtes publiques.

Elles seront réalisées sur les tracés retenus suite à la concertation publique à partir de mesures in situ et de modélisations des incidences de l'aménagement.

Nîmes Métropole s'engage à partager les résultats de ces études avec les communes et les habitants afin d'envisager, de concert, des dispositions d'évitement et de réduction des impacts appropriées.

4.6 Inquiétude quant au risque d'inondation

Nîmes Métropole porte une vigilance particulière à cette problématique à la fois dans le cadre du projet d'aménagement de l'Avenue de la gare et aussi en ce qui concerne les futurs aménagements qui seront programmés autour de la gare (projet Magna Porta).

Des noues d'accompagnement de la voirie dimensionnées pour contenir et infiltrer l'intégralité de pluies centennales sont d'ores et déjà prévues dans l'aménagement du site.

Nîmes Métropole sera particulièrement vigilante à bien intégrer l'ensemble des conditions et contraintes hydrauliques en aval du secteur de l'avenue de la gare (côte centre-ville de Manduel notamment) lors du dossier loi sur l'eau qui sera réalisé à l'automne 2016.

4.7 Organisation de la circulation à l'échelle du projet Magna Porta

Le tracé préférentiel a pour vocation de faire de l'Avenue de la gare un axe structurant de Nîmes Métropole. Son emprise foncière permet également de conserver suffisamment souplesse pour optimiser à la fois la desserte de la gare et celle des zones de développement économique.

En fonction de l'évolution du futur projet d'aménagement et des flux de circulation, différentes voies d'accès au projet Magna Porta pourront être étudiées (par exemple des propositions de même principe que le « Y » proposé par certains participants à la concertation publique. Pour des raisons socio-économiques liées aux besoins effectifs de déplacement (trafics prévisionnels), il n'est pas pertinent de réaliser immédiatement plusieurs voies d'accès à la gare et à Magna Porta.

Un phasage dans le temps de nouveaux axes d'accès pourra ainsi intervenir pour garantir à la fois la réalisation du projet Magna Porta et la préservation de la qualité de vie des habitants de Manduel et Redessan.

5 LISTE DES , NNEXES

Les annexes du bilan de la concertation publique renvoient à l'ensemble des documents publiés dans le cadre de cette concertation publique et de l'élaboration de son bilan.

- ☐ Annexe 1- Délibération de Nîmes Métropole, modalités de la concertation
- ☐ Annexe 2- Dépliant d'information 12 pages
- ☐ Annexe 3- Annonces presse
- ☐ Annexe 4- Supports d'exposition
- ☐ Annexe 5- Site internet
- ☐ Annexe 6- Communiqué de presse
- ☐ Annexe 7- Synthèse des réunions publiques de Manduel et de Redessan
- ☐ Annexe 8- Support de présentation réunion publique
- ☐ Annexe 9- Commentaires reçus par voie digitale
- ☐ Annexe 10- Transcription des commentaires des registres (registres originaux disponibles au siège de Nîmes Métropole)
- ☐ Annexe 11- Courrier postal reçu

Bilan de la Concertation – Annexe 1 : Délibération de Nîmes Métropole, modalités de la concertation



AMT N° 2016 - 02 - 019

CONSEIL COMMUNAUTAIRE

REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS

SEANCE DU 29/03/2016

L'an deux mille seize le mardi vingt-neuf mars à dix-huit heures, le Conseil Communautaire de Nîmes Métropole régulièrement convoqué le mardi vingt-deux mars s'est réuni au nombre prescrit par la loi, dans la salle des délibérations, sous la présidence Monsieur Yvan Lachaud, Président.

OBJET DE LA DELIBERATION

Projet urbain multimodal de Nîmes Métropole LGV - Approbation des objectifs de l'opération d'aménagement de l'Avenue de la Gare Nouvelle de Nîmes Manduel Redessan et proposition des modalités de concertation.

Présents :

M. LACHAUD **Président**;

M. GAILLARD, M. SCHOEPFER, MME ROCCO, M. DALMAS, M. TOUZELLIER, M. GRANAT, M. PORTAL, M. DESCLOUX, M. BAZIN, M. GOURDEL, M. RAYMOND, M. SOULAS, M. QUITTARD, M. ALLIER **Vice Présidents**;

M. THOULOUBE, M. GRANCHI, M. MARCOS, M. GADILLE, MME ENJELVIN, M. GIBERT, M. BOLLEGUE, M. PREVOTEAU, M. PRADIER, M. MAYOR, M. PROCIDA, M. MAZAUDIER, M. GABACH, M. VINCENT, M. FOURNIER, MME RICHARD **Membres du Bureau**;

MME AGUILA, MME ANDREO, M. ANGELRAS, MME BLACHON-AGUILAR, MME BORDES, MME BOURGADE, M. BURGOA, MME CHELVI-SENDIN, MME CREPIN-M, MME DE GIRARDI, MME DELBOS, MME DOYEN, MME ENRIQUEZ, M. FABRE-PUJOL, MME FAYET, M. FLANDIN, MME GARDET, M. GILLET, M. JACOB, M. NICOLAS, M. PASTOR, M. PLANTIER, MME RAINVILLE, MME SARTRE, M. SEGUELA, M. SEGUY, M. VALADE, MME TOURNIER BARNIER **Conseillers Communautaires**;

Absents excusés :

M. VALADIER (donne pouvoir à M. TOUZELLIER), M. PROUST (donne pouvoir à M. BAZIN), M. TIBERINO (donne pouvoir à M. FOURNIER), M. REDER (donne pouvoir à M. BOLLEGUE), M. TIXADOR (donne pouvoir à M. PRADIER), M. GARCIA (donne pouvoir à M. PASTOR), MME BARBUSSE (donne pouvoir à MME BOURGADE), MME BOISSIERE (donne pouvoir à M. VALADE), M. DUMAGEL (donne pouvoir à M. GOURDEL), MME DUMAS (donne pouvoir à M. FABRE-PUJOL), MME FOURQUET (donne pouvoir à MME DE GIRARDI), M. MONREAL (donne pouvoir à MME DOYEN), MME NOVELLI (donne pouvoir à MME ROCCO), MME PAUL (donne pouvoir à MME ANDREO), MME PEREZ (donne pouvoir à M. GRANAT), MME PONCE-CASANOVA (donne pouvoir à M. RAYMOND), M. TAULELLE (donne pouvoir à MME TOURNIER BARNIER), MME TRONC (donne pouvoir à M. SEGUELA)

Nombre de membres afférents au Conseil :	077
Nombre de membres en exercice :	077
Nombre de membres présents :	059
Nombre de suppléants :	00
Nombre de procurations :	18

Rapporteur : M. Michel Bazin

AMT N° 2016 - 02 - 019

OBJET : Projet urbain multimodal de Nîmes Métropole LGV - Approbation des objectifs de l'opération d'aménagement de l'Avenue de la Gare Nouvelle de Nîmes Manduel Redessan et proposition des modalités de concertation.

1. CONTEXTE GENERAL

En tant qu'équipement structurant, la future Gare Nouvelle Nîmes Manduel-Redessan dont la réalisation est portée sous la maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau constitue un moteur puissant de développement.

Pour accompagner l'arrivée de cette gare nouvelle, Nîmes Métropole a souhaité mettre en place un projet de territoire ambitieux à travers la création d'une nouvelle centralité à vocation économique, dénommée pour l'instant « Projet Urbain Multimodal » (PUM).

Le projet s'inscrit dans une démarche globale d'aménagement et de développement à l'échelle du grand territoire.

Nîmes Métropole a également décidé de mettre en place une démarche de concertation préalable au plus près du territoire en associant les élus et habitants des communes de Manduel et Redessan, les agriculteurs locaux et les acteurs économiques à l'échelle de Nîmes Métropole.

Cette démarche a vocation à s'ouvrir aux élus de Nîmes Métropole, aux partenaires territoriaux de Nîmes Métropole et plus largement ensuite au grand public.

Il s'agit notamment d'assurer la meilleure intégration possible du projet dans le territoire, d'une part en préservant ce qui est localement important et d'autre part en favorisant les synergies entre les perspectives de développement locales et les dynamiques potentiellement apportées par le projet. Il s'agit également d'approfondir la vocation économique future.

Afin de laisser le processus de concertation se poursuivre auprès des différents acteurs du territoire et d'aboutir à un projet économique mature et viable, le développement du pôle urbain sera échelonné dans le temps :

- 1. A l'horizon 2020, l'avenue de la gare qui desservira la gare depuis la RD3 et les réseaux nécessaires au fonctionnement de la gare nouvelle seront réalisés.** Cette avenue, structurant le décumanus du projet, constituera l'épine dorsale du développement économique à venir.

OBJET : Projet urbain multimodal de Nîmes Métropole LGV - Approbation des objectifs de l'opération d'aménagement de l'Avenue de la Gare Nouvelle de Nîmes Manduel Redessan et proposition des modalités de concertation.

2. Entre 2020 et 2025, le projet prévoit le développement des premiers secteurs aménagés le long de l'avenue de la gare en relation directe avec le pôle d'échange ;

Sur la partie Nord, en lien avec la valorisation paysagère du site et la présence de la Via Domitia, des pistes de réflexions sont en cours dans le cadre du processus de concertation mis en place. La mobilisation d'investisseurs potentiels permettra de préciser progressivement les contours d'un grand projet de portée nationale, associant les territoires voisins (Camargue, Pont du Gard, Cévennes, Grand Avignon, Arles,...). Des déclinaisons à ce grand projet, dans le domaine de la formation, du numérique et de la créativité, pourront trouver place dans les secteurs aménagés (plaques d'activités) structurés le long de l'avenue de la gare.

Afin de préparer cette première étape du projet (aménagement de l'avenue de la gare), Nîmes Métropole a engagé différentes investigations techniques :

- Etudes du trafic généré par la gare et implications pour la voirie locale et l'avenue de la gare ;
- Elaboration de Plans locaux de déplacements (Manduel et Redessan) pour penser les déplacements locaux tous modes en prenant en compte les enjeux de déplacements communaux et ceux liés à la gare
- Etude de différentes variantes de tracés pour l'avenue de la gare

Ces investigations permettent aujourd'hui de disposer d'informations suffisantes pour proposer à la concertation publique différentes variantes de tracés de l'avenue de la gare en ayant pris en considération les implications pour la voirie locale et départementale et les conditions de desserte multimodale de la gare.

2. ASPECTS JURIDIQUES

1. Objectifs du projet et de la concertation :

En application des dispositions des articles L.120-1 du Code de l'Environnement et L103-1 du Code de l'Urbanisme, il convient d'associer la population et les acteurs concernés à l'élaboration de cette voie d'accès à la Gare Nouvelle de Nîmes Manduel-Redessan et de définir pour cela les objectifs du projet et des modalités de concertation avec le public.

OBJET : Projet urbain multimodal de Nîmes Métropole LGV - Approbation des objectifs de l'opération d'aménagement de l'Avenue de la Gare Nouvelle de Nîmes Manduel Redessan et proposition des modalités de concertation.

Dans le cadre de ce projet, Nîmes Métropole poursuit les objectifs suivants :

1. aménager autour de la future gare un pôle urbain multimodal (PUM) desservi par les TER, les transports en commun, la route, des voies vélo et piétonnes,
2. assurer une desserte multimodale du projet de nouvelle gare et du secteur
3. permettre l'essor des secteurs qui seront aménagés dans une phase ultérieure le long de l'avenue

La concertation a été préparée par une série de rencontres avec l'ensemble des acteurs concernés par le projet et notamment le secteur économique et le monde agricole.

SNCF Réseau est associée à l'élaboration du dispositif et pourra ainsi intervenir pour donner les informations dont elle dispose à ce stade des études sur le projet de Gare Nouvelle Nîmes Manduel-Redessan.

La concertation est ouverte à tous.

Cette concertation a pour objet d'assurer l'information du public, de recueillir les observations et avis des habitants, des communes, des associations et autres personnes intéressées, permettant ainsi à Nîmes Métropole, d'affiner son projet au mieux de l'intérêt général.

2. Modalités de concertation proposées afin d'informer le public :

1. Information préalable du public des modalités de la concertation par voie de presse et d'affichage,
2. Document de présentation du projet mis au dossier de concertation dans chacune des communes concernées et en ligne sur le site internet de Nîmes Métropole,
3. Une plateforme d'échanges numérique « Agglo Forum » à partir du site Internet de Nîmes Métropole, présentera le projet, ses différentes étapes et permettra de recueillir des contributions ;
4. Exposition publique à l'hôtel de Ville de Manduel, Hôtel de Ville de Redessan et à l'Hôtel d'Agglomération de Nîmes Métropole permettant au public de prendre connaissance du projet,
5. Ouverture d'un registre de concertation à l'hôtel de Ville de Manduel, Hôtel de Ville de Redessan et à l'Hôtel d'Agglomération de Nîmes Métropole permettant au public de faire part de ses observations et propositions,
6. Au moins 2 réunions publiques, l'une à Manduel et l'autre à Redessan

OBJET : Projet urbain multimodal de Nîmes Métropole LGV - Approbation des objectifs de l'opération d'aménagement de l'Avenue de la Gare Nouvelle de Nîmes Manduel Redessan et proposition des modalités de concertation.

permettront de présenter le projet, de recueillir les avis et d'identifier les points méritant un approfondissement dans les prochaines étapes de l'enquête publique.

3. Bilan de la concertation :

A l'issue de la concertation, un bilan de concertation tirera les enseignements des contributions exprimées et précisera les suites à donner. Il sera approuvé par le Conseil Communautaire de Nîmes Métropole puis sera transmis aux collectivités associées et rendu public sous forme de document imprimé et fichier téléchargeable sur le site internet de Nîmes Métropole.

Les propositions issues de la concertation, qui se déroulera sur une durée de 1 mois, qui peuvent être retenues seront, par la suite, intégrées dans le programme du projet.

3. ASPECTS FINANCIERS

Aucune incidence financière

Après avis de la commission,

Le Conseil Communautaire après en avoir délibéré,

Décide à LA MAJORITE

ABSTENTION(S) : MME DOYEN Henriette , M. FABRE-PUJOL Alain mandataire de MME DUMAS Françoise , M. FABRE-PUJOL Alain , MME GARDET Laurence , M. GILLET Yoann , M. JACOB Thierry , MME DOYEN Henriette mandataire de M. MONREAL Bernard

CONTRE : MME FAYET Sylvette , M. SEGUY François

ARTICLE 1 : d'approuver les objectifs poursuivis et les modalités de la concertation, ci-dessus présentés, du projet d'aménagement de l'avenue de la Gare Nouvelle Nîmes Manduel-Redessan.

OBJET : Projet urbain multimodal de Nîmes Métropole LGV - Approbation des objectifs de l'opération d'aménagement de l'Avenue de la Gare Nouvelle de Nîmes Manduel Redessan et proposition des modalités de concertation.

ARTICLE 2 : d'engager la concertation d'une durée de 1 mois relative à la création de l'Avenue de la Gare Nouvelle Nîmes Manduel-Redessan.
La concertation sera organisée dans les conditions, ci-dessus, présentées.

ARTICLE 3 : de notifier la présente délibération aux maires des communes concernées.

ARTICLE 4 : d'autoriser Monsieur le Président ou son représentant à procéder à toutes les démarches utiles et à signer tous les documents nécessaires à l'exécution de cette procédure de concertation.


Le Président
Yvan LACHAUD


Le Président,
Yvan LACHAUD

Bilan de la Concertation – Annexe 2 : Dépliant d’information 12 pages

CONCERTATION PUBLIQUE DU 3 MAI AU 30 MAI 2016

AVENUE DE LA GARE DE MANDUEL REDESSANT ET ACCÈS PAR LES MODES DOUX



EDITOS



La réalisation du contournement ferroviaire de Nîmes/Montpellier et le projet de gare LGV/TER de Manduel/Redessan constituent une opportunité extraordinaire pour l'avenir du territoire de Nîmes Métropole.

Faciliter les déplacements professionnels ou touristiques, favoriser les dynamiques économiques grâce à une connexion de notre territoire aux grands réseaux d'échanges européens, limiter les nuisances quotidiennes et environnementales liées à la saturation automobile constituent en effet des conditions déterminantes pour offrir à tous les habitants une qualité de vie harmonieuse et la possibilité d'accéder à un emploi.

Afin que la nouvelle gare soit accessible par les voyageurs dès sa mise en service, il convient de définir dès à présent les aménagements de voirie qui permettront de la desservir en toute sécurité. Une phase de concertation relative à la définition de cette nouvelle voie et aux conditions d'accès par les modes doux à la nouvelle gare se déroulera donc du 3 mai au 30 mai 2016.

L'objectif de cette concertation est de présenter les différentes variantes d'aménagement étudiées par Nîmes Métropole afin de recueillir les points de vue et propositions du public.

Je vous invite donc à prendre connaissance du présent document d'information, à participer à l'une des deux réunions de concertation organisées près de chez vous et surtout à nous faire part de votre point de vue et de vos questions pour que nous puissions tendre vers un aménagement qui réponde à la fois aux aspirations de chacun et aux enjeux liés à l'avenir du territoire.

Yvan Lachaud
Président de Nîmes Métropole



“La commune de Redessan travaille à la mise en place d’un nouveau Plan Local de Déplacement pour préserver son cœur de village et renforcer la sécurité des usagers, y compris pour l’accès au collège. Conjugué à une Avenue de la Gare qui devra répondre aux différents besoins de déplacements (piédestres, cyclistes, voitures, transports en commun...), ce projet contribuera à favoriser un développement harmonieux de notre commune.”

Fabienne Richard
Maire de Redessan



“Le projet de nouvelle gare de Manduel/Redessan est une opportunité pour notre territoire. En partenariat avec Nîmes Métropole et SNCF Réseau, nous avons l’ambition de concevoir une Avenue de la Gare qui apporte confort et sécurité aux usagers, et contribue à une liaison cohérente et harmonieuse entre le futur quartier de la gare et le cœur historique de Manduel. C’est là un enjeu majeur pour l’avenir de notre territoire.”

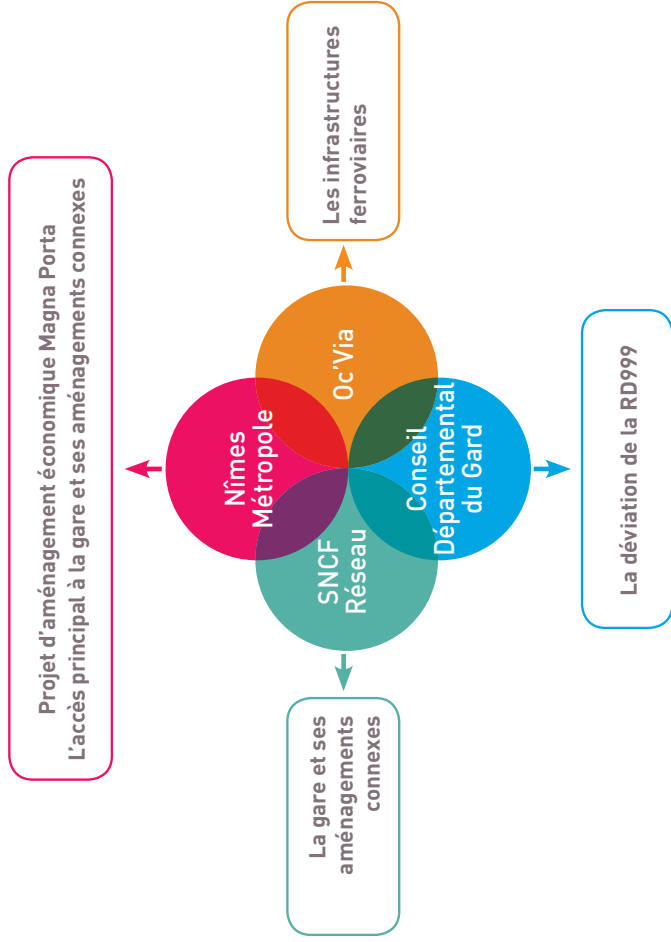
Jean Jacques Granat
Maire de Manduel

Des projets d’envergure coordonnés et concertés avec les communes de Manduel et Redessan

Afin de mieux anticiper l’avenir, notamment en matière de circulation, Nîmes Métropole et les communes de Manduel et de Redessan se sont engagées, depuis l’automne 2015, dans une démarche de conception de Plans Locaux de Déplacements.

Cette démarche vise à aborder globalement le sujet de la mobilité sur les deux territoires communaux. Complémentaires, les projets d’aménagement structurants du territoire et les Plans Locaux de Déplacement ont vocation à préserver et améliorer la qualité de vie des habitants de Manduel et Redessan.

LES ACTEURS DU PROJET DE LA GARE MANDUEL/REDESSAN ET DE SON ENVIRONNEMENT

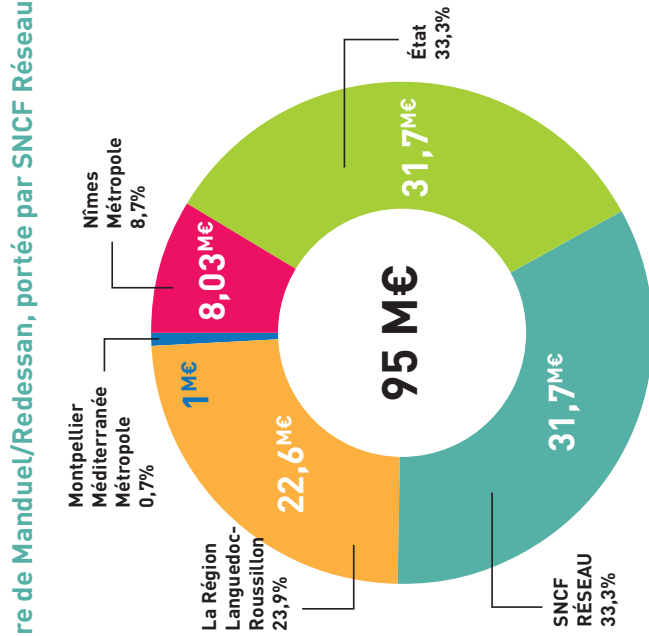


CONCERTATION PUBLIQUE DU 3 MAI AU 30 MAI 2016 **13**

4 OPÉRATIONS STRUCTURANTES

SONT EN COURS DE RÉALISATION OU EN PROJET SUR LES TERRITOIRES DE MANDUEL ET REDESSAN :

- **Le contournement ferroviaire de Nîmes Montpellier, réalisé par OC'VIA**
- **La déviation de la RD999, portée par le Conseil Départemental du Gard**
- **Le projet d'aménagement à vocation économique autour de la gare, « Magna Porta » porté par Nîmes Métropole, comprenant 2 composantes principales :**
 - La réalisation d'une Avenue de la Gare, pour accéder à la future gare LGV/TER de Manduel/Redessan
 - L'aménagement du territoire situé autour de la gare, en lien avec les projets économiques dont la définition est en cours
- **La gare de Manduel/Redessan, portée par SNCF Réseau**



Source : Clé de financement de la gare LGV - Convention du 24 avril 2012

Le projet d'Avenue de la Gare

Le projet d'Avenue de la Gare a pour objectif de mettre en place la voie de desserte à la nouvelle gare de Manduel/Redessan depuis la RD3. Afin de sécuriser l'accès à la gare pour les cycles et les piétons, le projet prévoit également des aménagements au niveau de la Route Départementale N°3. Compte-tenu des échéances liées aux procédures légales et aux appels d'offres pour sélectionner les entreprises de construction, il est nécessaire d'engager dès à présent le processus de concertation, puis de réaliser ce projet pour une mise en service en 2019. Il fait partie intégrante du projet de développement également initié par Nîmes Métropole : Magna Porta.

Le projet de développement à vocation économique Magna Porta

Ce projet, dont la vocation est de donner au territoire une dimension économique et de loisirs de niveau international, se veut avant tout respectueux de l'identité culturelle locale. Baptisé officiellement « Magna Porta – la porte d'un nouveau siècle », cet aménagement couvre un périmètre de réflexion d'environ 160 hectares et propose une immersion au cœur de la romanité. Resort (avec hôtels et restaurants) centré sur le bien-être, Collisée du XXI^e siècle avec animations à l'année, chantier école de reconstitution de la voie Domitia, lieu dédié aux jeux virtuels etc, sont autant de pistes en cours de réflexion.

COMPRENDRE LE PROJET EN UN COUP D'ŒIL



Projet : **Aménagement à vocation économique**
Magna Porta comprenant

1. La réalisation de l'Avenue de la Gare et d'aménagements de sécurité pour les modes doux sur la RD3.

Date prévisionnelle de livraison : **2019**

2. L'aménagement du territoire situé autour de la gare en lien avec les projets économiques en cours de réflexion.

Date prévisionnelle de livraison : **2025**

Maître d'ouvrage : **Nîmes Métropole**



Projet : **déviation RD999**

Date prévisionnelle de livraison 1^{er} tronçon : **2021**

Maître d'ouvrage : **Conseil départemental 30**



Projet : **nouvelle gare Manduel/Redessan**

Date prévisionnelle de livraison : **2020**

Maître d'ouvrage : **SNCF RÉSEAU**



Projet : **Contournement ferroviaire Nîmes/Montpellier**

Date prévisionnelle de mise en service : **fin 2017**

Maître d'ouvrage : **OC VIA**

Présentation des différents projets en cours sur
www.aggloforum.nîmes-metropole.fr

CONCERTATION PUBLIQUE DU 3 MAI AU 30 MAI 2016 15

LE PROJET D'AVENUE DE LA GARE ET LE TRAITEMENT DES MODES DOUX

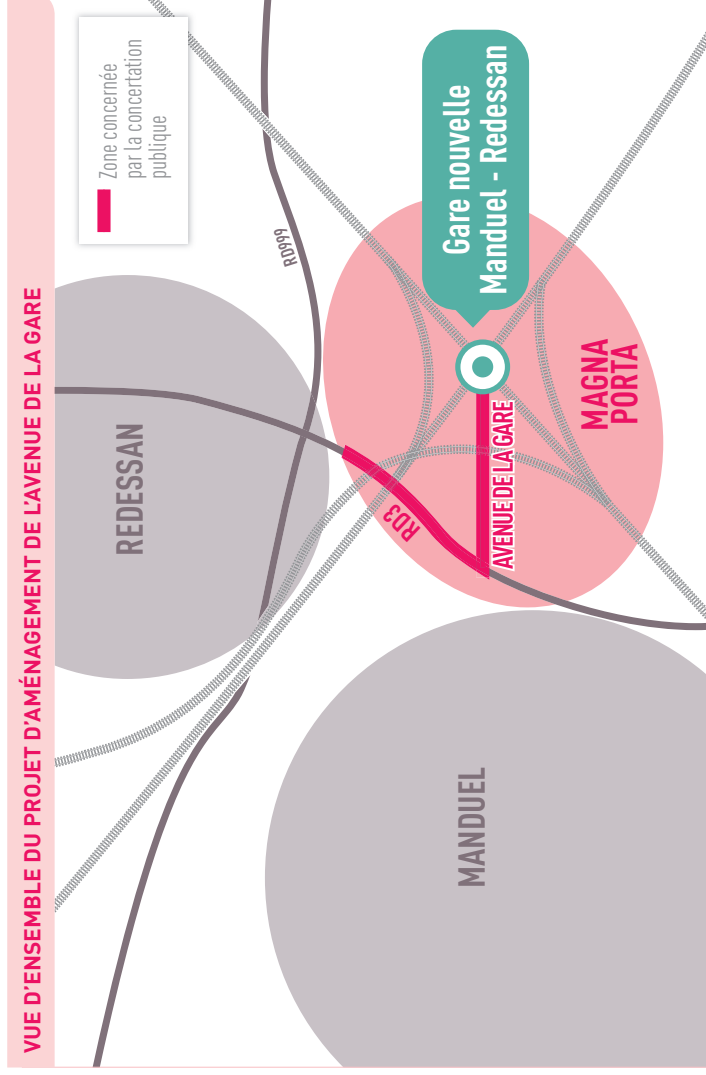
Présentation de l'aménagement de l'Avenue de la Gare

L'Avenue de la Gare a pour vocation de desservir la nouvelle gare de Manduel/Redessan en la reliant au réseau viaire existant. Un concept de voie fluide, structurant, s'intégrant au paysage agricole.

La concertation qui se déroulera du 3 au 30 mai 2016 prochain porte sur :

- L'aménagement de l'Avenue de la Gare, voie qui desservira la future gare de Manduel/Redessan.
- L'aménagement des voies pour les modes doux permettant d'accéder à la gare (piétons, vélo...) depuis les agglomérations de Manduel et Redessan en toute sécurité.

VUE D'ENSEMBLE DU PROJET D'AMÉNAGEMENT DE L'AVENUE DE LA GARE

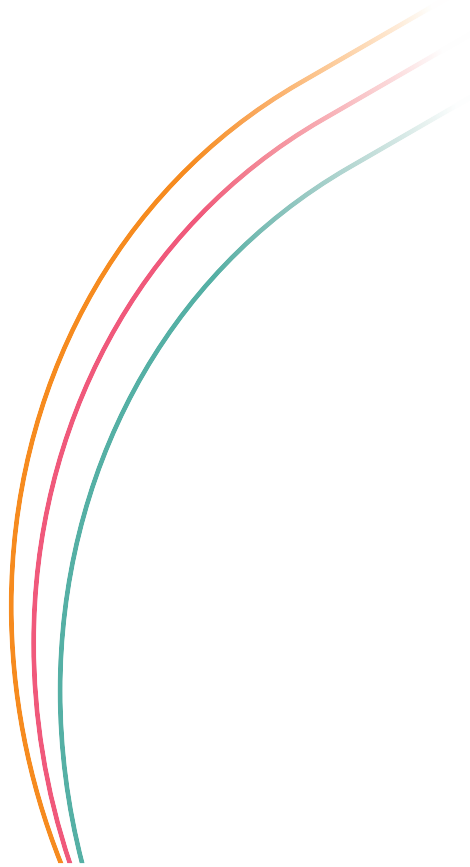
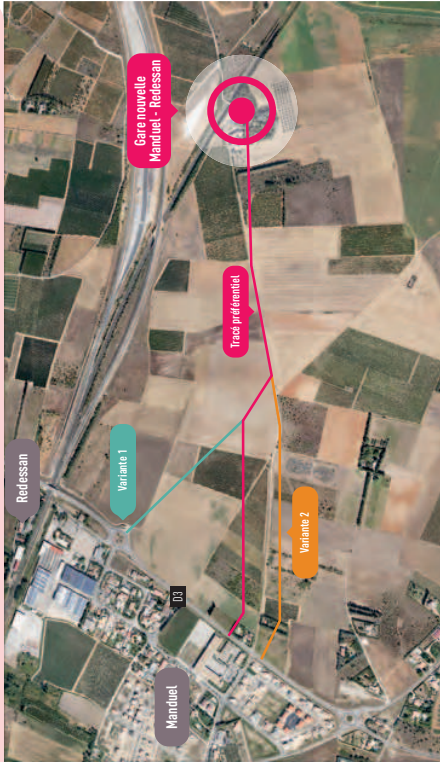


Le coût des aménagements nécessaires à la desserte de la Gare (hors déviation de la RD999) est estimé à 15 millions d'euros.

Objectifs à atteindre

→ ASSURER LA DESSERTÉ DE LA GARE PAR LE TRACÉ QUI RÉPOND LE MIEUX À TOUS LES CRITÈRES À PRENDRE EN CONSIDÉRATION

LES DIFFÉRENTES VARIANTES DE TRACÉ DE L'AVENUE DE LA GARE



TABEAU D'ANALYSE MULTI-CRITÈRES DES TROIS TRACÉS ÉTUDIÉS

CRITÈRES	TRACÉ PRÉFÉRENTIEL	VARIANTE 1 (depuis le giratoire)	VARIANTE 2 (sud)
Préservation de la biodiversité	😊	😐	😞
Incidence sur l'activité agricole à court terme	😐	😐	😐
Impact sur le bâti	😐	😊	😐
Favorisation des modes doux	😊	😐	😊
Fluidité du trafic	😊	😐	😊
Préservation du potentiel de développement économique	😊	😞	😊

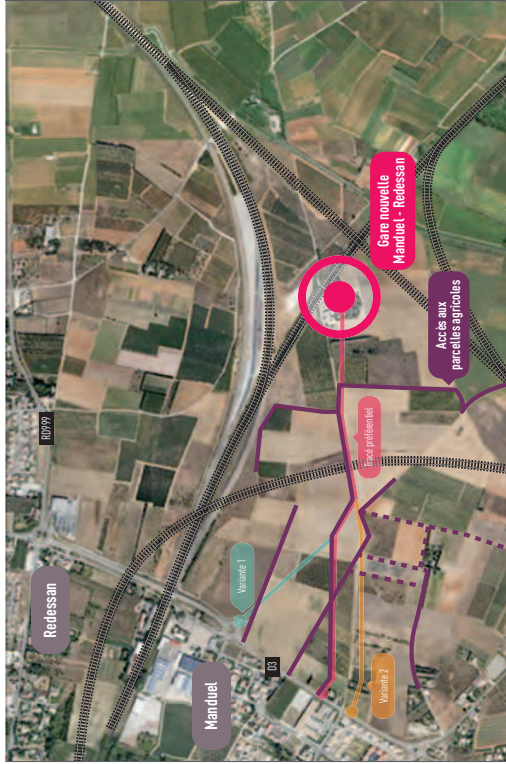
😊 impact nul
😐 impact modéré
😞 impact fort

Préservation de la biodiversité : différentes espèces protégées sont présentes sur le site (outardes canepetières, œdicnèmes criards, magiciennes dentelées...).

Incidence sur l'activité agricole à court terme : les 3 variantes viennent couper des parcelles agricoles en exploitation. Des remaniements seront mis en place pour préserver l'activité agricole sur le site.

Impact sur le bâti : le projet se trouve en zone agricole et vient impacter le bâti.

→ PRÉSERVER L'ACCÈS AUX PARCELLES AGRICOLES ADJACENTES



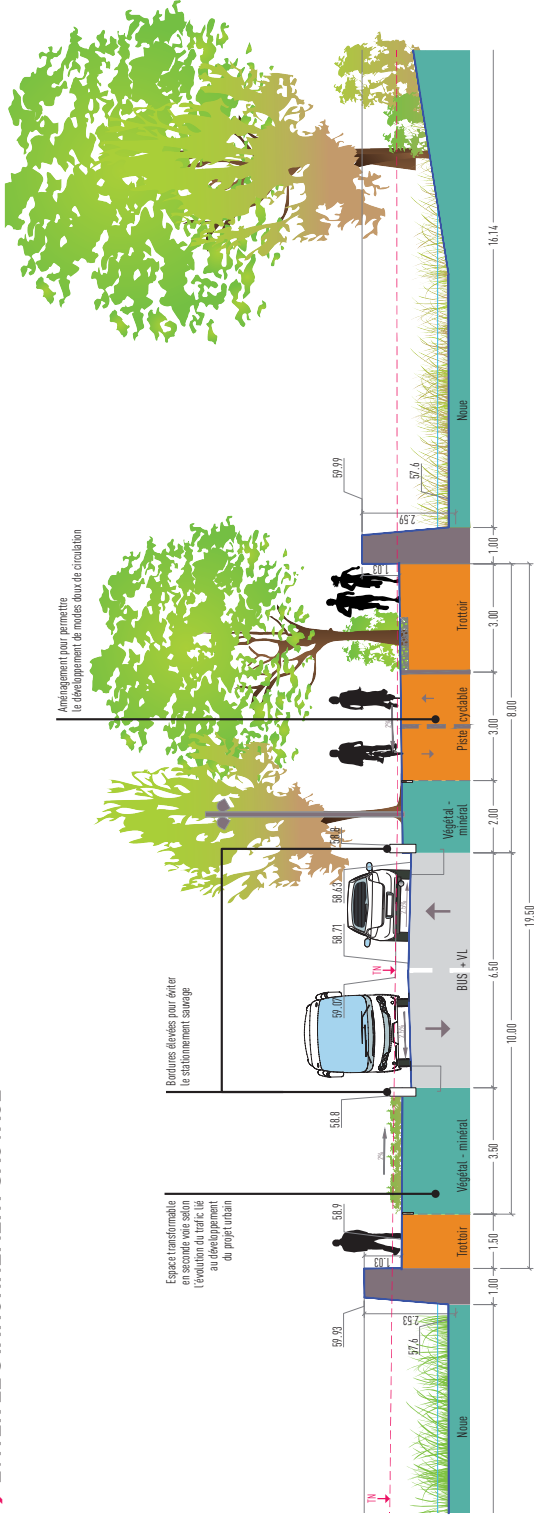
→ PERMETTRE UN ACCÈS SÉCURISÉ AU SITE (POMPIER...)



→ PERMETTRE LE DÉVELOPPEMENT DE L'USAGE DES MODES DOUX DE CIRCULATION

→ PERMETTRE L'ÉVOLUTION DE L'INFRASTRUCTURE EN FONCTION DES AMÉNAGEMENTS QUI SERONT RÉALISÉS À PROXIMITÉ

→ ÉVITER LE STATIONNEMENT SAUVAGE



Le tracé préférentiel est le mieux à l'accompagnement de la future gare et à la structuration du futur projet de développement. Il permet de garder l'ensemble du potentiel que constitue la zone 1AU du PLU de Manduel, permet un lien direct par Manduel et de préserver un habitat d'espèce protégée (magicienne dentelée). Le giratoire existant sur la RD3 pourra dans un plus long terme desservir le futur projet de développement économique.

Dimensionnement de la voirie

LES ENJEUX

Le bon dimensionnement de la future Avenue de la Gare et les requalifications des voies adjacentes, doivent répondre à deux objectifs complémentaires :

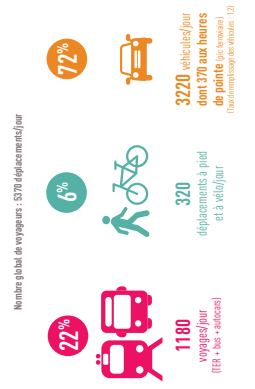
- Prendre en compte l'évolution du trafic routier en lien avec la mise en service de la gare de Manduel/Redessan pour favoriser une circulation fluide et sécurisée pour les usagers, notamment au droit des carrefours.
- Inciter au report modal (bus, TER, vélo...) et éviter un surdimensionnement propice à l'utilisation systématique de la voiture ; Nîmes Métropole s'étant inscrite dans une démarche volontariste de développement des modes de transport en commun et doux (vélos, piétons).

Pour dimensionner de façon juste et proportionnée ces réseaux de circulation, il est donc important de tenir compte :

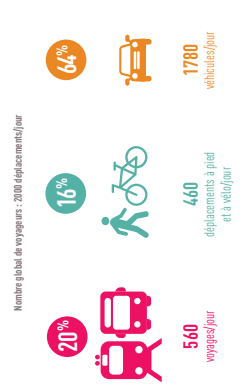
- De l'évolution naturelle du trafic routier.
- Des flux générés par la future gare Manduel/Redessan et par le projet d'aménagement à vocation économique Magna Porta porté par Nîmes Métropole.
- Des projets d'aménagement des voies de circulation liés aux déplacements doux.

LES DONNÉES PRÉVISIONNELLES

ESTIMATIF DES DÉPLACEMENTS SUPPLÉMENTAIRES PRÉVISIONNELS 2040 LIÉS À LA GARE NOUVELLE

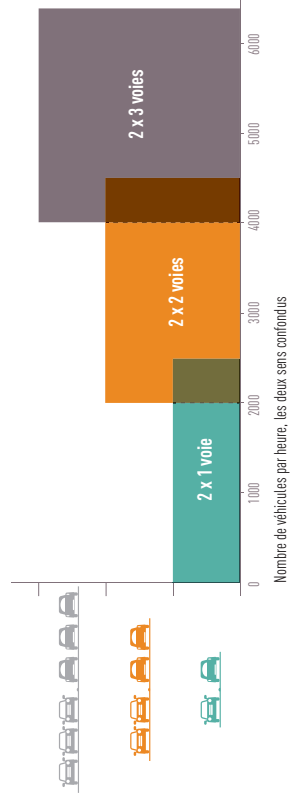


ESTIMATIF DES DÉPLACEMENTS SUPPLÉMENTAIRES PRÉVISIONNELS LIÉS AU DÉVELOPPEMENT THEORIQUE DE MAGNA PORTA

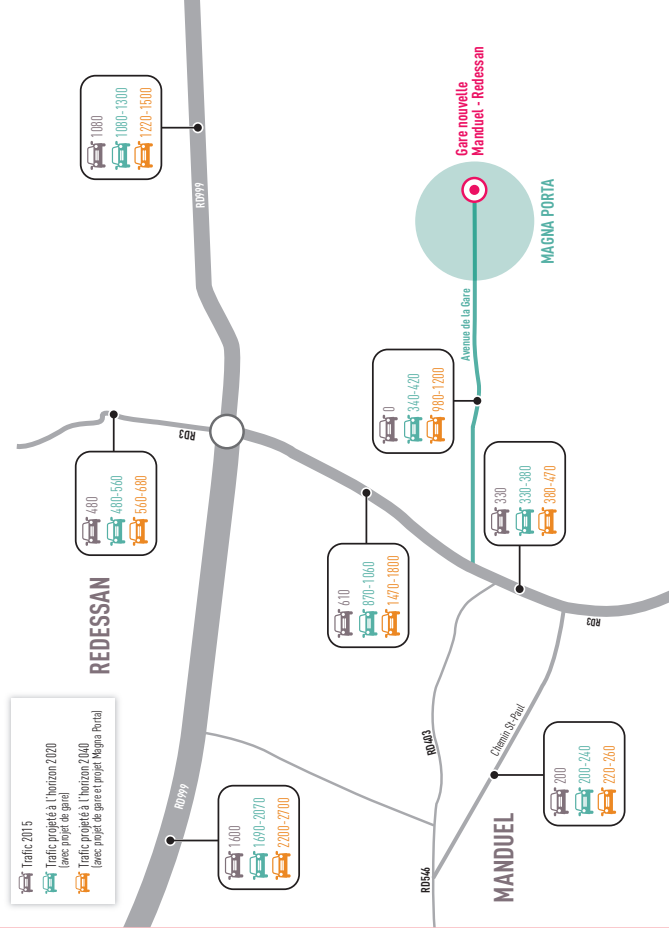


CAPACITÉ APPROXIMATIVE D'UNE ROUTE (50KM/H)

Une route composée de 2 x 1 voie peut accueillir, tout en assurant une circulation fluide, jusqu'à 2400 véhicules par heure



HYPOTHÈSES 2020 ET 2040 DU TRAFIC EN HEURE DE POINTE



L'accès à la gare par les modes doux

Aménagements prévus sur et autour de l'Avenue de la Gare

Pour la réussite du projet, il est déterminant de proposer un maillage dense de cheminements piétons et vélos en liaison avec les communes du territoire.

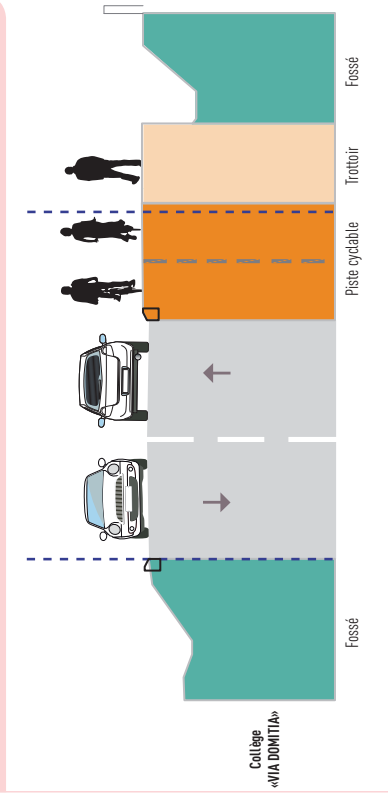
Les modes doux sur la RD3

Il est envisagé :

- La création d'une voie dédiée aux modes doux (vélos, piétons) sur une section de la RD3 comprise entre le carrefour RD3/RD999 sur la commune de Redessan et le carrefour de l'Avenue de la Gare sur la commune de Manduel.
- L'aménagement d'une passerelle dédiée aux modes doux pour le franchissement de la ligne ferroviaire située sur la RD3.

Ces aménagements permettront, au-delà de la bonne accessibilité à la gare, un cheminement pour les cycles et piétons entre les deux communes et notamment un accès au collège totalement sécurisé.

PLAN DE COUPE DES AMÉNAGEMENTS ENVISAGÉS SUR LA RD3



Le traitement paysager

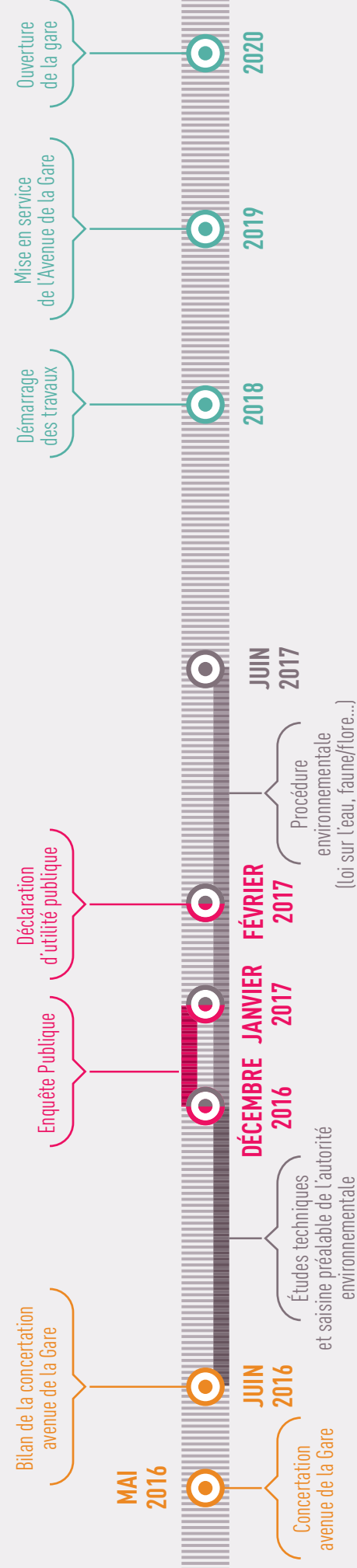
L'aspect paysager du projet est prépondérant : la route sera accompagnée de part et d'autre de grandes noues permettant de gérer les eaux pluviales, et de plantation d'arbres méditerranéens à grand développement (pins d'Alep, chênes verts, etc.), sous forme de bosquets, permettant de ne pas fermer les vues sur le paysage agricole, tout en apportant de la fraîcheur en saison estivale.

L'avenue, qui se trouvera au niveau du terrain naturel, sera bordée de murs au niveau des noues, donnant un aspect visuel de « route-digue ».

VUE SUD-EST DE LA GARE NOUVELLE DEPUIS LE PARKING COURTE DURÉE



CALENDRIER PRÉVISIONNEL DE RÉALISATION DE L'AVENUE DE LA GARE



CONCERTATION PUBLIQUE DU 3 MAI AU 30 MAI 2016 | 11

DISPOSITIFS D'INFORMATION ET DE CONCERTATION DU PUBLIC

Afin d'assurer l'information des habitants, de favoriser une bonne prise en considération des points de vue des différentes parties prenantes et de nourrir ainsi la construction du projet, Nîmes Métropole, en accord avec les communes de Manduel et Redessan, a défini les modalités de concertation suivantes :

→ ORGANISATION DE DEUX RÉUNIONS PUBLIQUES

- **Mercredi 18 mai à 18h30**, salle de la fontaine, chemin du stade, Redessan
- **Mardi 24 mai à 18h30**, salle Bernard Gimenez (ancienne salle des Arènes), avenue Pierre Mendès-France, à Manduel

→ EXPOSITION

Possibilité de découvrir les grandes lignes du projet via 3 expositions publiques mises en place au sein des mairies de Manduel, de Redessan et au siège de Nîmes Métropole (Immeuble le Colisée à Nîmes) et d'exprimer des points de vue, questions, remarques sur les registres mis à disposition du public sur les lieux d'exposition.

→ INTERNET

Possibilité de prendre connaissance du document support de la concertation et d'émettre un avis via le site internet de concertation de Nîmes Métropole :

www.aggloforum.nimes-metropole.fr

→ **MISE À DISPOSITION DE REGISTRES DE RECUEIL DES POINTS DE VUE DANS LES MAIRIES DE MANDUEL ET REDESSAN ET AU SIÈGE DE NÎMES MÉTROPOLÉ**

→ BROCHURE

Édition et diffusion d'un document « Dossier support de la concertation publique de l'Avenue de la Gare de Manduel/Redessan ».

Et après ?

En juin 2016, une fois les différents points de vue exprimés et consignés, un bilan de la concertation sera établi par Nîmes Métropole et rendu public sur le site internet de Nîmes Métropole.

Ce document sera ensuite utilisé pour définir les caractéristiques de la solution préférentielle d'aménagement de l'Avenue de la Gare et des aménagements pour les modes doux.

Le dossier support de l'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique sera établi sur la base du tracé retenu.

Bilan de la Concertation – Annexe 3 : Annonces presse

CONCERTATION

AVENUE DE LA GARE DE
MANDUEL REDESSAN ET
ACCÈS PAR LES MODES DOUX

DU 3 AU 30 MAI :

DEUX RÉUNIONS PUBLIQUES

- **Mercredi 18 mai à 18h30**
Salle de la fontaine à Redessan
- **Mardi 24 mai à 18h30**
Salle Bernard Gimenez à Manduel

EXPOSITIONS ET REGISTRES D'AVIS

- **Mairies de Manduel et Redessan**
- **Siège de Nîmes Métropole**
Immeuble le Colisée

www.aggloforum.nimes-metropole.fr



REUNION PUBLIQUE

AVENUE DE LA GARE DE
MANDUEL REDESSAN ET
ACCÈS PAR LES MODES DOUX

→ **Mercredi 18 mai
à 18h30**

Salle de la fontaine
à Redessan

www.aggloforum.nimes-metropole.fr



REUNION PUBLIQUE

AVENUE DE LA GARE DE
MANDUEL REDESSAN ET
ACCÈS PAR LES MODES DOUX

→ **Mardi 24 mai**
à 18h30

Salle Bernard
Gimenez à Manduel

www.aggloforum.nimes-metropole.fr



CONCERTATION

AVENUE DE LA GARE DE MANDUEL REDESSAN ET ACCÈS PAR LES MODES DOUX

DU 3 AU 30 MAI :

DEUX RÉUNIONS PUBLIQUES

- ➔ **Mercredi 18 mai à 18h30**
Salle de la fontaine à Redessan
- ➔ **Mardi 24 mai à 18h30**
Salle Bernard Gimenez à Manduel

EXPOSITIONS ET REGISTRES D'AVIS

- ➔ **Mairies de Manduel et Redessan**
- ➔ **Siège de Nîmes Métropole**
Immeuble le Colisée

www.aggloforum.nimes-metropole.fr



REUNION PUBLIQUE

AVENUE DE LA GARE DE MANDUEL REDESSAN ET ACCÈS PAR LES MODES DOUX

➔ **Mercredi 18 mai à 18h30**

Salle de la fontaine à Redessan

www.aggloforum.nimes-metropole.fr



REUNION PUBLIQUE

AVENUE DE LA GARE DE MANDUEL REDESSAN ET ACCÈS PAR LES MODES DOUX

➔ **Mardi 24 mai à 18h30**

Salle Bernard Gimenez à Manduel

www.aggloforum.nimes-metropole.fr



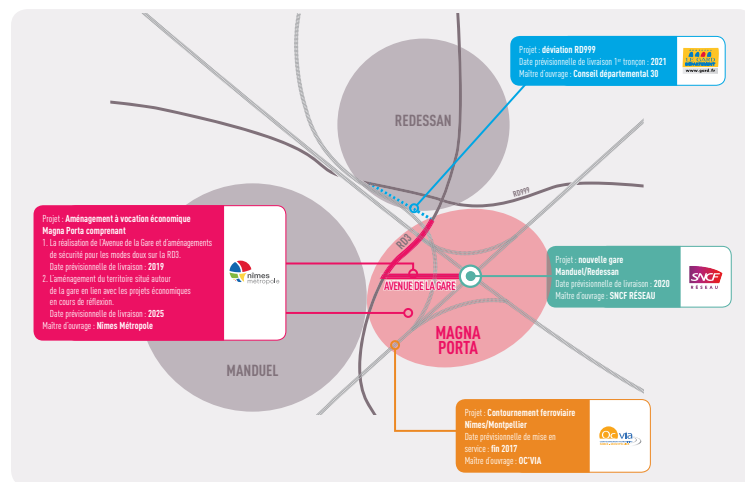
Bilan de la Concertation – Annexe 4 : Supports d'exposition

CONCERTATION

AVENUE DE LA GARE DE MANDUEL REDESSAN ET ACCÈS PAR LES MODES DOUX



OPÉRATIONS STRUCTURANTES EN COURS SUR MANDUEL ET REDESSAN



DU 3 AU 30 MAI : CONCERTATION POUR L'AVENUE DE LA GARE ET SES ACCÈS EN MODE DOUX

COMMENT S'INFORMER ET S'EXPRIMER ?

→ DEUX RÉUNIONS PUBLIQUES

Mercredi 18 mai à 18h30

Salle de la fontaine, chemin du stade, Redessan

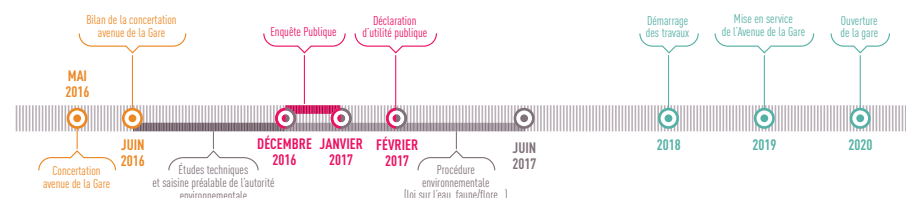
Mardi 24 mai à 18h30

Salle Bernard Gimenez (ancienne salle des Arènes) - Manduel

→ UN SITE INTERNET : www.aggloforum.nimes.metropole.fr

→ UNE BROCHURE D'INFORMATION et des registres de recueil des points de vue à disposition dans les Mairies de Manduel et Redessan et au siège de Nîmes Métropole.

CALENDRIER PRÉVISIONNEL DE RÉALISATION DE L'AVENUE DE LA GARE



CONCERTATION

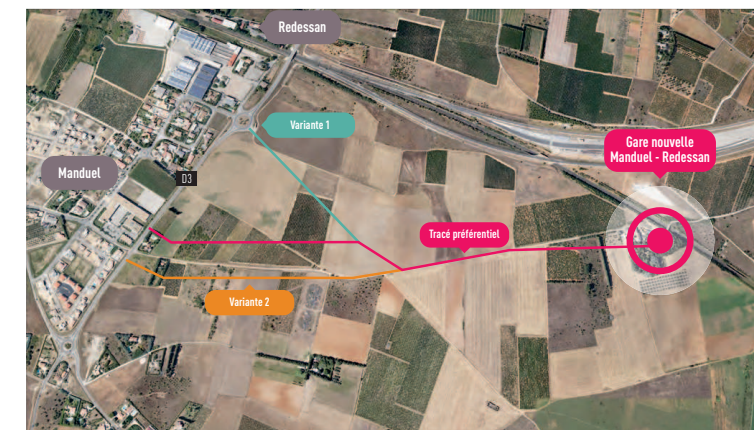
AVENUE DE LA GARE DE MANDUEL REDESSAN ET ACCÈS PAR LES MODES DOUX



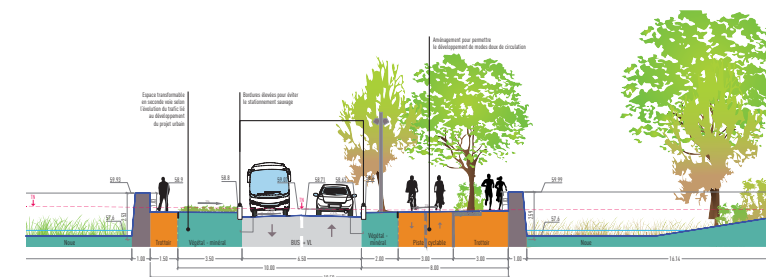
LES OBJECTIFS DE L'AVENUE DE LA GARE

- **ASSURER LA DESSERTE DE LA GARE** par le tracé qui répond le mieux à tous les critères à prendre en considération
- **PRÉSERVER L'ACCÈS AUX PARCELLES** agricoles adjacentes
- **PERMETTRE LE DÉVELOPPEMENT DE MODES DOUX** de circulation
- **PERMETTRE L'ÉVOLUTION DE L'INFRASTRUCTURE** en fonction des aménagements qui seront réalisés à proximité
- **ÉVITER LE STATIONNEMENT SAUVAGE**
- **PERMETTRE UN ACCÈS SÉCURISÉ AU SITE** (pompier...)

1 TRACÉ PRÉFÉRENTIEL ET 2 VARIANTES



UNE INTÉGRATION PAYSAGÈRE ET DES MODES DOUX OPTIMISÉS



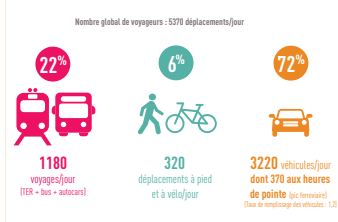
CONCERTATION

AVENUE DE LA GARE DE MANDUEL REDESSAN ET ACCÈS PAR LES MODES DOUX

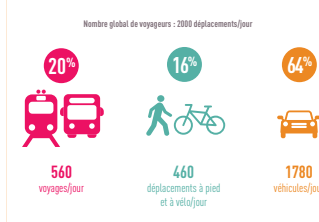


ESTIMATION DE L'ÉVOLUTION DU TRAFIC ROUTIER

ESTIMATIF DES DÉPLACEMENTS SUPPLÉMENTAIRES PRÉVISIONNELS LIÉS À LA GARE NOUVELLE

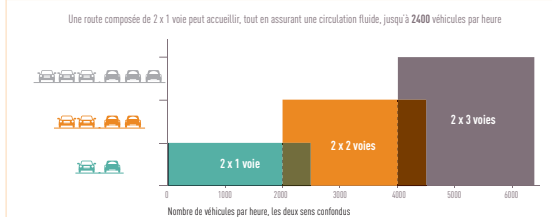


ESTIMATIF DES DÉPLACEMENTS SUPPLÉMENTAIRES PRÉVISIONNELS LIÉS AU DÉVELOPPEMENT THÉORIQUE DE MAGNA PORTA



CAPACITÉ DE TRAFIC D'UNE ROUTE

CAPACITÉ APPROXIMATIVE D'UNE ROUTE [50 KM/H]



DIMENSIONNEMENT PRÉVU

→ AVENUE DE LA GARE : 2X1 VOIE

Trafic attendu en 2040 en intégrant le projet urbain Magna Porta :
de 980 à 1200 véhicules/h aux heures de pointe

→ RD3 : 2X1 VOIE

Trafic attendu en 2040 : de 1470 à 1800 véhicules/h aux heures de pointe

→ RD999 : REDIMENSIONNEMENT DE LA VOIE OU OPTIMISATION DES CARREFOURS

Trafic attendu en 2040 : de 2200 à 2700 véhicules/h aux heures de pointe

Bilan de la Concertation – Annexe 5 : Site internet

CONCERTATION PUBLIQUE DU 3 MAI AU 30 MAI 2016 AVENUE DE LA GARE DE MANDUEL REDESSAN ET ACCÈS PAR LES MODES DOUX

RÉUNIONS PUBLIQUES

- > Mercredi 18 mai, 18h30 à Redessan
- > Mardi 24 mai, 18h30 à Manduel



Projets

Avenue de la gare - Magna Porta

Tram'Bus Diagonal
Prolongement sud de la ligne de tram'bus A54-Caissargues

Zac Actiparc Tec II

Plan de protection de l'atmosphère

Quels sujets de concertation pour demain ?

Gare LGV Manduel

Schéma directeur d'eau potable

Conseil de développement de l'enseignement supérieur

États généraux du financement des transports publics

Accueil > AGGLOFORUM > Projets > Avenue de la gare - Magna Porta

A* A

Ecoutez le texte

Avenue de la gare - Magna Porta

Avenue de la Gare et accès par mode doux – Manduel Redessan

Du 03 au 30 mai a lieu la concertation publique portant sur l'aménagement de l'Avenue qui desservira la future gare de Manduel/Redessan.

Il s'agit, pour Nîmes Métropole de réaliser un nouvel axe routier destiné à la desserte de la gare tout en favorisant par des aménagements adaptés les déplacements en mode doux.

Un aménagement inscrit dans un projet de développement de la zone Manduel/Redessan, porté par différents maîtres d'ouvrage

4 projets structurants sont ainsi en projet ou en cours de réalisation sur les territoires de Manduel et Redessan :

- > le contournement ferroviaire de Nîmes Montpellier, réalisé par OC\VIA (livraison 2017)
- > la gare de Manduel/Redessan, portée par SNCF Réseau (livraison 2020)
- > la déviation de la RD999, portée par le Conseil Départemental du Gard (livraison 1^{er} tronçon 2021)
- > le projet d'aménagement à vocation économique autour de la gare, «Magna Porta» porté par Nîmes Métropole, comprenant 2 composantes principales :
 - > la réalisation d'une Avenue de la Gare, pour accéder à la future gare LGV/TER de Manduel/Redessan (livraison 2019)

le saviez-vous ?

Projet Magna Porta

Le projet de développement économique autour de Manduel/Redessan vient d'être officiellement baptisé « Magna

contact

Une question, une suggestion, un commentaire ?

Contactez-nous

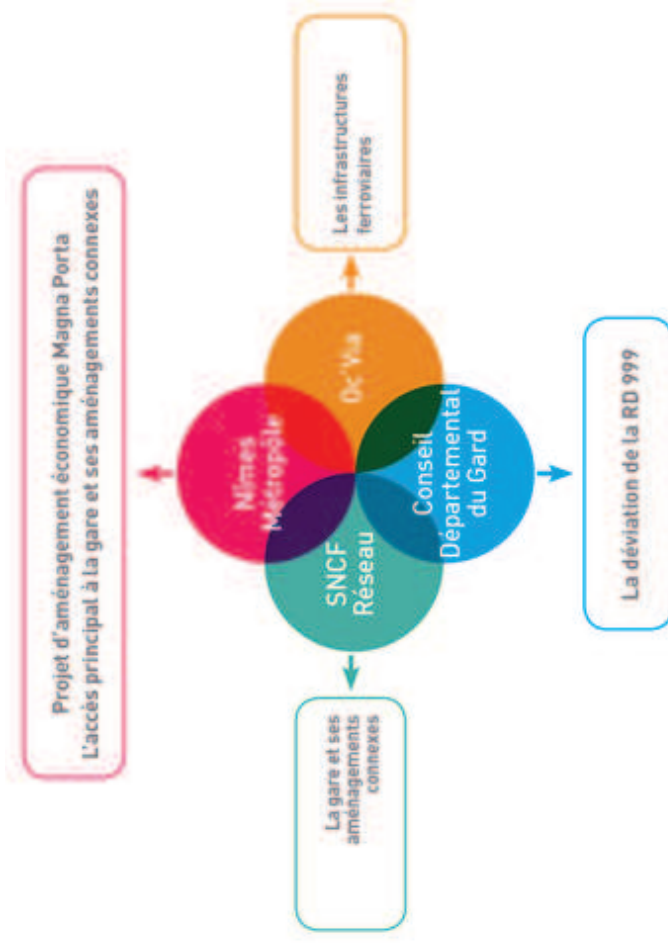
Réunions publiques pour connaître le projet d'Avenue de la gare

Mercredi 18 mai
18h30

Salle de la fontaine (chemin du stade)
Redessan

Mardi 24 mai
18h30

Salle Bernard Gimenez (ancienne salle des Arènes)
Manduel



Les acteurs du projet de la gare : Snct, Nîmes Métropole, Océ'Via, Conseil départemental du Gard

Pourquoi et comment donner son avis ?

A ce stade, les caractéristiques du projet ne sont pas arrêtées, votre opinion nous permettra d'avancer, d'enrichir le projet et de prendre une décision éclairée.

La concertation doit en effet permettre de :

- > Vérifier l'opportunité du projet
- > Concerter sur le tracé
- > Echanger sur les caractéristiques du projet

Pendant la concertation, les occasions de découvrir le projet et de donner votre avis sont nombreuses :

- > Consultez librement le contenu du projet à travers les expositions et les brochures à disposition dans les mairies de Manduel ou Redessan et à l'Hôtel d'Agglomération de Nîmes Métropole (Immeuble Le Colisée)
- > Participez à l'une des 2 réunions publiques
- > Faites part de vos propositions sur des registres disponibles à l'Hôtel d'Agglomération de Nîmes Métropole et dans les mairies de Manduel et Redessan.
- > Envoyez-nous un courrier postal : Hôtel d'agglomération de Nîmes Métropole - DGA Mobilité - 3 rue du Colisée - 30947 Nîmes CEDEX 9

- > Envoyez-nous un mail via la boîte avenuedelacare-magnaport@nimes-metropole.fr.
- > Consultez le site agglo forum www.aggloforum.nimes-metropole.fr et laissez éventuellement un commentaire ci-dessous.

A l'issue de cette phase de concertation réglementaire, un bilan de la concertation sera réalisé (juin 2016) afin de déterminer le tracé final retenu. Le dossier sera alors présenté à l'enquête publique à la fin de l'année 2016 et vous pourrez de nouveau vous exprimer sur le sujet. Enfin, la déclaration d'utilité publique programmée pour début 2017 précèdera le lancement des travaux.

Exprimez-vous en nous laissant vos commentaires :

★★★★★ 4 (2 votes)

Ajouter un commentaire...

Pas de commentaire

Pages

3 mai 2016 - 31 mai 2016

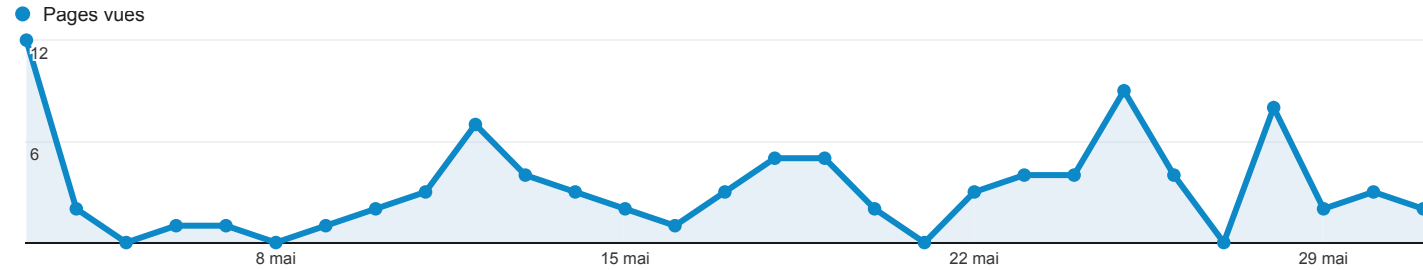
TOUT » PAGE: /projets/avenue-de-la-gare-magna-porta.html



Tous les utilisateurs

21,58 %, Pages vues

Explorateur



	Page	Pages vues	Vues uniques	Temps moyen passé sur la page	Entrées	Taux de rebond	Sorties (en %)	Valeur de la page
		93 % du total: 21,58 % (431)	93 % du total: 21,58 % (431)	00:00:00 Valeur moy. pour la vue: 00:00:00 (0,00 %)	93 % du total: 21,58 % (431)	98,94 % Valeur moy. pour la vue: 99,31 % (-0,38 %)	100,00 % Valeur moy. pour la vue: 100,00 % (0,00 %)	0,00 \$US % du total: 0,00 % (0,00 \$US)
1.	/projets/avenue-de-la-gare-magna-porta.htm	93(100,00 %)	93(100,00 %)	00:00:00	93(100,00 %)	98,94 %	100,00 %	0,00 \$US (0,00 %)

Lignes 1 à 1 sur 1

Bilan de la Concertation – Annexe 6 : Communiqué de presse



Communiqué de presse

Concertation publique, Avenue de la Gare et accès par mode doux – Manduel Redessan

Du 03 au 30 mai a lieu la concertation publique portant sur l'aménagement de l'Avenue qui desservira la future gare de Manduel/Redessan.

Il s'agit, pour Nîmes Métropole de réaliser un axe routier destiné à la desserte de ce nouvel équipement dont la mise en service est prévue pour 2020, tout en favorisant par des aménagements adaptés les déplacements en mode doux.

Pour rappel, cette réalisation s'inscrit dans un contexte plus global de développement de la zone Manduel/Redessan qui comprend quatre projets structurants :

- le contournement ferroviaire de Nîmes/Montpellier, réalisé par OC'VIA (livraison 2017)
- la gare de Manduel/Redessan, portée par SNCF Réseau (livraison 2020)
- la déviation de la RD999, portée par le Conseil Départemental du Gard (livraison 1^{er} tronçon 2021)
- le projet d'aménagement à vocation économique autour de la gare, porté par Nîmes Métropole, comprenant 2 composantes principales :
 - La réalisation d'une Avenue de la Gare, pour accéder à la future gare LGV/TER de Manduel/Redessan (livraison 2019)
 - L'aménagement du territoire situé autour de la gare, en lien avec les projets économiques dont la définition est en cours (livraison 2025)

En ce qui concerne plus précisément le projet d'Avenue de la Gare de Manduel/Redessan, la concertation qui démarre, a pour objectif de recueillir l'opinion des habitants de Nîmes Métropole, d'échanger sur les caractéristiques du projet, de l'enrichir et de concerter sur son tracé.

Outres des expositions dans les mairies des communes de Manduel/Redessan et au siège de Nîmes Métropole, la mise à disposition de registres pour recueillir les avis ; **deux réunions publiques** permettront à chacun de prendre connaissance du projet et de poser des questions :

Mercredi 18 mai -18h30, salle des fêtes - Redessan
Mardi 24 mai - 18h30, salle Bernard Gimenez - Manduel

Le site internet : aggloforum.nimes-metropole.fr est également disponible pour s'informer, poser des questions ou exprimer un avis.

A l'issue de cette phase de concertation réglementaire, un bilan de la concertation sera réalisé fin juin 2016 afin de déterminer le contenu du projet final. Le dossier sera alors présenté à l'enquête publique à la fin de l'année 2016. Enfin, la déclaration d'utilité publique programmée pour début 2017 précèdera le lancement des travaux.

Bilan de la Concertation – Annexe 7 : Synthèse des réunions publiques de Manduel et de Redessan

Synthèse de la réunion publique de Manduel

Mardi 24 mai à 18h30

1.1 Informations générales

- Réunion publique organisée à l'initiative de Nîmes Métropole dans le cadre de la concertation publique relative à l'aménagement de l'avenue de la Gare de Manduel-Redessan et des accès en mode doux
- **Date** : mardi 24 mai 2016
- **Lieu** : salle Bernard Gimenez de Manduel
- **Durée** : La réunion publique a démarré aux environs de 18h45 et s'est achevée à 21h.
- **En tribune** :
 - Pour la commune de Manduel :
 - Jean Jacques Granat, Maire
 - Lionel Hebrard, Adjoint
 - Pour Nîmes Métropole :
 - Michel Bazin, Vice Président délégué à l'aménagement du territoire
 - Marc Duchenne, Directeur déplacements et organisation des transports
 - Isabelle Fonteneau, chef de projet infrastructure
 - Stéphane Saint Pierre, Nicaya Conseil, AMO
- **Nombre de personnes présentes** : environ 60

1.2 Déroulement

- **Lancement de la réunion par Stéphane Saint Pierre, AMO pour la concertation et animateur des débats**
 - Rappel de quelques règles en vue du bon déroulement de la séance : respect des personnes, des points de vue, bienveillance, respect des temps de parole ; s'écouter, pouvoir permettre l'expression de l'ensemble des points de vue ; éviter de se juger...
- **Prise de parole d'accueil de la part du Maire de la commune et du Vice Président de Nîmes Métropole**
 - Rappel est fait par Monsieur Granat que le principe même d'aménagement de la gare ou son site d'implantation ne sont pas à l'ordre du jour de la séance puisque ce projet a déjà été débattu et qu'il a été validé par les services de l'Etat.
 - Monsieur Bazin précise quant à lui que le projet présenté est le fruit d'un travail collaboratif entre Nîmes Métropole et les 2 maires des communes concernées : Manduel et Redessan
- **Déroulé du support powerpoint de présentation selon l'ordre du jour suivant :**

- Présentation des principes réglementaires de la concertation
- Contexte du projet
- Objectifs de l'avenue de la gare
- Variantes de tracés
- Trafic prévisionnel et dimensionnement des voiries
- Suite du processus
- Echanges avec la salle

- **La présentation des différents éléments techniques est ensuite réalisée par Marc Duchenne et Isabelle Fonteneau techniciens de Nîmes Métropole**

1.3 Synthèse des échanges

- **Mme Michèle Credié fait état de la position de certains nîmois qui souhaitent l'implantation de la gare sur la ville de Nîmes**

Marc Duchenne précise qu'en 2012 le débat public sur le projet de ligne Montpellier/Perpignan proposait 3 sites d'implantation de gare ; qu'à l'issue de ce débat, c'est le site de Manduel qui a été choisi et validé par décision de l'Etat et qu'en conséquence, la question du site n'est aujourd'hui plus à l'ordre du jour.

- **M. Régis Thibaut s'interroge à la fois sur le nom définitif de cette gare, sur le projet plus global de développement économique du secteur et sur ces incidences sur la voirie.**

Marc Duchenne indique que la dénomination de la gare est du ressort du maître d'ouvrage, à savoir SNCF Réseau. Il précise que le nom du projet de développement économique du secteur, porté cette fois par Nîmes Métropole est Magna Porta ; que ce projet est encore au stade de la réflexion mais que le projet d'avenue de la gare s'est appuyé sur des hypothèses basses et hautes de trafic en fonction de l'évolution économique du secteur. Par ailleurs, le dimensionnement de la voie prévu dans le projet prévoit le cas échéant une possibilité d'élargissement.

- **Mme Marie Louise Sabatier indique qu'elle aurait trouvé pertinent de connaître au moins les zones concernées par le développement économique futur pour mieux se déterminer sur un choix de variante de tracé. Elle fait également remarquer que le tracé privilégié arrive au droit du collège.**

Marc Duchenne indique que le projet de développement économique est encore en phase d'études. Le tracé préférentiel est justement celui qui donne le plus de souplesse foncière et de facilités pour envisager le développement d'un futur projet économique. Il explique que ce tracé a fait l'objet d'un travail de concertation avec les agriculteurs locaux et que le projet s'insère dans une perspective où le développement agricole est pris en considération. C'est également ce tracé qui répond le plus à la problématique de sauvegarde des espèces protégées sur le secteur. Il précise enfin que la variante 1 du tracé pourrait à terme constituer un doublement routier en cas de développement économique et donc de trafic importants. Les impacts de trafic au niveau du collège et la gestion des déplacements a été considérée comme un enjeu majeur dans les études qui ont permis de définir ce tracé. Les

aménagements envisagés au niveau du collège sont de nature à préserver la sécurité des collégiens.

- **Un participant à la réunion exprime des questionnements quant au périmètre de la ZAD prévue et à la position de la zone d'activité. Il regrette l'absence d'échelle sur les documents fournis qui ne permet pas de se repérer. Il exprime aussi son étonnement quant au fait de privilégier la préservation des espèces à la sécurité des collégiens dans le choix du tracé préférentiel.**

Jean Jacques Granat rappelle que la sécurité des enfants reste une priorité ; que c'est pour cette raison que le projet prévoit l'aménagement de voies en modes doux ; que le collège est et restera tourné vers le centre du village et que le trafic à ce niveau ne changera pas.

Marc Duchenne ajoute que la longueur de l'avenue de la gare, quel que soit le tracé retenu n'excèdera pas 1,5km et que le périmètre de la ZAD fait partie des éléments projetés lors de la réunion.

- **Mme Cornelia Maurel s'interroge sur les nuisances sonores et demande si des études en la matière ont été réalisées.**

Marc Duchenne explique que ce type d'études intervient lors de l'étude globale d'impact qui constitue la phase suivante du projet. Il indique également que le dimensionnement modéré choisi pour l'avenue de la gare répond aussi à l'objectif d'inciter les usagers à utiliser les modes doux comme mode de déplacement privilégié par une offre répondant le plus largement possible aux besoins. L'offre TER permettra de se déplacer au quotidien plus facilement à pied ou en vélo ce qui ne générera pas de nuisances supplémentaires.

- **M. Lionel Hébrard, Adjoint au Maire indique que la variante 3 proposée pose souci dans la mesure où elle obère le développement global du projet économique, débouche sur le chemin de Fumérien et dévierait toute la circulation devant l'entrée du collège, des logements sociaux et le quartier de vie.**

- **M. Guy Martin insiste sur l'importance de la présence de l'intitulé « Manduel-Redessan » dans le nom de la future gare dans la mesure où il y aura une halte TER. Il se positionne pour la variante 1 qui peut-être aménagée à partir du rond-point et qui selon lui permet d'éviter le trafic.**

Marc Duchenne indique que ces propositions sont prises en considération. Il précise que le choix du tracé doit prendre en compte l'ensemble des besoins de la zone (chalandise, développement économique, agriculture...) ; que la variante 1 pourrait-être réalisé à partir du développement de la zone économique une fois le choix préférentiel réalisé.

- **M. Bruno Icardi, 1^{er} adjoint, insiste à nouveau sur le nom qui doit être largement reconnu et « résonner » pour la population Il précise que la gare sera plus proche de Redessan que de Manduel.**

- **M. Guy Martin propose de travailler sur un nom en lien avec la romanité. Il s'inquiète du trafic que cela va générer pour la traversée de Redessan et souhaiterait une autre proposition d'accès à la gare. Il s'inquiète enfin du transport de matières dangereuses sur la nouvelle ligne ferroviaire.**

- **M. Georges Palens s'interroge sur la participation du département dans ce projet et des voies routières qui sont de son ressort.**

Marc Duchenne indique que le Conseil Départemental du Gard va intervenir sur le RD999 dont il a la maîtrise d'ouvrage. En ce qui concerne la RD3, pour des raisons de logique de projet, c'est Nîmes Métropole qui prendra la maîtrise d'ouvrage de cette voie dont le financement partenarial est en cours de discussion.

- **M. Jean pose la question des problèmes de sécurité engendrés par le carrefour à feu tricolore prévu et demande des explications quant au parti pris architectural du projet (murs de soutènement, sur-élévation de la voie...)**

Marc Duchenne explique que les feux tricolores garantissent une meilleure sécurité que les ronds-points (même avec feu), particulièrement en ce qui concerne les déplacements vélos et piétons. Le projet privilégiant les déplacements par modes doux, le choix c'est donc porté vers ce type de traitement, raisonnable en coût et efficace en terme de sécurité.

Isabelle Fonteneau indique que la voie n'est pas surélevée mais que des noues en pente douce y sont creusées de part et d'autre. Cette option permet à la fois de garantir l'écoulement des eaux pluviales et le caractère paysager de la voirie. Les murs de soutènement de part et d'autre sont quant à eux un parti pris purement architectural.

- **M. Marc Champoin propose une troisième variante composée d'une voie en Y menant au rond-point sud depuis la voie ferrée. Ce triangle permettrait d'imaginer des aménagements autour d'un axe structurant réservé aux vélos et aux piétons sur le tracé préférentiel.**

Marc Duchenne prend note de cette proposition et précise tout d'abord que vis-à-vis du périmètre de la ZAD, un des objectifs importants est de préserver la zone agricole. Pour des raisons de coût, le maître d'ouvrage cherche aussi à concentrer les fonctionnalités attendues.

Synthèse de la réunion publique de Redessan

Mercredi 18 mai à 18h30

1.1 Informations générales

- Réunion publique organisée à l'initiative de Nîmes Métropole dans le cadre de la concertation publique relative à l'aménagement de l'avenue de la Gare de Manduel-Redessan et des accès en mode doux
- **Date** : mercredi 18 mai 2016
- **Lieu** : salle de la Fontaine, Redessan
- **Durée** : La réunion publique a démarré aux environs de 18h45 et s'est achevée à 21h.
- **En tribune** :
 - Pour la commune de Redessan : Fabienne Richard, Maire
 - Pour SNCF Réseau, Franck Bolla, responsable communication
 - Pour Nîmes Métropole :
 - Michel Bazin, Vice Président délégué à l'aménagement du territoire
 - Marc Duchenne, Directeur déplacements et organisation des transports
 - Isabelle Fonteneau, chef de projet infrastructure
 - Stéphane Saint Pierre, Nicaya Conseil, AMO
- **Nombre de personnes présentes** : environ 50

1.2 Déroulement

- **Prise de parole d'accueil de la part du Maire de la commune et du Vice Président de Nîmes Métropole**
 - Mot d'accueil de Madame Richard
 - Monsieur Bazin rappelle quant à lui que l'objectif de la réunion est de présenter le projet puis d'échanger afin que les remarques des habitants puissent être prises en compte.
- **Déroulé du support powerpoint de présentation selon l'ordre du jour suivant** :
 - Présentation des principes réglementaires de la concertation
 - Contexte du projet
 - Objectifs de l'avenue de la gare
 - Variantes de tracés
 - Trafic prévisionnel et dimensionnement des voiries
 - Suite du processus

- Echanges avec la salle
- **Lancement de la réunion par Stéphane Saint Pierre, AMO pour la concertation et animateur des débats**
 - Rappel de quelques règles en vue du bon déroulement de la séance : respect des personnes, des points de vue, bienveillance, respect des temps de parole ; s'écouter, pouvoir permettre l'expression de l'ensemble des points de vue ; éviter de se juger...
- **La présentation des différents éléments techniques est ensuite réalisée par Marc Duchenne technicien de Nîmes Métropole ainsi que par Franck Bolla, responsable communication de SNCF Réseau**

1.3 Synthèse des échanges

- **Un premier intervenant demande à ce que le nom de la gare soit en lien avec le village de Redessan. Il explique aussi que le rond-point sud de Manduel est historiquement l'entrée principale du village et préconise de faire passer l'avenue de la gare à ce niveau par le Sud plutôt que par le Nord. Il demande qu'une étude soit faite en ce sens**

Marc Duchenne prend note de cette demande et précise que dans l'étude du projet, Nîmes Métropole a souhaité préserver les zones agricoles de ce secteur en ne morcelant pas les parcelles et que par ailleurs ce secteur ne fait pas partie de la zone d'aménagement différée (ZAD).

Par ailleurs le tracé choisi est plus favorable aux déplacements directs en mode doux entre la future gare et Manduel
- **Un second intervenant s'interroge sur les problèmes de sécurité liés à cet aménagement et au nombre de voitures qui vont passer en lien avec la RD3 et la RD999**

Marc Duchenne précise que sur la RD3 des aménagements sécurisés sont prévus. Il prend note de la demande de séparation entre les voies en mode doux et les voies de circulation automobile et de l'importance du traitement du carrefour. Il précise que la mise en œuvre d'un carrefour à feux présente en la matière beaucoup plus de garanties.

En ce qui concerne le RD999, Marc Duchenne précise qu'un travail est mené avec le Conseil Départemental pour trouver des solutions d'apaisement en termes de circulation.
- **Un troisième intervenant ré-insiste sur l'importance du lien entre le nom de la future gare et le village de Redessan. Il précise que le tracé préférentiel est selon lui celui qui présente le plus de contraintes vis-à-vis du collège tout proche et indique qu'il est plus favorable à la variante 1. Il exprime enfin ses doutes quant aux estimations de trafics réalisées qu'il pense sous évaluées. Il propose donc la mise en place d'un deuxième accès à la gare à l'Est via un chemin déjà existant pour éviter que le trafic en provenance de Beaucaire et environ n'impacte Redessan**

Madame Richard explique que cette solution paraît difficile à mettre en œuvre dans la mesure où le chemin concerné est dédié au passage de matériels agricoles, difficilement compatibles avec la circulation routière.

Un membre du public précise aussi que, telle que la gare est prévue, aucun accès par l'Est n'est aujourd'hui envisagé.

Marc Duchenne ajoute que Nîmes Métropole est en incapacité de se prononcer sur une telle question qui relève d'une réflexion départementale mais assure qu'elle sera traitée dans le cadre du réaménagement de la RD999.

- **Un quatrième intervenant indique sa préférence pour la variante 1 du tracé pour des raisons de sécurité. Il précise également que pour des raisons de sécurité, un rond point lui paraît plus fiable.**

Marc Duchenne précise que l'un des objectifs du projet est de favoriser les modes doux entre Manduel et le collège en dehors de la RD3. Il rappelle qu'un carrefour traité par feux est plus sûr qu'un rond-point et que les feux intelligents permettent aujourd'hui à la fois de garantir la fluidité de la circulation et la sécurité des piétons.

En ce qui concerne la variante 1, Marc Duchenne précise que cette voie est tout à fait complémentaire du tracé préférentiel dans le cadre d'un plan phasé d'aménagement et qu'elle pourrait être développée en même temps que la réalisation du projet Magna Porta.

- **Un cinquième intervenant expose ses inquiétudes quant à la circulation à venir pour la traversée du village, notamment aux heures de pointe. Il indique vouloir que le Conseil Départemental réfléchisse à une déviation qui vient du Nord et qui irait se raccorder sur le rond point actuel de l'ancienne gare.**

Marc Duchenne précise que cette remarque est en marge de la concertation tout en en prenant bonne note. Il réexplique que la mise en place de la gare s'accompagnera d'un certain nombre d'aménagements et d'organisation de circulation qui permettront de restreindre le trafic de transit. Il indique que Nîmes Métropole travaille en ce sens avec les communes sur les Plans Locaux de Déplacement (PLD).

- **Un sixième intervenant explique qu'un comptage a déjà été réalisé il y a 30 ans et que les chiffres étaient déjà éloquentes et remet en question les comptages effectués par Nîmes Métropole. Il s'interroge sur la non prise en compte de l'axe Nord/Sud.**

- **Mme Richard, Maire de la commune ajoute que cela fait des mois que la commune évoque cette inquiétude auprès de Nîmes Métropole et précise qu'elle est également dubitative sur les chiffres de trafic annoncés. Elle demande à être entendue par Nîmes Métropole.**

Marc Duchenne indique qu'il comprend ces inquiétudes puisqu'une augmentation du nombre de véhicules est incontestable. Il explique que compte tenu des délais de réalisation des infrastructures routières, il faut trouver des solutions d'accompagnement de la gare qui soient réalisables à plus court terme. Il faut peut-être, via un Plan de Déplacement Local, mettre en place des solutions de dissuasion pour fermer le trafic de transit en centre village et mettre en place d'autres solutions de circulation qui ne seront pas pénalisantes en terme de temps pour les automobilistes.

- **Un huitième intervenant précise que le comptage a été réalisé par Nîmes Métropole en 2015, pendant une phase de travaux qui minorait le trafic.**

- **Un neuvième intervenant s'étonne que compte tenu de l'ampleur du projet dans sa globalité, le Bureau d'étude n'ait pas pris en compte que le flux de circulation était dévié sur le collège et demande que l'impact de la gare soit réétudiée.**

- **Un dixième intervenant exprime ses inquiétudes quant au problème de pollution et indique que la variante 1 aura probablement moins d'impact.**

- **Un onzième intervenant demande des précisions quant aux aménagements futurs du Conseil Départemental entre la RD999 et la RD3 à la construction d'un futur nouveau rond-point et à la calibration actuelle du pont**

Marc Duchenne explique que l'un des avantages de ce projet est de pouvoir insister sur l'importance d'un cheminement sécurisé tout le long de la RD3 qui devient indispensable pour que les collégiens de Redessan puissent se rendre en mode doux au collège de Manduel. Le projet prévoit ainsi une passerelle de franchissement pour les piétons et les vélos.

- **Un douzième intervenant demande des précisions quant au point de départ et d'arrivée de cette passerelle**

Marc Duchenne explique que la passerelle s'accroche aux aménagements déjà réalisés et est positionnée le long du pont.

- **Un treizième intervenant demande des précisions quant au choix de faire passer les élèves de Redessan par un chemin actuellement fermé qui ne leur permet pas d'accéder au collège par l'entrée sécurisée.**

Marc Duchenne explique que cette voie sera ouverte uniquement aux vélos et aux piétons et que c'est la seule solution pour une sécurisation tout au long de la voie.

- **Un quatorzième intervenant explique que la piste cyclable et piétonne est prévue à l'Est de la RD3 alors que pour les collégiens de Redessan il serait plus pertinent qu'elle se situe à l'Ouest pour qu'ils n'aient pas à traverser.**

Marc Duchenne explique qu'une contrainte ferroviaire implique que la passerelle soit de ce côté. Un aménagement de l'autre côté représenterait un coût non finançable à ce jour.

- **Un quinzième intervenant exprime sa préférence pour la variante 1 qui ne représente pas de gêne sur le bâti et demande en quoi comme indiqué lors de l'exposé, la variante 1 est défavorable à la mise en place des modes doux et nuit au développement économique.**

Marc Duchenne explique qu'effectivement la variante 1 est la variante la moins pénalisante en ce qui concerne l'impact sur le bâti. En matière de mode doux, la variante 1 est moins favorable car beaucoup moins directe pour Manduel. Pour la zone de développement, celle-ci étant à ce jour encore non définie, la variante 1 est plus contraignante alors que le tracé préférentiel permet de conserver intactes toutes les possibilités d'aménagements futurs.

- **Un seizième intervenant pose la question de la protection des sauterelles sur la zone.**

Marc Duchenne explique la solution de tracé préférentiel permet la protection de l'habitat des sauterelles protégées.

- Un dix-septième intervenant propose une solution alternative cumulant les variantes 1 et 3 pour la mise en place d'une solution en Y favorisant la fluidité du trafic et l'utilisation de du tracé préférentiel en voie réservée aux modes doux, qui protégerait aussi les sauterelles.
- Un dix-huitième intervenant demande des précisions quant au séquençage du projet et à la sécurité des habitants durant la période pendant laquelle l'avenue de la gare sera faite et pas encore le nouveau tronçon de la RD 999. Il regrette que dans le tableau multicritères le critère « sécurité » n'apparaisse pas.
- Un vingtième intervenant demande d'ajouter le positionnement de la ZAD sur le plan ainsi que les limites des communes de Redessan et Manduel en vue de la réunion publique de la semaine suivante
- Un vingt et unième intervenant indique qu'il serait bon d'indiquer également les tracés des axes principaux de la future ZAD pour imaginer le raccordement à la gare et l'urbanisme qui en découlera.

Marc Duchenne explique qu'effectivement au delà de la notion de variantes de tracés, il faut davantage regarder les propositions comme des phases possibles d'aménagement qui interviendront au fur et à mesure de l'aménagement de la zone.

- Un vingt-deuxième intervenant pose la question de la répartition de la maîtrise d'œuvre en ce qui concerne la RD3 et du rôle du Conseil départemental

Marc Duchenne explique que le département, au moins pour la phase d'études, a délégué la maîtrise d'ouvrage de la RD3 à Nîmes Métropole pour traiter le projet de façon globale. Une délibération a été prise en ce sens.

- Un vingt-troisième intervenant explique que la SCNF a coupé le lien entre Manduel et Redessan et demande que ce lien soit restauré. Il évoque également la problématique du financement de la déviation de la RD999.

Stéphane Saint Pierre explique qu'en ce qui concerne le contournement SNCF, Nîmes Métropole n'est pas en charge de ce dossier et ne peut apporter aucune réponse.

Marc Duchenne indique que le financement de la RD999 est du ressort du département.

Bilan de la Concertation – Annexe 8 : Support de présentation réunion publique

RÉUNION PUBLIQUE

AVENUE DE LA GARE DE MANDUEL REDESSAN ET ACCÈS PAR LES MODES DOUX



DÉROULÉ DE LA RÉUNION PUBLIQUE

PARTIE 1 : PRÉSENTATION DU PROJET

1. La concertation publique réglementaire
2. Contexte du projet
3. Objectifs du projet d'avenue de la gare
4. Les différentes variantes d'avenue de la gare
5. Trafics prévisionnels et dimensionnement des voiries
6. Suites du processus

PARTIE 2 : ÉCHANGES AVEC LES PARTICIPANTS

RÈGLES DE L'ATELIER



- Respect
- Ecoute
- Pas de jugement
- Bienveillance
- Respect du déroulement de la réunion publique
 - Partage d'informations – interventions de Nîmes Métropole
 - Echanges avec les participants

1. LA CONCERTATION PUBLIQUE RÉGLEMENTAIRE

1. La concertation publique réglementaire

- Article L 103-2 du code de l'urbanisme
 - La concertation est obligatoire pour tous projets d'aménagement ayant pour effet de modifier de façon substantielle le cadre de vie
- Objectifs
 - Informer les habitants et les usagers sur le projet d'avenue de la gare
 - Recueillir les observations et points de vue du public
- Les suites de la concertation publique réglementaire
 - Bilan de la concertation
 - Choix d'un tracé et de conditions de réalisation
 - Préparation du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique

1. La concertation publique réglementaire

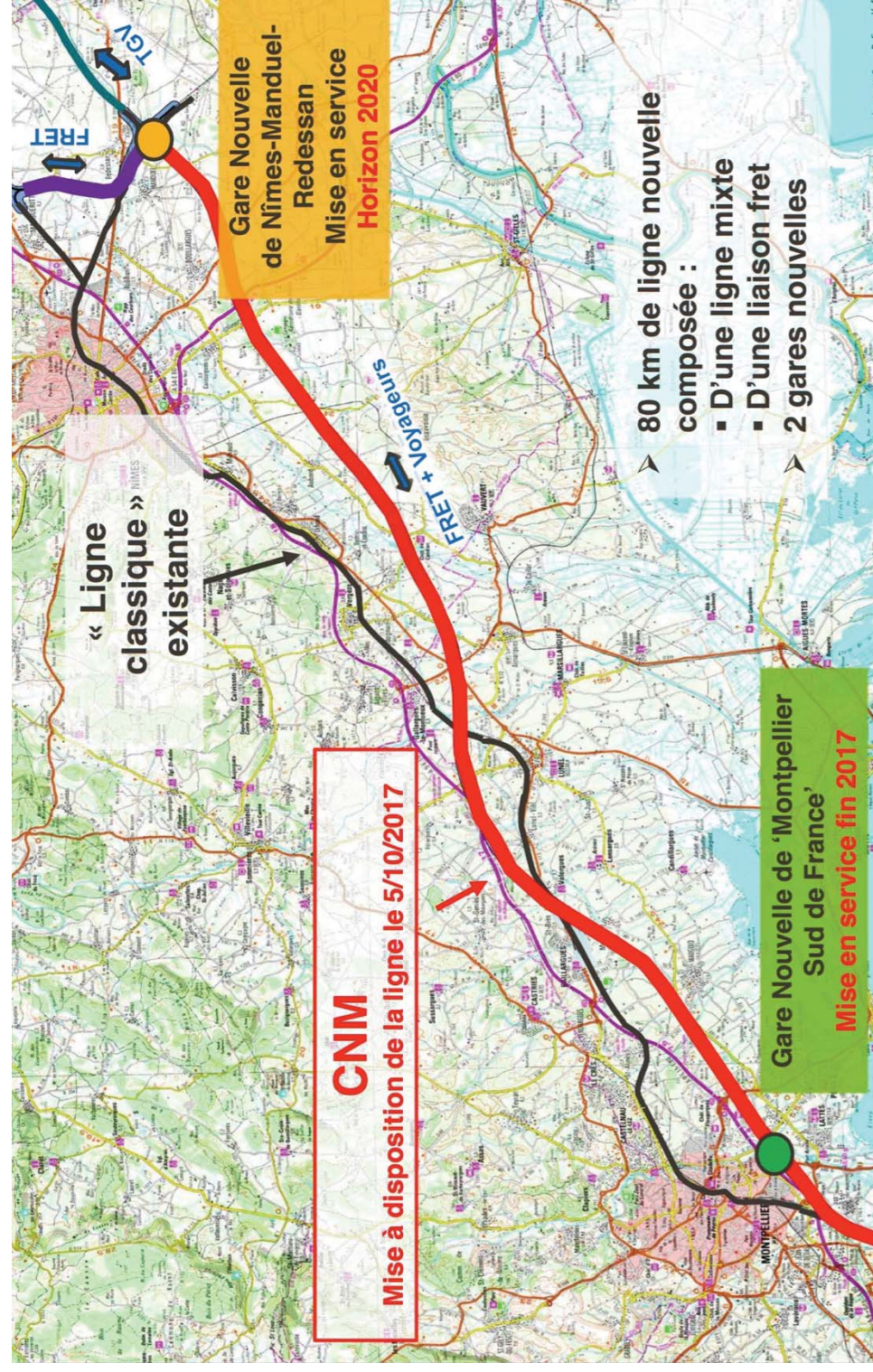
Dispositif de la concertation publique : du 3 au 30 mai 2016

- 2 réunions publiques
 - Redessan, le mercredi 18 mai 2016 de 18h30 à 20h30
 - Manduel, le mardi 24 mai 2016 de 18h30 à 20h30
- Informations sur le projet
 - 3 expositions : mairie de Manduel, mairie de Redessan, Nîmes Métropole
 - Brochures de présentation du projet
 - Site aggloforum de Nîmes Métropole : www.aggloforum.nimes-metropole.fr
- Recueil des points de vue sur le projet :
 - Registres sur les lieux d'exposition
 - Courrier postal
 - E.mail : [avenuedelagare-magnaporta\[at\]nimes-metropole\[dot\]fr](mailto:avenuedelagare-magnaporta[at]nimes-metropole[dot]fr)
 - Site aggloforum

2. CONTEXTE DU PROJET

2. Contexte du projet

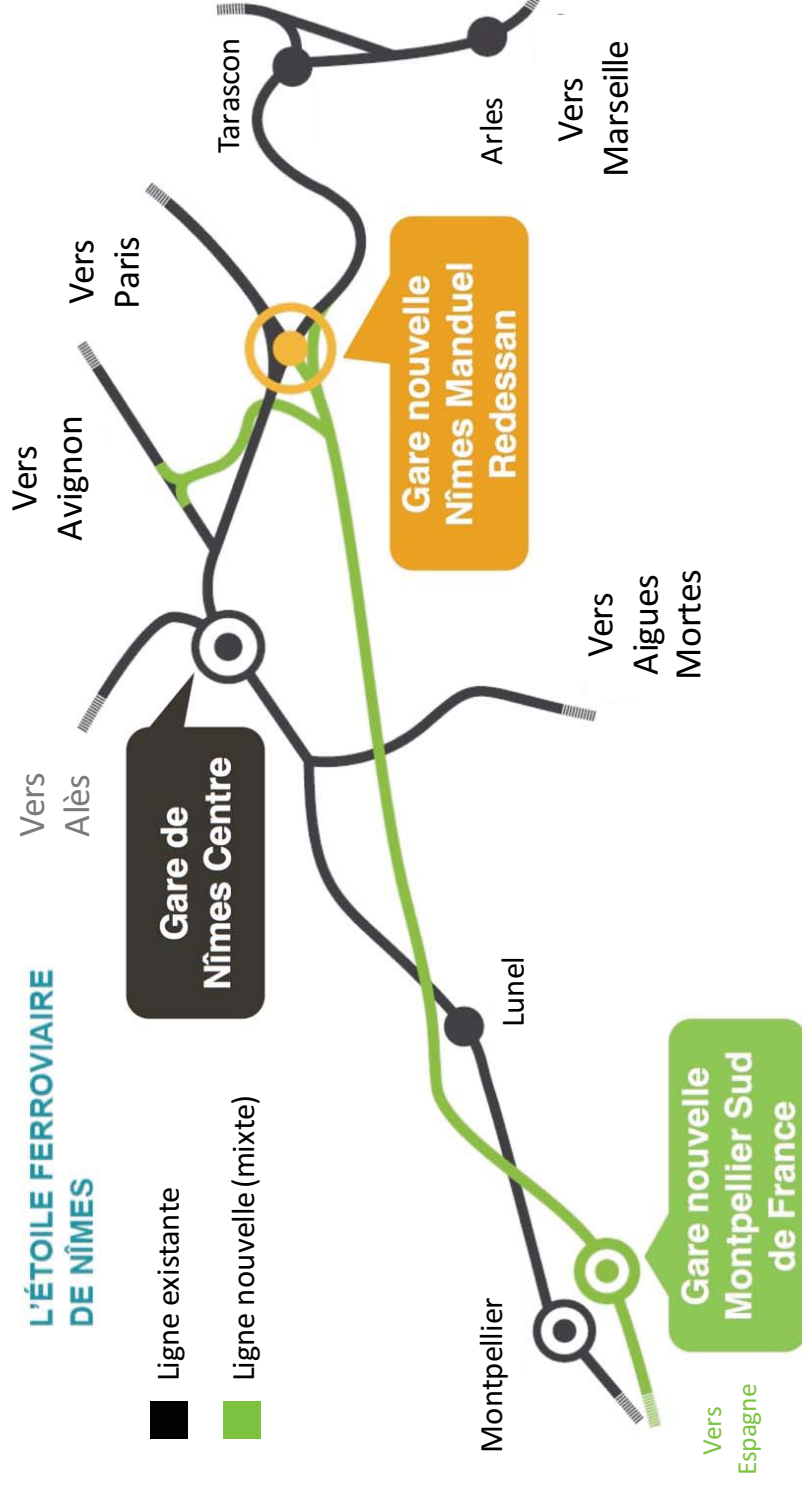
Le contournement ferroviaire Nîmes-Montpellier



2. Contexte du projet

La nouvelle gare Manduel-Redessan

- Une deuxième gare pour compléter l'offre de trains

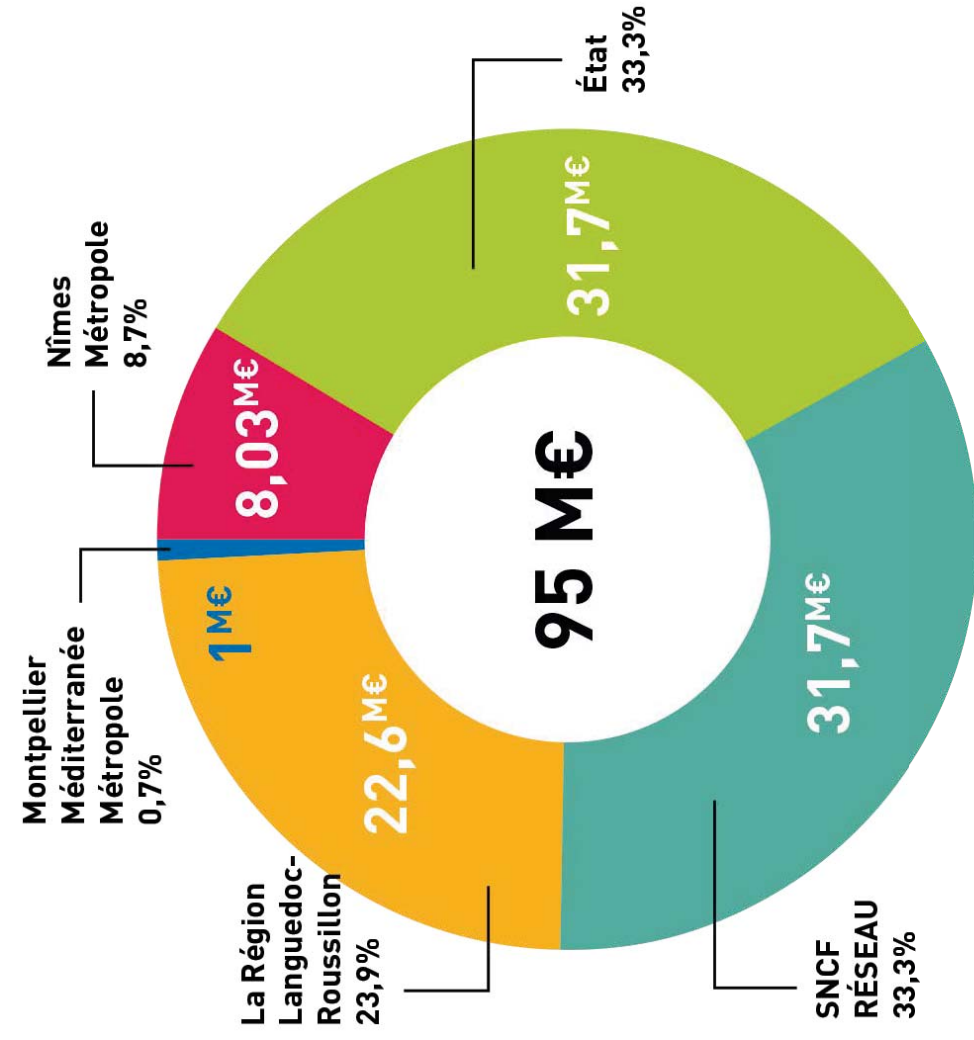


A l'horizon de la mise en service 2020 :

- 44 TER/jour sur la ligne classique
- 36 TGV/jour en gare de Nîmes centre
- 30 TGV/jour en gare nouvelle

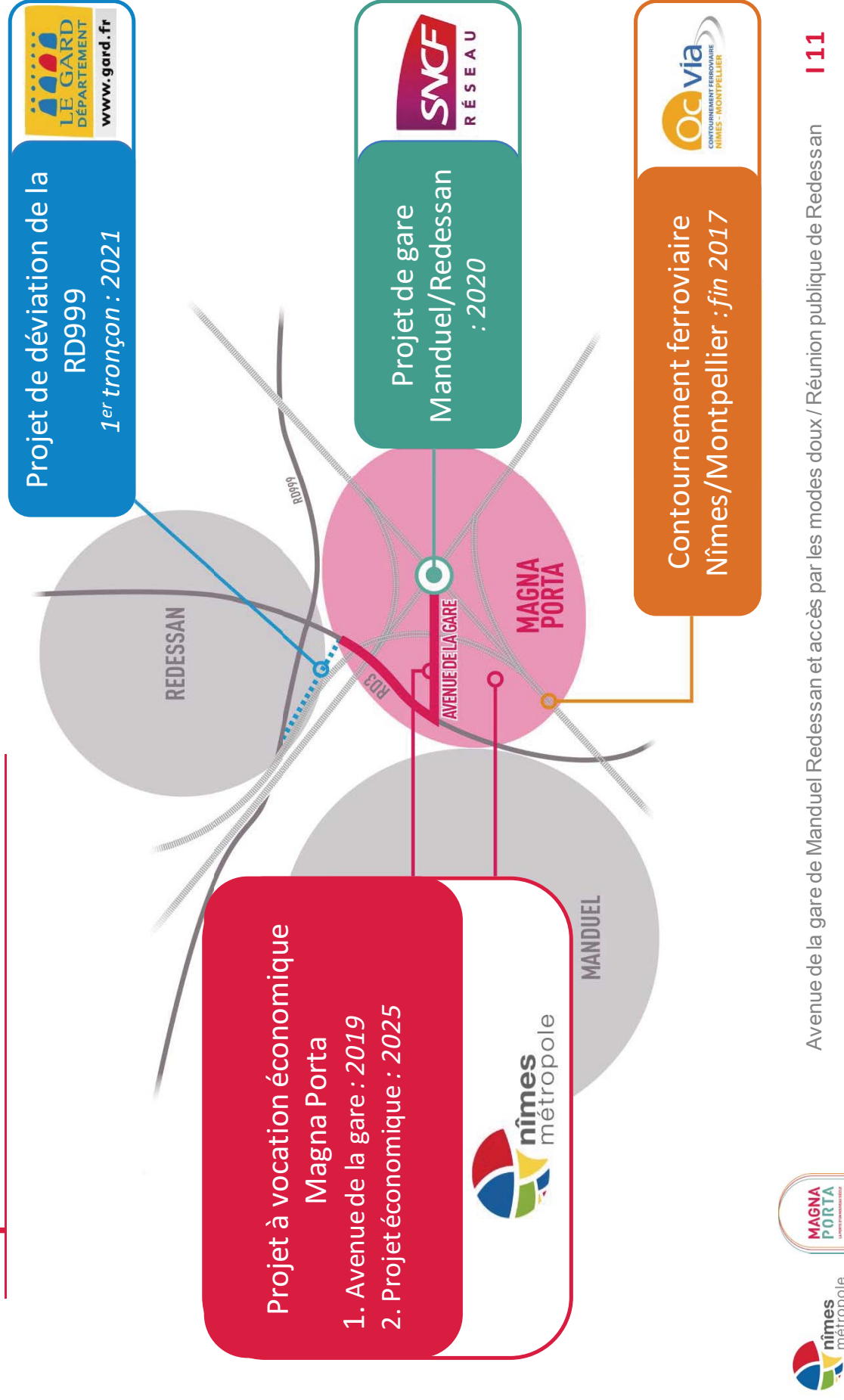
2. Contexte du projet

Co-financiers du projet de gare



2. Contexte du projet

4 opérations structurantes



3. OBJECTIFS DU PROJET D'AVENUE DE LA GARE

3. Objectifs du projet d'avenue de la gare

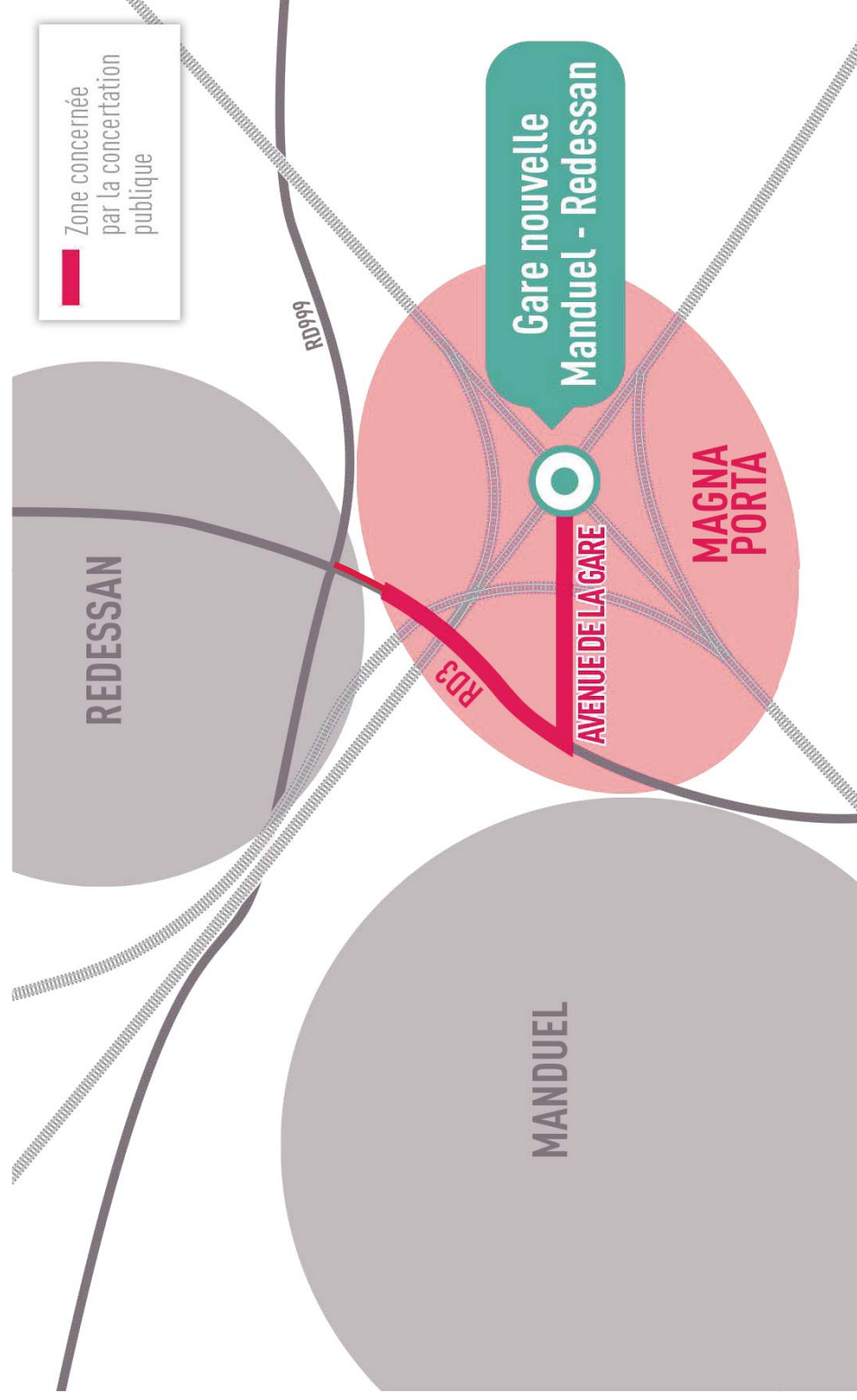
- Assurer la desserte de la gare pour sa mise en service (2020)
 - Réaliser des infrastructures adaptées aux besoins
 - Permettre une infrastructure évolutive
 - Empêcher le stationnement sauvage
 - Permettre la sécurité du site (pompiers...)
 - Préserver des accès aux parcelles agricoles
 - Permettre le développement des modes doux

3. Objectifs du projet d'avenue de la gare

- Garder des centres villes de Manduel et Redessan **apaisés**
 - Cohérence avec les Plans Locaux de déplacements permettant de définir des plans de circulation dissuadant le trafic de transit dans les communes
 - Identification d'actions/aménagement à réaliser (fin 2016) pour permettre une mise en place progressive d'ici 2020
- Inciter au **report modal**
 - Site Manduel-Redessan choisi car il permet la connexion avec l'étoile ferroviaire Nîmoise : TER - TGV
 - Ne pas sur-dimensionner les infrastructures routière → enjeu de développement de la desserte ferroviaire

3. Objectifs du projet d'avenue de la gare

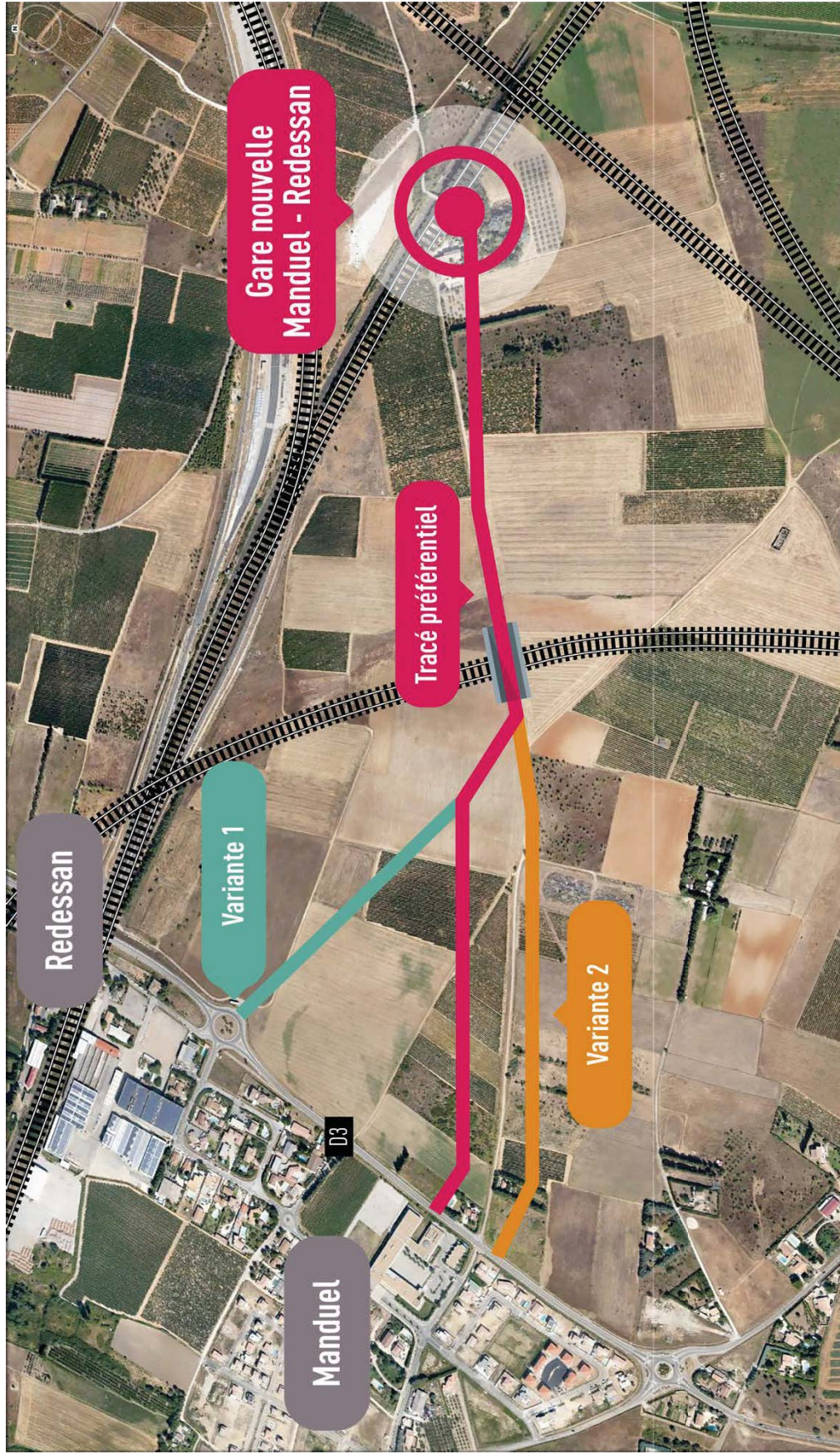
Secteur concerné par la concertation publique



4. LES DIFFÉRENTES VARIANTES D'AVENUE DE LA GARE

4. Les différentes variantes d'avenue de la gare

Les variantes de tracés étudiées



4. Les différentes variantes d'avenue de la gare

Comparaison des variantes

- Evaluation de l'impact de chacune des variantes au regard des principaux enjeux préalablement définis

CRITÈRES	TRACÉ PRÉFÉRÉNTIE L	VARIANTE1 (depuis legratoire)	VARIANTE2 (Sud)
Préservation de la biodiversité	😊	😐	😞
Incidence sur l'activité agricole à court terme	😐	😐	😐
Impact sur le bâti	😐	😊	😐
Favorisation des modes doux	😊	😐	😊
Fluidité du trafic	😊	😐	😊
Préservation du potentiel de développement économique	😊	😞	😊

😊 impact nul

😐 impact modéré

😞 impact fort

Projet est estimé à 15 M€ quelle que soit la variante

4. Les différentes variantes d'avenue de la gare

La variante préférentielle permet

- D'accompagner au mieux la future gare et la structuration du futur projet de développement économique
- De garder l'ensemble du potentiel de la zone 1AU (PLU de Manduel)
- De créer un lien direct par les modes doux depuis Manduel
- De préserver un habitat d'espèce protégée

5. TRAFICS PRÉVISIONNELS ET DIMENSIONNEMENT DES VOIRIES

5. Trafics prévisionnels et dimensionnement des voiries

Trafics générés par la gare

- La gare de Manduel-Redessan accueillera

- 1 232 000 voyageurs/an en 2020
- 1 811 700 voyageurs/an en 2040



- Soit **4 000** à **6 000** voyageurs par jour

- **600** voyageurs aux heures de pointe en 2020
- **900** voyageurs aux heures de pointe en 2040

5. Trafics prévisionnels et dimensionnement des voiries

Trafics générés par la gare

- Modes d'accès à la gare pour les voyageurs :

22%



6%



72%



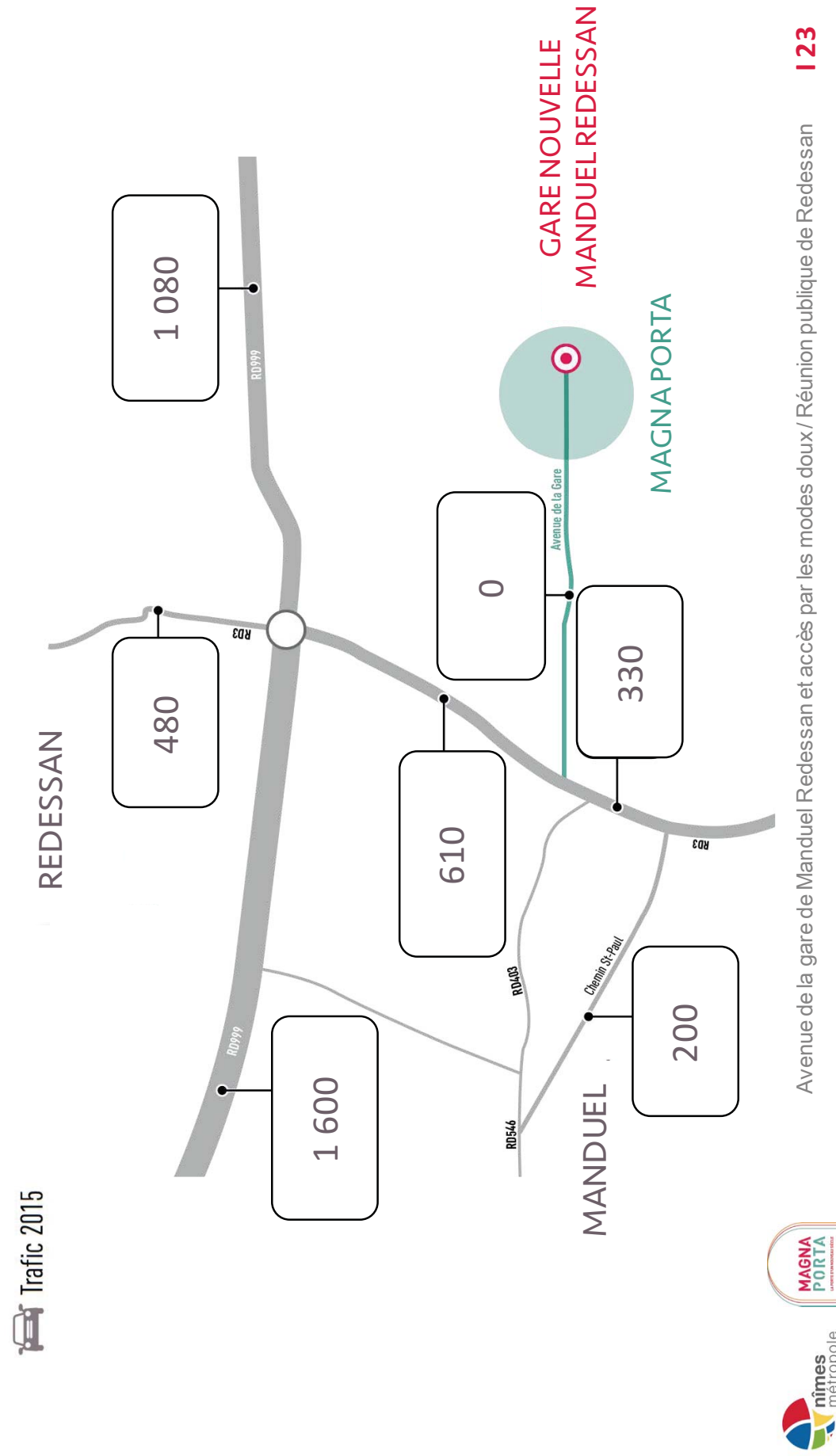
- → 72% des voyageurs accéderont à la gare par voiture

Taux d'occupation moyen d'une voiture : 1.2 passagers

- Soit un flux de **3 200** véhicules par jour en 2040
 - Dont **370** aux heures de pointe (lors des pics ferroviaires)

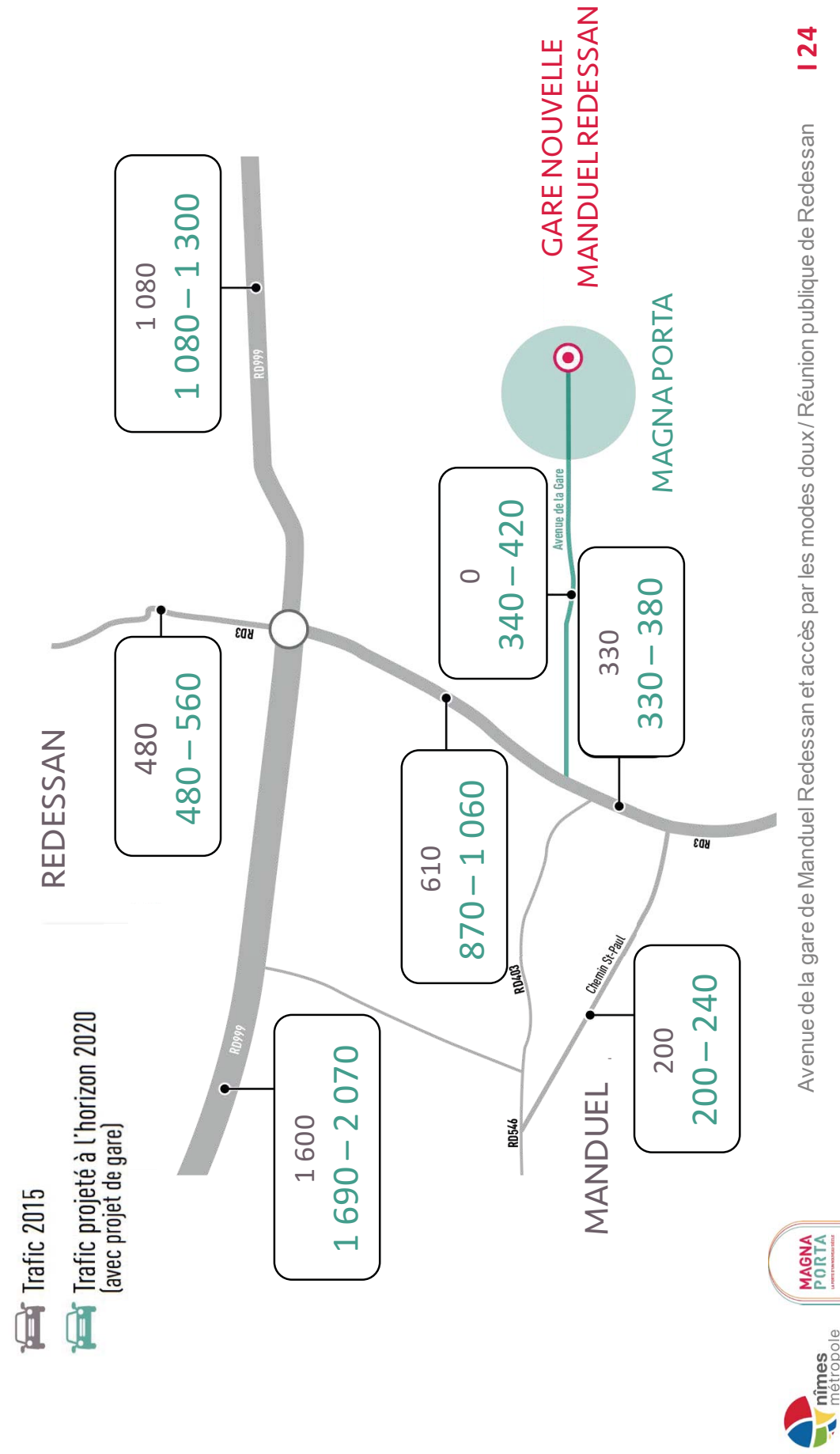
5. Trafics prévisionnels et dimensionnement des voiries

Trafic actuel aux heures de pointe



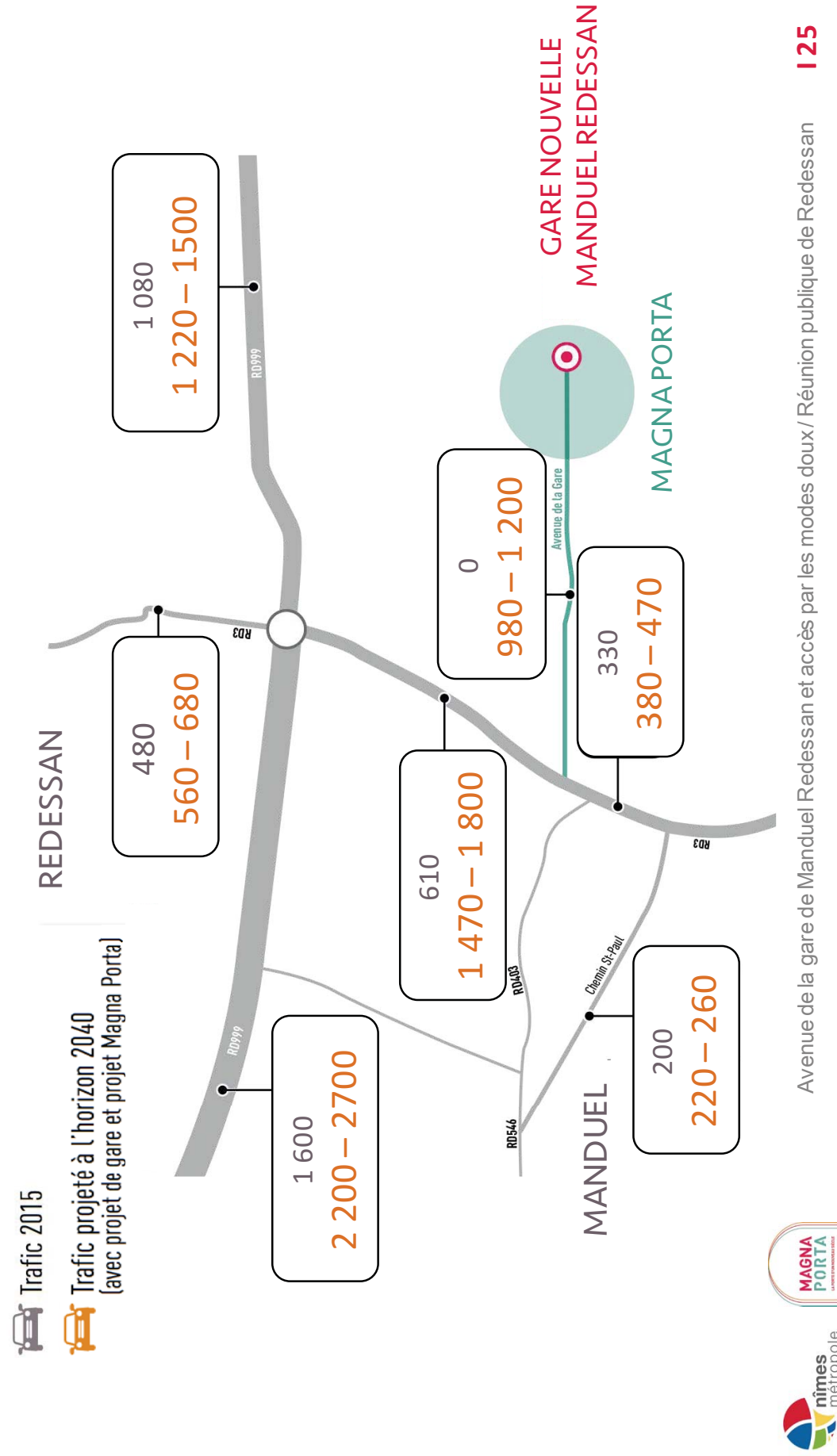
5. Trafics prévisionnels et dimensionnement des voiries

Hypothèses de trafic aux heures de pointe en 2020



5. Trafics prévisionnels et dimensionnement des voiries

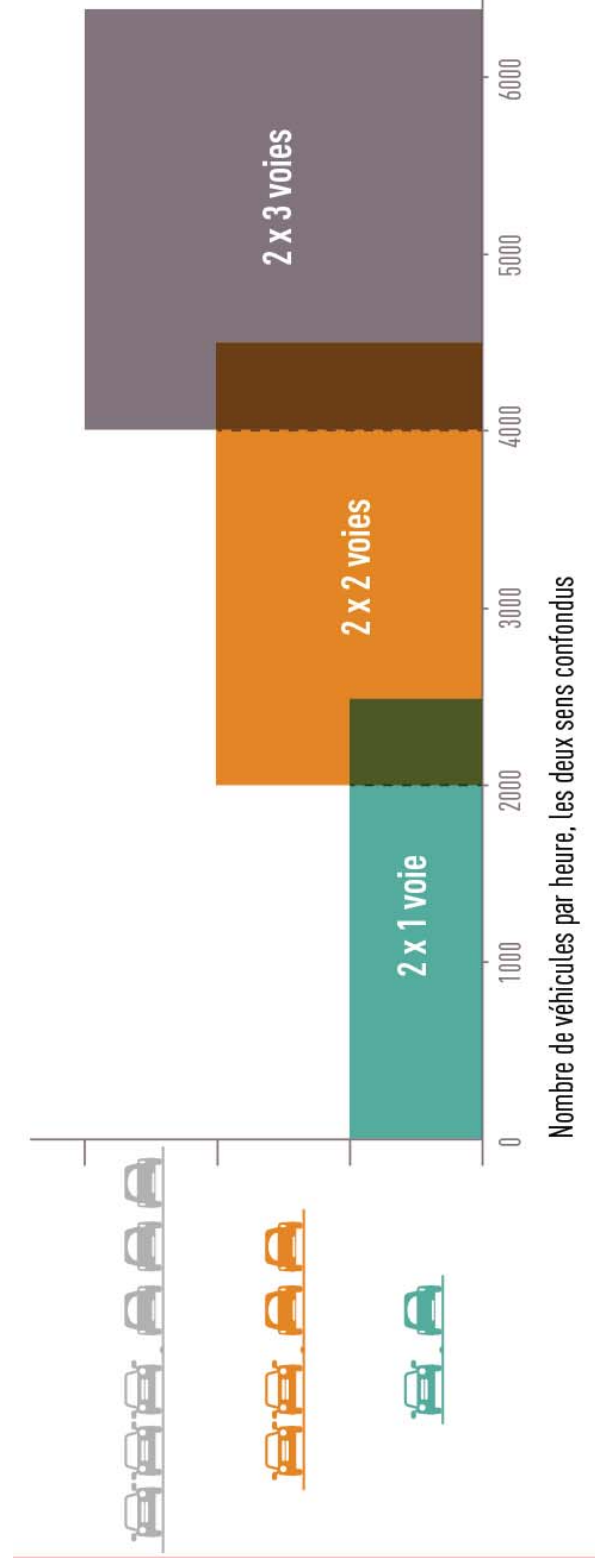
Hypothèses de trafic aux heures de pointe en 2040



5. Trafics prévisionnels et dimensionnement des voiries

Capacité approximative d'une route (50 km/h)

- 2x1 = 2 400 véhicules par heure max



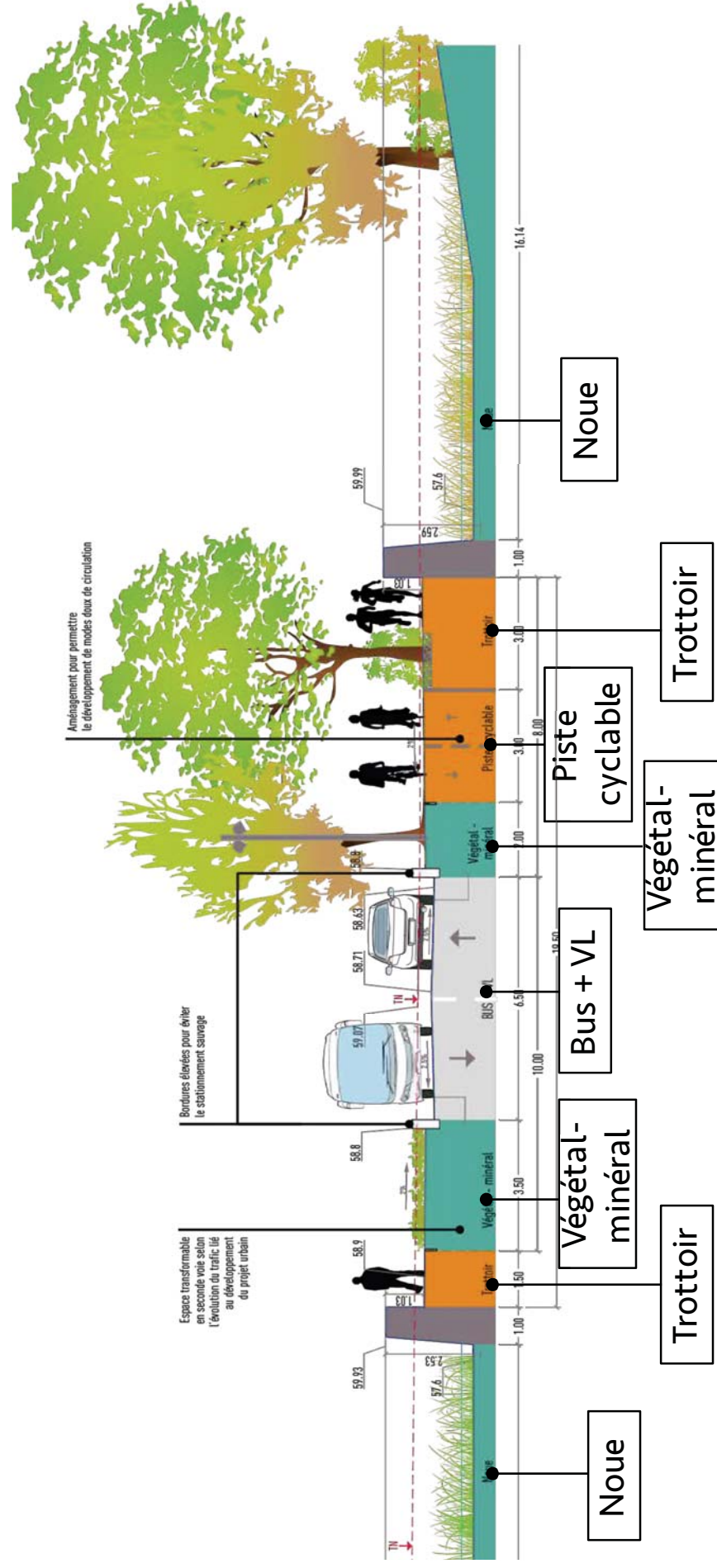
5. Trafics prévisionnels et dimensionnement des voiries

Dimensionnement des voiries en fonction du trafic prévisionnel

- La RD3 actuelle adaptée aux besoins du projet
 - Enjeu de sécurisation des déplacements et favorisation des modes doux
- Dimensionnement de l'avenue de la gare proposé pour répondre aux besoins :
 - 2 x 1 voie

5. Trafics prévisionnels et dimensionnement des voiries

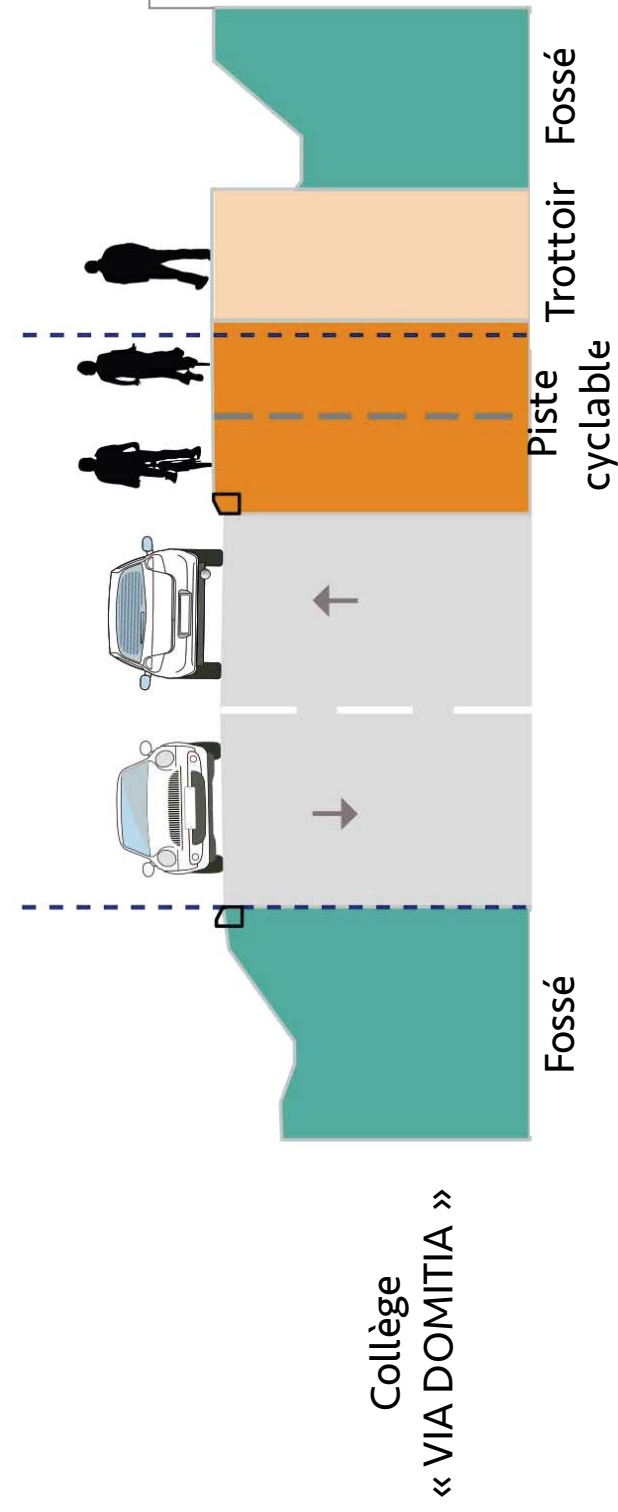
L'accès à la gare par différents modes : avenue de la gare



5. Trafics prévisionnels et dimensionnement des voiries

Les orientations pour la RD3

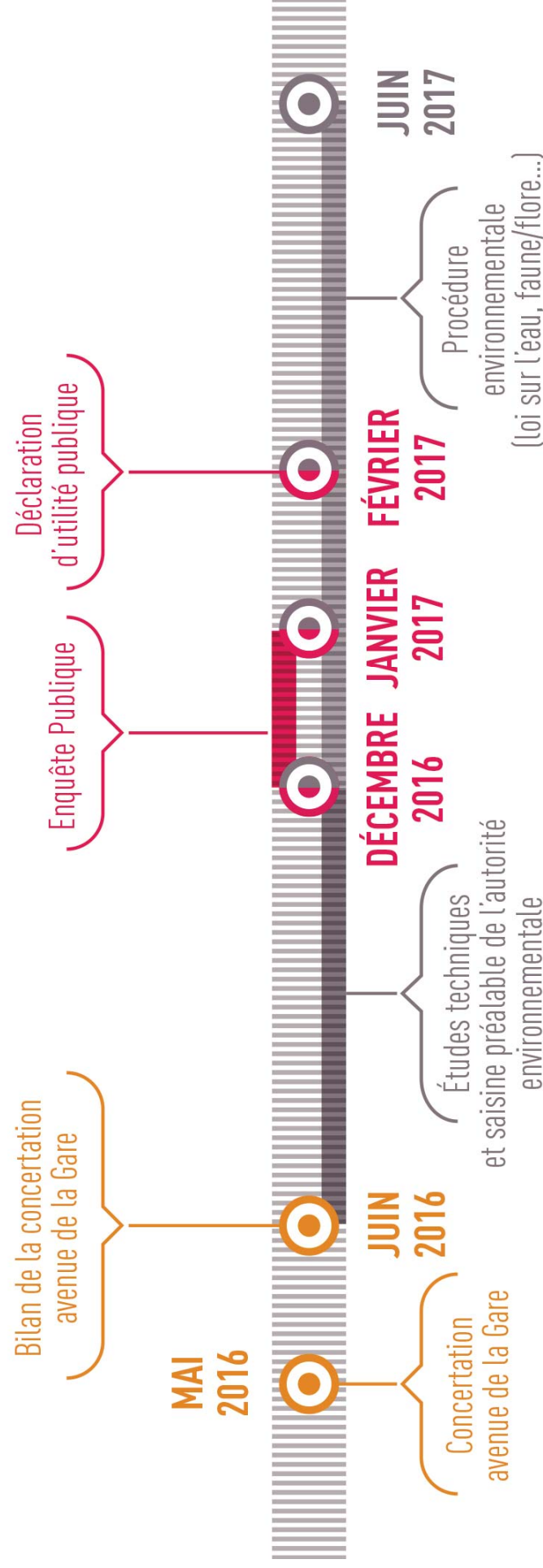
- Voie dédiée aux modes doux sur la RD3 (carrefour RD3/RD999 → carrefour de l'avenue de la gare)
- Passerelle dédiées aux modes doux pour le franchissement de la ligne ferroviaire située sur la RD3



6. SUITES DU PROCESSUS

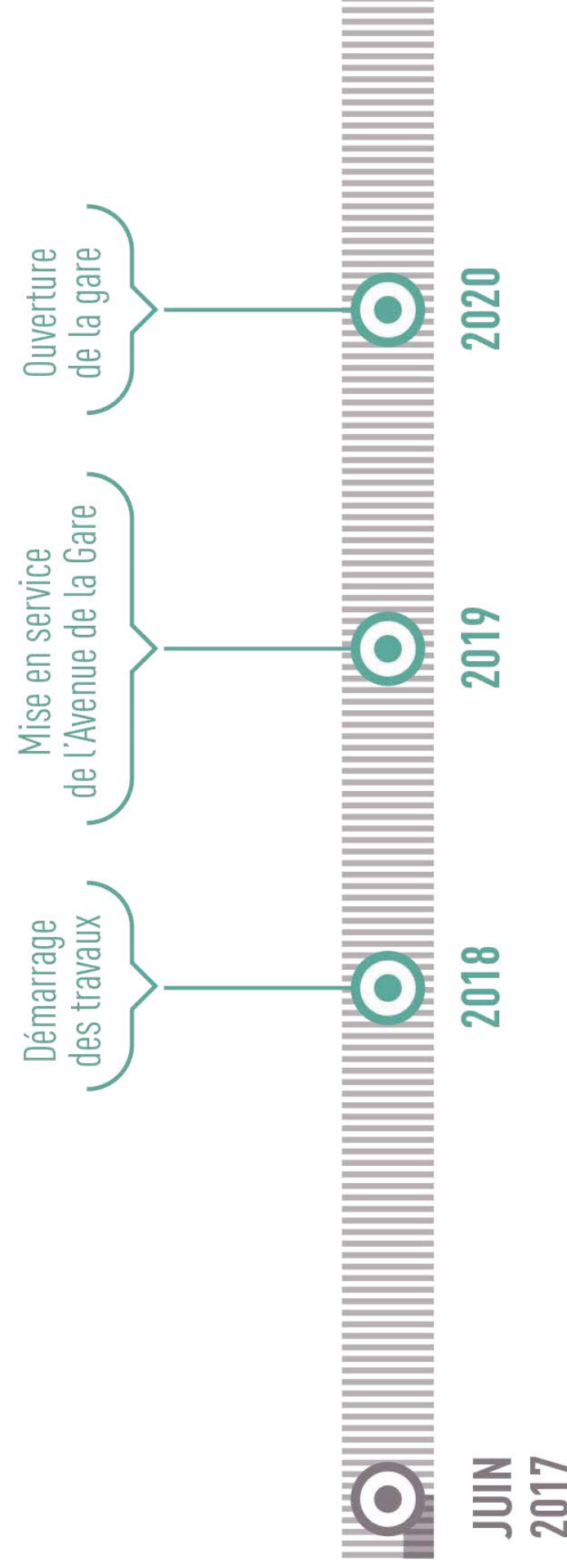
5. Suites du processus

Calendrier prévisionnel



5. Suites du processus

Calendrier prévisionnel des travaux



ECHANGES AVEC LES PARTICIPANTS



Avenue de la gare de Manduel Redessan et accès par les modes doux / Réunion publique de Redessan

133

RÉUNION PUBLIQUE

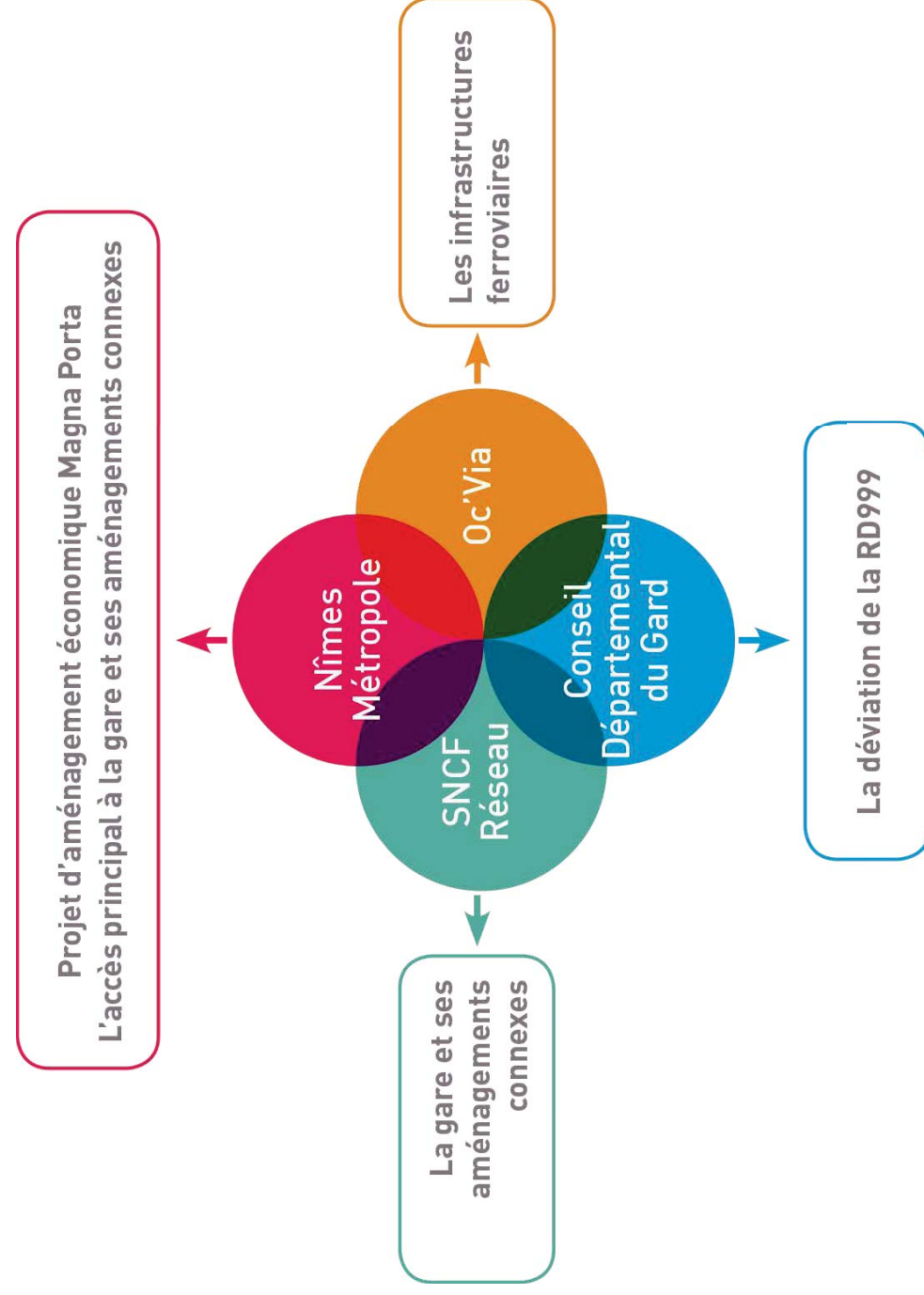
MERCI POUR VOTRE PARTICIPATION !



DIAPORAMAS DE QUESTIONS - RÉPONSES

Contexte du projet

Les différents porteurs des projets d'aménagement



La réalisation des travaux de l'avenue de la gare

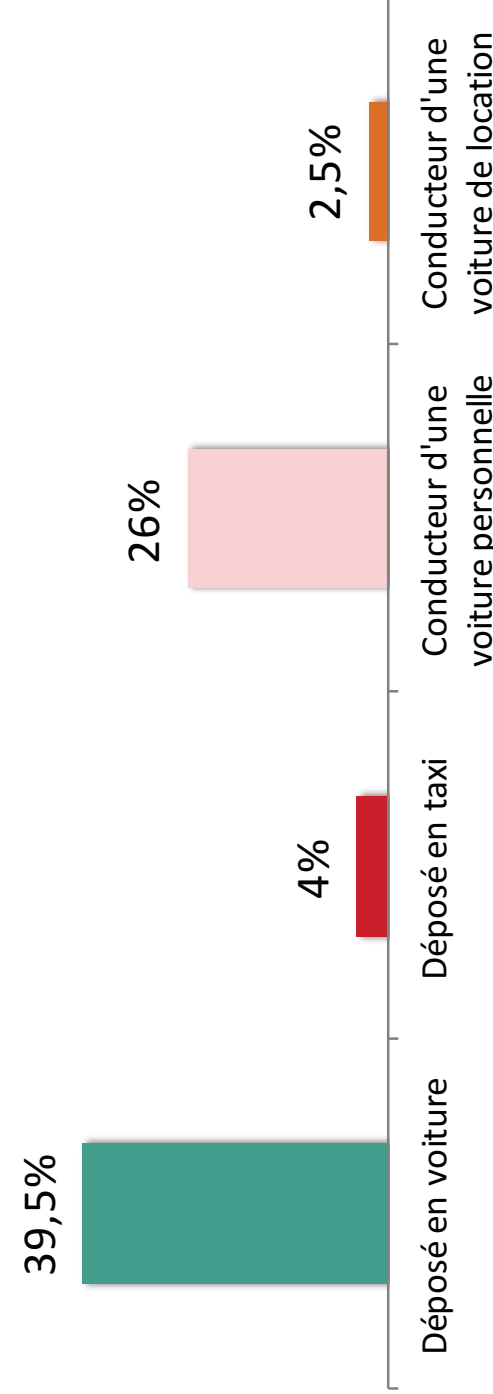
Principes d'action de Nîmes Métropole

- Limiter les nuisances : sonores, poussières, ...
- Limiter les incidences sur la circulation locale
- Maintenir les conditions d'accès aux parcelles
- Limiter les impacts les espèces protégées

Trafics prévisionnels et dimensionnement des voiries

Trafics générés par la gare

- 72% des voyageurs accéderont à la gare par voiture de la manière suivante :



- Taux de remplissage des véhicules : 1,2 %

Trafics prévisionnels et dimensionnement des voiries

Données prévisionnelles de trafic en 2040

Estimation des déplacements liés à la gare			
Liés à la gare nouvelle 5 370 déplacements/jour	22 % 1 180 voyages/jour (TER+bus+autocars)	6% 320 déplacements à pied et à vélo/jour	72% 3 220 véhicules /jour dont 370 aux HP (pic ferroviaire)
Liés à Magna Porta 2 000 déplacements/jour	20% 560 voyages/jour	16% 460 déplacements à pied et à vélo/jour	64% 1 780 véhicules /jour

Bilan de la Concertation – Annexe 9 : Commentaires reçus par voie digitale

**Commentaires ou mail reçus
via le l'agglo forum de Nîmes Métropole :**

Mail reçu :

Marc Champin marc.champin@orange.fr - lun. 30/05/2016
16:11

« En conclusion des deux réunions publiques, il s'avère que le tracé préférentiel contredit tous les objectifs fixés et les arguments avancés dans la plaquette de présentation. En concentrant TOUS les modes de déplacements sur une voie UNIQUE sous dimensionnée et qui débouche nulle part au milieu de la RD3, ce tracé concentre tous les futurs usagers à un " carrefour " supplémentaire et inutile, sans apporter aucune sécurité pour chaque mode de déplacement.

Reporter le trafic automobile sur les deux ronds points existants (par deux voies en Y depuis le passage obligé de la ligne TGV) permettrait de séparer et de diluer les différents modes de déplacement et surtout d'assurer une mise en sécurité de tous les usagers, notamment les piétons et cyclistes, en leur réservant au cœur de la zone à D... (détruire?) un aménagement en cohérence avec les objectifs fixés (voie dédiée).

Que se passerait t il lors d'un accident de la circulation automobile sur une voie unique dont les trafics sont déjà sous évalués ? Comment faire intervenir les secours ? Comment faire évacuer les autres véhicules, cyclistes et piétons ?

Les deux voies en Y permettent de structurer l'organisation de la Zone à D...

Ne gâchons pas son potentiel actuel pour une voie inutile ne menant nulle part !

Un espace central de cette zone dédié uniquement aux cyclistes et aux piétons permet d'y projeter des aménagements paysagers ou les usagers locaux en profiteront pour relier les différents points et futurs quartiers de la zone ou venir s'y détendre et s'y promener en l'absence des nuisances liées à l'automobile.

Le projet est à reprendre entièrement avec une vraie concertation publique. »

Commentaire reçu :

Commentaire de Frédéric CARO déposé le 4 mai.

frederic_caro@hotmail.com

« Bonjour,
outre l'accès à la gare présenté pour cette concertation, qui me semble adapté, il serait important de bien dimensionner les routes d'accès au-delà de ce périmètre immédiat. La problématique présentée répond bien aux accès depuis la RD999 depuis Nîmes ou Beaucaire. Par contre les accès sud, depuis Bellegarde Saint-Gilles ou Arles passent par la D3 portion sud. Celle-ci serait également à

redimensionner en conséquence ; sachant que la vocation (et la réussite) de la gare serait de couvrir tout le bassin de population; La zone Bellegarde, Arles, Saint-Gilles doit représenter près de 100000 habitants !

Cela dépasse sans doute les prérogatives de l'agglo et dépend davantage du département, mais il est primordial de le prendre en compte dès à présent...

Merci de votre écoute. »

Bilan de la Concertation – Annexe 10 : Transcription des commentaires des registres (registres originaux disponibles au siège de Nîmes Métropole)

Retranscription du registre du siège de Nîmes Métropole

Date de l'avis	Nom de la personne	Ville	Commentaires et Avis
06/05/2016	Guy MESTRE	NIMES	Remarque n°1 : En tant que résidant Nîmois, j'estime qu'il est anormal d'aller faire une gare TGV à Manduel à 12 Km du centre de Nîmes. Ce projet va obliger les Nîmois à prendre un moyen de transport supplémentaire pour se rendre à Manduel avec une perte de temps importante. Ce projet va générer également des frais pour la collectivité alors que la gare de Nîmes peut supporter le trafic.
06/05/2016	Catherine BOURGADE		Remarque n°2 : Je suis opposée à ce projet car j'estime qu'une gare TGV très proche existe à Avignon et que les Nîmois auront un trajet supplémentaire pour aller à cette gare excentrée de la ville de Nîmes
06/05/2016	P. GASIOU		Remarque n°3 : J'espère que la gare TGV sera reliée efficacement à la gare centre par TER ou tram-train. J'espère aussi que l'aménagement autour de la gare aura un intérêt économique pour l'Agglo, autre qu'une simple zone de loisir. L'emplacement, avec le gare TGV, deviendrait idéal pour un parc des exposition, un palais des congrés, une zone hotelière, des bureaux, ... et surtout des logements. Et que la part belle sera faite aux piétons.

30/05/2016	Marie-Louise SABATIER	Manduel	Remarque n°4 : La variante 1 me parait plus opportune. Elle présente l'avantage de permettre l'accès à la gare et l'accès à la parcelle IAU propriété de la commune. Cette parcelle actuellement dotée des réseaux (occupation OCVIA) peut très rapidement accueillir un équipement public destiné aux manduellois. L'accès mode doux pourrait être complété par un accès complémentaire utilisant un chemin existant à usage agricole quasiment direct. il n'y aurait donc aucun désagrément pour les agriculteurs.
------------	-----------------------	---------	---

Bilan de la Concertation – Annexe 11 : Courrier postal reçu

Jean-François TIXIER
4 Impasse le fort
30129 MANDUEL

MANDUEL, le 25 05 2016

Objet : Enquête publique sur le projet de l'avenue de la Gare de Manduel.
Copie : mairie de manduel.

Sans remettre en cause l'étude réalisée il me semble que sur le tracé retenu, un détail important n'a pas retenu l'attention.

Le collège de Manduel se retrouve dans l'axe du tracé préférentiel, de l'autre coté de la RD3. Il est construit dans une cuvette dont le niveau est inférieur de plus d'un mètre par rapport à la route RD3.

En sachant que le bassin de rétention que préconise l'étude IPSEAU (bassin de saute en l'air). Il n'a pas été réalisé par la précédente équipe municipale, pour protéger le collège et la ville de Manduel, qui sont dans le même axe, que la route retenue. Un phénomène pluvieux exceptionnel peut mettre en danger les enfants si cela se passe un jour de classe.

Pour cela il faut se reporter à l'étude sur les courbes de niveau qui montre que dans ce secteur les pentes vont de la Gare vers la ville à raison d'un mètre tous les mille mètres.

Réaliser un axe routier perpendiculaire à la RD3 face au collège va accentuer le phénomène en le canalisant, vu le plan de coupe que vous présentez dans l'étude comme un véritable cours d'eau. Il aurait été préférable que cela se fasse en courbe pour casser l'écoulement.

Le principe de précaution pour protéger nos enfants et la population doit prévaloir dans ce projet.

