

BILAN DE LA CONCERTATION PRÉALABLE

DU 8 JUIN AU 10 JUILLET 2015



OCTOBRE 2015

SOMMAIRE



PRÉAMBULE.....	4
-----------------------	----------

RÉSUMÉ DU BILAN	7
------------------------------	----------



LE PROJET DE GARE NOUVELLE À NÎMES-MANDUEL-REDESSAN	9
--	----------

DES PROJETS DE LONGUE DATE.....	10
---------------------------------	----

UN PROJET PARTENARIAL	12
-----------------------------	----

LES POINTS-CLEFS DU PROJET	15
----------------------------------	----



L'ORGANISATION DE LA CONCERTATION.....	17
---	-----------

UNE CONCERTATION RÉGLEMENTAIRE	18
POUR ORIENTER LES ÉTUDES À VENIR	

DES RENCONTRES AVEC LES ACTEURS LOCAUX.....	20
POUR PRÉPARER LA CONCERTATION	

LES MODALITÉS DE LA CONCERTATION	21
--	----



LE BILAN QUANTITATIF DE LA CONCERTATION :	31
COMBIEN DE PARTICIPANTS ?	



LE BILAN QUALITATIF DE LA CONCERTATION :	41
QUELLES THÉMATIQUES LES PLUS DISCUTÉES ?	



LES ENSEIGNEMENTS ET SUITES A DONNER.....	45
--	-----------



LES ANNEXES	49
--------------------------	-----------

PRÉAMBULE

La concertation relative au projet de création d'une gare nouvelle près de Nîmes a été engagée dès 2009, dans le cadre du Débat Public du projet de Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan.

Les échanges, durant le débat public, au cours des deux réunions publiques organisées dans le Département du Gard, ont notamment porté sur l'opportunité de la réalisation d'une gare nouvelle pour l'agglomération nîmoise et son site d'implantation sur le tracé du Contournement ferroviaire Nîmes-Montpellier.

À la suite du Débat Public, SNCF Réseau (anciennement Réseau ferré de France) a décidé en novembre 2009, en accord avec les élus locaux, de poursuivre les études et concertations nécessaires à la construction d'une gare nouvelle sur le site de Manduel.

C'est ainsi qu'en 2015, faisant suite aux études préliminaires, SNCF Réseau a engagé la concertation réglementaire du projet de gare nouvelle Nîmes-Manduel-Redessan en application de l'article L. 300-2 du Code de l'Urbanisme.

À PROPOS DE SNCF RÉSEAU

Au sein du groupe SNCF, SNCF Réseau développe, modernise et commercialise l'accès au réseau ferré dans une logique de solidarité du territoire. SNCF Réseau est le garant de la sécurité et de la performance de 30 000 km de lignes, dont 2 000 de LGV avec 800 km supplémentaires en 2017.

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

Deuxième investisseur public français, comptant 52 000 collaborateurs pour un chiffre d'affaires prévisionnel 2015 de 6,4 milliards d'euros, SNCF Réseau fait de la maintenance et de la modernisation de l'infrastructure existante sa priorité stratégique. SNCF Réseau pilote à cet effet un grand plan de modernisation (+ de 2,5 milliards et 1 500 chantiers / an) avec deux priorités : moderniser le réseau classique pour les trains du quotidien et équilibrer la desserte du territoire avec la création de lignes nouvelles et de gares nouvelles.

LE CADRE RÉGLEMENTAIRE

La création de la gare nouvelle Nîmes-Manduel-Redessan entre dans le champ d'application des articles L.300-2 et R.300-1 du Code de l'Urbanisme, qui prévoient d'organiser une concertation avec « les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées dont les représentants de la profession agricole », pour les projets de création ou de modification de gare, dont le montant dépasse 1.9 M€.

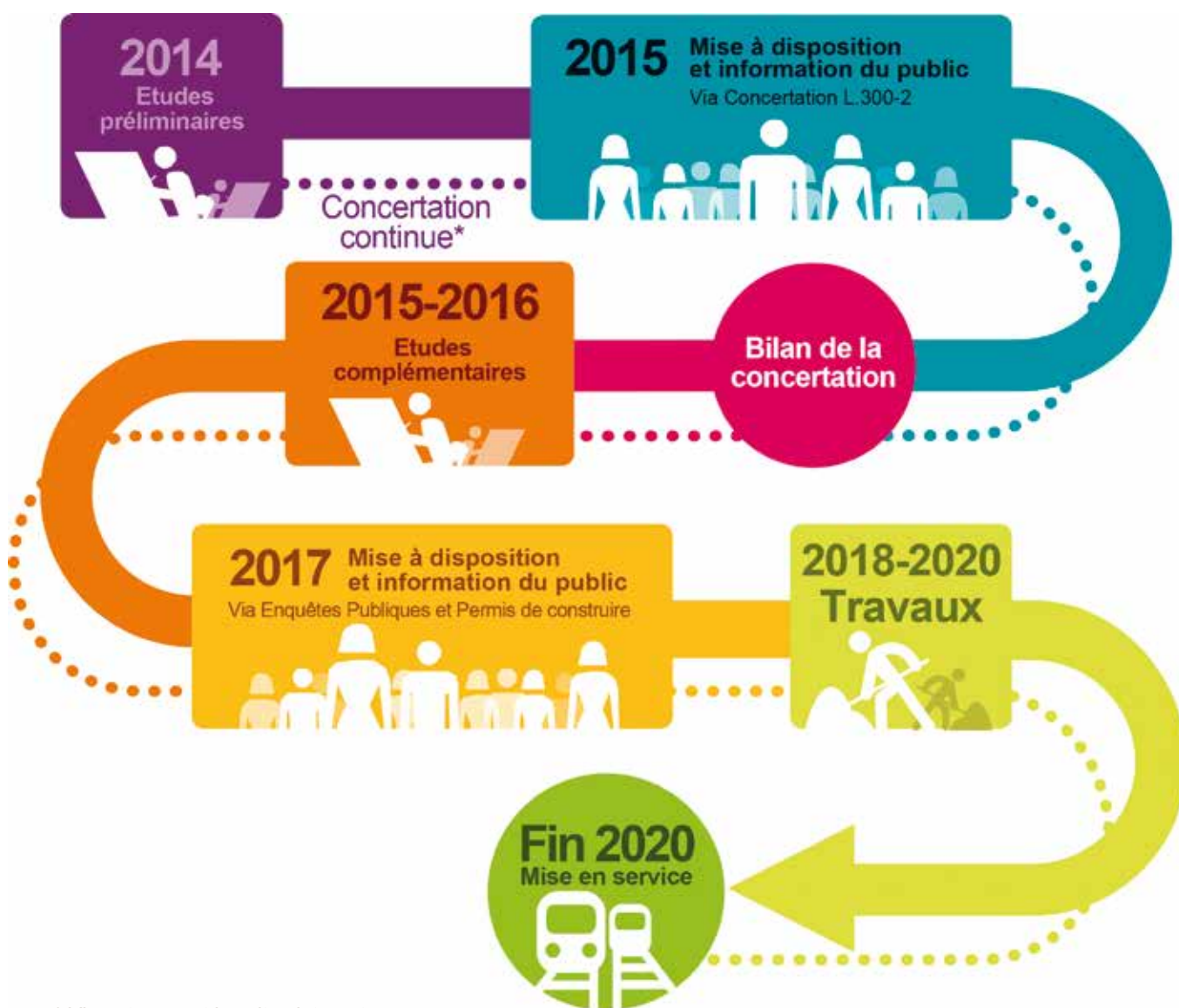
Le projet de gare nouvelle a fait l'objet d'une concertation publique au titre de l'article L.300-2 du Code de l'Urbanisme du 8 juin au 10 juillet 2015.

Les objectifs de la concertation étaient de :

- **présenter le projet aux habitants et futurs usagers de la gare**
- **recueillir leurs avis, afin de concevoir et construire une gare qui réponde au mieux aux besoins de tous.**

Cette concertation est préalable à l'enquête publique qui devrait se tenir courant de l'année 2017. S'ensuivront les études de détail, puis les travaux, pour une mise en service fin 2020, après la mise en service du contournement ferroviaire Nîmes-Montpellier en 2017.

PLANNING PRÉVISIONNEL DU PROJET



* Via notamment les sites internet

LE BILAN DE LA CONCERTATION : ENJEUX ET CONTENUS

Ce document établit le bilan de la concertation menée par SNCF Réseau, du 8 juin au 10 juillet 2015, sur le projet de gare nouvelle de Nîmes-Manduel-Redessan. Il rappelle l'ensemble des actions d'information et de participation engagé dans le cadre de cette concertation. Il dresse un bilan de la mobilisation du public ainsi que des avis exprimés.

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

Le bilan de la concertation sera joint au dossier d'enquête publique.

Il s'organise en six parties :

- une **présentation synthétique du projet**, de ses enjeux et des éléments soumis à la concertation,
- un rappel du **cadre légal de concertation** et du **contexte local** dans lequel s'inscrit le projet,

- l'**ensemble des actions d'information, de mobilisation et de concertation** mises en œuvre par SNCF Réseau en direction des différents publics,
- un **bilan quantitatif et qualitatif de la concertation** : combien de participants, quelles thématiques les plus discutées,
- les **enseignements de la concertation et les conclusions de SNCF Réseau** en vue de la poursuite du projet,
- les **annexes** qui reprennent notamment l'ensemble des documents d'information et de concertation, les synthèses de chaque rencontre publique, les retombées presse et web sur la concertation et le projet.

Rendu public, le bilan de la concertation est notamment disponible sur le site internet du projet www.gare2-nimesmanduel.com.



RÉSUMÉ DU BILAN

Faisant suite à la première étape de concertation menée en 2009 au travers du débat public relatif à la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan et l'opportunité des gares nouvelles, SNCF Réseau a mené cette nouvelle phase de concertation du 8 juin au 10 juillet 2015 avec le souhait que chacun puisse s'exprimer et donner son point de vue pour concevoir et construire une gare nouvelle qui réponde au mieux aux besoins de tous.

En accord avec les élus locaux, la décision de SNCF Réseau du 2 juin 2015 a validé les modalités de cette concertation. Appuyée sur un dispositif d'information et d'échanges, cette étape de concertation réglementaire a permis de recueillir les avis, remarques et suggestions du public sur le projet de création d'une gare nouvelle à Nîmes-Manduel-Redessan.

LES PRINCIPAUX ENSEIGNEMENTS

■ UN PROJET SOUTENU PAR LES ACTEURS ET HABITANTS LOCAUX

La concertation préalable à la création de la gare nouvelle de Nîmes-Manduel-Redessan a permis de rassembler les acteurs locaux et habitants autour d'une même volonté : la gare est utile et nécessaire pour le développement du territoire. C'est une demande formulée à une très large majorité. Des ajustements et compléments seront néanmoins nécessaires pour répondre aux enjeux locaux.

■ DEUX GARES À NÎMES ET UNE INTERCONNEXION RÉGIONALE

La gare nouvelle de Nîmes-Manduel-Redessan doit devenir un point de relais régional au sein de l'étoile ferroviaire par le développement des trains régionaux sur la ligne Nîmes/Beaucaire. La demande, essentielle aux yeux des habitants, porte sur la création d'une navette, ferroviaire de préférence, reliant la gare nouvelle à la gare Feuchères de centre-ville afin d'assurer une continuité de voyage avec les trains grande vitesse en gare de Nîmes-Manduel-Redessan jusqu'à la gare de Nîmes Feuchères au centre-ville.

Néanmoins, la population nîmoise et de l'ouest du territoire tient à conserver la gare centrale de Nîmes-Feuchères avec une fréquence de trains grande vitesse maintenue, les relations avec les trains régionaux vers le nord et le sud ainsi que les échanges avec les réseaux de bus déjà en place.

■ L'OPPORTUNITÉ D'UNE DEUXIÈME GARE TGV

Les personnes favorables au projet le trouvent indispensable pour le développement du territoire de l'Est de l'agglomération et du Gard. Il doit permettre le développement économique et touristique et créer des emplois locaux. Néanmoins, des personnes opposées au projet s'interrogent encore sur l'opportunité d'une deuxième gare pour l'agglomération, et de deux gares à grande vitesse pour une même région puisque Montpellier est à environ 50 km. Elles critiquent par ailleurs la pertinence de la localisation du site d'implantation, et l'usage des fonds publics pour ce projet dans le contexte économique actuel.

■ UN PROJET EN LIEN AVEC CELUI DE PÔLE URBAIN MULTIMODAL

Dans l'esprit des citoyens, le projet de pôle urbain multimodal initié par Nîmes Métropole est un sujet sous-jacent au projet de gare nouvelle, ce qui justifie une réalisation concertée.

■ LES ACCÈS ROUTIERS EN QUESTION

De nombreuses inquiétudes sont apparues sur la qualité des accès routiers au site de la gare nouvelle. Le Département étant absent des partenaires financeurs, le public s'interroge sur l'évolution des voies d'accès telle que la RD3 ou la RD999. Ce sont des routes départementales que le public estime sous-dimensionnées pour accueillir l'afflux de voitures engendré par la création de la gare nouvelle.

■ LES PARKINGS

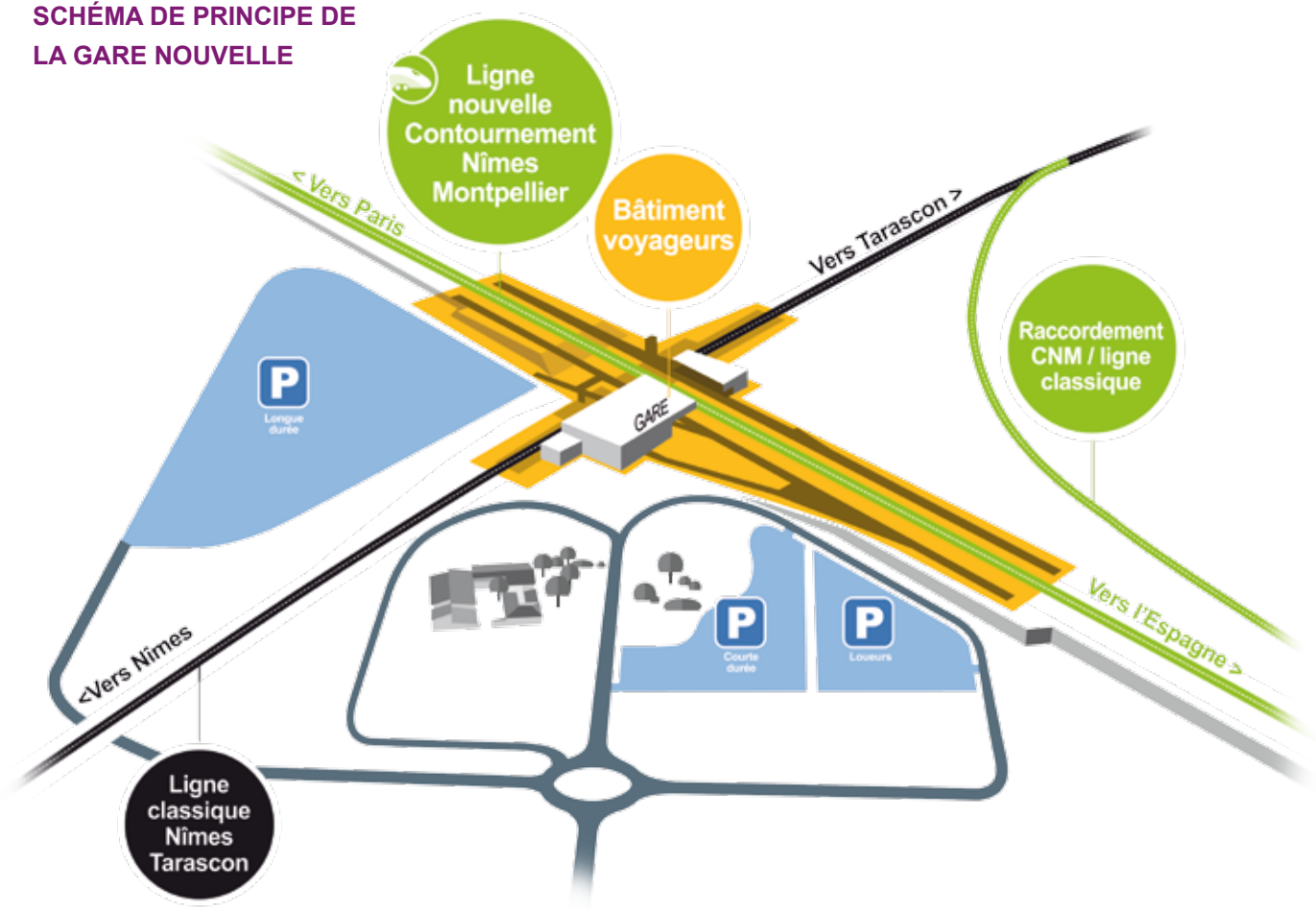
Les interventions ont porté sur l'intégration paysagère des parkings et sur leur dimensionnement. Les usagers proposent la réalisation de parkings à étages plutôt que des parkings en surface très consommateurs d'espace. La tarification soulève également des questions. Le souhait d'accéder à un tarif préférentiel, voire gratuit, est une demande forte des futurs usagers locaux.

■ LE NOM DE LA GARE ET LE PROJET ARCHITECTURAL EN LIEN AVEC LE TERRITOIRE

Le nom définitif de la gare est une préoccupation des habitants de Manduel et de Redessan. Même si la gare nouvelle doit avoir une dénomination commerciale au regard du développement national ou international, les participants demandent à ce que les noms de Manduel et Redessan soient accolés. D'autres idées font émerger le lien à la romanité avec la proximité de la Via Domitia.

La présentation de l'esquisse architecturale a permis d'identifier les souhaits des habitants. En premier lieu, les habitants de Manduel et Redessan ont rappelé les conditions climatiques que le bâtiment devait prendre en compte : le vent, le soleil et la pluie ; les trois étant parfois très forts dans la région. Mais le souhait a aussi porté sur la relation architecturale à l'environnement local : la romanité et le paysage de garrigues.

SCHEMA DE PRINCIPE DE LA GARE NOUVELLE



LE PROJET DE GARE NOUVELLE À NÎMES-MANDUEL-REDESSAN



DES PROJETS DE LONGUE DATE

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

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

Le projet de contournement ferroviaire de Nîmes-Montpellier est déclaré d'utilité publique en 2005, avec pour objectifs d'assurer le transport des voyageurs et des marchandises, et ainsi soulager le réseau classique afin de renforcer la desserte locale par les trains régionaux. Le tracé retenu pré-réserve, pour le long terme, les possibilités techniques d'implantation éventuelle de gares nouvelles à Nîmes (sur deux sites possibles, Manduel et Nîmes-Campagne) et à Montpellier.

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

L'ensemble de ces projets poursuivent bien des finalités propres et distinctes.

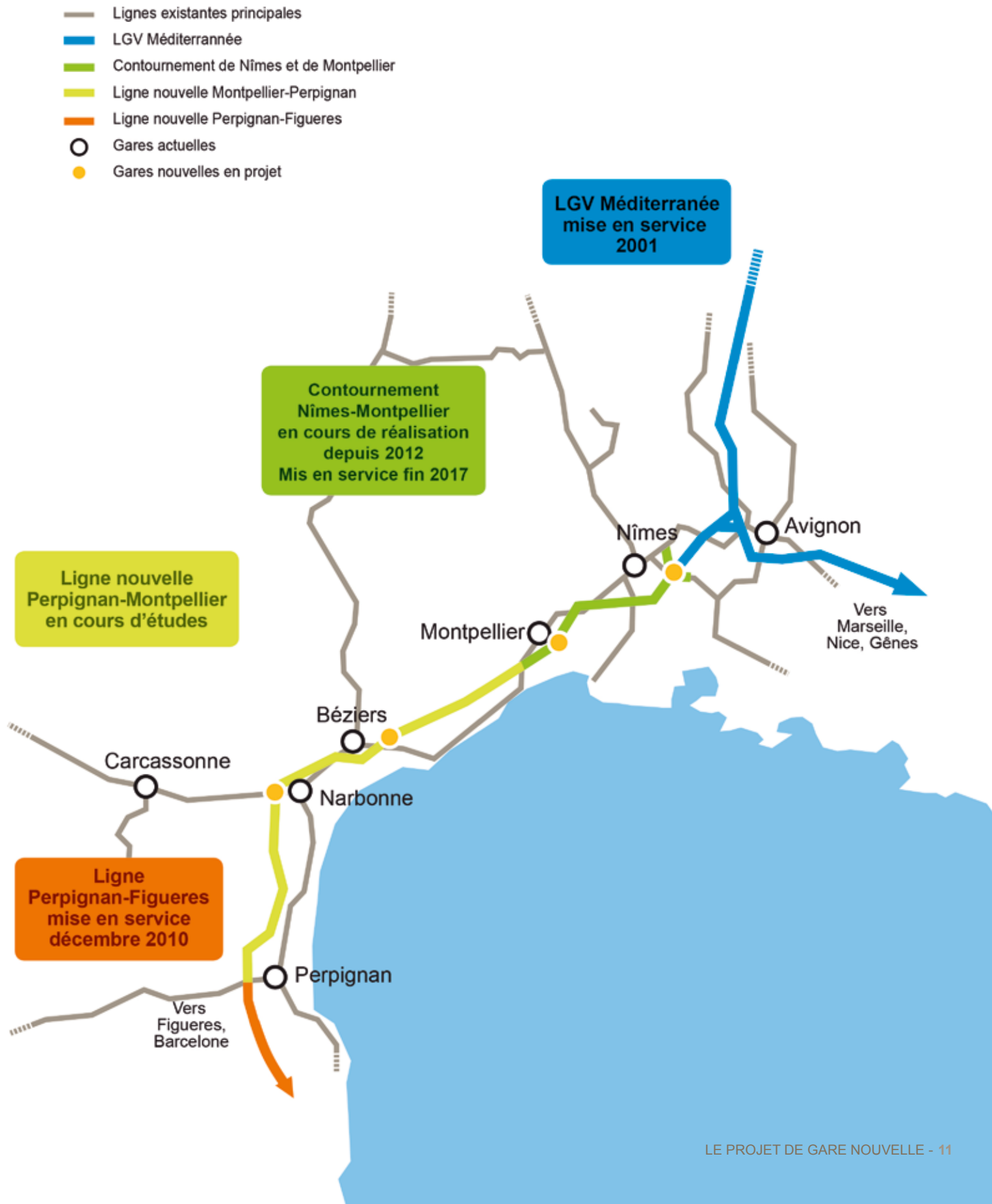
En 2009, l'opportunité et l'implantation d'une gare nouvelle sur le site de Nîmes-Manduel-Redessan sont débattues.

Deux réunions publiques dans le Département du Gard, l'une à Nîmes le 23 avril 2009 (503 personnes) et l'autre à Alès le 11 juin 2009 (80 personnes), sont organisées dans le cadre du Débat Public relatif au projet de Ligne Nouvelle Perpignan-Montpellier, pour échanger sur « les services ferroviaires dans le Gard. Une gare nouvelle : Pourquoi ? Comment ? ».

Les études comparatives de localisation d'une gare nouvelle dans l'agglomération nîmoise présentent trois sites d'implantation : Manduel, Campagnolle, Campagne. L'expression des différents acteurs conclut à la préférence pour le site de Manduel, bénéficiant d'une interconnexion ferroviaire TER/TGV.

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

LES DIFFÉRENTS PROJETS DE LIGNES À GRANDE VITESSE DE LA FAÇADE MÉDITERRANÉENNE



UN PROJET PARTENARIAL

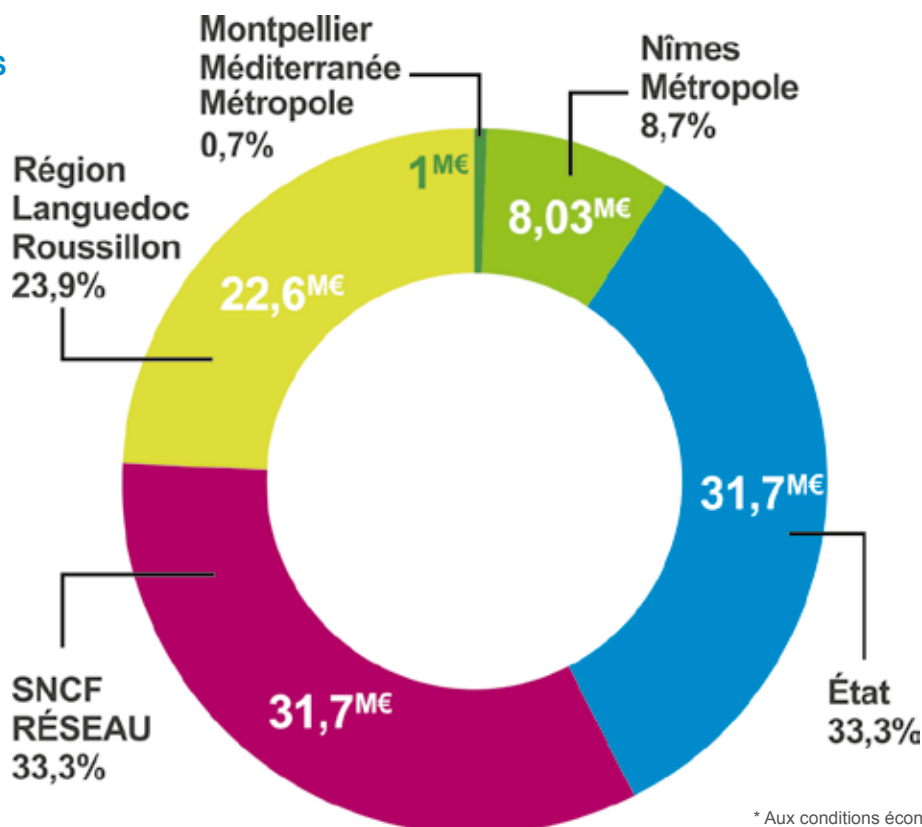
Depuis 2012, une démarche partenariale : SNCF Réseau porte le projet au nom de ses partenaires

Le 25 avril 2012, un accord-cadre entre différents financeurs permet la signature de trois conventions de financement spécifiques à chacun des projets suivants : le contournement Nîmes-Montpellier, la gare nouvelle Montpellier Sud de France, la gare nouvelle Nîmes-Manduel-Redessan. Ces conventions ont pour objectifs la mise en service du contournement ferroviaire et de la gare

nouvelle Montpellier Sud de France fin 2017, puis la mise en service de la gare nouvelle Nîmes-Manduel-Redessan fin 2020.

La convention partenariale spécifique au projet de gare nouvelle Nîmes-Manduel-Redessan prévoit un coût global d'études et de travaux de 95 millions d'euros valeur juillet 2011.

RÉPARTITION DU COÛT DES ÉTUDES*



* Aux conditions économiques de juillet 2011.

La gouvernance permet la prise de décisions cohérentes et partagées entre SNCF Réseau et les différents partenaires qui cofinancent les études. Dans un cercle vertueux, la concertation alimente les études et éclaire la gouvernance.

■ **L'instance d'orientation : le comité technique**
Animé par le directeur d'opération SNCF Réseau, il réunit les techniciens représentant les partenaires

cofinanceurs. Il se réunit autant que nécessaire pour une présentation régulière de l'avancement des études techniques et des procédures administratives. Il prépare aussi les décisions à prendre en comité de suivi.

■ **L'instance décisionnaire : le comité de suivi**
Il est chargé de définir et valider les orientations et les conditions de poursuite du projet. Il rassemble les décideurs des partenaires cofinanceurs.

HISTORIQUE

DES COMITÉS DE SUIVI

25 avril

2012

■ Signature de la convention de financement du projet de gare nouvelle Nîmes-Manduel-Redessan

Signature de la convention de financement et de réalisation (études et travaux) par les partenaires. SNCF Réseau est maître d'ouvrage et porte le projet au nom de ses partenaires Etat, Région Languedoc-Roussillon, Nîmes Métropole et Montpellier Méditerranée Métropole.

30 janvier

2013

■ Premier comité de suivi officiel

Il est rappelé que la convention de financement et de réalisation prévoit un coût global d'études et de travaux estimé à 95 M€ valeur juillet 2011 et établit une mise en service au plus tard le 31 décembre 2020.

25 octobre

2013

■ Organisation du projet

Point sur l'organisation du projet réalisé en maîtrise d'ouvrage directe par SNCF Réseau avec des mandats confiés à la SNCF : SNCF Gares & Connexions pour la réalisation de la Gare et SNCF Infra pour les interventions sur le réseau ferroviaire. Les besoins complémentaires en termes d'études nécessaires à l'enquête publique doivent être définis. SNCF Réseau doit être impliqué dans l'accompagnement du projet urbain envisagé autour de la gare nouvelle par l'Agglomération de Nîmes.

18 juin

2014

■ Engagement des études préliminaires

22 octobre

2014

■ Mesures conservatoires pour la 3^e voie à quai

Le projet d'une troisième voie à quai, hors programme, doit être examiné. Seules sont prévues des mesures conservatoires.

23 juin

2015

■ Choix du scénario architectural et évolution du nom du projet de gare nouvelle

Les cofinanceurs actent le choix du scénario architectural et l'évolution du nom du projet qui devient : gare nouvelle Nîmes-Manduel-Redessan.

COORDINATION AVEC LE PROJET DE PÔLE URBAIN MULTIMODAL (PUM)

La gare nouvelle de Nîmes-Manduel-Redessan s'inscrit comme une centralité au service de l'aménagement du territoire. Les premières réflexions exploratoires conduites par Nîmes Métropole ont abouti à l'identification de l'opportunité d'aménager, autour de la gare, un pôle urbain multimodal.

Le projet du PUM intègre la réalisation des accès et des réseaux à la gare. Un protocole de coordination Nîmes Métropole / SNCF réseau mis en place dès 2014 vise à faciliter la réalisation des deux projets dans une démarche de cohérence et de qualité de l'aménagement au service du territoire.

QUI GÈRE QUOI ?

La gare et ses aménagements connexes



SNCF
Réseau

Nîmes
Métropole

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



Les infrastructures ferroviaires



Le projet de pôle urbain multimodal*



* Hors convention de financement « gare nouvelle »

SCHÉMA DE PRINCIPE DU PROJET URBAIN AUTOUR DE LA GARE NOUVELLE



LES POINTS-CLEFS DU PROJET

UNE GARE AU SERVICE DU TERRITOIRE ET DE SES POPULATIONS

La future gare sera implantée au sud-est de l'agglomération nîmoise sur les territoires des communes de Manduel et Redessan. Avec plus d'un million de voyageurs attendus en 2020, la gare nouvelle participera au dynamisme économique de la métropole et à son attractivité touristique. Son positionnement privilégié au sein du réseau ferré permettra d'offrir aux clients des destinations extrêmement variées, que ce soit à l'échelle locale (Montpellier, Nîmes, Avignon, Arles...), nationale (Paris, Lyon, Strasbourg, Lille...) ou internationale (Barcelone, Madrid, Londres, Bruxelles...).

➔ Retrouvez l'ensemble des caractéristiques du projet dans le dossier de concertation, annexé au bilan de la concertation.

UNE GARE INTERCONNECTÉE, ACCESSIBLE ET EVOLUTIVE EN COMPLEMENT DE LA GARE DE NÎMES CENTRE

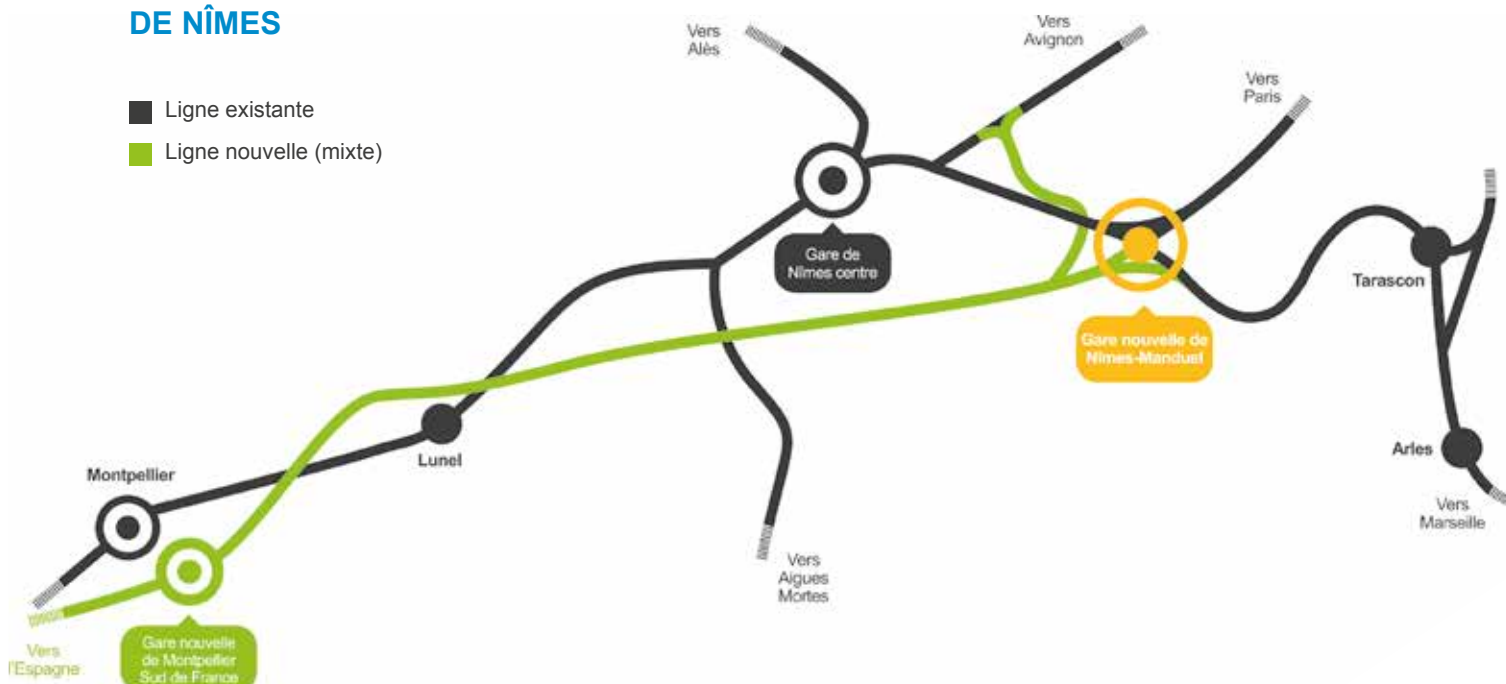
Située à la croisée du contournement de Nîmes-Montpellier et de la ligne classique existante Nîmes-Tarascon, la gare nouvelle permettra l'interconnexion entre les trains régionaux et les trains à grande vitesse. Elle sera accessible depuis la gare centre de Nîmes-Feuchères en 8 minutes environ.

La gare nouvelle déclinée en pôle d'échange multimodal, vise à faciliter les correspondances entre les différents moyens de transport : en train, en bus, en voiture, en taxi, à moto, en vélo ou à pied...

L'accès majeur se fera par l'ouest par une nouvelle voie connectée à la RD3 et le système de routes départementales avec des voies réservées pour les bus et taxis, des cheminements piétons bénéficiant d'un traitement paysager spécifique depuis le parking longue durée.

L'ÉTOILE FERROVIAIRE DE NÎMES

- Ligne existante
- Ligne nouvelle (mixte)



Planning prévisionnel

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

À L'HORIZON 2020...

Plus d'1 million
DE VOYAGEURS PAR AN



30 TGV/jour
(15 DANS CHAQUE SENS)
DESSERVIRONT LA GARE NOUVELLE
DE NÎMES-MANDUEL-REDESSAN



Plus de 1 000 places
DE STATIONNEMENT

4 Quais
CRÉÉS DONT 2 POUR
LES TRAINS À GRANDE
VITESSE ET 2 POUR
LES TRAINS RÉGIONAUX



8 Mètres
DE HAUTEUR ENTRE LE
CROISEMENT DES NIVEAUX
DE LA LIGNE EXISTANTE ET
DU CONTOURNEMENT DE
NÎMES-MONTPELLIER

36 Trains à grande vitesse/jour*
INTERCITÉS ET TRAINS À GRANDE
VITESSE EN GARE DE NÎMES-CENTRE

44 TER/jour*
SUR LA LIGNE CLASSIQUE
POTENTIELLEMENT
EN CORRESPONDANCE
AVEC LES TRAINS
À GRANDE VITESSE



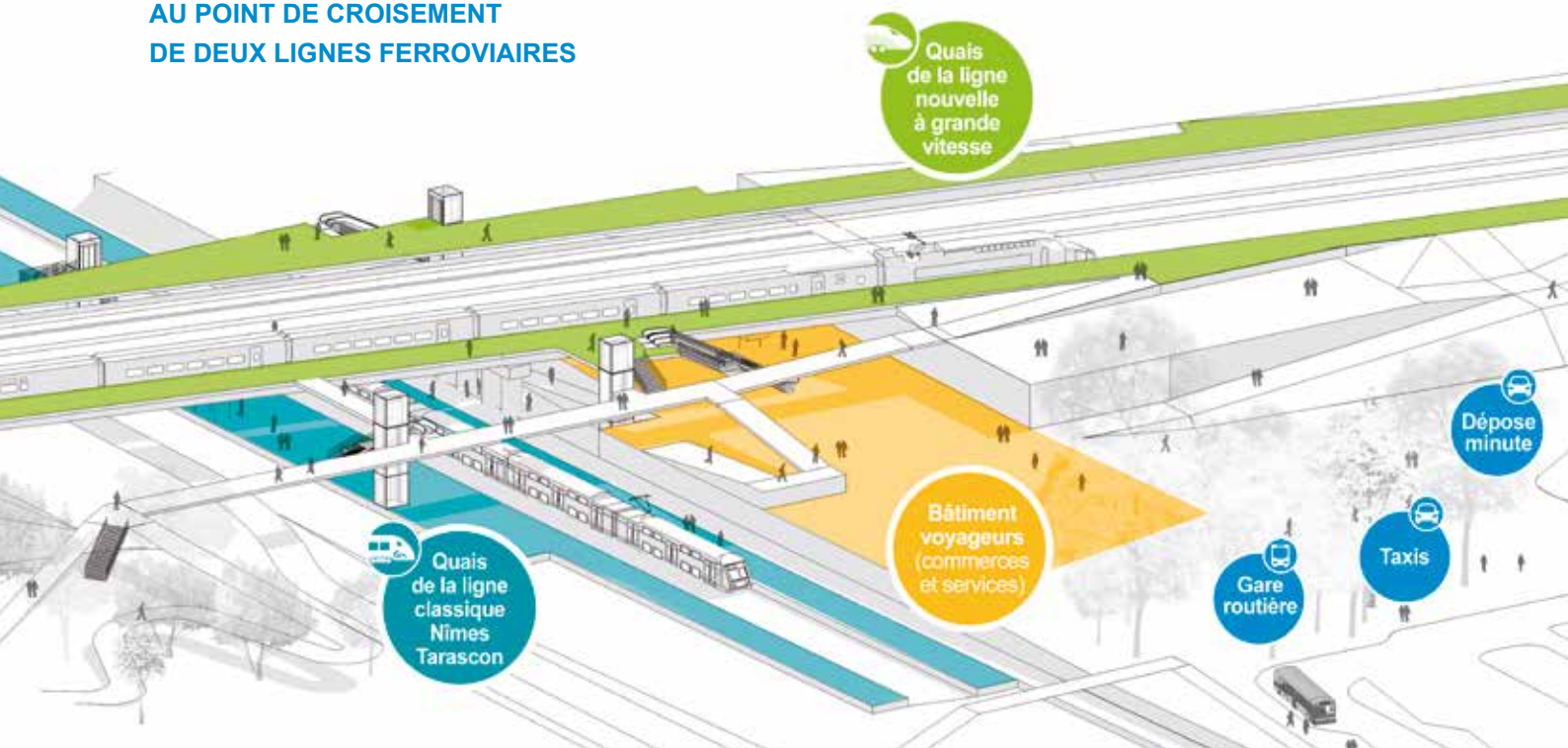
20 hectares
NÉCESSAIRES À LA RÉALISATION
DU PROJET (HORS VOIRIE D'ACCÈS)
DONT ENVIRON

3 000 m²
POUR LA GARE



* Chiffres donnés à titre indicatif à ce stade des études

UNE GARE SUR TROIS NIVEAUX AU POINT DE CROISEMENT DE DEUX LIGNES FERROVIAIRES



L'ORGANISATION DE LA CONCERTATION



UNE CONCERTATION RÉGLEMENTAIRE POUR ORIENTER LES ÉTUDES À VENIR

La concertation est un processus continu d'information, d'écoute et de dialogue mis en place pour favoriser la participation du public et construire un projet compris et partagé avec l'ensemble des acteurs du territoire. Les avis recueillis et analysés sont une source importante d'informations sur laquelle la gouvernance du projet s'appuie pour une prise de décisions cohérente et partagée entre SNCF Réseau et les différents partenaires qui cofinancent les études.

L'organisation d'une concertation publique doit répondre à la réglementation en vigueur, en l'occurrence l'article L.300-2 du Code de l'Urbanisme.

LE CADRE LÉGISLATIF DE LA CONCERTATION

Du 8 juin au 10 juillet 2015, SNCF Réseau, maître d'ouvrage du projet, a organisé une concertation sur le projet de la gare nouvelle de Nîmes-Manduel-Redessan, conformément aux articles L.300-2 et R.300 du Code de l'Urbanisme.

L'article L.300-2 du Code de l'Urbanisme précise le champ d'application de la procédure :

« Font l'objet d'une concertation associant, pendant toute la durée de l'élaboration du projet, les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées [...], les opérations d'aménagement ayant pour effet de modifier de façon substantielle le cadre de vie ou l'activité économique, dont la liste est arrêtée par décret en Conseil d'Etat. Les objectifs poursuivis et les modalités de la concertation sont arrêtés par le président de l'organe délibérant de la collectivité ou de l'établissement public compétent. Ces modalités doivent, pendant une durée suffisante au regard de l'importance du projet, permettre au public d'accéder aux informations relatives au projet et aux avis requis par les dispositions législatives ou réglementaires applicables et de formuler des observations et propositions qui sont enregistrées et conservées par l'autorité compétente. »

L'article R300 du Code de l'Urbanisme

spécifie que « la création d'une gare ferroviaire ou routière de voyageurs, de marchandises ou de transit ou l'extension de son emprise, lorsque le montant des travaux dépasse 1,9 millions d'euros » fait l'objet d'une concertation au titre de l'article L300-2 du Code de l'Urbanisme.

À l'issue de cette procédure, SNCF Réseau rédige le bilan de la concertation qui sera notamment joint au dossier d'enquête publique.

Ce bilan constituera donc une pièce importante pour l'Autorité Environnementale et pour la Commission d'Enquête afin d'apprécier l'association du public à l'élaboration du projet.

LA CHARTE POUR LA CONDUITE DE LA CONCERTATION

Depuis mai 2011, SNCF Réseau s'est dotée d'une charte s'appliquant aux concertations réglementaires et volontaires. Pour chaque programme ou opération ferroviaire sur des infrastructures existantes ou nouvelles dont SNCF Réseau est le maître d'ouvrage, cette charte établit les règles d'un dialogue ouvert et constructif. Cette charte ne se substitue pas aux procédures réglementaires de consultation administrative et

de consultation du public. SNCF Réseau privilégie ainsi une concertation continue, à toutes les étapes du projet et avec l'ensemble des acteurs concernés, afin d'enrichir l'élaboration et la réalisation de ses projets et activités. Le site www.sncf-reseau.fr rend compte des différentes démarches de concertation menées par SNCF Réseau.

OBJECTIFS DE LA CONCERTATION

SNCF Réseau a engagé cette concertation en souhaitant que chacun puisse s'exprimer et donner son point de vue sur le projet de gare nouvelle Nîmes-Manduel-Redessan.

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

La question qui a guidé l'ensemble de la concertation a été : « **Que recommandez-vous pour que la gare nouvelle de Nîmes-Manduel-Redessan réponde aux besoins de tous ?** »

L'objectif de cette concertation était **d'aider à la définition d'un projet compris et partagé par les différentes parties prenantes.**



DES RENCONTRES AVEC LES ACTEURS LOCAUX POUR PRÉPARER LA CONCERTATION

En plus des rencontres régulières avec les partenaires et cofinanceurs du projet, une étude visant à comprendre le contexte territorial dans lequel s'inscrit le projet de gare nouvelle de Nîmes-Manduel-Redessan a été menée entre mars et mai 2015. Dans ce cadre, 16 entretiens ont été réalisés avec les acteurs locaux et partenaires du projet (élus locaux, acteurs économiques, associatifs, médiatiques...) dans le but de cerner leur perception du projet et de recueillir leurs attentes par rapport à la gare nouvelle et à la concertation à venir.

Cette étude de contexte a donc permis de définir un dispositif de concertation et de communication adaptée aux enjeux locaux, aux spécificités du projet et aux attentes des partenaires et du public.



LES PRINCIPAUX ENSEIGNEMENTS DE L'ÉTUDE DE CONTEXTE

Un projet de gare nouvelle encore mal connu et confondu avec le projet urbain multimodal.

Le projet de Pôle Urbain Multimodal a été initié par Nîmes Métropole à l'issue du débat public de 2009 relatif à la ligne nouvelle Montpellier – Perpignan ayant conclu à l'opportunité de la réalisation d'une gare nouvelle sur le site de Manduel-Redessan.

Les deux projets, gare nouvelle et Projet Urbain, sont menés depuis de manière concertée entre les maîtres d'ouvrage, en relevant toutefois de démarches indépendantes de concertation réglementaire.

Des atouts pour ce projet...

La gare nouvelle est une porte d'entrée pour la région et une opportunité de développement économique et touristique pour l'agglomération nîmoise et plus particulièrement pour les deux communes d'accueil du projet : Manduel et Redessan.

... mais aussi des interrogations et attentes particulières sur certaines thématiques

- Il est paru nécessaire de rappeler les raisons pour lesquelles le site de Manduel a été retenu à la suite du débat de 2009.
- La complémentarité entre les gares de Nîmes Feuchères (gare de centre-ville) et Nîmes-Manduel-Redessan reste à développer pour comprendre de quelle manière l'interconnexion est assurée pour les Nîmois et les usagers du Gard.
- Les habitants de Manduel et Redessan s'interrogent sur l'augmentation du trafic routier à la mise en service de la gare nouvelle.

Le besoin d'informer très largement les citoyens sur le projet

Il s'agit d'informer les habitants de l'agglomération et du territoire gardois sur la création de la gare nouvelle et les atouts de développement économique et touristique associés ainsi que sur la complémentarité des deux gares de Nîmes-Manduel-Redessan et Nîmes-Feuchères.

LES MODALITÉS DE LA CONCERTATION

LE DISPOSITIF D'INFORMATION ET DE MOBILISATION

Un dispositif complet d'information et de mobilisation a été mis en place par SNCF Réseau pour mobiliser un maximum de participants lors de ce temps d'échange.



■ LE SITE INTERNET DU PROJET

Le site internet www.gare2-nimesmanduel.com a été mis en ligne le 8 juin 2015, jour d'ouverture de la concertation publique. Il a été spécialement conçu pour présenter le projet et recueillir l'avis des différents publics.

Il rassemble l'ensemble des documents d'information du projet : dossier de concertation, dépliants, affiche de mobilisation. Il comprend un module de concertation interactive qui permet de recueillir les avis et suggestions du public (accès au formulaire et au questionnaire en ligne).

■ LE DOSSIER DE LA CONCERTATION

Le dossier de concertation a pour objectif de fournir à tous un maximum d'informations sur la gare nouvelle de Nîmes-Mandelieu-Redessan, ses enjeux et les études en cours. Il permet ainsi de développer la connaissance du projet par les acteurs du territoire et de faciliter l'expression du public et la formulation d'avis.

Ce document a été mis à disposition du public au siège de Nîmes Métropole et dans les mairies de Manduel et de Redessan. Il a également été distribué lors des événements de la concertation (rencontres habitants et réunions publiques) et il est accessible en ligne sur le site internet du projet.

Descriptif : format A4 fermé, 32 pages, impression en 1 000 exemplaires



**Retrouvez le dossier de concertation
en annexe du bilan**



■ LE DÉPLIANT D'INFORMATION SUR LE PROJET ET LES MODALITÉS DE CONCERTATION

Un dépliant d'information a été édité et largement diffusé sur l'agglomération nîmoise. Il présentait les enjeux et caractéristiques du projet ainsi que toutes les modalités de concertation. Il contenait également un questionnaire sous format carte T pré-affranchie (envoi sans frais postal).

Le dépliant de présentation du projet a été inséré dans La Gazette de Nîmes (10 000 exemplaires dans le numéro daté du 21 juin 2015) et mis à disposition lors des événements de la concertation. Déposé dans les services publics et commerces de Manduel, Redessan et Nîmes, il a également fait l'objet d'une distribution dans les boîtes aux lettres de Redessan (1 000 exemplaires) et aussi de Manduel à travers la sortie d'un numéro spécial du bulletin municipal « Lou Pitchoun » (3 000 exemplaires).

Descriptif : format A5 fermé, 6 pages, impression en 13 000 exemplaires

■ LE DÉPLIANT D'INFORMATION SUR LES MODALITÉS DE CONCERTATION

Une version plus synthétique a aussi été réalisée. Ce dépliant contenait les modalités détaillées de concertation ainsi que le questionnaire en carte T. Ce dépliant a servi de support pour les enquêtes en gare. Il a été également distribué lors des rencontres habitants et des réunions publiques.

Descriptif : format A5 fermé, 4 pages, impression en 13 000 exemplaires





■ LES EXPOSITIONS PERMANENTES

À travers l'exposition, le grand public a pu s'informer sur le projet, ses enjeux, ses caractéristiques, ses acteurs, son financement... mais aussi sur les modalités d'information et de concertation.

Pour assurer une bonne visibilité au projet et à la concertation, cette exposition a été installée en 4 lieux :

- À la mairie de Manduel (salle des mariages), du 16 juin au 10 juillet
- À la mairie de Redessan (hall), du 16 juin au 10 juillet
- Au siège de Nîmes Métropole (atrium), du 16 juin au 10 juillet
- À Nîmes, sur le parvis du triangle de la gare – place de l'ONU, du 16 juin au 10 juillet

Pour s'adapter à la configuration de ces différents lieux d'exposition, les panneaux ont été déclinés selon deux formats :

- 5 panneaux roll-ups
- 3 panneaux au format 100 x 200 cm (parvis gare).

Descriptif : 5 panneaux format 85x200 cm, 3 panneaux format 100x200 cm

■ LES EXPOSITIONS TEMPORAIRES

L'exposition a également été installée lors des deux réunions publiques et des deux rencontres habitants, et aussi lors de l'évènement de l'Agglo en fête du 12, 13, 14 juin 2015 sur le site du musée des trains.

Descriptif : format 85x200 cm, 1 exemplaire



■ LA CAMPAGNE D’AFFICHAGE

Pour mobiliser autour de la concertation et annoncer les différents temps d’échange, plus de 500 affiches au format A2 et A3 ont été diffusées dans les communes de Manduel, Redessan, Nîmes mais aussi dans toute l’agglomération nîmoise, aussi bien dans les mairies et autres structures communales accueillant du public que chez les commerçants. Des affiches spécifiques pour les rencontres habitants ont également été diffusées à Manduel et à Redessan.

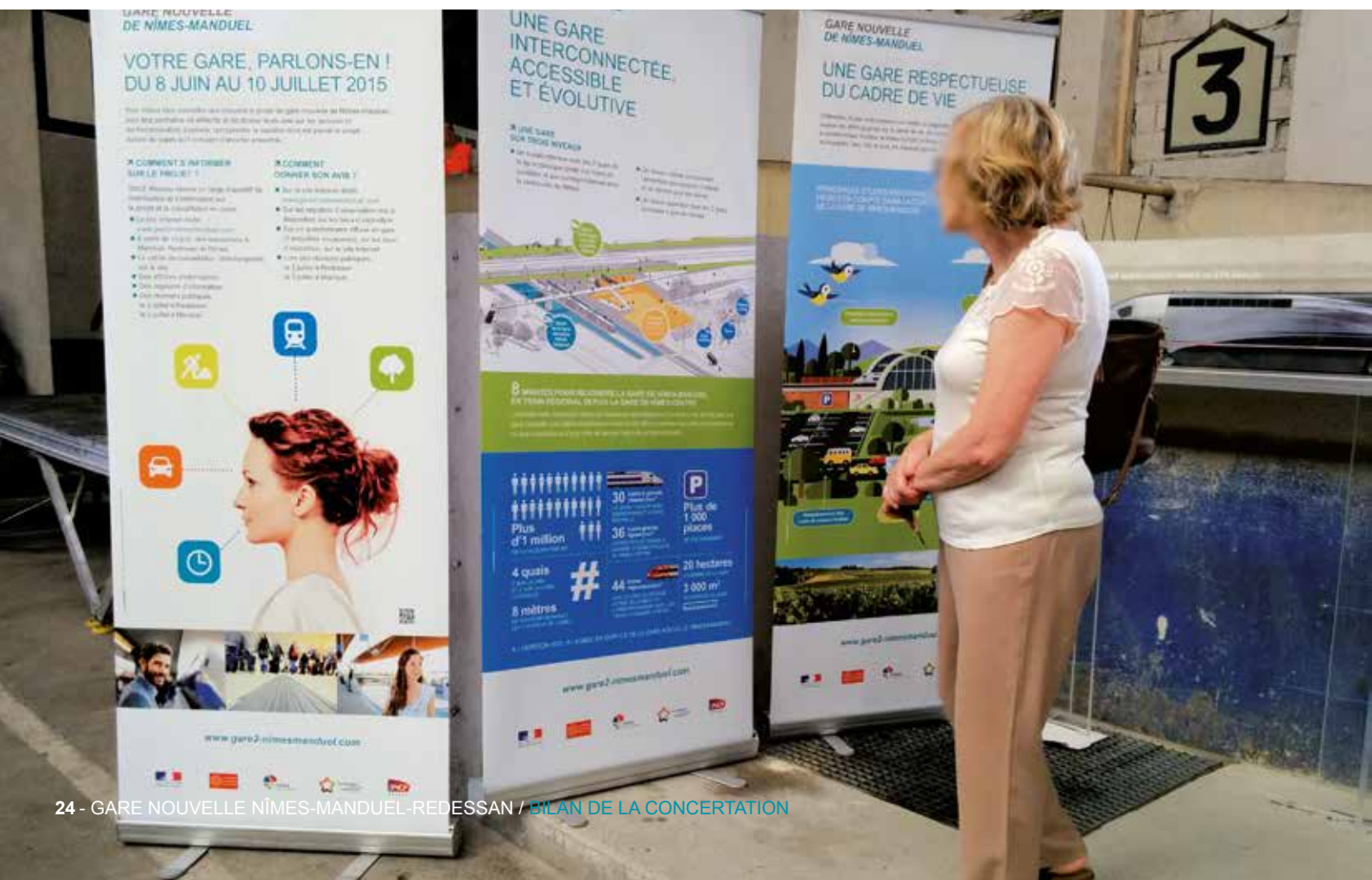
Descriptif : formats A2 et A3, 500 exemplaires



■ LA MOBILISATION DES RÉSEAUX SOCIAUX



Une page Facebook (Gare nouvelle Nîmes-Manduel) et un compte Twitter (@Gare2_nimes) ont été ouverts par SNCF Réseau dès le 8 juin 2015 dans le but de mobiliser les publics autour de la concertation sur le projet de gare nouvelle de Nîmes-Manduel-Redessan tout en informant sur l’opération et le dispositif de concertation mis en place.





■ LE PLAN MÉDIA

Plusieurs actions ont été menées auprès des médias pour annoncer la période de concertation et les réunions publiques. Les informations ont également été relayées via les supports des acteurs locaux, notamment les communes de Manduel et de Redessan.

En complément des retombées presse, et pour s'assurer de la visibilité du projet et de la phase de concertation dans les médias locaux, SNCF Réseau a réservé des encarts publicitaires, notamment dans

et les 20 et 27 juin dans l'édition du Gard) et L'indépendant (parution le 8 juin), ainsi qu'au niveau des pages « Gard » sur Midi-Libre.fr.

Une campagne web a également été menée, des bannières et des interstitiels ont été insérés sur le site Internet du Midi Libre, à la rubrique Gard, les 8, 14, 20 et 27 juin.

	Titres	Édition	Diffusion	Date de parution	Format	Emplacement
PQR	Midi Libre + L'indépendant	Locale Nîmes + Languedoc-Roussillon	161 872	Lundi 8 juin	1/2 PQ = H208 x L290	P 4
	Midi Libre	Locale Nîmes	24 431	Sam. 20 juin Sam. 27 juin	1/2 PQ = H208 x L290	pages Nîmes

■ DEUX ATELIERS-RENCONTRES HABITANTS

Pour échanger et travailler plus particulièrement avec les habitants de Manduel et de Redessan sur certaines thématiques comme le cadre de vie et l'accessibilité de la gare nouvelle, et afin d'identifier avec eux les enjeux d'intégration locaux à traiter dans la suite des études, SNCF Réseau a organisé deux ateliers participatifs :

- le mercredi 17 juin 2015 à partir de 18h30, à la salle des associations de Manduel.
- le jeudi 18 juin 2015 à partir de 18h30, à la salle des fêtes de Redessan

Plus de 60 personnes ont participé à ces ateliers encadrés par un animateur professionnel et l'équipe projet de SNCF Réseau. Après une présentation du projet par SNCF Réseau, les participants ont travaillé en petits groupes autour d'une carte du territoire et formulé leurs propositions pour le projet.



Déroulé de la rencontre

Temps 1 : Présentation par SNCF Réseau du projet de gare et des enjeux d'intégration déjà identifiés.

- Présentation de l'organisation de la soirée et des intervenants
- Enonciation des modalités de la concertation et des moyens mis à disposition
- Annonce des enjeux et objectifs du projet de gare nouvelle (historique, offre de trains grande vitesse, prise en compte environnementale, partenariat, calendrier)
- Description du site retenu (interconnexion trains grande vitesse et trains régionaux)
- Description du fonctionnement de la gare nouvelle et son organisation spatiale

Temps 2 : Réflexion des habitants par table de 6 à 10 personnes sur les enjeux déjà identifiés et à identifier

- Mise à disposition d'une carte du territoire et d'un schéma fonctionnel de la gare,
- Description graphique et écrite des propositions des participants,
- Echanges avec l'équipe-projet

Temps 3 : Restitution par table des enjeux et solutions identifiés par les habitants

- Chaque groupe a restitué son travail : enjeux identifiés et suggestions proposées pour l'amélioration du projet.

À l'issue des débats, étaient rappelés le calendrier du projet ainsi que les modalités de participation à la concertation.

■ DEUX RÉUNIONS PUBLIQUES

Deux réunions publiques ont été organisées pendant la phase de concertation pour dialoguer sur les propositions du projet de gare nouvelle :

- le jeudi 2 juillet 2015 à partir de 18h30, à la salle des fêtes de Redessan.
- le vendredi 3 juillet 2015 à partir de 18h30, à la salle des Arènes à Manduel.

À l'issue d'une présentation du projet par les équipes de SNCF Réseau, ces deux rendez-vous ont permis aux 140 participants présents de poser des questions, d'émettre des observations et d'exprimer un avis sur le projet.

Une animatrice professionnelle pour encadrer les réunions

Chacune des deux réunions d'échange organisées par SNCF Réseau a été animée par une animatrice professionnelle. Son rôle était de faciliter les échanges entre le public et les intervenants présents sur scène, en reformulant au besoin certaines questions et réponses, en facilitant la compréhension de certains sujets complexes mais surtout en veillant à ce qu'il soit répondu avec précision à toutes les questions posées.

Un débat en 2 parties

Pour faciliter les échanges avec le public, SNCF Réseau a choisi d'organiser le débat autour de deux temps forts.

Temps 1 : la création d'une gare nouvelle à Nîmes-Manduel-Redessan : Pourquoi ?

- Présenter l'organisation de la soirée et les intervenants
- Annoncer les modalités de la concertation et les moyens mis à disposition

- Présenter les enjeux et objectifs du projet de gare nouvelle (historique, offre de trains grande vitesse, prise en compte environnementale, partenariat, calendrier)

À l'issue de cette présentation, les participants disposaient d'un premier temps d'échange.

Temps 2 : La création d'une gare nouvelle à Nîmes-Manduel-Redessan : Comment ?

- Présenter le site retenu (interconnexion trains grande vitesse et trains régionaux)
- Expliquer le fonctionnement de la gare nouvelle
- Décrire l'organisation spatiale de la gare nouvelle
- Présenter l'esquisse architecturale du projet de gare nouvelle

Les participants pouvaient librement donner leur avis ou poser leurs questions.

À l'issue des débats, étaient rappelés le calendrier du projet ainsi que les modalités de participation à la concertation.





■ UN QUESTIONNAIRE

Pour apprécier le niveau de connaissance du projet par les citoyens et recueillir leurs avis sur le projet de gare nouvelle, un questionnaire a été réalisé et mis à disposition du public :

- Lors de deux enquêtes en gare centrale de Nîmes-Feuchères aux heures de forte affluence :

➔ Lundi 22 juin 2015 : de 6h30 à 10h30 puis de 16h30 à 19h30

➔ Mardi 30 juin 2015 : de 6h30 à 10h30 puis de 16h30 à 19h30

- À l'accueil des réunions publiques et des rencontres habitants,
- Inséré dans le dépliant et encarté dans l'édition de la gazette de Nîmes du 21 juin 2015 (10 000 ex),
- À disposition dans les commerces et services publics de Nîmes, Manduel et Redessan,
- Sur le site internet du projet de gare nouvelle.

Pour encourager les réponses, un système de carte T permettait au public de renvoyer gratuitement par réseau postal le questionnaire à SNCF Réseau, une fois celui-ci rempli.

■ UN FORMULAIRE SUR LE SITE INTERNET

Un formulaire spécifique a été mis en ligne pour permettre aux internautes de donner leurs avis ou de poser des questions sur le projet.

■ LES REGISTRES D'OBSERVATIONS

Pour que les citoyens puissent s'exprimer librement sur le projet de gare nouvelle, des registres pour consigner les observations ont été mis à disposition du public (aux jours et heures d'ouverture habituels) :

- 1 à la mairie de Manduel,
- 1 à la mairie de Redessan,
- 1 au siège de Nîmes Métropole.

Ainsi que lors des rencontres habitants et des réunions publiques.

Avant de s'exprimer, la population pouvait accéder aux informations essentielles du projet grâce aux outils de communication disponibles sur place (panneaux d'exposition, cahier de la concertation, dépliant d'information).

Un registre supplémentaire a aussi été mis à disposition lors des réunions publiques.

■ LA MISE À DISPOSITION D'UNE ADRESSE POSTALE

Le public pouvait également donner son avis via l'adresse postale de SNCF Réseau Languedoc-Roussillon :

SNCF Réseau Languedoc-Roussillon
185 rue Léon Blum - BP 9252
34 043 Montpellier cedex 1

■ RÉCAPITULATIF

Outils d'information	Nombre d'exemplaires	Date et mode de diffusion
Site internet du projet www.gare2-nimesmanduel.com		Ouverture depuis le 8 juin 2015
Dossier de concertation 30 pages	1 000 exemplaires	• 500 ex. dans les mairies de Manduel, Redessan et au siège de Nîmes Métropole • 250 ex. en réunion publique • 250 ex. avec le bilan de la concertation
Dépliant 6 pages avec questionnaire (carte T)	13 000 exemplaires	• Diffusion toute boîte à Redessan + Manduel + commerces Manduel, Redessan, Nîmes • Encartage 10 000 ex. dans la gazette de Nîmes (numéro de la semaine du 21 juin) • Diffusion en réunion publique
Dépliant 4 pages avec questionnaire (carte T)	13 000 exemplaires	• Diffusion large agglomération Nîmoise • Enquête en gare • Diffusion en réunion publique
Panneaux d'exposition	5 lieux	• Du 12 juin au 10 juillet : en mairie de Manduel et Redessan + Atrium de Nîmes Métropole • Du 16 juin au 10 juillet : place de l'ONU à Nîmes • 12, 13, 14 juin : musée des trains de Nîmes pour l'événement Agglo en fête
Réseaux sociaux	Facebook et Twitter	• Ouverture des pages et comptes le 8 juin 2015
Affiches, A2 et A3	500 + A3 spécifiques rencontres habitants	• A partir du 8 juin : en mairies de Manduel et Redessan et des communes de l'agglomération, dans les commerces Manduel/Redessan/Nîmes • Affiches spécifiques pour les rencontres habitants : en mairies de Manduel et Redessan
Plan média		• Midi Libre, édition régionale : 8 juin • L'indépendant : 8 juin • Midi Libre, édition du Gard : 20 et 27 juin • MidiLibre.fr
Registres d'observations	4 exemplaires	Ouverts le 8 juin 2015 Récupérés le 10 juillet 2015
Questionnaires	26 000 exemplaires	• Intégrés aux dépliants 3 volets et 2 volets • Disponible en version électronique interactive sur le site web du projet du 8 juin au 10 juillet 2015
Formulaire	numérique	• Disponible sur le site web du projet

Actions	Date et lieu
Rencontres habitants	Mercredi 17 juin à Manduel à 18h30 Jeudi 18 juin à Redessan à 18h30
Réunions publiques	Jeudi 2 juillet à Redessan à 18h30 Vendredi 3 juillet à Manduel à 18h30
Enquête en gare de Nîmes-Feuchères	Lundi 22 juin de 6h30 à 10h30 et 16h30 à 19h30 Mardi 30 juin de 6h30 à 10h30 et 16h30 à 19h30

**PARTI ARCHITECTURAL RETENU PAR
LES PARTENAIRES COFINANCEURS**



LE BILAN QUANTITATIF DE LA CONCERTATION : COMBIEN DE PARTICIPANTS ?



LES ATELIERS-RENCONTRES HABITANTS

Les rencontres habitants organisées à Manduel et Redessan ont rassemblé

64 personnes : 12 personnes à Manduel et 42 personnes à Redessan.

Ces rencontres ont permis d'échanger de manière approfondie avec les habitants des deux communes afin de bénéficier de leur connaissance du territoire et des enjeux locaux, de leur permettre de s'approprier les éléments du projet et de recueillir formellement leurs préoccupations, leurs avis et suggestions sur les études.

La rencontre de Redessan, recueillant une mobilisation plus importante, a été plus profitable pour les participants. Les échanges ont été plus fournis et cela a permis de recueillir plus de suggestions pour le projet de gare nouvelle. De nombreux enseignements sont ressortis des deux rencontres organisées les 17 et 18 juin 2015.

COMMENT ?

Après un temps de présentation du projet, sous l'angle plus local, les participants se sont regroupés par table de 6 à 10 personnes.

Avec l'aide d'une carte simplifiée du territoire et d'un schéma d'organisation des fonctions de la gare nouvelle, il s'agissait de réfléchir aux enjeux

d'accessibilité ou environnementaux de la gare nouvelle mais aussi aux caractéristiques des aménagements proposés.

Enfin, pour conclure la rencontre, chaque groupe a pu restituer ses propres propositions à l'assemblée réunie.

LES THÈMES

Ces rencontres étant organisées en 2 temps distincts, 17 contributions ainsi que 38 suggestions ont été recueillies. Les remarques les plus fréquentes portent sur les accès routiers, le nom de la gare, les parkings ainsi que l'aménagement du Mas Larrier.

Thèmes	Nombre d'avis
Les accès routiers à la gare	11
Le nom de la gare	7
L'aménagement du Mas Larrier	7
Les parkings	6
L'environnement	3
Le lien avec le projet de pôle urbain multimodal	3
Les services commerciaux et touristiques en gare	3
La gare actuelle de Manduel	2
L'architecture de la gare	2
L'emploi	2
Le chantier du contournement de Nîmes-Montpellier (CNM)	2
La concertation	2
L'offre de service : cadence des trains	1
Les nuisances sonores	1
Les emprises de la gare	1
La gare routière	1
La sécurité d'accès au collège	1

Vous retrouvez les synthèses de ces deux rencontres en annexe du bilan de la concertation.

LES RÉUNIONS PUBLIQUES

Les 2 réunions publiques de Manduel et de Redessan ont rassemblé 142 personnes : 92 personnes à Manduel (dont 3 élus) et 50 personnes à Redessan (dont 8 élus). Les participants venaient essentiellement des communes directement concernées par le projet de gare nouvelle. Quelques habitants de Nîmes étaient également présents.

LES THÈMES

Lors des 2 réunions publiques, 23 remarques et suggestions ont été relevées. Les remarques les plus fréquentes portent sur les liaisons routières, les parkings et la protection de l'environnement.

Thèmes	Nombre d'avis
Les liaisons routières	4
Les parkings	4
L'environnement	4
La gare centrale Nîmes	2
Le nom de la gare	2
L'architecture de la gare	2
Les accès aux trains	2
Le lien avec les trains régionaux	1
Les nuisances sonores	1
Le Mas Larrier	1

Les synthèses des deux réunions publiques se trouvent en annexe du bilan de la concertation.

RENCONTRE SNCF RÉSEAU COMITÉ CONSULTATIF DE REDESSAN



RÉUNION PUBLIQUE DE MANDUEL



LES REGISTRES D'OBSERVATIONS

4 registres étaient à disposition du public au siège de Nîmes Métropole, dans les mairies de Manduel et Redessan ainsi qu'aux réunions publiques.

À l'issue de la concertation :

- Les registres de Manduel et Redessan ne comportaient aucune remarque,
- Le registre relevé au siège de Nîmes Métropole comptait 2 remarques,
- Le registre des réunions publiques contenait 1 remarque.

Registre au siège de Nîmes Métropole

Thèmes	Nombre d'avis
Le maintien de la gare centrale	1
La communication	1

Registre à disposition lors des réunions publiques

Thèmes	Nombre d'avis
Le lien avec le projet urbain	1

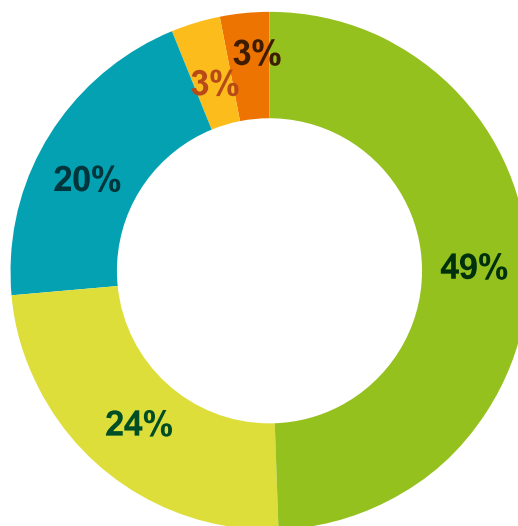


LES QUESTIONNAIRES

Le questionnaire mis à disposition du public par le biais de différentes actions est le résultat le plus tangible de la concertation et du ressenti sur le projet. (Mis en annexe N°3, p.58).

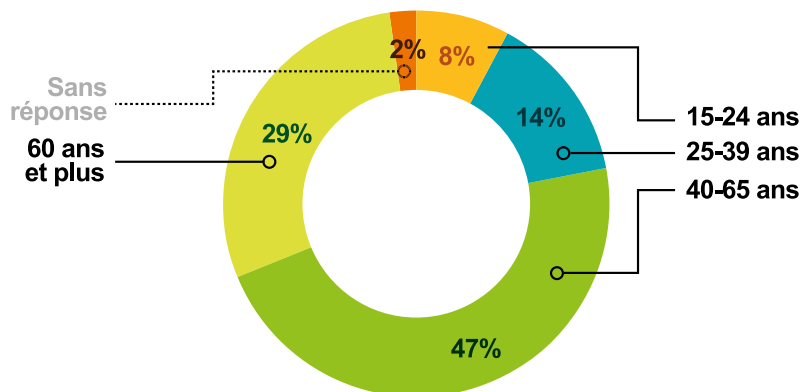
611 QUESTIONNAIRES ONT ÉTÉ RECUEILLIS ET ANALYSÉS

- 302 via la Poste (lettre T),
- 146 lors des enquêtes en gare de Nîmes-Feuchères,
- 123 via le site internet,
- 19 lors des réunions publiques de Manduel et Redessan,
- 19 lors des rencontres habitants de Manduel et Redessan,
- 2 dans les urnes à disposition à Nîmes métropole, Manduel et Redessan.

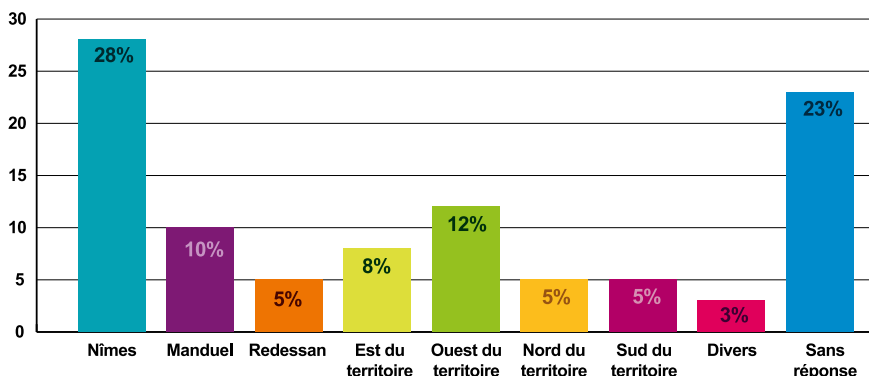


LE PUBLIC INTERROGÉ

Ce sont les tranches d'âge supérieur qui se sont le plus impliquées (40/65 ans et + de 65 ans, 76% ensemble).



Les habitants de Nîmes représentent le plus grand nombre d'avis émis (28%). Il est nécessaire de relativiser cette valeur du fait de la grande différence du nombre d'habitants entre Nîmes et les autres communes concernées.

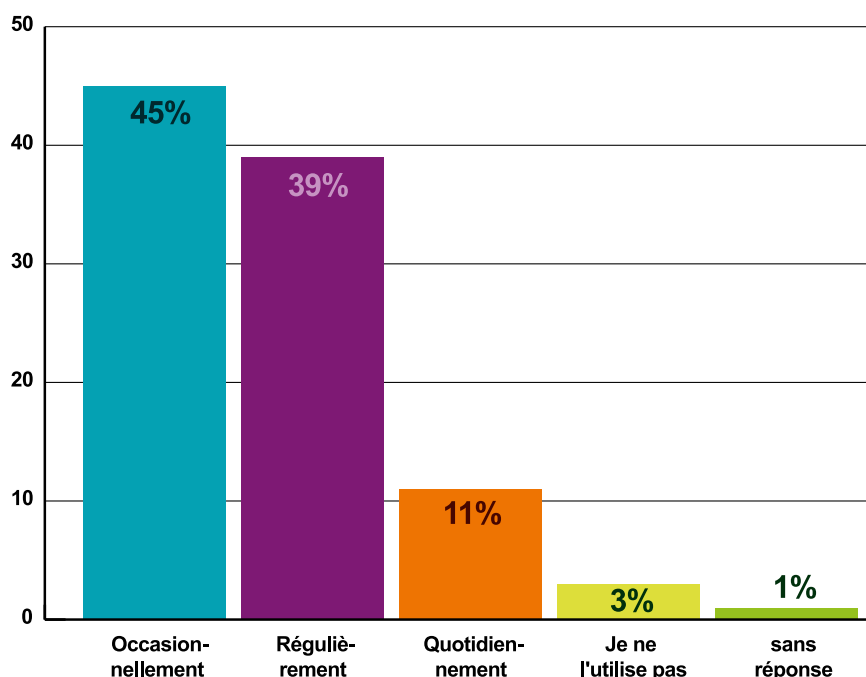


Villes	Nîmes	Manduel	Redessan	Total Agglomération
Nombre d'habitants	146 000	6 100	4 000	240 000
Nombre de réponses	174	61	32	611
%	0,119%	1,000%	0,800%	0,255%

La population totale de la métropole est de 240 000 habitants. L'essentiel des sondés habite l'agglomération. Cela représente un taux de pénétration de 0,2%.

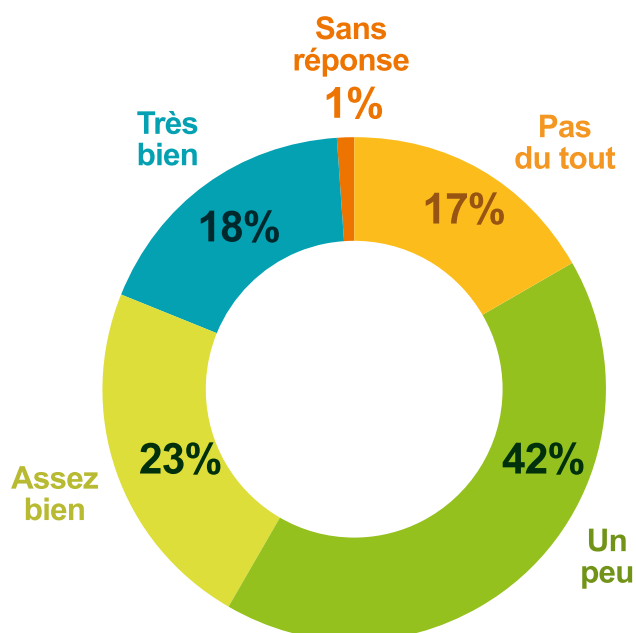
LES PERSONNES AYANT RÉPONDU PRENNENT LE TRAIN OCCASIONNELLEMENT OU RÉGULIÈREMENT

Seulement 3% des personnes ayant répondu au questionnaire ne prennent pas le train. Cela montre bien l'intérêt du projet pour les personnes utilisant le train. Si l'usage du train reste occasionnel pour 45% des sondés, 39% des personnes le prennent régulièrement et seulement 11% quotidiennement.



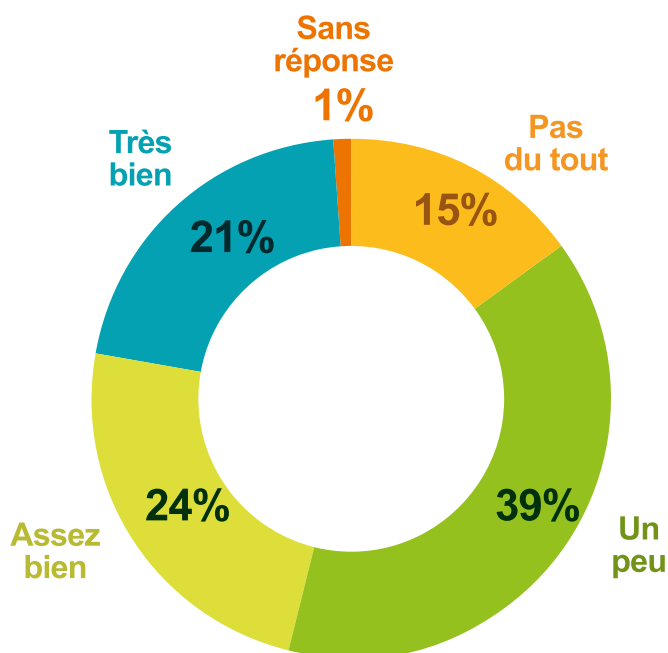
LE PUBLIC CONNAIT LE PROJET DE GARE NOUVELLE

Globalement, la population de l'agglomération nîmoise connaît le projet de gare nouvelle. 83% des personnes interrogées connaissent un peu, assez bien ou très bien le projet de gare nouvelle. 17% affirment ne pas le connaître du tout. Au sein des 2 communes directement concernées par le projet, Manduel et Redessan, le projet est mieux connu (89% à Manduel et 93% à Redessan selon les mêmes critères).



LE PUBLIC CONNAIT MIEUX LE PROJET DE CONTOURNEMENT FERROVIAIRE DE NIMES-MONTPELLIER

Le projet de contournement ferroviaire de Nîmes-Montpellier semble, lui, mieux connu. Seuls 15% des sondés ne le connaissent pas du tout. Sur les communes de Manduel et de Redessan, la connaissance des habitants est légèrement supérieure aux autres habitants de l'agglomération.

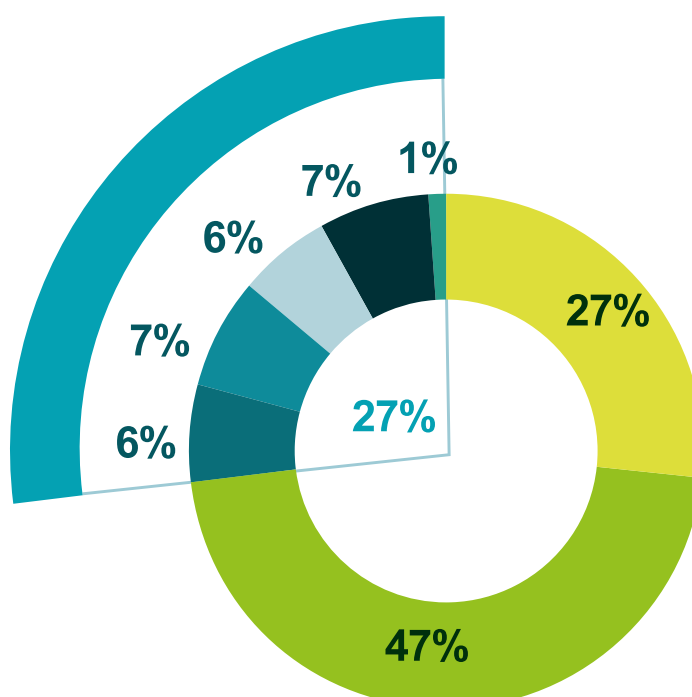


LA GARE NOUVELLE DE NIMES-MANDUEL-REDESSAN : UNE BONNE CHOSE POUR LES HABITANTS DE L'EST DE L'AGGLOMÉRATION

46% des personnes interrogées ont une réaction positive ou neutre sur le projet de création d'une gare nouvelle : 27 % considèrent que c'est une bonne chose pour le développement de l'agglomération nîmoise et 19% des sondés sont prêts à modifier leurs habitudes de voyage pour se rendre en gare nouvelle. 7% des personnes n'ont pas d'avis mais elles ne s'opposent pas.

L'analyse locale des communes de Manduel et Redessan montre que 79% des Manduellois et 85% des Redessannais sont favorables au projet de création de gare nouvelle. Parmi les 47% de personnes qui ne comprennent pas l'intérêt du projet, l'analyse géographique des sondés montrent que ceux-ci habitent principalement Nîmes ou l'ouest de l'agglomération.

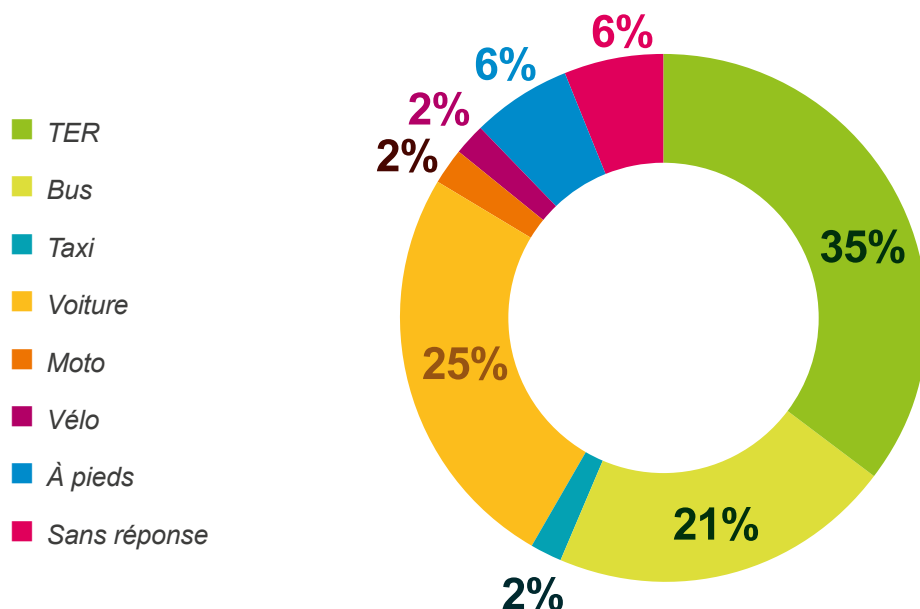
- C'est une bonne chose...
- Je ne comprends pas l'intérêt...
- Cela ne changera pas mes habitudes...
- Cela changera mes habitudes... je suis prêt à m'adapter
- Cela changera mes habitudes... cela ne me pose pas de problème
- Cela ne m'inspire rien de particulier
- Sans réponse



LES TRAINS RÉGIONAUX : PREMIER MOYEN DE TRANSPORT POUR SE RENDRE À LA GARE NOUVELLE

Parmi les sondés, 35% des personnes interrogées emprunteraient prioritairement les trains régionaux pour se rendre à la gare nouvelle alors qu'un quart des personnes utiliseraient leur voiture. 21% rejoindraient la gare par le biais des bus

et des transports collectifs. Seulement 6% s'y rendraient à pied et 2% à moto ou à vélo. Pour les habitants de Nîmes, la correspondance avec les trains régionaux est souhaitée par 51% des sondés.



QUELLES SUGGESTIONS PROPOSERIEZ-VOUS SUR LE PROJET DE GARE NOUVELLE : DES AVIS PARTAGÉS

Sur les 611 questionnaires recueillis, 437 personnes ont complété leur réponse par le biais de la question ouverte sur le projet. Cela montre que le projet de gare nouvelle ne laisse pas les habitants indifférents. De manière assez logique, les personnes les plus réticentes au projet

de gare nouvelle se sont exprimées de manière plus détaillée. Les réponses peuvent se regrouper selon leur adhésion (157 commentaires) ou leur opposition au projet (280 commentaires). Vous retrouvez les principales thématiques dans le chapitre suivant.

➔ À RETENIR

Après l'analyse des 611 questionnaires, il est possible de créer un lien entre la situation géographique des participants et leur intérêt porté sur le projet de gare nouvelle.

Si l'intérêt général est fortement marqué pour les habitants de Manduel et Redessan et plus largement ceux de l'est du territoire, il n'en est pas de même pour les nîmois et les habitants venant des communes du nord du département ou de l'ouest de l'agglomération. Ces derniers craignent

de perdre les bénéfices liés à la proximité de la gare Nîmes-Feuchères du centre-ville et aux échanges urbains et interurbains déjà en place avec les réseaux de trains régionaux, transports collectifs d'agglomération ou départementaux. A contrario, les personnes favorables au projet de création de gare nouvelle ont perçu l'intérêt et la dynamique que pouvait apporter une gare nouvelle pour le territoire en terme d'aménagement urbain et de développement économique et touristique.

LE SITE INTERNET ET LES RÉSEAUX SOCIAUX

L'ensemble des questions des internautes et les réponses de SNCF Réseau sont en annexe N°5 en page 88.

PLUS DE 4 500 VISITEURS SUR LE SITE INTERNET WWW.GARE2-NIMESMANDUEL.COM

Durant les 5 semaines de concertation, le site internet dédié au projet de la gare nouvelle de Nîmes-Manduel-Redessan a connu une fréquentation relativement forte avec 4 718 visiteurs uniques dont 81% depuis des appareils mobiles. Avec un taux de rebond proche de 60%, on peut déduire que la satisfaction du visiteur est correcte. Le site a généré chaque semaine environ 80% de nouveaux visiteurs.

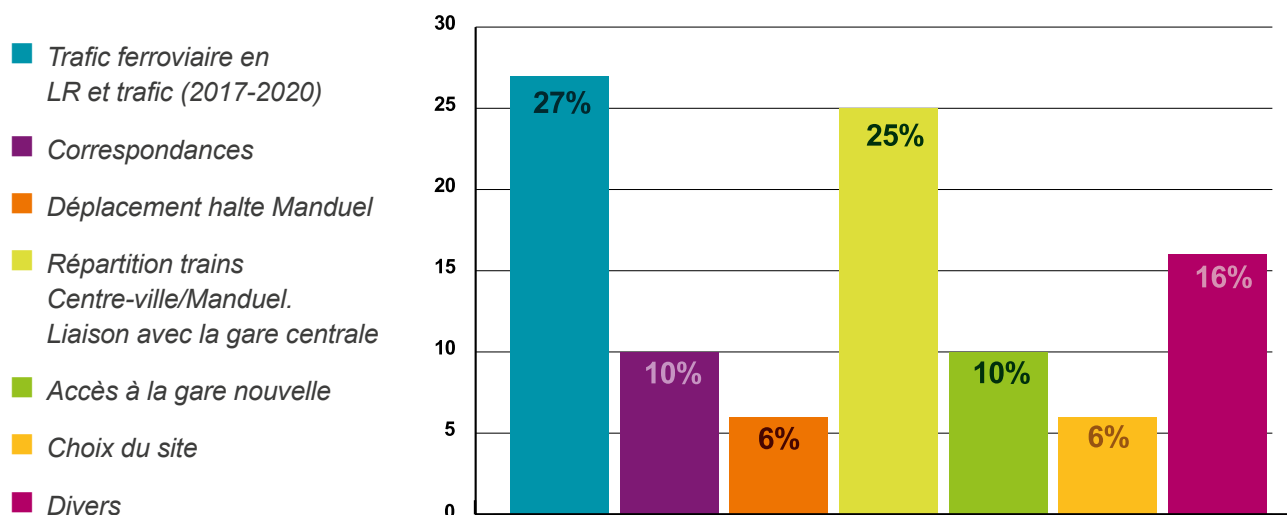
Les visiteurs ont vu en moyenne 2,41 pages et ont passé un peu moins de 2 minutes sur le site internet. Ils ont consulté en tout 11 173 pages, principalement la page d'accueil (5 730 vues), la page dédiée aux infos sur la gare nouvelle (1 259 vues) et la page relative aux actualités (776 vues). L'essentiel des visiteurs vient de la région Languedoc-Roussillon (55%) et d'Ile-de-France (29%). Ils se sont connectés majoritairement en provenance de la publicité réalisée sur le réseau Facebook (56%). Ce qui explique la très forte proportion d'usage d'appareils mobiles.

LES QUESTIONS DES INTERNAUTES

Durant la période de concertation, l'équipe projet de SNCF Réseau s'est attachée à répondre aux 51 questions posées par le biais du formulaire accessible depuis le site internet du projet : www.gare2-nimesmanduel.com.

Les questions des internautes viennent principalement d'habitants de Redessan (25 demandes) ou de Nîmois (16 demandes). Les dernières demandes viennent de communes de l'agglomération hormis 2 demandes d'habitants de Lyon et Paris.

Parmi les thèmes les plus fréquents d'interrogation reviennent le trafic ferroviaire en Languedoc-Roussillon et pendant la période 2017-2020, les correspondances, le déplacement de la gare de Manduel, la répartition des trains entre Nîmes centre et la gare nouvelle, les accès à la gare nouvelle tous modes, le choix du site de Manduel. Ces différents thèmes ont été largement exprimés dans le cadre du questionnaire et des réunions publiques.



L'ACTIVITÉ DES RÉSEAUX SOCIAUX

■ UNE PAGE FACEBOOK POUR MOBILISER LES HABITANTS

Ouverte dès le début de la concertation, la page Facebook (Gare nouvelle Nîmes-Manduel) a été un excellent moteur pour créer du trafic vers le site internet. Avec 539 mentions « j'aime » en 33 jours, l'achat de publicité a permis d'être immédiatement visible et identifié par l'ensemble des usagers, de tous âges.

18 publications ont été publiées durant la période et ont généré un peu plus de 118 000 impressions sur les flux d'actualité des internautes. Les internautes ont peu utilisé ce canal pour s'exprimer (seulement 21 commentaires). Les messages d'annonce de l'ouverture de la période de concertation et

des réunions publiques ont engendré le plus d'interaction avec le site internet du projet de gare nouvelle (Plus de 1 000 sur 2 466 accès).

■ UN COMPTE TWITTER POUR ALERTER LES MEDIAS

Le compte twitter (@Gare2_nimes), créé pour informer sur le projet et pour créer du trafic vers le site internet dédié, a été moins suivi que la page Facebook. La création du compte a surtout permis d'alerter les journalistes sur la période de concertation (28 abonnés) et n'a pas fait l'objet de commentaires. Les messages les plus retweetés sont, comme Facebook, les annonces de réunions publiques.

LES RETOMBÉES MÉDIAS

Pendant la phase de concertation préalable, du 8 juin au 10 juillet 2015, 17 parutions ont été réalisées au travers de 4 médias (Midi Libre, La Gazette, La Marseillaise et Lettre M). Ces articles et brèves ont plutôt été diffusés préalablement aux événements publics (réunions publiques et rencontres habitants).

La période la plus prospère a été entre le 18 et 20 juin, au retour des rencontres habitants organisées les 17 et 18 juin.

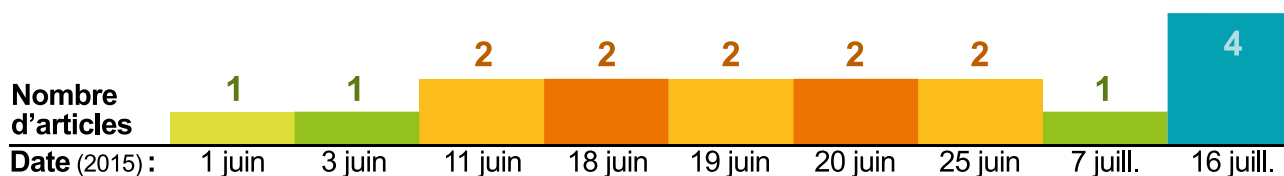
La majorité de ces articles (plus de 50%) présentaient le projet global et les modalités de la concertation préalable, et de façon neutre : enjeux et objectifs du projet, détail des aménagements, calendrier et coût de l'opération, modalités détaillées de concertation proposées par SNCF Réseau. Ces articles avaient pour objectif principal d'inciter l'ensemble de la population à s'intéresser au sujet, à venir participer aux rencontres publiques et donner son avis sur le projet.

Plusieurs articles (20%) ont relaté les rencontres habitants et ont mis en avant les suggestions et demandes des habitants. La tonalité de ces articles



était objective et exhaustive. Les principaux sujets abordés ont été les accès routiers, les emprises foncières et le nom de la gare mais sans être des sujets polémiques.

Quelques brèves de lecteurs sont aussi parues sur la même période (30%, faisant plutôt état des inquiétudes sur le choix du site de Manduel-Redessan, sur la répartition des trains entre les 2 gares ou sur les conditions d'organisation de la concertation. Enfin, un avis d'appel à manifester est paru le 7 juillet, sans suite dans la presse.



LE BILAN QUALITATIF DE LA CONCERTATION : QUELLES THÉMATIQUES LES PLUS DISCUTÉES ?



LE BILAN QUALITATIF DE LA CONCERTATION : QUELLES THÉMATIQUES LES PLUS DISCUTÉES ?

Au-delà de la thématique principale sur le bien-fondé et l'opportunité du projet de création d'une gare nouvelle à Manduel-Redessan, **12 thématiques principales sont ressorties de la concertation :**

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

Les autres thématiques également évoquées, sans toutefois recueillir beaucoup d'avis, concernent l'architecture de la future gare, pour répondre notamment aux conditions climatiques spécifiques de la région, la concertation et la communication, le chantier du CNM ainsi que les services commerciaux et les opportunités d'emploi avec la mise en service d'une gare nouvelle.



➤ L'OPPORTUNITÉ DE CRÉER UNE DEUXIÈME GARE

L'opportunité de créer une deuxième gare pour l'agglomération nîmoise a été le sujet le plus traité. Les habitants de Manduel et Redessan ainsi que ceux de l'est de l'agglomération ont bien saisi l'opportunité de développement économique de leur territoire avec la création de cette nouvelle gare. C'est pour eux l'occasion de voyager plus facilement vers le reste du territoire français. Ils souhaitent également profiter du possible développement économique dû à la création de la gare en mettant en avant le patrimoine touristique et les produits agricoles et viticoles régionaux. A contrario, les habitants de Nîmes et de l'ouest

de l'agglomération n'y voient pas un avantage. Ils craignent de perdre l'accès aux trains à grande vitesse depuis la gare centrale de Nîmes-Feuchères.

La gare actuelle leur semble suffisante. Ils évoquent également la perte de temps possible sur l'ensemble de leur voyage puisqu'il faudrait ajouter un temps d'accès à la gare nouvelle de Nîmes-Manduel-Redessan.

Les habitants de Nîmes font aussi état de l'intermodalité nécessaire pour la réussite du projet. À Nîmes Feuchères, il est possible d'emprunter d'autres moyens de transport comme le bus urbain ou interurbain ou les trains régionaux.

➤ LES ACCÈS ROUTIERS À LA GARE NOUVELLE : ACCÈS LOCAUX ET ACCÈS DEPUIS NÎMES

Les accès routiers ont été aussi un sujet fortement traité pendant la concertation. Deux sujets majeurs les interrogent : le dimensionnement des accès routiers actuels ainsi que la possibilité de créer un deuxième accès direct à la gare nouvelle depuis Redessan. Les habitants de Manduel et de Redessan craignent un afflux de voitures sur les routes départementales RD3 et RD999. Ils émettent des doutes sur la capacité du réseau routier à accueillir la circulation inhérente à la gare nouvelle. Ils demandent des élargissements de voie ou des ouvrages, des aménagements de carrefours ou un contournement de la commune de Redessan. La création d'un deuxième accès local à la gare nouvelle a aussi été proposée par les habitants de Redessan pour rejoindre directement les parkings depuis leur village en empruntant le chemin vicinal de l'Etang.

➤ L'OFFRE DE SERVICE : CADENCE ET CORRESPONDANCE DES TRAINS RÉGIONAUX

L'offre de service et principalement les liens avec la gare centrale de Nîmes Feuchères font partie des préoccupations des participants.

Il s'agit d'offrir plus de trains par jour sur le réseau des trains régionaux : avoir une cadence suffisante pour relier Nîmes ou Beaucaire à toute heure de la journée. Il faut également privilégier le lien entre les trains régionaux et les trains grande vitesse en assurant des correspondances réduites et ainsi éviter le rallongement du temps de voyage pour se rendre à Nîmes centre. Certains participants proposent d'ailleurs la création d'une navette entre les deux gares de l'agglomération pour assurer un lien rapide et efficace pour les habitants de Nîmes.

➤ LE CHOIX DU SITE : PRÉFÉRENCE POUR GARONS OU CAISSARGUES

Ce sont très souvent les participants nîmois ou de l'ouest de l'agglomération opposés à la création de la gare nouvelle qui expriment leur préférence pour un autre site à aménager aux environs de Garons ou Caissargues, en relation étroite avec l'autoroute, l'aéroport et le tram/bus T1. Ils restent du coup opposés au site de Manduel-Redessan.

➤ LE FINANCEMENT ET LE COÛT

Parmi les participants qui contestent le projet de gare nouvelle, certains trouvent le projet trop onéreux dans le contexte économique actuel. Ils préféreraient le report des crédits au profit de l'amélioration des infrastructures du réseau et du service actuels.

➤ LES PARKINGS

Créer des parkings semble une évidence.

Les participants ont émis des avis sur le dimensionnement et l'aménagement des parkings mais ont aussi demandé des tarifications particulières.

Ils proposent de réduire leurs emprises en construisant des parkings à étage. Cela permettrait aussi de réduire la distance pour se rendre dans le bâtiment gare et sur les quais.

Les parkings doivent aussi être aménagés de manière qualitative. Ils doivent être arborés, ne pas être complètement imperméables et bien signalés. Sur les questions de tarification, les habitants de Manduel et Redessan demandent la gratuité et la réservation d'un espace pour les usagers locaux.

➤ LE TRAFIC FERROVIAIRE EN LANGUEDOC-ROUSSILLON ET LE TRAFIC 2017-2020

Les participants se sont interrogés sur le trafic ferroviaire actuel et sur la répartition des trafics voyageurs et fret avec la réalisation du contournement ferroviaire de Nîmes-Montpellier. Certains se sont aussi interrogés sur l'évolution du trafic pendant la période charnière 2017-2020 où le CNM sera mis en service mais pas encore la gare de Manduel-Redessan (mise en service en 2020) et comment se répartiront les trains grands voyageurs.

➤ LE NOM DE LA GARE

Maintenir les noms de Manduel et Redessan dans le futur nom de la gare semble une demande forte des habitants locaux.

Certains participants souhaitent que le nom de Manduel et Redessan soient accolés à un nom plus commercial et emblématique en faisant notamment référence à la romanité. Plusieurs suggestions de noms ont été émises : « gare Via Domitia », « gare de Manduel », « gare de Redessan »,...

➤ L'AMÉNAGEMENT DU MAS LARRIER

De manière assez consensuelle, les habitants ont demandé de conserver le Mas et de le rénover. Ils ont fait de nombreuses suggestions pour son futur usage : en faire la vitrine du territoire, créer un centre d'animation et de promotion touristique et économique des atouts du territoire (agriculture, viticulture, monuments historiques,...). Très peu de participants suggèrent de le détruire.

➤ UNE SEULE GARE POUR NÎMES ET MONTPELLIER

Quelques personnes remettent en cause la création de 2 gares nouvelles pour la région. Une seule gare nouvelle semble suffisante pour la région Nîmes/Montpellier au vu des 50 km de distance entre les 2 agglomérations.

➤ L'ENVIRONNEMENT

Les préoccupations environnementales restent limitées. Les participants rappellent la nécessité de protéger l'Outarde et ses zones de nidification. Ils craignent que les trains viennent perturber les premiers vols des oisillons.

Les autres préoccupations sont plus de l'ordre de la protection : réaliser des bassins de rétention pour recueillir les eaux de pluie des parkings ainsi que les pluies torrentielles fréquentes dans la région. Ils demandent aussi la création de bassins de rétention particuliers pour les produits dangereux.

➤ LA GARE ACTUELLE DE MANDUEL

Quelques personnes auraient souhaité conserver la gare actuelle de Manduel, plus proche du centre village de Manduel.

➤ LE LIEN AVEC LE PROJET DE PÔLE URBAIN MULTIMODAL (PUM)

Les participants connaissent l'existence du projet urbain soutenu par Nîmes Métropole, développé autour et en lien avec la gare nouvelle. La place de la gare dans l'aménagement urbain revêt toute son importance mais ils s'interrogent plus particulièrement sur les continuités de cheminement entre les deux projets ainsi que l'éventualité de mutualiser les parkings. Beaucoup auraient souhaité bénéficier d'une présentation commune des deux projets.



LES ENSEIGNEMENTS ET SUITES À DONNER



LES ENSEIGNEMENTS ET SUITES À DONNER

Le bilan de la concertation présente la synthèse de près de 750 contributions. Toutes les remarques formulées dans le cadre de la concertation ont été analysées attentivement, que ce soit les questions posées lors des réunions publiques et des rencontres habitants ou les avis transmis grâce au formulaire internet, au questionnaire ou directement inscrits dans les registres. Il reste néanmoins des points identifiés que SNCF RÉSEAU se propose d'étudier pendant les phases de projet dans la perspective de l'enquête publique.

UN PROJET SOUTENU PAR LES ACTEURS ET HABITANTS LOCAUX



La concertation préalable à la création de la gare nouvelle de Nîmes-Manduel-Redessan a permis de rassembler les acteurs locaux et habitants du territoire autour d'une même volonté : la gare est utile et nécessaire pour le développement du territoire. C'est une demande formulée à une très large majorité. Des ajustements et compléments seront néanmoins nécessaires pour répondre aux enjeux locaux.

LES SUITES À DONNER

La concertation préalable a permis d'identifier des sujets et de recueillir des suggestions au regard des enjeux locaux. SNCF Réseau poursuivra le travail de concertation engagé avec les acteurs et habitants locaux pendant les phases d'études de Projet.

DEUX GARES À NÎMES ET UNE INTERCONNEXION RÉGIONALE



La gare nouvelle de Nîmes-Manduel-Redessan doit devenir un point de relais régional au sein de l'étoile ferroviaire par le développement des trains régionaux sur la ligne Nîmes/Beaucaire. La demande, essentielle aux yeux des habitants, porte sur la création d'une navette, ferroviaire de préférence, reliant la gare nouvelle à la gare Feuchères de centre-ville afin d'assurer une continuité de voyage avec les trains à grande vitesse en gare de Nîmes-Manduel-Redessan jusqu'à la gare de Nîmes Feuchères au centre-ville. Néanmoins, la population nîmoise et de l'ouest du territoire tient à conserver la gare centrale de Nîmes-Feuchères avec une fréquence de trains à grande vitesse maintenue, les relations avec les trains régionaux vers le nord et le sud ainsi que les échanges avec les réseaux de bus déjà en place.

LES SUITES À DONNER

Un travail sera engagé avec la Région Languedoc-Roussillon, l'autorité organisatrice des transports régionaux (AOT), pour déterminer et adapter des correspondances entre les trains à grande vitesse et les trains régionaux.

L'OPPORTUNITÉ D'UNE DEUXIÈME GARE TGV



Les personnes favorables au projet le trouvent indispensable pour le développement du territoire de l'Est de l'agglomération et du Gard. Il doit permettre le développement économique et touristique et créer des emplois locaux. Néanmoins, les personnes opposées au projet s'interrogent sur la nécessité d'une deuxième gare pour l'agglomération, sur la pertinence du site d'implantation, sur l'usage des crédits dans le contexte économique actuel ainsi que sur l'opportunité de créer deux gares grande vitesse pour une même région puisque Montpellier est à 50 km.

UN PROJET EN LIEN AVEC LE PROJET URBAIN



Dans l'esprit des citoyens, le projet de pôle urbain multimodal est un sujet sous-jacent à celui de gare nouvelle, ce qui justifie une réalisation concertée. Deux enjeux principaux sont apparus :

- Le besoin de co-construction du projet d'aménagement du territoire avec les communes
- Le maintien de la capacité viticole sur la commune de Redessan.

LE RÉSEAU ROUTIER EN QUESTION



De nombreuses inquiétudes sont apparues sur la qualité du réseau routier à proximité du site de la gare nouvelle.

Le Département étant absent des partenaires financeurs, le public s'interroge sur l'évolution des routes qui seront empruntées pour accéder à la gare nouvelle telles que la RD3 et la RD999. Ce sont des routes départementales que le public estime sous-dimensionnées pour accueillir l'afflux de voitures engendré par la création de la gare nouvelle et le projet urbain qui s'en suit.

LES SUITES À DONNER

Une partie des réticences et attentes sont liées à la méconnaissance des futures dessertes grande vitesse après la mise en service de la gare nouvelle. SNCF Réseau poursuivra la communication sur le projet auprès des acteurs locaux et des habitants du territoire gardois.

LES SUITES À DONNER

Pour les habitants de Manduel et Redessan, le projet de création de gare nouvelle est très lié à l'aménagement urbain global. Pour la poursuite des études, il y est décidé de rencontrer régulièrement les communes et les habitants et leur présenter l'évolution de la conception de la gare nouvelle intégrée au projet urbain développé par Nîmes Métropole.

LES SUITES À DONNER

Comme indiqué lors de la concertation préalable, des études de trafic vont être menées pour préciser les flux attendus en fonction de l'évolution de la fréquentation de la gare nouvelle entre 2020 et 2050. Ces études permettront d'évaluer les besoins d'aménagement ou de requalification du réseau routier et de les partager avec le Département du Gard. La possibilité de création d'un deuxième accès à la gare nouvelle sera également examinée.

LES PARKINGS



Les interventions ont porté sur l'intégration paysagère des parkings et sur leur dimensionnement. Les usagers proposent la réalisation de parkings à étages plutôt que des parkings en surface très consommateurs d'espace. Cette attente est principalement liée à la volonté du maintien des surfaces viticoles. La tarification des parkings soulève également des questions. Le souhait d'accéder à un tarif préférentiel, voire gratuit, est une demande forte des futurs usagers locaux.

LES SUITES À DONNER

SNCF Réseau étudiera une option d'aménagement de parking à étage (1 seul niveau) et son opportunité en fonction de l'évolution de la fréquentation de la gare et des besoins de stationnement. Cette option pourra conduire à retenir des orientations et des mesures conservatoires pour les futures extensions des parkings.

LE NOM DE LA GARE ET LE PROJET ARCHITECTURAL EN LIEN AVEC LE TERRITOIRE



Le nom définitif de la gare est une préoccupation des habitants de Manduel et de Redessan. Même si la gare nouvelle doit avoir une dénomination commerciale au regard du développement national ou international, les participants demandent à ce que les noms de Manduel et Redessan y soient accolés, en donnant parfois l'exclusivité ou l'un ou l'autre. Nous avons noté une opposition « naturelle » entre quelques habitants des deux communes à cet égard. D'autres idées font émerger le lien à la romanité avec la proximité de la Via Domitia.

À la suite de la présentation de l'esquisse architecturale, les participants aux réunions publiques ont rappelé les conditions climatiques locales que le bâtiment devait prendre en compte : le vent, le soleil et la pluie ; les trois étant parfois très forts dans la région. Mais le souhait a aussi porté sur la relation architecturale à l'environnement local : la romanité et le paysage de garrigues.

LES SUITES À DONNER

SNCF Réseau proposera aux cofinanceurs l'initialisation d'un processus de sélection du futur nom de la gare impliquant les acteurs locaux. L'orientation architecturale, qui sera précisée au cours des prochaines études, sera présentée aux acteurs locaux et aux habitants de Manduel et Redessan. À cette occasion, les études techniques relatives à la prise en compte du climat local et son incidence sur les choix des dispositions constructives seront présentées.

LES ANNEXES

N°1	PUBLICATION AU JOURNAL OFFICIEL DE LA DÉCISION DE RFF DU 26 NOVEMBRE 2009	50
N°2	DÉCISION D'ORGANISATION DE LA CONCERTATION PAR SNCF RÉSEAU DU 2 JUIN 2015.....	52
N°3	QUESTIONNAIRE DE GARE NOUVELLE NÎMES-MANDUEL	58
N°4	DOSSIER DE CONCERTATION	59
N°5	LES QUESTIONS RÉPONSES	88
N°6	COMMUNIQUÉ DE PRESSE	95
N°7	SYNTHÈSE DES RENCONTRES HABITANTS	96
N°8	SYNTHÈSE DES RÉUNIONS PUBLIQUES	100
N°9	REVUE DE PRESSE DÉTAILLÉE	102

Avis et communications

AVIS DIVERS

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT

Avis relatif à une délibération du 26 novembre 2009 sur la poursuite des études relatives à la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan

NOR : DEVT1014503V

Le conseil d'administration de Réseau ferré de France,

Vu le code de l'environnement, notamment son article L. 121-13 ;

Vu le décret du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public, notamment ses articles 11 et 12 ;

Vu la décision n° 2008-13 du 3 septembre 2008 de la Commission nationale du débat public décidant que le projet de création d'une ligne nouvelle de Montpellier à Perpignan devait faire l'objet d'un débat public qu'elle organiserait elle-même en en confiant l'animation à une commission particulière du débat public ;

Vu le compte rendu du débat public présenté par le président de la commission particulière du débat public du projet de ligne nouvelle Montpellier-Perpignan le 25 août 2009 ;

Vu le bilan du débat public du projet de ligne nouvelle Montpellier-Perpignan établi par le président de la Commission nationale du débat public en date du 25 août 2009.

Considérant que :

La qualité du débat public et la diversité des opinions exprimées ont permis de recueillir l'ensemble des points de vue en présence ;

Le débat public a très largement confirmé l'opportunité du projet ainsi que le bien-fondé de ses principaux objectifs et fonctionnalités, à savoir :

Répondre durablement à la demande croissante de déplacements fret et voyageurs, qu'elle soit européenne, nationale ou locale :

- en développant un doublet de ligne ferroviaire à grande capacité et haute qualité de service pour tous les types de trains (trains aptes à la grande vitesse, régionaux et de fret) ;
- en assurant la continuité de l'itinéraire à grande vitesse d'intérêt européen (dernière section française du projet prioritaire n° 3 des réseaux transeuropéens de transports par la façade méditerranéenne) et national ;
- en assurant la continuité de l'itinéraire fret d'intérêt européen (corridor D-ERTMS et 6-RNE) et national (axe à dominante fret) ;
- en diffusant l'effet grande vitesse à l'ensemble des territoires languedociens et roussillonnais à l'aide de gares maillées avec le réseau ferroviaire régional et connectées aux réseaux de transport en commun ;
- en permettant le développement des transports régionaux et périurbains ;
- favoriser un aménagement durable du territoire en participant au rapprochement des métropoles régionales :
 - en contribuant efficacement à la lutte contre l'effet de serre, en autorisant un report modal important ;
 - en permettant le développement de tous les types de trains à long terme, en accompagnant la modernisation du réseau régional existant ;
 - en respectant la qualité de vie et le patrimoine de la région (bruit, paysages, activités agricoles et notamment viticoles) ;
 - en garantissant la maîtrise des risques environnementaux, en particulier dans les zones sensibles au risque d'inondation ;
 - en préservant la biodiversité exceptionnelle de la région et en inscrivant harmonieusement le projet dans les corridors écologiques.

Le débat public a fait ressortir une large adhésion au couloir de passage dit « plaine littorale », entre Montpellier et Narbonne, et que le couloir proposé entre Narbonne et Perpignan, dit « Corbières littorales », n'a pas été remis en cause ;

Le projet ligne nouvelle Montpellier–Perpignan s’inscrit dans la continuité du projet de contournement de Nîmes et de Montpellier, et figure dans le programme prévisionnel de 2 000 kilomètres de lignes nouvelles défini dans la loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l’environnement ;

Il convient de veiller à l’articulation du projet ligne nouvelle Montpellier–Perpignan avec les études en cours sur l’axe Toulouse–Narbonne ;

Le débat public a démontré la nécessité d’anticiper la réflexion sur les principes de desserte et d’aménagement du territoire à l’horizon du projet, sans pour autant retarder le processus d’études ;

Le débat public a souligné la nécessité d’élaborer un projet finançable par l’ensemble des partenaires, gage de sa réalisation à l’horizon 2020,

Décide :

De poursuivre les études relatives à la ligne nouvelle Montpellier–Perpignan sous l’égide d’un comité de pilotage associant notamment l’Etat et les collectivités territoriales participant au financement de ces études, selon les modalités qu’il aura définies ;

D’inscrire ce projet dans une vision évolutive du réseau qui permette, via un doublet de ligne, le développement de la grande vitesse, du transport régional de voyageurs et du fret ;

De poursuivre les études sur la base d’un projet de ligne nouvelle de Montpellier à Perpignan :

- qui s’inscrive dans le couloir de passage dit « plaine littorale » entre Montpellier et Narbonne, et dans le couloir « Corbières littorales » proposé entre Narbonne et Perpignan,
- apte à la grande vitesse ferroviaire sur l’intégralité de son linéaire,
- en capacité d’accueillir des circulations mixtes de Montpellier à Perpignan sur les sections les plus circulées, en tenant compte des enjeux d’insertion environnementale et d’économie globale du projet ;
- exemplaire en matière d’insertion paysagère, de respect de la biodiversité et de maîtrise des risques environnementaux ;

De conduire ce projet en cohérence avec la réalisation du contournement de Nîmes et de Montpellier et l’avancée des études sur l’axe Toulouse–Narbonne ;

De poursuivre les études sur les gares et dessertes régionales :

- en permettant la desserte de l’agglomération de Montpellier par une gare nouvelle dès la mise en service du contournement de Nîmes et de Montpellier ;
- en engageant les études et concertations nécessaires à la construction d’une nouvelle gare pour l’agglomération de Nîmes sur la commune de Manduel ;
- en examinant l’opportunité de gares nouvelles pour la desserte de Béziers et Narbonne et, le cas échéant, leur localisation et leur horizon de réalisation, complémentaires aux aménagements en gares existantes ;
- en privilégiant la desserte de Perpignan par la gare actuelle ;

De lancer les études préalables à la déclaration d’utilité publique, en déployant parallèlement un dispositif d’information et de dialogue sur l’avancement du projet adapté aux attentes des différents interlocuteurs de RFF, qu’il s’agisse des partenaires cofinanceurs du projet, des services de l’Etat, des collectivités territoriales, des organisations socioprofessionnelles, des associations représentatives et du public concerné. RFF demandera à la CNDP de veiller au respect de la participation des acteurs à ce processus.

Cette décision sera publiée au *Journal officiel* de la République française.

Paris, le

02 JUIN 2015

Le Président

Décision portant organisation de la concertation préalable

Gare Nouvelle de Nîmes-Manduel

Le Président de SNCF Réseau,

Vu le code des transports, et notamment ses articles L.2111-9 à L.2111-25,

Vu la loi n° 2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire en application de laquelle « Réseau ferré de France » (RFF) change de dénomination sociale et devient « SNCF Réseau »,

Vu le décret n°97-444 du 5 mai 1997 modifié relatif aux missions et aux statuts de Réseau ferré de France et notamment l'article 39,

Vu le décret du 19 décembre 2012 portant nomination du président de Réseau ferré de France,

Vu la délibération du conseil d'administration de Réseau ferré de France en date du 6 juin 2013 portant délégation de pouvoirs à son président et fixant les conditions générales des délégations au sein de l'établissement,

Vu les articles L.300-2 et R.300-1 à R.300-3 du code de l'urbanisme,

décide d'engager la concertation relative à la création d'une gare nouvelle à Nîmes-Manduel.

Elle est organisée dans les conditions définies par le document annexé à la présente décision.

La concertation se déroulera du 8 juin au 10 juillet 2015.

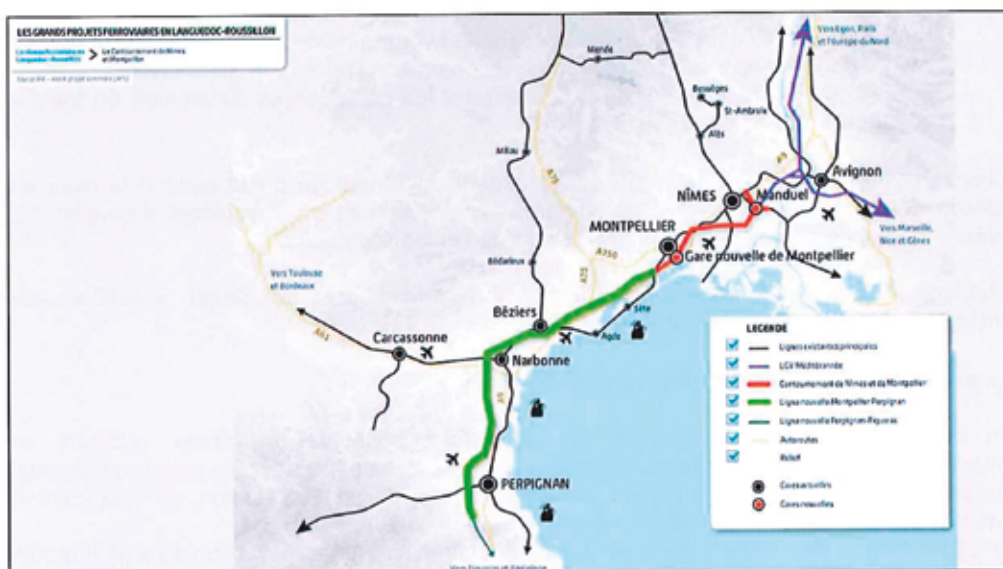


Jacques RAPOPORT

**ANNEXE A LA DECISION DU PRESIDENT DE SNCF RESEAU PRECISANT
LES CONDITIONS D'ORGANISATION DE LA CONCERTATION
AU TITRE DE L'ARTICLE L 300-2 DU CODE DE L'URBANISME
SUR LA GARE DE NOUVELLE DE NIMES – MANDUEL**

1/ OBJECTIFS ET CONTEXTE DU PROJET:

Suite au débat public relatif à la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan (LNMP), mené entre le 3 mars et le 3 juillet 2009, le conseil d'administration de SNCF Réseau a décidé de poursuivre les études sur les gares et les dessertes régionales, notamment sur la ligne ferroviaire du Contournement de Nîmes et de Montpellier (CNM).



Les travaux de terrassement et de génie civil sont actuellement en cours, jusqu'à fin 2015, puis viendront les travaux d'équipements ferroviaires ; la mise en service commerciale de la ligne étant prévue fin 2017.

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

Cette ligne nouvelle permet de prolonger le réseau grande vitesse vers l'Espagne et, par sa mixité, d'améliorer le transport de marchandise avec l'Espagne mais aussi l'Italie et l'Europe du Nord.

Sur le réseau existant, ce projet permet d'augmenter le nombre de TER sur le réseau existant et de réduire le bruit ferroviaire par le report du fret vers la ligne nouvelle.



Lors du débat public de 2009 sur le projet de Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan, la création d'une gare nouvelle TGV au niveau de l'agglomération nîmoise est apparue indispensable pour sa desserte.

Lors du même débat public 3 emplacements pour cette nouvelle gare ont été proposés aux participants. Celui de Manduel Redessan a reçu le plus de soutien.

Suite aux conclusions du débat public de la Ligne nouvelle Montpellier Perpignan et à la décision de SNCF Réseau de poursuivre son étude, la gare de Manduel a fait l'objet de conventions de financement (études et travaux), permettant sa réalisation indépendamment du projet de Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan.

SNCF Réseau s'est également engagé à créer autour de la gare un Pôle d'Echange Multimodal (PEM), qui permette l'accueil et la rencontre de tous les modes de déplacement.

Le développement de la gare suivra l'évolution de l'offre de transport :

- 2020 : mise en service de la gare nouvelle de Nîmes-Manduel engendrant un basculement de l'offre « grandes lignes » de la gare centre vers le pôle d'échange ;
- 2025-2035, mise en service et montée en charge de l'offre ferroviaire LNMP ;
- 2050 : horizon de maturité du pôle intégrant les perspectives d'évolution du trafic « voyageurs » sur plus de 30 ans.

L'horizon 2020 est celui considéré pour le dimensionnement du projet suite à la mise en service complète du CNM avec deux gares nouvelles, soit un flux global d'environ 1,2 millions de voyageurs/an pour la gare nouvelle de Nîmes-Manduel..

L'horizon 2050 est utilisé pour garantir la compatibilité du projet « 2020 » aux aménagements et développements ultérieurs.

Le projet de Pôle Urbain Multimodal de Manduel

En tant qu'équipement structurant, la future gare constitue un moteur puissant de développement. Pour cela, Nîmes Métropole souhaite développer un pôle urbain multimodal autour de la gare. Il doit être facilement accessible et, destination en soit, se veut comme une vitrine du territoire et pourra évoluer avec lui dans le temps.

En 2014, Nîmes-Métropole a lancé un dialogue compétitif pour la réalisation du « pôle urbain multimodal de Nîmes-Métropole LGV », qui s'est clôturé en janvier 2015 avec la sélection de l'équipe Reichen et Robert & associés pour concevoir le futur projet urbain.

Si la réalisation du réseau de voiries du pôle donnant accès à la gare sera concomitante à la mise en service de cette dernière, le reste du projet s'étalera sur plusieurs années après la mise en service de la gare.

2/ CARACTERISTIQUES PRINCIPALES DU PROJET DE GARE NOUVELLE NIMES-MANDUEL

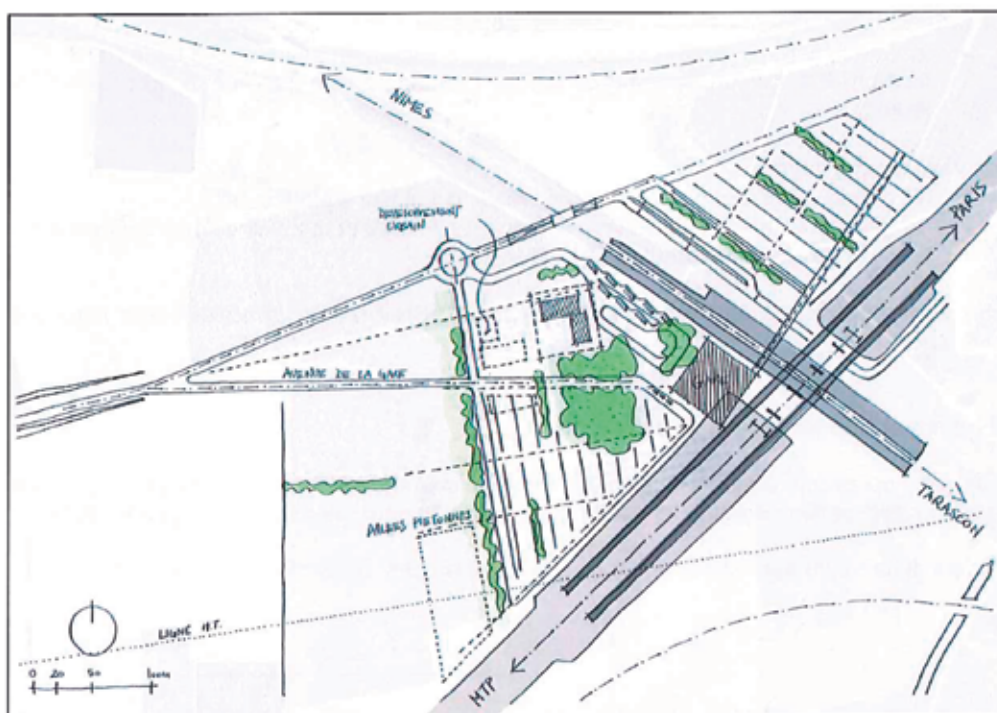


Schéma du Pôle d'Echange Multimodal (source : SNCF Réseau – Etudes préliminaires 2014).

Le projet comprend la construction d'un bâtiment voyageurs et des aménagements extérieurs indissociables de l'équipement et des composantes de l'offre de mobilité. Il intègre la création de la voie d'accès à la gare se raccordant sur la RD3 et des réseaux nécessaires à la gare (sous la maîtrise d'ouvrage de Nîmes Métropole).

Les études de flux routiers détermineront les impacts éventuels sur le réseau viaire existant.

Le projet est ainsi constitué :

- de la plateforme des voies ferroviaires réalisée par le CNM (2 voies à quai créées, de part et d'autre des 2 voies passantes du CNM) et deux quais créés le long de la voie ferrée existante Nîmes-Tarascon située en déblai du terrain naturel afin d'assurer une correspondance entre lignes ferroviaires ;
- d'un terminal ferroviaire regroupant les services aux voyageurs, aux entreprises ferroviaires et aux visiteurs, situé :
 - o en articulation des voies ferroviaires nouvelles et régionales, lesquelles ne sont pas à niveau ;
 - o en liaison avec tous les autres modes de transport pour organiser l'intermodalité ;
- des correspondances entre modes de transport qui s'organisent autour du terminal et de part et d'autre des voies ferrées ;
- l'intermodalité propose également une offre de stationnement répartie sur l'ensemble de l'emprise.



L'actuelle halte TER de Manduel sera déplacée au sein de la nouvelle gare.

La gare est reliée au territoire :

- à l'Ouest, par un système de voiries de plain-pied en emprise, issues de la RD 3 ;
- au Nord-Est, par un système de voiries (existantes et requalifiées) raccordées à la RD999.

Les voiries organisent :

- l'éco-mobilité (transport public, taxis, vélos, circulations piétonnes) ;
- l'accès des véhicules particuliers à la dépose-minute et aux parcs de stationnement ;
- l'accès des services techniques et de sécurité ;

Elles sont réparties de part et d'autre des voies du CNM via un franchissement aménagé sous voies.

Planning et budget prévisionnel

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

Le coût de la future gare est estimé à ce stade des études, à 95 millions d'euros (CE 07/11).





3/ LES MODALITES DE LA CONCERTATION

La concertation a été préparée par une série de rencontres avec l'ensemble des acteurs concernés.

La Communauté d'Agglomération Nîmes-Métropole a en particulier été associée à l'élaboration du dispositif. Elle pourra ainsi intervenir pour donner les informations dont elle dispose à ce stade des études sur le projet de pôle urbain.

Cadre juridique de la concertation

En application des dispositions des articles L.300-2 et R.300-1 du code de l'urbanisme, la création de la gare nouvelle Nîmes-Manduel nécessite d'organiser une concertation en raison de ses caractéristiques dans la mesure où le projet implique la réalisation d'aménagements visant la création d'une gare nouvelle, dont le montant dépasse 1.9 M€.

La concertation pourra, si le projet le nécessite, être poursuivie de façon volontaire jusqu'à la réalisation du projet.

Objectifs de la concertation

Tout en rappelant les décisions issues du débat public sur son opportunité et sa localisation, SNCF Réseau souhaite que la concertation permette de consulter les futurs usagers, les habitants du périmètre d'étude et les citoyens sur les fonctionnalités de la gare et sa bonne intégration locale.

Le périmètre géographique de la concertation : Communauté d'Agglomération de Nîmes

La concertation est ouverte à tous. SNCF Réseau souhaite concerter avec l'ensemble des personnes concernées par ce pôle d'échange.

Modalités d'information et d'expression du public

Les outils d'information suivants sur le projet seront proposés :

- un document présentant le projet
- Un site internet présentera le projet, les modalités de concertation. Le site internet permettra également le dépôt d'avis.

Une réunion publique permettra de présenter le projet, de recueillir les avis et identifier les points méritant un approfondissement dans les prochaines étapes d'études avant l'enquête publique.

Bilan de la concertation

A l'issue de la concertation L.300-2, un bilan de la concertation tirera les enseignements de des contributions exprimées et précisera les suites à donner. Il sera approuvé par le Président de SNCF Réseau puis sera transmis aux collectivités associées et rendu public sous forme d'un document imprimé et de fichier téléchargeable sur le site internet de Sncf Réseau.

Les propositions issues de la concertation qui peuvent être retenues, seront par la suite intégrées dans le programme du projet.

QUESTIONNAIRE

GARE NOUVELLE DE NÎMES-MANDUEL

CONNAISSEZ-VOUS LE PROJET DE GARE NOUVELLE DE NÎMES-MANDUEL ?

☐ Pas du tout ☐ Un peu ☐ Assez bien ☐ Très bien

CONNAISSEZ-VOUS LE PROJET DE CONTOURNEMENT FERROVIAIRE DE NÎMES-MONTPELLIER ?

☐ Pas du tout ☐ Un peu ☐ Assez bien ☐ Très bien

QUE VOUS INSPIRE LA CONSTRUCTION D'UNE GARE NOUVELLE SUR LES COMMUNES DE MANDUEL ET REDESSAN ?

- ☐ C'est une bonne chose pour Nîmes et son agglomération
- ☐ Je ne comprends pas l'intérêt de ce projet de nouvelle gare, il y a déjà celle de Nîmes-centre
- ☐ Cela ne changera pas mes habitudes de voyage
- ☐ Cela changera mes habitudes de voyage mais je suis prêt à m'adapter
- ☐ Cela changera mes habitudes de voyage et cela ne me pose pas de problème
- ☐ Cela ne m'inspire rien de particulier

LA GARE NOUVELLE DE NÎMES-MANDUEL SERA CONNECTÉE AUX AUTRES MODES DE TRANSPORT. PAR QUEL MOYEN SOUHAITERIEZ-VOUS VOUS RENDRE À LA GARE ?

☐ Trains régionaux ☐ Bus ☐ Taxis ☐ Voiture ☐ Moto ☐ Vélo ☐ À pied

À QUELLE FRÉQUENCE PRENEZ-VOUS LE TRAIN ?

☐ Occasionnellement ☐ Régulièrement ☐ Quotidiennement ☐ Je ne l'utilise pas

DONNEZ VOTRE AVIS SUR LE PROJET (QUESTION OUVERTE)

Vous habitez la commune de : _____

Votre âge : ☐ 15-24 ☐ 25-39 ☐ 40-65 ☐ 65 et +

Votre email (facultatif) : _____

Pour donner votre avis, merci de remplir, découper et renvoyer sans aucun frais cette carte T.

VOTRE GARE, PARLONS-EN !

DU 8 JUIN AU 10 JUILLET 2015



LES PRINCIPES FONDAMENTAUX DE SNCF RÉSEAU

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

LE LANGUEDOC-ROUSSILLON EN CHIFFRES

1 300 km

DE LIGNES OUVERTES
AU TRAFIC

800 km

DE LIGNES ÉLECTRIFIÉES

191

TUNNELS

2 322

PONTS RAIL

52

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

4000

AGENTS SNCF

SNCF RÉSEAU REMPLIT UNE MISSION DE SERVICE PUBLIC AU QUOTIDIEN

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

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

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



LES MODALITÉS DE LA CONCERTATION

DU 8 JUIN AU 10 JUILLET 2015

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

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



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

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

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

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



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

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

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

Comment l'utiliser ?

Le dossier de concertation présente le projet et ses différentes composantes,

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

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

SOMMAIRE



- 64 POURQUOI UNE CONCERTATION SUR LE PROJET DE GARE NOUVELLE NÎMES-MANDUEL ?
- 65 HISTORIQUE DES DÉCISIONS
- 66 LES ENJEUX DU CONTOURNEMENT DE NÎMES ET MONTPELLIER
- 67 POURQUOI UNE GARE NOUVELLE ?
UNE GARE AU SERVICE DU TERRITOIRE ET DE SES POPULATIONS
- 68 L'OPPORTUNITÉ ET L'EMPLACEMENT DE LA GARE DE NÎMES-MANDUEL
DÉCIDÉS SUITE AU DÉBAT PUBLIC SUR LE PROJET DE LA LIGNE NOUVELLE
MONTPELLIER-PERPIGNAN
- 69 UN PROJET PARTENARIAL DE 95 MILLIONS D'EUROS



- 70 OÙ SERA LA GARE NOUVELLE ?
UN SITE AU CŒUR DU TERRITOIRE NÎMOIS
- 71 LES PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES DE LA GARE NOUVELLE
- 72 DES SERVICES EN GARE ADAPTÉS AUX BESOINS DES VOYAGEURS
- 73 UNE GARE SUR PLUSIEURS NIVEAUX
- 74 QUELLES OFFRES DE SERVICES ET QUELLES DESSERTES
POUR LES GARES DE NÎMES ?
- 75 LA DESSERTE DES DEUX GARES PAR LES TRAINS À GRANDE VITESSE
- 76 QUELLES FONCTIONNALITÉS POUR UN PÔLE D'ÉCHANGE MULTIMODAL
EFFICIENT ?
- 77 QUELLE ACCESSIBILITÉ POUR LA GARE NOUVELLE ?



- 78 LES ATOUTS DU PROJET
- 79 QUELLES SONT LES ÉTAPES A VENIR ?
- 80 BIEN CONNAÎTRE LE TERRITOIRE DU PROJET POUR CONCEVOIR UNE GARE
RESPECTUEUSE DU CADRE DE VIE
- 82 COMMENT SONT PRIS EN COMPTE LES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX ?
- 83 LEXIQUE
- 84 LA PROTECTION DES ESPÈCES AU CŒUR DES ÉTUDES
- 85 COMMENT LIMITER LES INCIDENCES DU PROJET SUR LE MILIEU NATUREL ?



- 86 LES ACQUISITIONS FONCIÈRES

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

Connaître les éléments constitutifs du projet de gare nouvelle, les services et fonctionnalités et la manière dont est pensé le projet représentent autant de questions qu'il convient de se poser ensemble.

L'idée même d'une gare nouvelle dans le territoire gardois est en gestation depuis de nombreuses années et a fait l'objet à plusieurs reprises de dialogues et de décisions. Retour synthétique sur les étapes du projet...

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

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

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

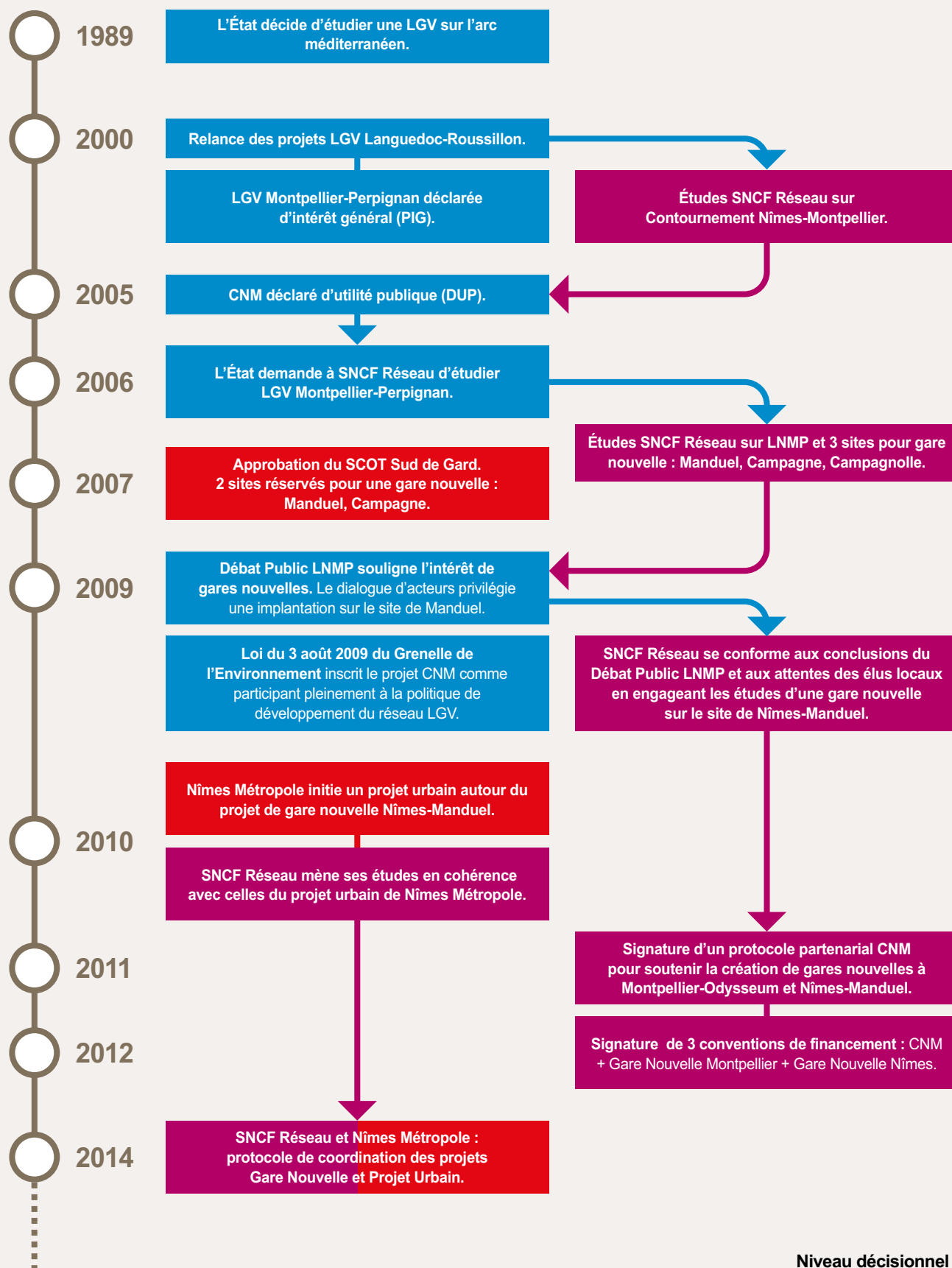
Le projet de contournement de Nîmes-Montpellier a été déclaré d'utilité publique en mai 2005. SNCF

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

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



HISTORIQUE DES DÉCISIONS



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

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

Niveau décisionnel :

■ État
■ SNCF Réseau
■ Local

LES ENJEUX DU CONTOURNEMENT DE NÎMES ET MONTPELLIER

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

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

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

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

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



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

POURQUOI UNE GARE NOUVELLE ?

UNE GARE AU SERVICE DU TERRITOIRE ET DE SES POPULATIONS

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

Lors du même débat public, 3 emplacements pour cette gare nouvelle ont été proposés aux participants. À l'issue des analyses socio-économiques et ferroviaires approfondies, le site de Manduel-Redessan a reçu le plus de soutiens.

Les conclusions du débat public ont conduit, en 2009, SNCF RÉSEAU et les co-financeurs (État, Région Languedoc-Roussillon, Nîmes Métropole, Montpellier Méditerranée



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

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

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

PLANNING ET BUDGET PRÉVISIONNEL

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

UN PROJET PARTENARIAL DE 95 MILLIONS D'EUROS

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

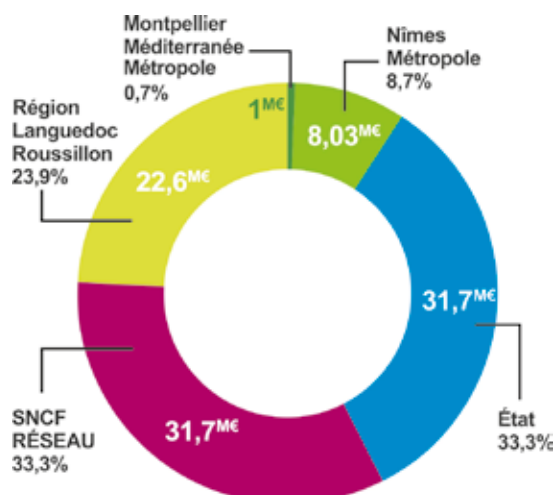
Les accords de financement relatifs au programme du contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier, intégrant notamment la voie nouvelle et les deux gares, ont été signés le 25 avril 2012 par l'État, SNCF RÉSEAU, le Conseil régional Languedoc-Roussillon, le Conseil général du Gard, Montpellier Méditerranée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

Ils mobilisent un montant global de 1 987 M€ (valeur juillet 2011) et fixent la mise en service de la ligne et de la gare nouvelle de Montpellier à la fin de l'année 2017 et celle de la gare nouvelle de Nîmes au plus tard à la fin de l'année 2020.

RÉPARTITION DES FINANCEMENTS POUR LA GARE DE NÎMES-MANDUEL

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

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



* Aux conditions économiques de juillet 2011.

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

QUI GÈRE QUOI ?

La gare et ses aménagements connexes



SNCF
Réseau

Nîmes
Métropole

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



Les infrastructures ferroviaires



Le projet urbain*



* Hors convention de financement « gare nouvelle »

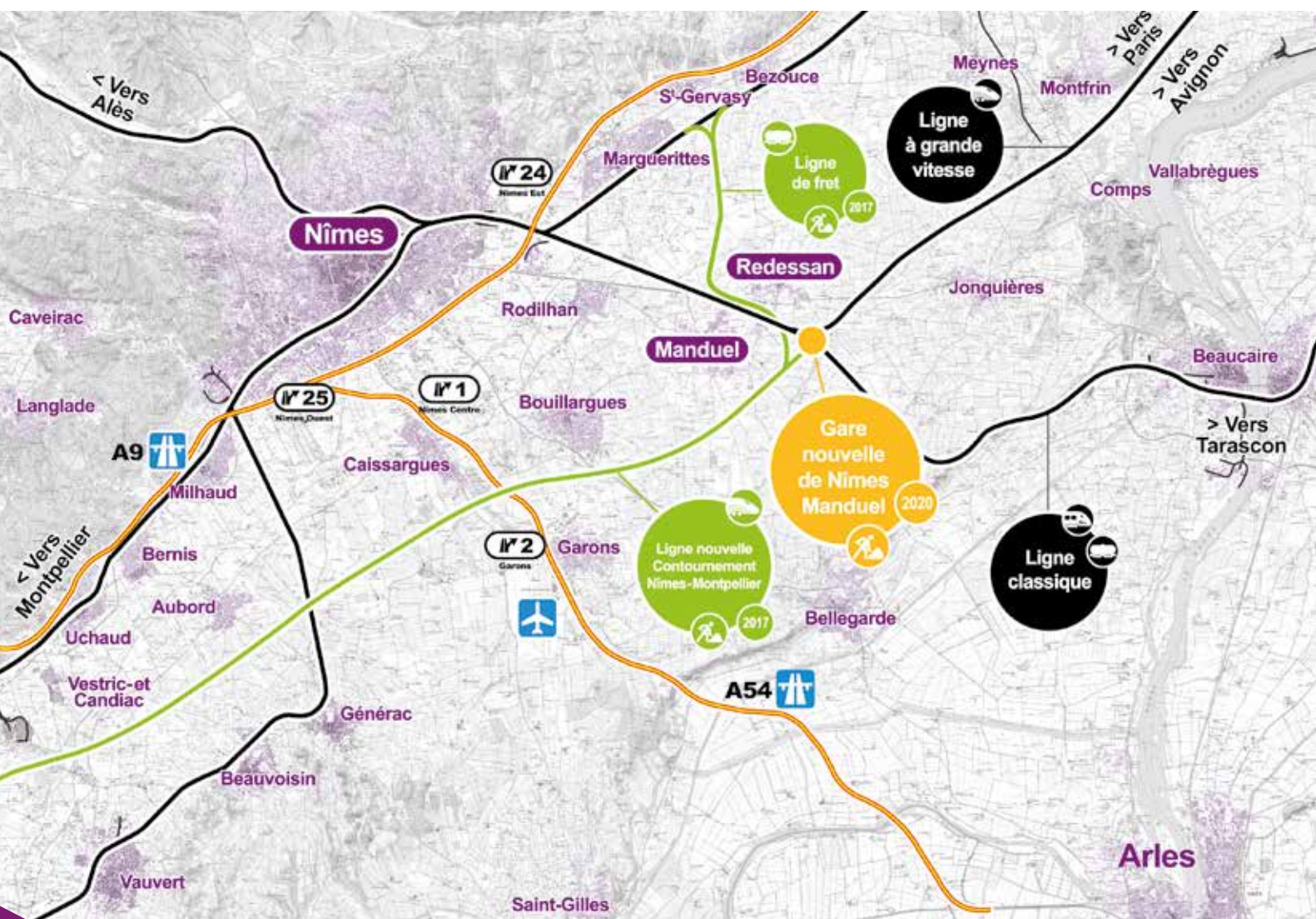
ANNEXE N°4

OÙ SERA LA GARE NOUVELLE ?

UN SITE AU CŒUR DU TERRITOIRE NÎMOIS

La future gare sera implantée au sud-est de l'agglomération nîmoise sur le territoire des communes de Manduel et de Redessan.

Elle est située à proximité de la jonction routière RD999 / RD3 et à l'intersection ferroviaire du contournement de Nîmes-Montpellier avec la ligne existante reliant Tarascon à Nîmes.



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

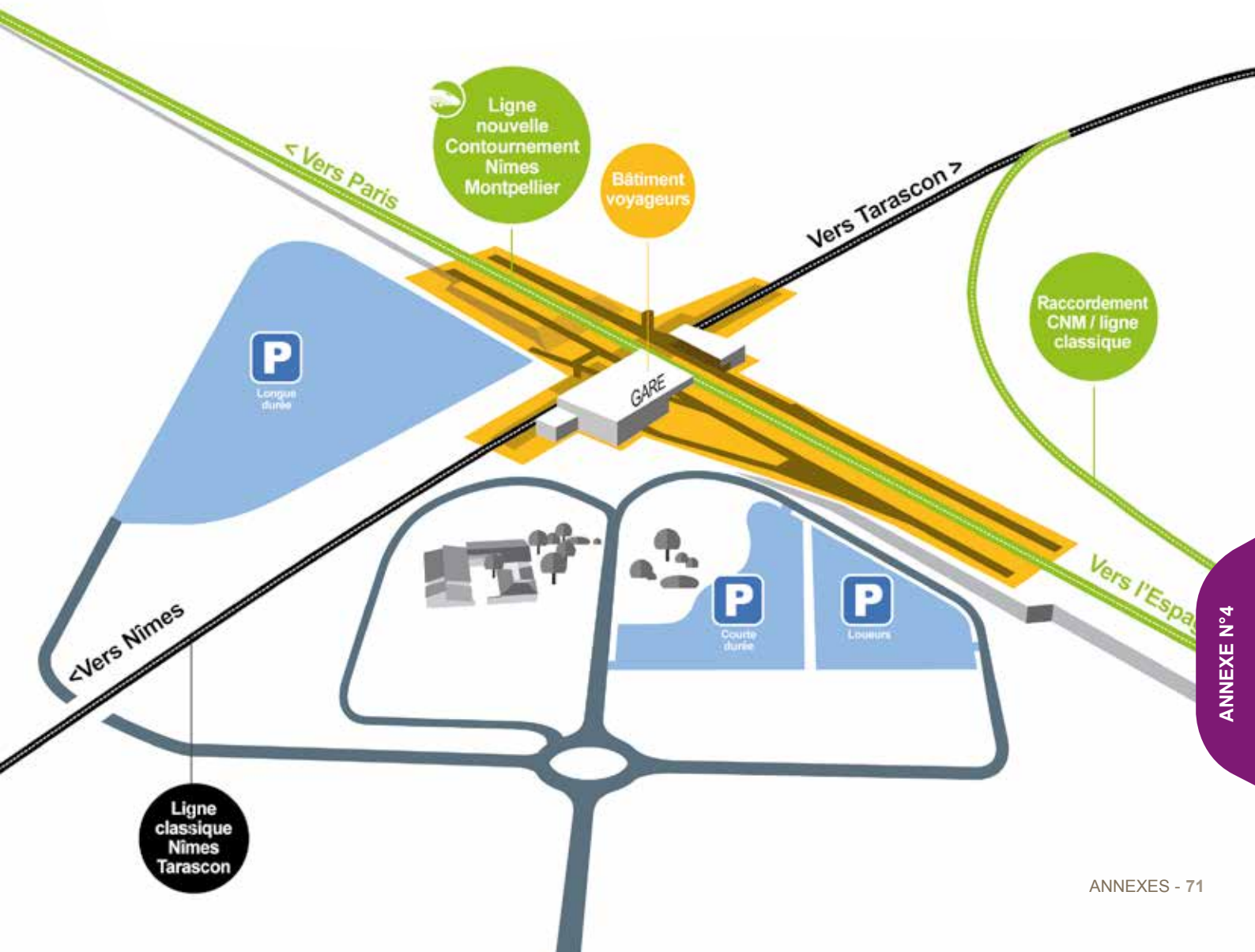
Pour concevoir un projet d'aménagement s'inscrivant dans une logique de développement durable du territoire et favorisant le rayonnement et l'attractivité du territoire de Nîmes Métropole et son environnement proche (Arles, Camargue, Uzès,

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

LES PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES DE LA GARE NOUVELLE

Le projet comprend :

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



DES SERVICES EN GARE ADAPTÉS AUX BESOINS DES VOYAGEURS

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

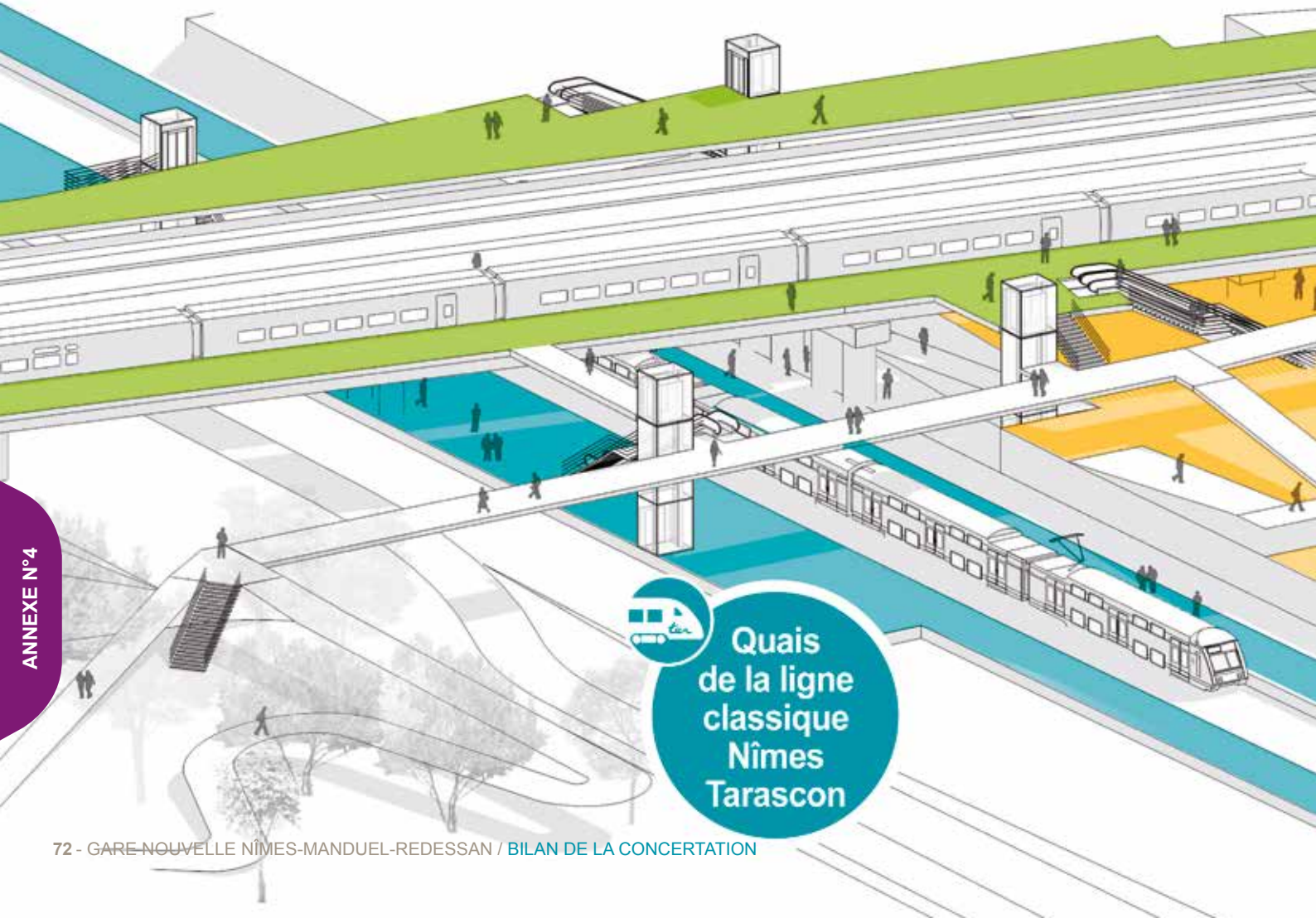
- Les voyageurs doivent trouver l'information dès leur arrivée dans l'enceinte du pôle d'échange multimodal ;
- Les voyageurs doivent pouvoir attendre leur train dans de bonnes conditions, ce qui suppose l'aménagement de zones d'attente confortables et des espaces commerciaux de qualité à proximité ;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

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

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

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

L'étage supérieur sera réservé aux locaux techniques.



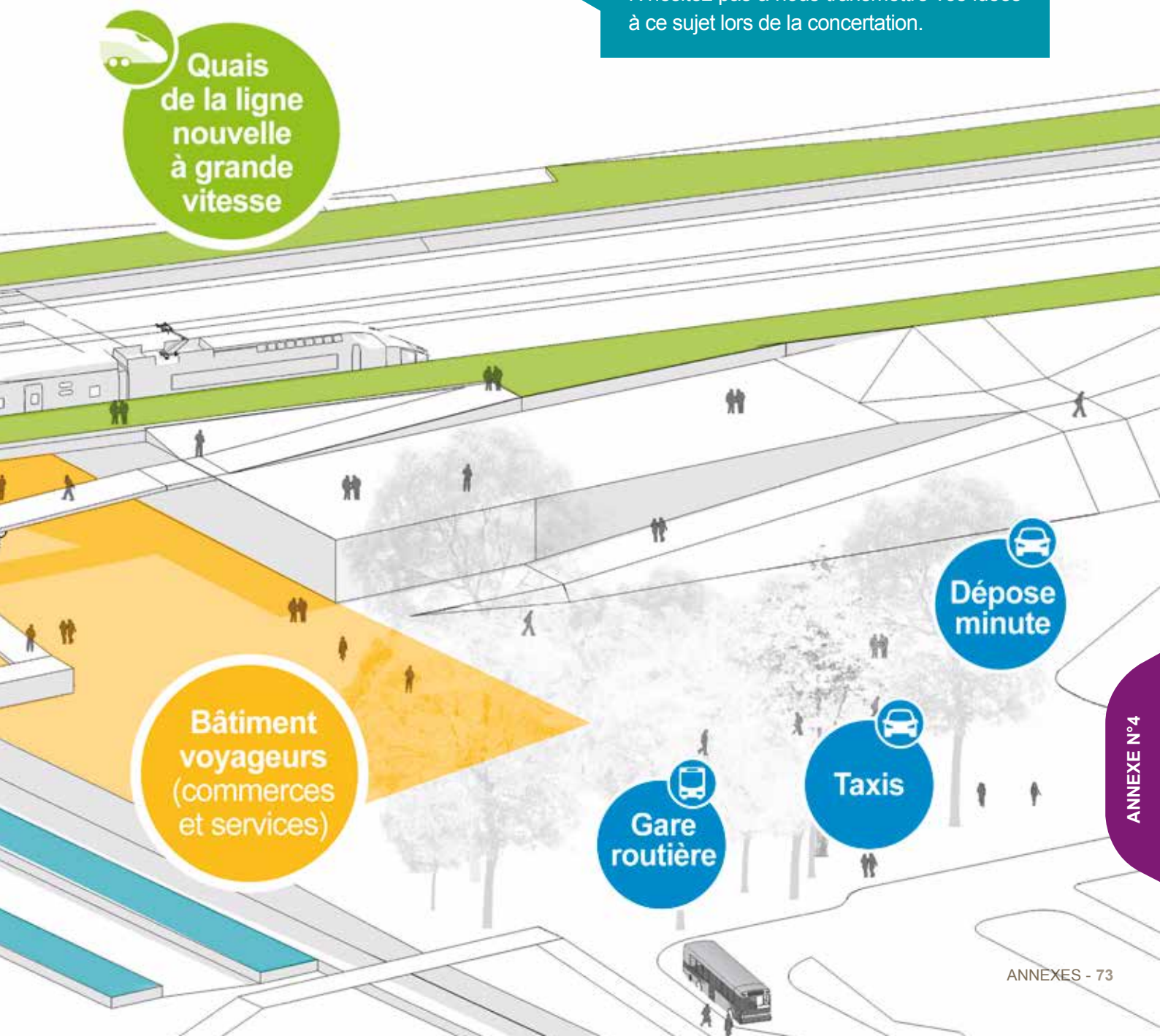
UNE GARE SUR PLUSIEURS NIVEAUX

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

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



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



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

NÎMES-CENTRE, NÎMES-MANDUEL : DEUX GARES COMPLÉMENTAIRES

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

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

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

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

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

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

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

À L'HORIZON DE LA MISE EN SERVICE 2020

44 Trains régionaux/jour*

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

36 Trains à grande vitesse /jour*

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

30 Trains à grande vitesse /jour*

(15 DANS CHAQUE SENS)
DESSERVIRONT LA GARE
NOUVELLE

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



LA DESSERTE DES DEUX GARES PAR LES TRAINS À GRANDE VITESSE

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

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

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

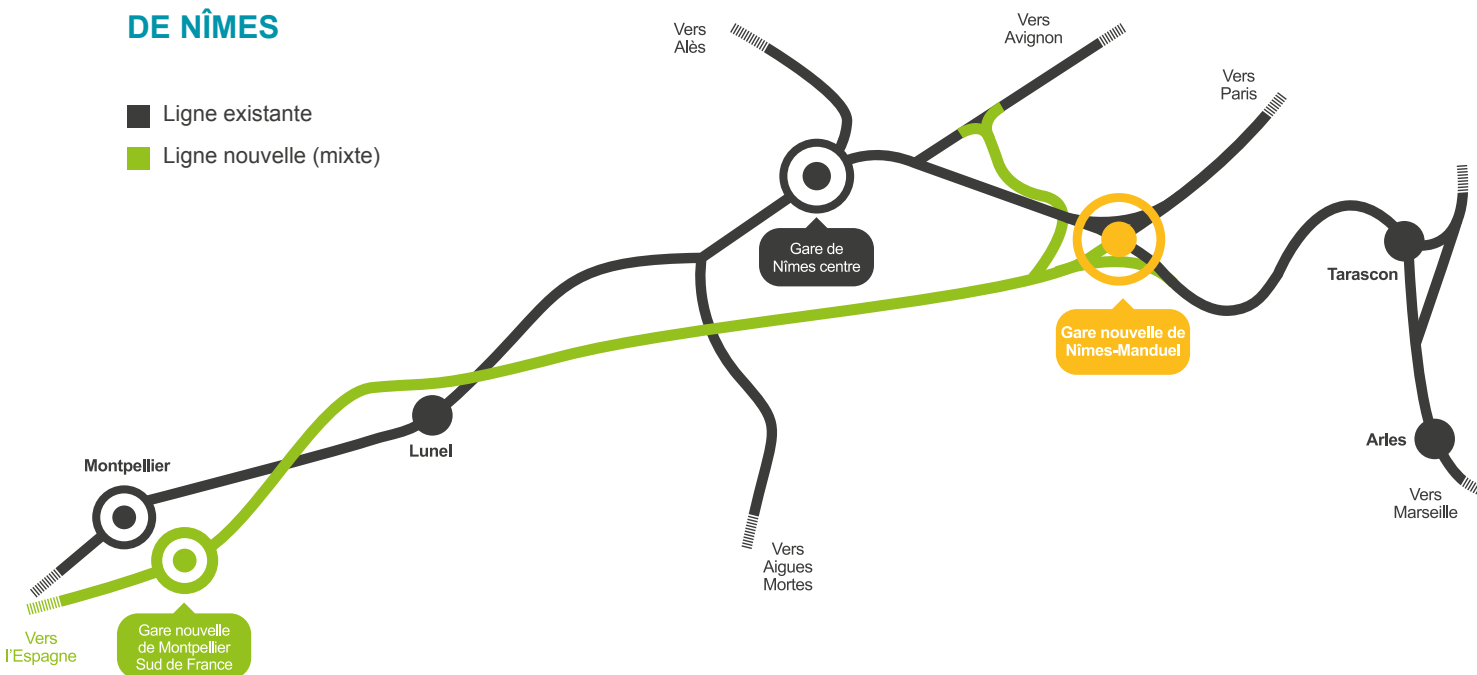
LES CORRESPONDANCES TRAINS RÉGIONAUX/TRAINS À GRANDE VITESSE ET LE LIEN AVEC LA GARE CENTRALE DE NÎMES

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

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

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

L'ÉTOILE FERROVIAIRE DE NÎMES



QUELLES FONCTIONNALITÉS POUR UN PÔLE D'ÉCHANGE MULTIMODAL EFFICIENT ?

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

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

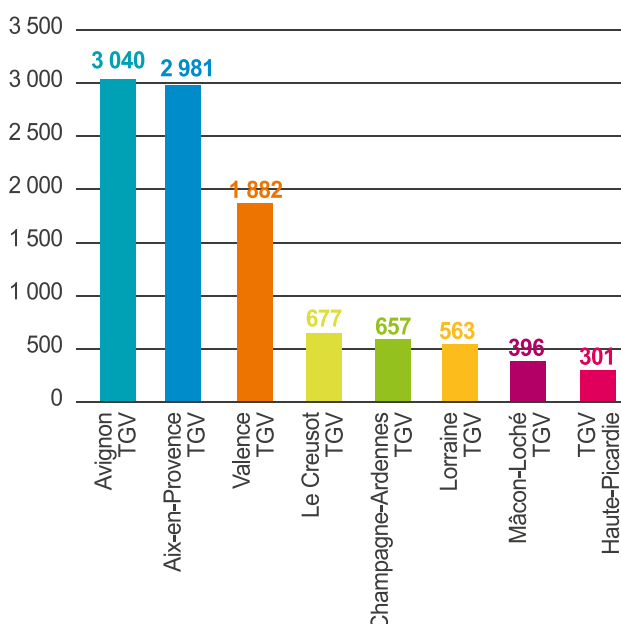
Le Pôle d'Échange Multimodal doit permettre l'accueil et la rencontre de tous les modes de déplacement : train à grande vitesse, train régional, transport urbain, voiture individuelle ou collective, taxis, motos, vélos, piétons...

LA FRÉQUENTATION DE LA GARE NOUVELLE

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

COMPARAISON DE FRÉQUENTATION « GARES TRAINS À GRANDE VITESSE »

en milliers de voyageurs annuels



PRÉDIMENSIONNEMENT DES ESPACES DE STATIONNEMENT

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

en nombre de places

UNE GARE ÉVOLUTIVE : HORIZON 2020 / HORIZON 2050

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

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

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

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

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

QUELLE ACCESSIBILITÉ POUR LA GARE NOUVELLE ?

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

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

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

LES GRANDS PRINCIPES DU SCÉNARIO ENVISAGÉ :

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



LÉGENDE

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



LES ATOUTS DU PROJET

Des connexions internationales, nationales et régionales facilitées

■ Un accès amélioré aux trains à grande vitesse

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

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

■ Une offre de trains régionaux améliorée

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

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

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

■ Un impact positif sur le dynamisme économique

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

HORIZON 2020

PLUS D'**1 million**
DE VOYAGEURS



30 Trains à grande vitesse/jour*
(15 DANS CHAQUE SENS)
DESSERVIRONT LA GARE NOUVELLE

36 Trains à grande vitesse/jour*
(INTERCITÉS ET TRAINS À GRANDE VITESSE) EN GARE DE NÎMES CENTRE

44 Trains régionaux/jour*
SUR LA LIGNE CLASSIQUE
POTENTIELLEMENT EN
CORRESPONDANCE AVEC LES
TRAINS À GRANDE VITESSE



4 Quais
CRÉÉS DONT 2 POUR LES TRAINS
À GRANDE VITESSE ET 2 POUR LES
TRAINS RÉGIONAUX



8 Mètres
DE HAUTEUR ENTRE LA LIGNE
EXISTANTE ET LE CONTOURNEMENT
DE NÎMES ET MONTPELLIER

20 Hectares
NÉCESSAIRES À LA RÉALISATION DU
PROJET (HORS VOIRIE D'ACCÈS)
DONT ENVIRON 3000 M²
POUR LA GARE

PLUS DE
1 000 Places
DE STATIONNEMENT



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

QUELLES SONT LES ÉTAPES À VENIR ?



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

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

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

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

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



BIEN CONNAÎTRE LE TERRITOIRE

DU PROJET POUR CONCEVOIR

UNE GARE RESPECTUEUSE

DU CADRE DE VIE

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

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

GRANDS THÈMES ÉTUDIÉS	Exemple de données de données correspondant au site de gare nouvelle
MILIEU PHYSIQUE (topographie, sol et sous-sol, ressource en eau et risque inondation) • Étude d'Impact • Dossier loi sur l'eau	• Aucun risque inondation recensé sur le périmètre du projet par les plans de prévention des risques d'inondation (PPRI) des communes de Manduel et Redessan. • Présence de la masse d'eau souterraine des Alluvions anciennes de la Vistrenque et des Costières que le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) Rhône-Méditerranée identifie comme une ressource majeure à préserver pour l'alimentation en eau potable.
MILIEU NATUREL (zonages du patrimoine naturel, données faune et flore, trame verte et bleue) • Étude d'Impact • Dossier loi sur l'eau • Dossier Natura 2000 • Dossier espèces protégées	• Espace désigné Site Natura 2000 « Costières nîmoises », au titre de la Directive Oiseaux (Outarde canepetière, Alouette lulu, Œdicnème criard,...)
VOLET AGRICOLE • Étude d'Impact	• Présence d'espaces agricoles classés en AOC « Les Costières de Nîmes »
MILIEU HUMAIN (socio-économie, transports, urbanisme) • Étude d'Impact	• Zone peu urbanisée, sans riverain direct, située à l'est des communes de Manduel et Redessan. • Présence d'un réseau routier et ferroviaire développé.
PAYSAGE ET PATRIMOINE CULTUREL • Étude d'Impact	• Identité agricole pour le paysage de la plaine des Costières • Des espaces déjà anthropisés : une zone artisanale et des infrastructures ferroviaires et routières.
POLLUTIONS ET NUISANCES (réseaux électriques, sites et sols pollués, qualité de l'air, ambiance sonore) • Étude d'Impact	• Une qualité de l'air globalement bonne pour la région de Nîmes d'après les données de l'association Air Languedoc-Roussillon.

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



COMMENT SONT PRIS EN COMPTE LES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX ?

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

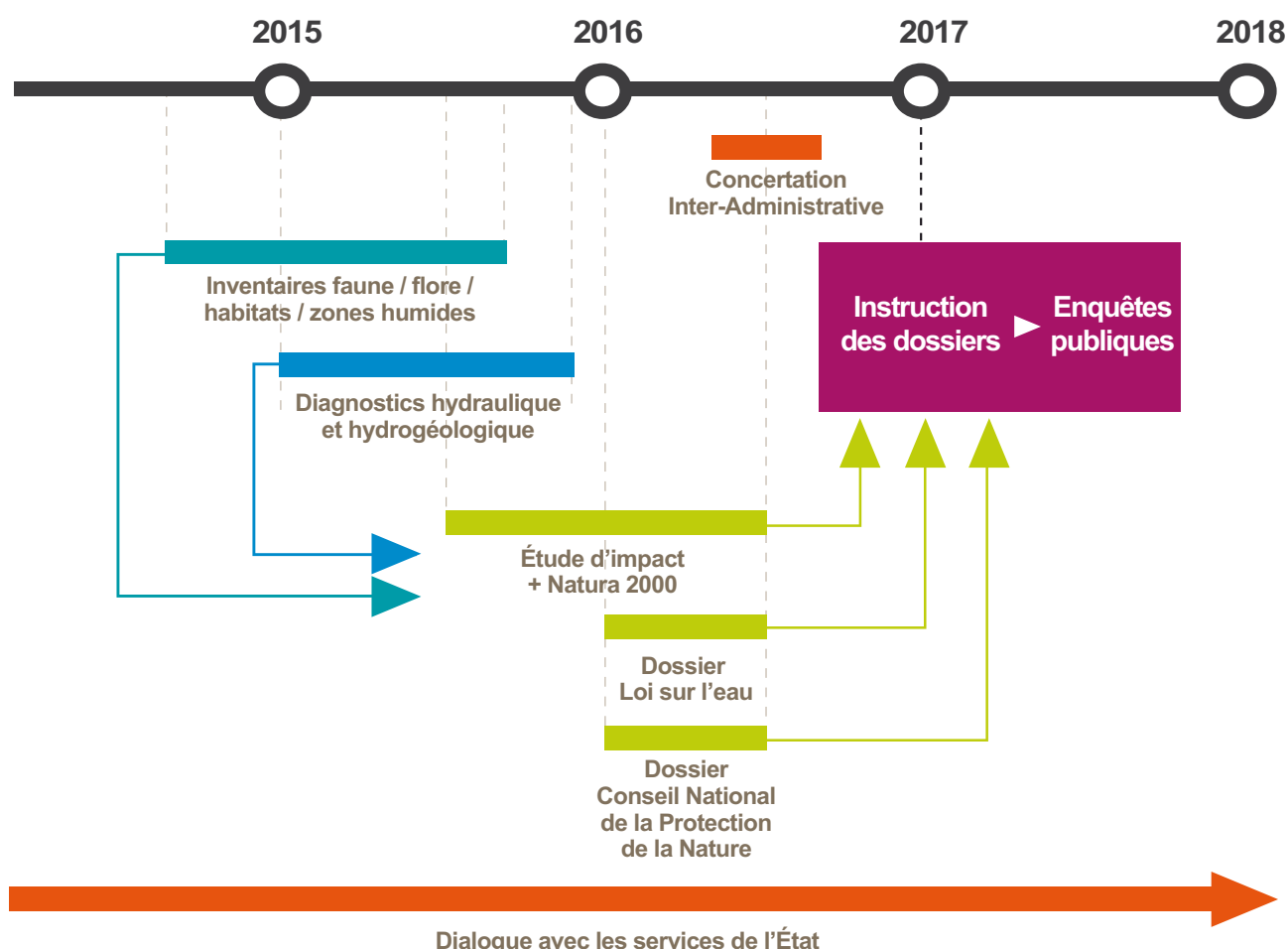
Étude d'impact, dossier « loi sur l'eau », dérogation espèces protégées... SNCF RÉSEAU va engager différentes procédures qui permettront d'identifier précisément les enjeux environnementaux du site et viendront nourrir les études de définition du projet de la gare nouvelle de Nîmes-Manduel-Redessan.

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



Magicienne dentelée

ÉTUDES ET PROCÉDURES



LEXIQUE

ÉTUDE D'IMPACT + NATURA 2000

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

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

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

DIAGNOSTICS HYDRAULIQUE ET HYDROGÉOLOGIQUE

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

CONCERTATION INTER-ADMINISTRATIVE

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

DOSSIER LOI SUR L'EAU

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

INVENTAIRES FAUNE/FLORE...

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



LA PROTECTION DES ESPÈCES AU CŒUR DES ÉTUDES

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

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

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

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



Bâche de protection pour les batraciens

L'OUTARDE CANEPETIÈRE, CLASSÉE PRIORITAIRE

Espèce classée prioritaire, l'Outarde Canepetière fait l'objet d'un Plan National d'Action.

Depuis 2007, en prévision des impacts du contournement de Nîmes et Montpellier et grâce aux agriculteurs volontaires des Costières, SNCF RÉSEAU a engagé des mesures favorables au développement de cette espèce.

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

Aujourd'hui, la société de projet OC'VIA qui réalise les travaux du contournement Nîmes-Montpellier, poursuit cette démarche.

500 hectares de terrains ont été achetés et plus de 1200 hectares ont permis la mise en œuvre de mesures agri-environnementales dans le but de favoriser le développement de l'Outarde Canepetière dans les parcelles agricoles de la Costière Nîmoise.

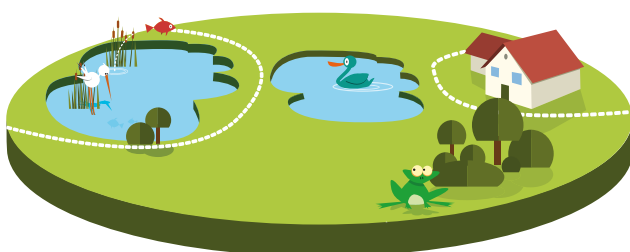


COMMENT LIMITER LES INCIDENCES DU PROJET SUR LE MILIEU NATUREL ?

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

1 DIAGNOSTIQUER LA ZONE D'ÉTUDE

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



2 ÉVITER POUR DÉFINIR LE PÉRIMÈTRE DU PROJET

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

3 RÉDUIRE DANS L'ENVIRONNEMENT DU PÉRIMÈTRE DU PROJET

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



4 COMPENSER AU DELÀ DU PÉRIMÈTRE DU PROJET

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



LA DÉMARCHE
ÉVITER
RÉDUIRE
COMPENSER

LES ACQUISITIONS FONCIÈRES

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

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

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

QUEL TYPE DE BIEN ?

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

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

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



CONCRÈTEMENT, COMMENT SE DÉROULE LA PROCÉDURE D'ACQUISITION ?

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

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

INDEMNITÉS POUR PROPRIÉTAIRE

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

INDEMNITÉS POUR EXPLOITANT

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

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

SNCF RÉSEAU S'ENGAGE !

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

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



LES QUESTIONS RÉPONSES

LES QUESTIONS DES INTERNAUTES

LES RÉPONSES DE SNCF RÉSEAU

Quels seront, à terme, les temps de parcours prévus pour : - Paris-Valence-Montpellier, - Paris-Valence-Nîmes-Montpellier, - Paris-Nîmes-Montpellier, - Paris-Montpellier. Et combien y aura-t-il de trains par jour pour chacune de ces liaisons ?

Étant entendu que la ligne nouvelle et la ligne ancienne se croisent à deux endroits (Saint Brès et Manduel), est-il prévu, en cas d'incident sur l'une des deux lignes, de basculer le trafic en mode dégradé sur l'autre ligne ?

Et merci pour votre réponse, qui appelle de nouvelles questions :

- pour quelles raisons les intersections entre la lgv et la ligne ancienne ne permettent pas de liaisons (étant entendu qu'il s'agit bien sûr de deux paires de demi-liaisons, voire). L'emprise au sol ne semble pas poser de problème pour les liaisons, sauf peut-être pour le raccordement nouvelle ligne-ancienne ligne dans le sens est-ouest voie sud au nord-est de Lunel, en raison de la proximité du canal BRL.

- sans ces liaisons entre ligne ancienne et nouvelle : En cas d'incident sur la ligne nouvelle au sud de Montpellier, le mode dégradé oblige les trains à passer sur la ligne ancienne de saint jean de védas à manduel dans les deux sens. En cas d'incident sur la ligne nouvelle au sud de Nîmes, le mode dégradé oblige les trains à passer sur la ligne ancienne de saint jean de védas à manduel dans les deux sens, alors qu'avec ces liaisons : En cas d'incident sur la ligne nouvelle au sud de Montpellier, le mode dégradé oblige les trains à passer sur la ligne ancienne de saint jean de védas à saint brès/de Lunel à saint jean de védas. En cas d'incident sur la ligne nouvelle au sud de Nîmes, le mode dégradé oblige les trains à passer sur la ligne ancienne de saint brès à manduel/de manduel à Lunel. Ainsi, en mode dégradé, la mise en oeuvre des deux paires de demi-liaisons permettrait :

- de limiter la portion minimale exploitée en mode dégradée,
- de desservir une des deux gares du parcours (au lieu de desservir les deux gares du mode dégradé).

Enfin, ces deux paires de demi-liaisons permettraient de prévoir des trains : - Paris Valence Nîmes-Centre Montpellier-Mogère Sète etc... (avec ou sans arrêt à Montpellier Mogère). ou - Paris Valence Nîmes-Manduel Montpellier-Centre (avec ou sans arrêt à Nîmes Manduel) ce qui ne sera pas possible sans ces deux paires de demi-raccordement. Or la proximité des deux gares justifie de se poser la question de la pertinence de l'arrêt obligatoire de tous les trains dans les deux gares.....J'espère que ma question est ainsi plus claire.

Existe-t-il aujourd'hui en France un autre exemple de deux gares nouvelles hors agglomération, sur une ligne à grande vitesse, séparée de moins de 70 km, comme cela sera le cas entre Nîmes-Manduel et Montpellier ?

Sur le site <http://www.contournement-nîmes-montpellier.com/sites/contournement-nîmes-montpellier.com/files/swi/trace/carte-train-12.html>. on voit qu'après la mise en service de la gare de Manduel, 1 train sur deux passera par l'ancienne voie, et un train sur deux passera par la nouvelle voie. Cette info est-elle toujours pertinente ?

Et merci pour votre réponse, qui appelle une nouvelle question : Y-aura-t-il des trains qui passeront par la ligne nouvelle, et ne desserviront pas Nîmes-Manduel ? Il s'agit là de « directs Montpellier «..... -- avant la mise en service de Nîmes Manduel -- après la mise en service de Nîmes Manduel

Impossible de télécharger le dossier sur la page <http://www.gare2-nîmesmanduel.com/pages/votre-gare-parlons-en>. Ça commence mal !

Dans le schéma de transport actuel, les passagers arrivant à Nîmes Centre peuvent : - prendre leur voiture pour s'éloigner de la gare, - prendre un bus pour saint jean / sommieres / le vigan / le caillat / arles / la grande motte / saint ambroix / pont saint esprit, - prendre un train pour Lunel / le grau du roi / ales / tarascon. L'ensemble de ces correspondances sera-t-il possible à la gare de Manduel ? Si non, les passagers concernés devront-ils prendre la correspondance pour Nîmes Centre, puis le bus ou le train pour leur destination finale ?

Le temps de trajet entre Paris et la gare nouvelle de Montpellier-Sud de France permettra un gain de temps entre 10 et 20 minutes par rapport à un itinéraire Paris - Montpellier Centre. Le temps de trajet entre Paris et la gare nouvelle de Nîmes Manduel-Redessan permettra un gain de temps de l'ordre de 5 à 8 min par rapport à un itinéraire Paris - Nîmes Centre. A ce jour, les études de desserte prévoient 5 trains journaliers au départ de Paris et desservant la gare nouvelle de Nîmes-Manduel-Redessan et 7 trains journaliers au départ de Paris et desservant la gare de Nîmes-Feuchères.

Bonjour, SNCF Réseau vous remercie de l'intérêt que vous portez au projet de Gare nouvelle Nîmes Manduel Redessan. Le tracé du CNM croise la ligne existante Tarascon-Sète à trois reprises, à proximité de : Manduel, Lunel et St Brès. Ces croisements ne permettent pas les liaisons ferroviaires entre les lignes. En cas d'incident, les changements d'itinéraires «en mode dégradés» pourraient se faire à partir des 4 raccordements créés avec la ligne existante (Lattes, Redessan, St Gervasy et Jonquières).

Les zones de croisement des deux lignes sont dénivellées. La création d'une liaison entre les deux lignes à ce point de croisement est toujours possible techniquement, souvent délicate foncièrement et représente un investissement important.

Les partenaires cofinanceurs ont retenu le programme global du CNM tel qu'il vous a été présenté avec la possibilité de créer ultérieurement une liaison au niveau de St Brès, si les besoins en dessertes ferroviaires et en situations perturbées la justifie.

Sincères salutations,

Bonjour, SNCF Réseau vous remercie de l'intérêt que vous portez au projet de Gare nouvelle Nîmes Manduel Redessan. Il n'existe pas aujourd'hui deux gares nouvelles sur une ligne à grande vitesse séparées de moins de 70 km et implantées hors agglomération. Les gares nouvelles de Nîmes Manduel et de Montpellier Sud de France se situeront respectivement dans l'agglomération de Nîmes et dans l'agglomération de Montpellier.

A la mise en service de la gare nouvelle de Nîmes-Manduel-Redessan, les circulations de TGV seront réparties entre la ligne historique et ligne nouvelle du contournement Nîmes-Montpellier. A ce jour, les études de desserte prévoient 5 trains journaliers au départ de Paris et desservant la gare nouvelle de Nîmes-Manduel-Redessan et 7 trains journaliers au départ de Paris et desservant la gare de Nîmes-Feuchères. Sincères salutations.

A ce jour, les études de dessertes prévoient :

- Avant la mise en service de la gare nouvelle de Nîmes-Manduel : 5 aller-retours journaliers passeraient par le contournement de Nîmes Montpellier. Ces 5 aller-retours ne desserviraient que la gare nouvelle de Montpellier Sud de France
- Après la mise en service de la Gare Nouvelle de Nîmes-Manduel : 5 aller-retours journaliers, passant par le contournement de Nîmes Montpellier, ne desserviraient pas la gare nouvelle de Nîmes-Manduel.

Vous pouvez accéder au cahier de concertation en cliquant sur l'onglet concertation, puis dans le chapitre « le dispositif de concertation » ou en cliquant directement sur ce lien : <http://www.gare2-nîmesmanduel.com/sites/gare2-nîmesmanduel.com/files/concertation-web-1.pdf>. Je reste à votre disposition pour tout complément d'information.

Bonjour, Le projet de gare nouvelle de Nîmes-Manduel-Redessan est un projet de pôle d'échange multimodal. Il vise donc à faciliter les correspondances entre les différents modes de transport au niveau de la gare. Les offres de transports collectifs (TER, transport urbain, départemental et régional) associées à la future gare sont en cours de définition avec les différentes autorités organisatrices. Sincères salutations.

LES QUESTIONS RÉPONSES

LES QUESTIONS DES INTERNAUTES

LES RÉPONSES DE SNCF RÉSEAU

Merci, pour votre réponse....Qui m'interpelle...Dois-je comprendre que le plan de transport entourant la gare n'est pas défini, alors même que nous atteignons l'étape ultime avant le lancement du chantier de la gare ? Dois-je comprendre qu'un chantier de 95 M€ va démarrer alors que les justifications économiques de ce chantier ne seront validées qu'ensuite ? Je ne pense pas que cela soit réaliste. Il existe forcément un modèle de transport entre Nîmes-Manduel et les différentes destinations en correspondance, même s'il ne s'agit que d'une hypothèse. Pouvez-vous nous communiquer ce plan de transport, même s'il n'existe qu'à l'état d'hypothèse ?

Mon message est plus général qu'une remarque concernant la gare de Manduel à proprement parler. Je ne vois vraiment pas l'intérêt de construire une ligne de contournement de Nîmes et Montpellier, pour gagner soi disant 5 ou 10 minutes sur le trajet jusqu'à Narbonne ou Perpignan, alors que, mardi dernier, venant de Lyon à Nîmes, mon train a eu 7 minutes de retard (sur un trajet d'environ 1h30 !) pour des questions d'intempéries. Où est l'intérêt d'un tel projet si ce n'est de donner des contrats à des entreprises privées de BTP. C'est un gaspillage scandaleux de fonds publics !!

«le développement et la sécurisation des trafics ferroviaires sur l'arc méditerranéen.» Qu'est-ce à dire exactement ? Il me semble qu'on n'a pas besoin de créer un contournement de Nîmes et Montpellier pour développer le trafic ferroviaire sur l'arc méditerranéen. C'est un très mauvais prétexte pour confier d'énormes chantiers à Bouygues, qui n'attend que ça pour s'en mettre plein les poches. Quant à la sécurisation, je ne comprends pas s'il s'agit de sécurité pour le fonctionnement des trains, et dans ce cas il n'est absolument pas besoin de créer ce contournement, il suffit d'entretenir les voies existantes correctement, et pas comme à Brétigny ou dans le reste de la Région Parisienne, où la sécurité a été complètement délaissée par la SNCF, comme cela a été démontré par plusieurs études. **«soulager la ligne existante d'une partie des trains y circulant en les basculant sur la ligne nouvelle.»** Si on commençait déjà par interdire le passage des trains de fret dans les gares à l'intérieur des villes, et pour cela si on construisait des lignes dédiées à ce type de trains à l'extérieur des villes ce serait déjà un net progrès. Mais visiblement ce n'est pas la priorité de la SNCF. La seule priorité de la SNCF c'est de faire aller les TGV toujours plus vite (il est vrai que 5 min de gagné c'est très important dans une vie), faire payer les places de TGV toujours plus cher et supprimer toujours plus des autres trains. Vos réponses sentent la langue de bois à plein nez. Vous devriez en changer.

Je vous remercie pour toutes ces informations qui n'ont rien à voir avec toute la communication qui est faite actuellement sur ce contournement, exclusivement TGV, de Nîmes et Montpellier. Si je vous suis bien, cette ligne de contournement permettra de faire circuler à la fois des trains de fret, des trains intercity et des TGV, qui circuleront à une vitesse maximale de 220 km/h. Comment cela sera-t-il possible avec des trains circulant à des vitesses aussi différentes, et avec la fréquence de passage des TGV ? Est-il question d'accélérer la vitesse des trains de fret ? Vous parlez des trains intercity. Mais n'est-il pas question de supprimer une bonne partie des trains intercity en France ? Enfin tout cela suppose l'existence et la pérennité de la SNCF, alors que certaines sources parlent d'un démantèlement de cette société (théoriquement) publique. Qu'en pensez-vous ? <http://www.mediapart.fr/journal/france/310515/en-route-vers-le-demantèlement-de-la-sncf>.

Nous comprenons dans les différents documents que la gare actuelle de Manduel est sensée disparaître. Le confirmez-vous ? Dans ce contexte, les usagers qui viennent actuellement à la gare de Manduel à pied, ou en garant leurs voitures sur le petit parking adjacent, n'auront d'autre choix que d'aller en voiture au parking payant de la nouvelle gare. Pouvez-vous le confirmer ? Une solution sera-t-elle proposée à ces usagers ?

Le document de présentation de la concertation évoque le chiffre de 1 million de passagers à terme. Pouvez-vous nous expliquer à quoi correspond cette hypothèse (Nombre de passagers montant dans un TGV / Nombre de passagers montant ou descendant d'un TGV / Nombre de passagers montant dans un train (ou un TGV)) etc.... Avec la même définition, quel est actuellement le trafic de la gare de Nîmes ?

Je vous remercie pour cette info. Dans ce calcul, un passager qui quitte un TGV en gare de Manduel pour monter dans le TER à destination de Nîmes centre compte donc pour deux. Pouvez-vous me le confirmer ?

Bonjour La concertation a pour but de recueillir les attentes des citoyens afin de les intégrer au mieux dans les prochaines phases d'études. Le chantier de construction de la gare nouvelle de Nîmes Manduel est prévu fin 2017 / début 2018. D'ici là, de nombreuses autres études devront être réalisées notamment pour l'enquête d'utilité publique prévue courant 2017 et nous permettant d'obtenir les autorisations de lancer les travaux. Dans ces études à venir (2015 et 2016), les questions relatives aux différents modes de transport en relation avec le projet seront analysées et traitées avec les autorités organisatrices des transports concernées. Nous restons à votre écoute,

Bonjour, Je vous remercie pour votre contribution concernant le projet de gare nouvelle de Nîmes Manduel. Pour votre parfaite information, le Contournement de Nîmes et Montpellier permet le développement et la sécurisation des trafics ferroviaires sur l'arc méditerranéen. L'un des objectifs du Contournement de Nîmes-Montpellier est de soulager la ligne existante d'une partie des trains y circulant en les basculant sur la ligne nouvelle. Sincères salutations.

Bonjour, L'axe ferroviaire entre Nîmes et Montpellier est aujourd'hui un des axes les plus circulés en France, avec notamment des trains régionaux, des trains nationaux et des trains de fret. Cette forte densité de trafic est une des causes d'irrégularité sur cette ligne. Le principal objectif du Contournement de Nîmes-Montpellier est de permettre le basculement des trains fret via un itinéraire alternatif à la ligne existante, qui comme vous le soulignez passe par les centres villes. Grâce à ce basculement, la ligne existante disposera de la capacité nécessaire à un renforcement des dessertes régionales, comme le souhaite le Conseil Régional, Autorité organisatrice. Cette ligne nouvelle permettra également la circulation des trains nationaux, TGV ou Intercité, mais à des vitesses de 220 km/h. En parallèle à ce projet, un programme de renouvellement et de modernisation de l'ensemble de l'axe ferroviaire languedocien est prévu à partir de cette année et jusqu'à 2019. Ce programme représente un investissement de 450M€ en Languedoc Roussillon pour les 5 prochaines années et permettra un renouvellement de 85% du réseau structurant de la Région, dont notamment la ligne ferroviaire entre Nîmes et Montpellier. En espérant avoir répondu à vos questions. Sincères salutations.

La mixité des trains ayant des vitesses de circulation différentes (trains de fret et TGV pour notre cas) peut être à l'origine d'une diminution de la capacité d'un axe donné. Toutefois à sa mise en service, la capacité du Contournement de Nîmes-Montpellier sera importante et permettra, via une bonne organisation du graphique de circulations, de faire cohabiter trains de fret et TGV sur cet axe, sans imposer de contraintes sur leur vitesse de circulation.

Concernant le devenir des trains Intercités, Les conclusions du rapport « TET : agir pour l'avenir », rédigées par la commission présidée par monsieur Philippe Duron, préconise, effectivement la disparition de certaines lignes isolées, qui seront remplacées par des bus/car. Il ne s'agit que de cas isolés et justifiés par une très faible clientèle et un déficit d'exploitation très important.

Dans le périmètre du projet de gare nouvelle, les trains Intercités concernés sont les liaisons Bordeaux-Marseille/Nice. Ces liaisons permettent notamment de relier les 5 métropoles régionales que sont Bordeaux, Toulouse, Montpellier, Marseille et Nice et possèdent un potentiel de clientèle important. Leur avenir n'est pas remis en cause.

Bonjour, Le projet de Gare nouvelle de Nîmes-Manduel-Redessan comprend le déplacement de la gare TER actuelle dans la gare nouvelle. Les usagers du TER de la gare actuelle pourront accéder à la gare nouvelle via différents modes de transport collectifs, y compris en voiture ou vélo... En fonction des enjeux et du bilan de la concertation, la réflexion d'une tarification spécifique des parkings pour les usagers du TER pourrait être engagée.

Monsieur, Le chiffre de 1 million de clients estimé en gare nouvelle de Nîmes-Manduel-Redessan correspond à 1 million de montées et descentes issues des différents trains (TER et TGV) qui desserviront la gare à sa mise en service. A ce stade des études, il est estimé que 15 à 25% de ces passagers seront des clients des trains régionaux et 75% à 85% des clients des trains nationaux et internationaux. La gare de Nîmes-Feuchères a accueilli près de 3,7 millions de voyageurs en 2013, dont 45% de voyageurs régionaux.

Bonjour Monsieur, Un voyageur en correspondance dans une gare compte effectivement pour 2 clients. SNCF Réseau vous remercie de votre intérêt pour ses projets ferroviaires et espère avoir répondu à vos questionnements. Sincères salutations.

LES QUESTIONS RÉPONSES

LES QUESTIONS DES INTERNAUTES

LES RÉPONSES DE SNCF RÉSEAU

Merci, Je vous remercie pour ces précisions. Avec le même mode de calcul, quels sont les trafics prévus en nombre de passagers pour Montpellier centre / Montpellier sud de France ?

Monsieur Pour faire suite à votre question, les trafics attendus en gare de Montpellier Sud de France et en gare de Montpellier St Roch, à la mise en service de la gare nouvelle Nîmes Manduel Redessan, sont respectivement 2,6 millions et 2,1 millions de voyageurs nationaux.

Nous nous sommes efforcés de répondre au mieux à toutes vos interrogations durant cette période de concertation qui s'achève aujourd'hui.

SNCF Réseau vous remercie de l'intérêt que vous portez au projet de Gare nouvelle Nîmes Manduel Redessan.

Etant entendu qu'une des justifications économiques du projet CNM est le nombre de passagers Montpellier/Paris qui prendront le train plutôt que la voiture ou l'avion ; Quelle sont les hypothèses retenues en termes d'acquisition de clientèle liée au CNM sur le segment Montpellier Paris / Paris Montpellier ?

Bonjour Monsieur, Les principaux avantages du Contournement de Nîmes et Montpellier sont : - le report d'une partie du trafic de marchandise (gain de sécurité, décongestion, pollution atmosphérique, bruit et effet de serre), - la désaturation de la ligne existante (régularité notamment) en permettant le renforcement de l'offre TER. Sur l'itinéraire Montpellier-Paris, les reports modaux d'usagers de la route et de l'aérien vers le train seront faibles.

Le 18 mars, Monsieur BURGOA a déclaré le 18 mars à Objectif Gard que la gare de Manduel aurait vocation à accueillir les trains internationaux, la gare de Nîmes centre restant la gare préférée pour les trajets nationaux. Confirmez vous cette future répartition des trains entre les deux gares ?

Monsieur, A la mise en service de la gare nouvelle de Nîmes-Manduel-Redessan, les principes de dessertes des trains à grande vitesse sur le périmètre du double de lignes (le Contournement de Nîmes-Montpellier et la ligne existante) seraient les suivants : § Les trains de long parcours, notamment les trains en direction de l'Espagne, emprunteraient le Contournement de Nîmes-Montpellier et desserviraient les gares nouvelles de Montpellier Sud de France et de Nîmes-Manduel ; § Les trains terminus en Languedoc-Roussillon circuleraient sur la ligne classique et desserviraient les gares de centre-ville. Ces principes, qui ont été retenus dans le cadre des études en cours et partagés avec les transporteurs ferroviaires, seront amenés à évoluer marginalement d'ici la mise en service de la gare nouvelle. Ils confirment toutefois le caractère international de la gare nouvelle de Nîmes-Manduel-Redessan. Sincères salutations

Sur les 300 m² de commerces, avez vous déjà vendus les projets ? Car je suis vivement intéressée pour un local de sandwicherie ou traiteur. Je sais que c'est pour 2020 ou dites moi quel type commerce reste t il à louer ? Merci.

Bonjour Madame, La consistance exacte des espaces de commerce n'a pas encore été définie. Elle sera étudiée finement dans le cadre des études à venir. En conséquence, aucune espace de commerce n'a été attribué pour le moment, leur commercialisation* débutera à partir de 2018. Vous pourrez nous écrire pour candidater à ce moment-là, l'attribution des espaces de commerce faisant l'objet d'un appel d'offre. Sincères salutations.

Comment aller à la gare TGV ? D'autre part, y a t il un parking gardé prévu ? Y a t il des navettes ? pensez vous aux personnes qui ont du mal à marcher ?

Bonjour Madame, SNCF Réseau vous remercie de l'intérêt que vous portez au projet de Gare nouvelle Nîmes Manduel Redessan. La gare nouvelle de Nîmes-Manduel-Redessan sera accessible par tous et ouverte à tous les modes de transport : en voiture, en taxi, en navette GIHP, en transport en commun, en train, à moto, en vélo, à pieds. Depuis la gare de Nîmes-Feuchères, des trains régionaux permettront aux voyageurs d'arriver à la gare nouvelle en 8 minutes. Le projet intègre des espaces de stationnement, de dépose-minute et de prise en charge spécifique. Des aménagements adaptés et un service d'accompagnement spécifique sera déployé en gare pour assister les personnes à mobilité réduite. Nous restons disponibles si vous avez d'autres questions, Sincères salutations.

Un chemin communal de Redessan sans avertir les riverains a été bloqué pour approvisionner en électricité un poste d'aiguillage, la tranchée mal rebouchée le rend de nouveau inutilisable. Le service Foncier SNCF représenté par madame MARTIN ne voulant pas prendre le dossier en charge je tiens que soit abordé lors de notre réunion du 18 Juin la responsabilité des nombreux intervenants travaux. Les chemins de notre commune ont été régulièrement endommagés par OC'VIA ou ses sous traitants et maintenant par la SNCF qui met en cause ERDF qui a mandaté DAUDET électricité. Il est regrettable de faire des réunions pour trouver des solutions à des problèmes qui nous dépassent et que vous ne vous impliquiez pas plus pour réparer les dommages de vos travaux . Je suis obligé d'emprunter un pont enjambant la voie SNCF dont personne ne veut me communiquer la résistance et l'on me promène de services en services.

Monsieur, Je vous confirme simplement que le responsable de ces travaux est ERDF a qui vous pouvez vous adresser pour les réparations des dommages et autres réclamations. Il me semble que je réponds à votre interrogation. Concernant le pont, le responsable de sa gestion est la commune, que puis je vous dire d'autre ? Je vous invite à prendre ces contacts et revenir vers nous en cas de difficulté.

pensez-vous organiser un transport régulier et fréquent qui permettrait aux usagers du pays vigannais de rejoindre rapidement la gare de Nîmes ?

Bonjour Madame, SNCF Réseau vous remercie de l'intérêt que vous portez au projet de Gare nouvelle Nîmes-Manduel. Pour l'instant, les adaptations du réseau de transport collectif n'a pas encore été étudiée dans le cadre du projet de la Gare Nouvelle. Nous relaterons votre préoccupation auprès de l'autorité organisatrice des transports collectifs du département et de la région.

Comment sont assurées les liaisons gare nouvelle gare de Nîmes à chaque arrivée de TGV ?

SNCF Réseau vous remercie de l'intérêt que vous portez au projet de Gare nouvelle Nîmes-Manduel.

A la mise en service de la gare Nouvelle de Nîmes Manduel, les TER permettront de relier la gare de Nîmes Centre et la gare nouvelle Nîmes-Manduel en un temps approximatif de 8 minutes. Les horaires de ces services TER seront coordonnés autant que possible avec ceux des TGV afin de permettre les correspondances. Nous restons à votre disposition pour tous compléments d'information,

Quelles sont les mesures anti-bruit prévues à proximité de mon habitation ?

Bonjour, Faisant suite à notre échange de jeudi soir lors de la Rencontre Habitants pour le projet de la Gare Nouvelle Nîmes-Manduel-Redessan, voici quelques précisions. Votre interrogation concernait les éventuels équipements anti-bruit prévus à proximité de votre habitation. Le contournement de Nîmes et Montpellier, géré par OC'VIA, n'est pas lié au projet de la gare nouvelle. Ce projet possède un site Internet spécifique sur lequel vous pourrez trouver beaucoup de renseignements : <http://www.ocvia.fr/>. OC'VIA a mis en lien sur son site les cartes du projet : vous pourrez constater sur la carte de Manduel, que des protections acoustiques sont effectivement prévues au droit de votre habitation (si je me souviens bien) : <http://www.ocvia.fr/page/les-cartes>. Restant à votre disposition pour toute information concernant le projet de gare nouvelle.

LES QUESTIONS RÉPONSES

LES QUESTIONS DES INTERNAUTES

LES RÉPONSES DE SNCF RÉSEAU

Pouvez-vous nous communiquer : - le nombre de trains de fret quotidien ou annuel ou mensuel passant actuellement en gare de Nîmes, - le nombre de trains de fret quotidien / annuel / mensuel sensés passer par la voie nouvelle CNM lorsqu'elle sera en service ?

Monsieur, Le nombre de trains quotidiens de fret est variable de 30 à plus de 50 trains en fonction des jours. Le marché s'adapte aux besoins. Après la mise en service du CNM, il est prévu de reporter tous les trains de fret sur le CNM. Cependant, en fonction des besoins des dessertes et des conditions d'accès au réseau, quelques trains de fret pourraient emprunter la ligne existante. Leur nombre sera très limité voire nul en fonction des jours.

Les livraisons de la ligne CNM et gare de la mogère sont prévues pour fin 2017. A cette date, la gare de Manduel ne sera pas commencée. Par ailleurs, les raccordements en Y de Saint Brès ne semblant plus être à l'ordre du jour, Les TGV desservant la gare de Montpellier Mogère entre la livraison de la gare de Montpellier et la livraison de la gare de Manduel seront ils donc directs pour Valence ou Paris ?

A la mise en service du Contournement de Nîmes-Montpellier et de la gare de Montpellier Sud de France, les TGVs qui circuleront sur le CNM, en provenance de Paris, devraient être des trains directs sans arrêt à Valence.

Vos précédentes réponses sur le trafic TGV tablaient sur 5 tgv de/vers Paris par jour en gare de Manduel, et 7 tgv de/vers Paris en gare de Nîmes centre, soit un total de 24 TGV / jour. Les documents remis à la réunion d'hier évoquent 30 TGV/jour en gare de Manduel et 36 TGV/jour en gare de Nîmes centre. Pouvez vous nous confirmer - le nombre exact de TGV s'arrêtant en gare de Nîmes aujourd'hui par origine/destination, -le nombre prévu de TGV s'arrêtant en gare de Nîmes après ouverture de la gare de Manduel par origine/destination, -le nombre prévu de TGV s'arrêtant en gare de Manduel après ouverture de la gare de Manduel par origine/destination.

Le nombre de trains varie en fonction des jours et des services annuels. Aujourd'hui 23 juin 2015, la gare de Nîmes Centre sera desservie par 50 trains TGV et 7 trains Intercité. Parmi ces 50 trains TGV, 24 sont des trains au départ ou à destination de Paris dénommés « radiaux », et 26 sont des trains au départ ou à destination d'autres villes dénommés « intersecteurs ».

A la mise en service de la gare nouvelle de Nîmes Manduel, un potentiel de desserte de 30 trains en gare nouvelle (10 trains radiaux et 20 trains intersecteurs) et de 36 trains en gare de Nîmes Centre (14 trains TGV radiaux et 22 trains intersecteurs) est évalué. Ces éléments sont communiqués à titre indicatif et seront affinés dans le cadre de l'étude de trafic qui sera réalisée courant 2016.

Merci pour votre réponse,

Si je comprends bien, nous sommes sur une hypothèse de 66 trains en 2020 pour l'ensemble Nîmes Centre/Nîmes Manduel, soit plus de 30% d'augmentation du nombre de trains par rapport à aujourd'hui. Cette approche est saisissante : + 30% en nombre de trains, alors même que le réseau est identique par ailleurs (en dehors du CNM), pas de prolongation vers Perpignan ou Toulouse. En allant plus loin dans le raisonnement, le nombre de trains radiaux ne changera pas pour l'ensemble des deux gares (10 + 14 radiaux = 24 radiaux), et les trains intersecteurs vont passer de 26 actuellement à 48, soit 85% d'augmentation..... Sur la base de quel fait/de quelle étude peut on ainsi prévoir une telle augmentation ? Quelles sont les hypothèses en terme de nombre de passagers intersecteurs ? Quel impact de la libéralisation du marché de transport par autocar a-t-il été pris en compte pour annoncer aujourd'hui de tels chiffres ? Comment se ventilent les trains intersecteurs par destination, aujourd'hui et à terme ?

Les 66 trains à la mise en service de la gare de Nîmes Manduel sont à comparer avec les 50 TGV + les 7 trains Intercité et également 2 TGV Ouigo (omis dans la réponse précédente), soit 59 trains. Cette évolution de l'offre, entre la mise en service de la gare nouvelle et aujourd'hui, représente une croissance de 12%.

Cette prévision d'augmentation de l'offre peut être expliquée par plusieurs tendances :

- L'évolution démographique du Languedoc Roussillon (5 à 6% de croissance sur les 5 dernières années) ;
- Le développement des échanges avec l'Espagne ;
- Une augmentation du nombre de voyageurs permise par les gains de performance associés à la mise en service Contournement de Nîmes Montpellier (gains de temps et de régularité).

Concernant la libéralisation du marché de transport par autocar, l'offre autocar et l'offre TGV ne disposent pas des mêmes « cibles de clientèle ». En effet, les fortes différences de performance entre ces deux modes ne les positionnent pas sur les mêmes segments de marché. Le TGV est orienté vers des voyageurs pour des moyennes et longues distances (400 à 1000km) avec une offre orientée vers un temps de parcours compétitif, alors que la pertinence de l'autocar s'oriente sur des marchés à courte et moyenne distance (200 à 400 km) avec une offre orientée « prix ».

Quels sont les critères qui ont abouti à un choix désastreux qui engage l'avenir de Nîmes à très long terme et que les Générations Futures seront en droit de nous reprocher?? Ceux qui l'ont validé porteront une lourde responsabilité. Le site primitif de Campagne Caissargues était beaucoup plus pertinent, notamment selon les critères de l'étude de RFF de 2009. Beaucoup moins onéreux, alors que les responsables politiques devraient chercher à économiser au maximum l'argent du contribuable. Non inondable. Très accessible à partir du Rond-Point de la Bastide distant de 1500m avec route existante. Bien situé par rapport à la station d'épuration de Cheylon. Proche des sorties d'autoroute Nîmes-Ouest et Centre. Possibilité de desserte par le TCSP vers le Centre Ville. Possibilité de se raccorder au TER Nîmes-Grau du Roi distant de 1500m avec jonctions sur Nîmes et les Plages. Beaucoup plus proche de Nîmes avec des accès infiniment plus sexy que via Courbessac. Foncier disponible. Très beau site avec vue sur Nîmes (un balcon sur Nîmes) et la possibilité de réaliser une icône architectural visible de Nîmes. Quant au site de Manduel, ce sera une Gare betterave, sauf à y réaliser des investissements pharaoniques d'une utilité contestable. Nîmois REVEILLEZ-VOUS et REAGISSEZ !!

Bonjour Monsieur, L'emplacement de la gare sur le site de Nîmes Manduel a été décidé suite au débat public du projet de ligne nouvelle Montpellier Perpignan. Au cours de ce débat, c'est ce site qui a reçu le plus de soutien des citoyens et des différents partenaires institutionnels.

Chacun des sites présentés dans le cadre de ce débat disposait de caractéristiques spécifiques et le choix de Manduel-Redessan a été marqué, notamment, par une volonté de privilégier une mobilité avec le train plus responsable, plus écologique tout en proposant une gare à caractère local, national et international. En effet, le site du Manduel, par son positionnement au croisement du Contournement de Nîmes Montpellier et de la ligne Sète-Tarascon, offrira un accès facile à la gare via les TER rapides (8 mn environ) et capacitaires. De plus les services TER de la gare nouvelle de Nîmes-Manduel permettront de faciliter le développement du territoire autour de la gare.

Le site de Campagne, bien que disposant d'autres caractéristiques singulières et intéressantes, n'offre pas la possibilité d'une interconnexion avec le TER, limitant ainsi l'accessibilité à la gare au mode routier. L'alternative étant le prolongement de la ligne de TCSP jusqu'à ce site, mais ce prolongement aurait nécessité un coût d'investissement important pour des temps de trajets supérieurs. Le site de Campagne relié avec le TCSP représente donc un coût global d'investissement bien supérieur au site de Manduel-Redessan.

Nous n'avons jamais été conviés à un quelconque débat public: tout cela s'est décidé en catimini
Toutes les personnes que j'interroge sont opposées à ce choix, une consultation n'aurait certainement pas entériné le choix actuel.

L'opportunité de la réalisation d'une gare nouvelle à Nîmes et son positionnement ont été étudiés lors du débat public de la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan. Au cours de ce débat, 12 réunions publiques ont été réalisées sur le territoire de la Région entre le 12 mars et le 25 juin 2009, dont notamment une réunion spécifique à Nîmes sur le sujet de l'opportunité de la gare nouvelle. Lors de ce débat, les avis et suggestions des citoyens et des différents acteurs institutionnels ont été recueillis, via différents modes de concertation (réunions, site internet, documents papier...). C'est à l'issue de cette concertation, suite aux expressions des différentes parties, que l'opportunité de la réalisation d'une gare nouvelle sur le site de Manduel-Redessan a été retenue.

Pouvez-vous assurer que pour chaque TGV arrivant ou partant de Nîmes, des correspondances rapides et efficaces seront disponibles vers la gare de Nîmes, un des objectifs des TGV étant de réduire les temps de déplacement entre les villes desservies ?

Bonjour Monsieur, Les horaires des trains nationaux et régionaux ne sont pas encore définis à l'horizon 2020. Lors de la définition des horaires des trains pour la mise en service de la gare, une attention particulière sera portée à la coordination des horaires TER et TGV, notamment dans la perspective d'offrir des correspondances de qualité entre les deux gares Nîmes-Centre et Nîmes-Manduel. En espérant avoir répondu à votre question.

LES QUESTIONS RÉPONSES

LES QUESTIONS DES INTERNAUTES

LES RÉPONSES DE SNCF RÉSEAU

Quel coût supplémentaire entraînera la construction d'une nouvelle gare à l'extérieur de la ville de Nîmes pour des voyageurs se rendant en Ville de Nîmes (à la gare actuelle de Nîmes) ? Quel temps supplémentaire pour un voyageur en provenance de Lyon se rendant à l'ancienne gare de Nîmes ?

Bonjour Monsieur, SNCF Réseau vous remercie de l'intérêt que vous portez au projet de gare nouvelle Nîmes-Manduel. A la mise en service de la gare nouvelle de Nîmes Manduel, la gare de Nîmes Feuchères restera desservie par plus de la moitié des TGV. En conséquence, le temps de déplacement et les prix associés resteront équivalents. Toutefois, dans l'éventualité où un voyageur souhaiterait s'arrêter en gare de Nîmes Manduel pour se rendre ensuite au centre de Nîmes, via la gare de Nîmes Feuchères, il devra prendre un TER de la gare nouvelle vers la gare centre. Le temps de trajet entre la gare nouvelle de Nîmes Manduel et la gare de Nîmes Feuchères sera de 8min pour un coût approximatif de 3 euros.

quelles seront les modalités pour se rendre de Nîmes à Manduel...des navettes gratuites? Un coup supplémentaire? Du temps perdu alors qu'on avait le TGV dans la ville!

Bonjour Madame, SNCF Réseau vous remercie de l'intérêt que vous portez au projet de gare nouvelle Nîmes-Manduel. Pour répondre à votre questions, à la mise en service de la gare nouvelle de Nîmes Manduel, la gare de Nîmes Feuchères restera desservie par plus de la moitié des TGV. Toutefois, dans l'éventualité où un voyageur souhaiterait prendre un train au départ de la gare nouvelle de Nîmes Manduel depuis la gare de Nîmes Feuchères, il pourra prendre un TER de la gare centre vers la gare nouvelle. Le temps de trajet entre la gare nouvelle de Nîmes Manduel et la gare de Nîmes Feuchères sera de 8min pour un coût approximatif de 3euros. Nous restons à votre écoute si vous avez d'autres questions

Bonjour,c est Redessan qui subit tout les travaux et la gare est plus proche de redessan que de manduel,pourquoi appeler la gare Nîmes-manduel alors ?merci

Le nom que portera la Gare nouvelle n'est pas à ce jour décidé ; il sera soumis à la concertation. Il est utilisé actuellement une appellation de projet «Gare nouvelle Nîmes-Manduel-Redessan» ou « Gare nouvelle Nîmes-Manduel » faisant référence au site d'implantation.

Redessan assume tout les travaux(camion,bruit,circulation etc)pourquoi la gare s appellerait elle gare Nîmes-Manduel?merci

Le nom que portera la Gare nouvelle n'est pas à ce jour décidé ; il sera soumis à la concertation. Il est utilisé actuellement une appellation de projet «Gare nouvelle Nîmes-Manduel-Redessan» ou « Gare nouvelle Nîmes-Manduel » faisant référence au site d'implantation.

Votre projet de gare en extérieur de la ville est vraiment nul et inapproprié. Alors que l'on parle d'économiser les trajets, vous, vous êtes en train de les rallonger et de faire plus de consommation de co2, pour les personnes qui n'ont pas de véhicule et qui n'ont pas accès au tram-bus comment font-elles? (et encore que la fréquence est faible et qu'après 20H il n'y en a plus!, et si mon tgv de 22h30 a du retard comme fréquemment, comment je fais en pleine nuit dans un village paumé, et là aussi je ne vais pas payer un taxi ou une chambre d'hôtel surtout étant nîmois, ça rime à quoi??) la Gare de Nîmes doit rester la gare centrale de tous les trains et les trajets au niveau du pays et même européen (tgv qui va jusqu'à Barcelone, etc...); Déjà que le prix des billets est très élevé, vous faites dépenser encore plus d'argent aux personnes qui sont obligées de voyager; et encore plus vous faites perdre de l'argent à nous nîmois qui devons financer un projet que NOUS N'AVONS PAS DEMANDÉ et j'insiste bien sur ces mots là, vous nous avez imposé le trambus sans l'aval des principaux intéressés et que ça ne nous plaît pas, et vous persistez avec ce projet là!

A la mise en service de la gare nouvelle de Nîmes Manduel, la gare de Nîmes Centre restera desservie par plus de la moitié des TGV. Les habitants de Nîmes auront donc la possibilité de prendre un TGV, soit en gare centre, soit en gare nouvelle. Par ailleurs, la gare centre et la gare nouvelle seront reliées par des services TER en un temps de parcours de 8min environ. Les horaires de ces services régionaux seront coordonnés avec ceux des services nationaux pour assurer des correspondances de qualité aux usagers, notamment en direction de Nîmes centre.

Nous restons à votre écoute si vous avez d'autres questions

Quelles sont les liaisons prévues avec le centre de nîmes ?

La gare centre de Nîmes sera reliée à la gare nouvelle grâce à un service TER. Le temps de parcours entre les deux gares sera approximativement de 8 min. Les horaires des services régionaux et nationaux en gare nouvelle de Nîmes Manduel seront coordonnés afin d'offrir des correspondances optimisées aux usagers. Par ailleurs, Nîmes Métropole fera évoluer l'offre de transport en commun permettant de relier la gare nouvelle au centre de Nîmes.

Quelle seront la vitesse maximale des trains de fret/des TGV sur le CNM ? Quelle seront la vitesse d'exploitation des trains de fret/des TGV sur le CNM ?

A sa mise en service, le Contournement de Nîmes Montpellier permettra de faire circuler les trains à une vitesse maximale de 220 km/h. Les vitesses d'exploitation des trains circulant seront diverses en fonction des types de matériel roulant utilisés. Les TGV auront donc une vitesse maximale d'exploitation sur cette infrastructure de 220 km/h. Les trains de fret ont généralement des vitesses maximales d'exploitation comprises entre 100 et 120 km/h.

Quel sera le mode de transport privilégié par la SNCF pour relier les gares de nîmes et manduel. Quel sera le nom de la gare de manduel? Le prix du billet TGV inclura t il le prix d'acheminement nîmes manduel

La gare centre de Nîmes sera reliée à la gare nouvelle grâce à un service TER. Le temps de parcours entre les deux gares sera approximativement de 8 min pour un prix approximatif du billet à 3euros. Les horaires des services régionaux et nationaux en gare nouvelle de Nîmes Manduel seront coordonnés afin d'offrir des correspondances optimisées aux clients. Le nom définitif de la gare n'est pas encore choisi, nous utilisons pour le moment le nom du projet.

1)Est-ce qu'il y aura des navettes, avec arrêts intermédiaires) desservant Nîmes (gare routière) à chaque départ et arrivée de TGV. 2)Un parking longue durée de 750 places est très insuffisant (voir Avignon). Pourquoi ne pas construire sur une surface réduite (ce qui éviterait de bouffer des terres agricoles) un parking de 3 ou 4 étages comme cela se fait en G.B. 3)Cette «concertation» est-elle utile, n'est-ce pas seulement un alibi, les décisions étant déjà prises et les plans non-modifiables (sauf à la marge)?

A la mise en service de la gare nouvelle Nîmes-Manduel, des services TER entre la gare centre et la gare nouvelle, permettront de rejoindre le centre de Nîmes en environ 8min. Les horaires des dessertes TER seront coordonnés avec ceux des TGV afin d'offrir des correspondances de qualité aux usagers. La possibilité de construire un parking sur plusieurs étages est une éventualité à étudier, impacts sur le paysage, coûts et emprises au sol. La concertation en cours dans le cadre du projet a pour but d'informer le public et d'identifier les attentes et préoccupations des citoyens, usagers et habitants dans la perspectives des études, qui seront réalisées de mi-2015 à fin 2016, pour la définition du projet de gare.

LES QUESTIONS RÉPONSES

LES QUESTIONS DES INTERNAUTES

LES RÉPONSES DE SNCF RÉSEAU

Vous avez bien voulu demander aux lecteurs de Midi libre de s'exprimer sur la gare de Manduel.

Comme toute ville de province, ce type de gare onéreuse, rendra encore un peu plus difficile la vie économique de la ville. Encore une gare dans une campagne dénuée de toute attractivité comme celles d'Avignon, de Valence, de Picardie. La sinistrose frappe ! Faites l'expérience d'attendre une correspondance en gare de Valence TGV ! Dans ces gares éloignées des centres ville, les parkings sont insuffisants, loin de la gare (il faut traîner sa valise par des chemins cahoteux, souvent boueux, sous la pluie, en bordure d'une voie rapide) pendant des mètres et des mètres. En général, pas ou peu de navettes ! En outre, pour le voyageur venant du centre ville ou de la périphérie, combien de ruptures de charge ? Du centre ville, il faut prendre sa voiture et trouver un parking à l'arrivée ou prendre un bus, une navette depuis la gare, un taxi soit une heure de trajet supplémentaire et un coût non négligeable. D'autre part comme cette gare n'a guère le soutien du Conseil Général, quels aménagements routiers verront le jour ? Quant à RFF-SNCF, quelle nouvelle voie, combien de navettes ? Alors que le TGV centre ville permettait de rallier le centre de Paris en moins de 3 heures, il faudra dorénavant 4 h. Pourquoi les TGV arrivent-ils en centre ville à Paris et loin du centre en province ? Quant aux touristes, quel bonheur de débarquer dans les vignes pour visiter une ville dont la Romanité, la Tauromachie, l'Histoire sont les atouts principaux. Arrivée en gare de Manduel, la « galère » commence, surtout s'il arrive de nuit. Pour attirer les touristes, c'est raté ! Outre la désaffectation de Nîmois pour le TGV, quelle perte pour la SNCF. J'ai constaté que les TGV qui, actuellement, s'arrêtent en gare de Nîmes repartent quasi-pleins en direction de Paris et quasi vides en direction de Montpellier et au-delà. Le non arrêt des trains en centre ville, c'est, pour la SNCF, pour l'agglomération de Nîmes et pour la ville, se tirer une balle dans le pied, ce d'autant plus que les vols de Montpellier-Paris deviennent très attractifs par leur prix et leur durée. Où est le gain pour Nîmes ? Y aurait-il des intérêts financiers non avoués ? Merci de m'avoir lu jusqu'à la fin. Peut-être aurai-je une réponse.

Question 1 : Que se passera-t-il entre 2017 et 2020 ? Montpellier aura sa gare TGV à l'ouverture de la ligne mais pas Nîmes.

Question 2 : Le contournement nord de Nîmes fin à Marguerites) sera-t-il terminé et permettra-t-il de desservir la nouvelle gare ?

bonjours je suis l'habitant du mas pouchon rte de bellegarde a manduel depuis 1 ans le début des travaux j'ai eu assèchement de la nappe freatique a l'aide de 3 motopompe qui on vider la nappe mon puits par la même occasion et qui depuis est toujours vide je ne suis pas raccorder a la ville car trop loin ocvia et gintoli se renvoi la balle personne ne fait rien disquette bruit klaxon cri machine hors homologation routière avec vibration tellement énorme que les joint de mon placard neuf se sont fendu la route goudronner nettoyer a sec avec des tracteurs équiper de rouleau ne font que décoller la poussière de la route et la faire retomber chez moi j'ai des vidéo le montrant je parle de tonne de poussière

exces de vitesse des employer de gintoli et de la sncf un de mes chat c'est fait écraser j'habite dans une petite impasse qui donne sur la voie harcèlement sexuel sur ma compagne violation de propriété je vais arrêter la mais j'ai encore de quoi écrire des heures a l'heure d'aujourd'hui je n'ai reçu ni dédommagement ni rien du tout juste un tuyau qui me donne de l'eau chaude en surface car tout la journée au soleil je me suis plaint 100 fois a la mairie police ect mais bravo l'argent dépasse l'humain votre chantier est un scandale la nappe freatique a été impactée elle n'est même plus potable avec les tonnes de ciment injecté et moi tout le monde s'en cogne et me laisse dans l'attente je suis allé voir gintoli pour demander un dédommagement la on m'a accusé de raquette ou d'extorsion de fond !!! c'est ça la sncf ? c'est ça la france ? la gauche ? ma taxe d'habitation et mon foncier on me le demande quand même alors que ma maison est invivable depuis 1 ans on me laisse sans eau en 2015 !! on est pas en Afrique !!! bref je vais m'arrêter la mais je serrais a toute les prochaines réunions vite du site ect informer pour de vrais sur la façon dont les riverains sont traités

L'accès à MANDUEL par la voie ferrée a été fermé. Quand les travaux débuteront-ils pour créer l'autre accès du côté de l'Intermarché ?

Restera-t-il des TGV en gare centre Nîmes ? Si oui, combien par jour au final ?

A la mise en service de la gare nouvelle de Nîmes Manduel, la gare de Nîmes Centre restera desservie par plus de la moitié des TGV.

Les habitants de Nîmes auront donc la possibilité de prendre un TGV, soit en gare centre, soit en gare nouvelle. Les habitants de l'agglomération nîmoise accéderont à la gare nouvelle avec des axes routiers et des parkings moins congestionnés.

Par ailleurs, la gare centre et la gare nouvelle seront reliées par des services TER en un temps de parcours de 8 min environ.

Les horaires de ces services régionaux seront coordonnés avec ceux des services nationaux pour assurer des correspondances de qualité aux usagers, notamment en direction de Nîmes centre.

Les études menées depuis 2009 ont démontré l'opportunité de croissance économique que représente la création d'une gare nouvelle pour Nîmes et le territoire gardois.

Nous rappelons que la gare nouvelle sera implantée sur un réseau ferroviaire européen structurant et performant, tant pour la grande vitesse que pour le fret. Une gare implantée à la croisée des lignes d'Ouest en Est, vers l'Europe du sud, Espagne et Italie avec l'arc méditerranéen et vers l'Europe du nord, via Nîmes et Lyon, doit impérativement tenir compte des temps de parcours sur les longues distances, au risque de ne plus être desservie.

L'arrêt des trains internationaux est donc un enjeu important, les choix sur ces infrastructures sont faits avec une vision à long terme 20 ans voire 50 ans.

Par ailleurs, Nîmes Métropole se mobilise pour convenir avec les acteurs locaux d'un projet urbain autour de la gare intégrant l'axe touristique par la mise en valeur du territoire et renforçant la destination « Nîmoise ».

A la mise en service du contournement de Nîmes-Montpellier et de la gare nouvelle de Montpellier Sud de France, la majorité des trains de fret emprunteront le contournement de Nîmes-Montpellier et quelques trains à grande vitesse desserviront la gare nouvelle de Montpellier.

Entre 2017 et 2020, jusqu'à la mise en service de la gare nouvelle de Nîmes-Manduel, la majorité des TGV passera encore par la ligne classique en desservant les gares de Montpellier Saint Roch et de Nîmes Centre.

SNCF Réseau ne peut pas vous renseigner sur le planning du contournement routier Nord de Nîmes. Toutefois, si ce projet respecte son planning prévisionnel, les deux infrastructures seraient alors mises en service de manière simultanée.

Votre message n'est pas en lien direct avec le projet de Gare Nouvelle Nîmes Manduel, mais nous comprenons votre mécontentement.

Nous avons transmis votre message à Oc'via partenaire privé et maître d'ouvrage de la construction du contournement de Nîmes-Montpellier afin que vos échanges puissent aboutir à une solution acceptable.

Votre message n'est pas en lien direct avec le projet de Gare Nouvelle Nîmes Manduel. Nous vous proposons de prendre directement contact avec Oc'via partenaire privé et maître d'ouvrage des travaux par l'intermédiaire du formulaire de contact <http://www.ocvia.fr/formulaires/contactez-nous> ou par téléphone

SNCF Réseau vous remercie de l'intérêt que vous portez au projet de Gare nouvelle Nîmes-Manduel-Redessan.

A la mise en service de la gare nouvelle de Nîmes-Manduel, la gare centre restera desservie par 36 trains nationaux (TGV et Intercité), dont 30 TGV.

LES QUESTIONS RÉPONSES

LES QUESTIONS DES INTERNAUTES

LES RÉPONSES DE SNCF RÉSEAU

Plateforme MULTI modal ... signifie possibilités d'échanges entre divers modes d'acheminement ? Ici, on ne peut que passer d'un train de voyageurs à un autre. Pour le reste (voitures, bus, taxi, piétons ...) c'est bien la moindre des choses de pouvoir accéder à une gare ! Mais rien pour les autres modes de transport : Autoroute ? Avion ? Un tel projet prendrait tout son sens sur le plateau de Garons, par ailleurs facilement desservable en poursuivant simplement la première ligne de bus arrêtée actuellement à Caissargues. En outre, cette zone commence à ressembler à une vraie zone d'activités et mériterait d'être ainsi boostée. J'ai bien peur qu'une fois encore notre agglomération passe à côté d'un vrai projet porteur d'activités. Dommage qu'une véritable consultation des citoyens concernés n'ait pas eu lieu AVANT que la décision soit prise... Par qui d'ailleurs ?

L'opportunité de la réalisation d'une gare nouvelle à Nîmes et son positionnement ont été étudiés lors du débat public de la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan. Au cours de ce débat, 12 réunions publiques ont été réalisées sur le territoire de la Région entre le 12 mars et le 25 juin 2009, dont notamment une réunion spécifique à Nîmes sur le sujet de l'opportunité de la gare nouvelle. Lors de ce débat, les avis et suggestions des citoyens et des différents acteurs institutionnels ont été recueillis, via différents modes de concertation (réunions, site internet, documents papier...). C'est à l'issue de cette concertation, suite aux expressions des différentes parties, que l'opportunité de la réalisation d'une gare nouvelle sur le site de Manduel-Redessan a été retenue.

Chacun des sites présentés dans le cadre de ce débat disposait de caractéristiques spécifiques et le choix de Manduel-Redessan a été marqué, notamment, par une volonté de privilégier une mobilité avec le train plus responsable, plus écologique. En effet, le site du Manduel, par son positionnement au croisement du Contournement de Nîmes Montpellier et de la ligne Sète-Tarascon, offrira un accès facile à la gare via les TER rapides (8 mn environ) et capacitaires. De plus, les services TER de la gare nouvelle de Nîmes-Manduel permettront de faciliter le développement du territoire autour de la gare.

Le site de Campagne, bien que disposant d'autres caractéristiques singulières et intéressantes, n'offre pas la possibilité d'une interconnexion avec le TER, limitant ainsi l'accessibilité à la gare au mode routier. L'alternative étant le prolongement de la ligne de TCSP jusqu'à ce site, mais ce prolongement aurait nécessité un coût d'investissement important pour l'agglomération avec des temps de trajets bien supérieurs pour relier le centre-ville de Nîmes. Par ailleurs, la proximité relative de l'aéroport avec le site de Campagne ne justifie pas en soi le choix de l'implantation d'une gare nouvelle. La pertinence d'organiser une interconnexion air-fer est réelle dans le cas des très gros aéroports (ex : aéroport/gare TGV de Roissy CDG) où le nombre de voyageurs long / moyen-courrier est important.

La gare de Manduel sera-t-elle sur le tracé du TER, comme Valence TGV ? Pratique pour les habitants de Nîmes, et moins de circulation entre Manduel et Nîmes

La future gare nouvelle de Nîmes Manduel Redessan se situera à l'intersection de la ligne existante Nîmes-Tarascon et du Contournement de Nîmes-Montpellier. Elle sera accessible en approximativement 8 minutes par TER depuis la gare du centre-ville Nîmes-Feuchères.

Je connais plusieurs gares tgv en France dont celle des bett-raves...je pratique calais frethun depuis qu'elle existe. seule cette gare est utile à mon sens mais pour aller où? à Paris quelques trains par jour à des heures pas pratiques pour le travail et les correspondances. Son avantage : pas de parkings payants. Toutes les autres sont des déserts avec des parkings à des prix prohibitifs...recommencer à Manduel avec l'argent de mes impôts : Non!!! je prends le train pour calais et la savoie plusieurs fois dans l'année le tout tgv a mangé les lignes régionales, a empêché le service de transports publiques, on ne veut pas de voitures on ne veut pas de bus.... le train on peut s'y promener lire discuter en bus on est assis malades et on peut pas lire bref avec l'argent public c'est un référendum qu'il faut pas un questionnaire où on sait que notre avis ne sera pas diffusé.... refaites la ligne Clermont nîmes avec des horaires corrects, ouvrez les petits guichets...nous sommes nombreux à ne pas vouloir d'internet d'autant qu'il n'y a aucune réduction pour l'impression des billets et puis on est quand même tolérant pour l'opacité de vos tarifs...prendre un billet 3 mois à l'avance! faut être sûr de voyager . Ca marchait bien avant mais on régresse avec le tgv ça devait être un progrès pourtant à bientôt je pars le 28 juillet puisqu'il y aura un train à 6h15 le matin le seul qui permette de prendre une correspondance pour arriver dans le nord dans un délai normal pour le prix qu'on paye!!!! bonne journée

Le contournement ferroviaire de Nîmes Montpellier permettra :

- le report d'une partie du trafic de marchandises sur la ligne nouvelle,
- la désaturation de la ligne existante (régularité notamment),
- le développement de l'offre des trains régionaux sur la ligne existante.

A la mise en service de la gare nouvelle de Manduel-Redessan, la gare-centre de Nîmes-Feuchères restera desservie par plus de la moitié des TGV. Par ailleurs, des TER permettront de relier la gare de Nîmes Centre et la gare nouvelle en un temps approximatif de 8 minutes.

Je me rends souvent à Nîmes le week end en TGV pour voir mes amis, ma gare d'arrivée sera-t-elle toujours la même ?

Le schéma de desserte des deux gares de Nîmes (Nîmes-Feuchères du centre et Gare nouvelle de Nîmes-Manduel) n'est pas figé à ce stade des études. Toutefois, les premières analyses réalisées tendent à montrer que les trains au départ de Perpignan desserviront la gare nouvelle de Nîmes Manduel Redessan. En conséquence, à la mise en service de la gare de Nîmes Manduel Redessan, il est possible que votre gare d'arrivée soit la gare nouvelle. Vous pourrez toutefois, si votre destination est le centre de Nîmes, emprunter un TER au départ de la gare nouvelle pour aller à la gare centre en un temps de parcours de 8 min.

SNCF GN Manduel- Questions en suspens

Bonjour, Je ne reçois plus de réponses de votre part depuis une semaine. Est-ce un hasard de calendrier ? Le processus d'échange est-il arrêté ? La réunion publique étant programmée pour après demain, il nous serait agréable d'obtenir quelques réponses d'ici là.

Nous ne vous oublions pas!!! Nous avons eu beaucoup de questions ces derniers temps...

Nous faisons le nécessaire en interne pour vous répondre d'ici jeudi!

Bien à vous,

Bonjour, je suis en désaccord avec ce projet, nous avons une gare à Nîmes qui accueille les TGV, où les voyageurs arrivent directement au cœur de la ville ! Arrêtons le massacre des terres agricoles, nous en avons besoin pour vivre et pour notre économie. A qui profite ce projet ? Des gares dans la région ne sont plus desservies par la sncf, comment fait la population, ils prennent la voiture pour accéder à une grande gare pour ensuite arriver encore à l'extérieur des villes ? quel est votre logique ? certainement pas écologique !

A la mise en service de la gare nouvelle, plus de la moitié des trains grande ligne (TGV et Intercité) continueront à desservir la gare centre de Nîmes, les voyageurs auront donc la possibilité lors de leur trajet de rejoindre la gare centre ou la gare nouvelle. Par ailleurs, la gare nouvelle, par son positionnement au croisement de la ligne existante (Nîmes-Tarascon) et du contournement de Nîmes-Montpellier, sera desservie également par des TER fréquents, qui permettront notamment de rejoindre la gare de Nîmes centre en 8 minutes. Ce projet favorise l'utilisation du train aussi bien pour les liaisons nationales et internationales avec le contournement de Nîmes-Montpellier que pour les liaisons régionales en permettant l'augmentation de l'offre des trains régionaux sur la ligne existante. Le développement du réseau ferroviaire s'envisage avec une vision à long terme.

COMMUNIQUÉ DE PRESSE



Montpellier, le 8 juin 2015

PROJET FERROVIAIRE : GARE NOUVELLE DE NÎMES-MANDUEL

CONCERTATION CITOYENNE

Pour mieux faire connaître aux citoyens le projet de gare nouvelle de Nîmes-Manduel et leur permettre donner leur avis sur les services et les fonctionnalités à prévoir, SNCF Réseau ouvre un temps de dialogue du 8 juin au 10 juillet 2015.

Dans le cadre des études menées sur le projet de réalisation d'une deuxième gare sur le territoire gardois, une étape de concertation citoyenne au titre de la réglementation L.300-2 du code de l'urbanisme est lancée.

Ce projet de gare nouvelle, située sur le contournement de Nîmes et Montpellier, est destiné à accueillir une part des trains à grande vitesse complétant ainsi l'offre de service de la gare centrale de Nîmes. Localisée à la connexion de la ligne classique et de la ligne à grande vitesse, elle permettra un système de correspondance avec les trains régionaux.

Pour trouver les informations, s'exprimer et donner son avis :

- Consulter le site Internet www.gare2-nimesmanduel.com
- A partir du 12 juin, voir les expositions dans les communes de Manduel et de Redessan, à Nîmes ainsi que dans l'atrium de Nîmes Métropole
- Lire le dossier de la concertation
- Participer aux rencontres avec les habitants des communes de Redessan et de Manduel
- Assister aux réunions publiques : le 2 juillet à Redessan et le 3 juillet à Manduel
- Répondre à une enquête en ligne

SNCF Réseau engage cette concertation en souhaitant que chacun puisse s'exprimer et donner son point de vue sur ce projet. C'est à partir du bilan de la concertation que se poursuivront les études de définition du projet qui sera ensuite soumis à enquête publique début 2017.

Suivez-nous sur



@gare2_nimes



Gare nouvelle Nîmes Manduel



www.gare2-nimesmanduel.com

Ce projet est financé par :



Contact presse

Valérie DURAND

Directrice des relations extérieures

SNCF Réseau

valerie.durand@rff.fr

04 99 52 21 84/77

Rencontre habitants Manduel	
Date et lieu	Mercredi 17 juin 2015 – Manduel, salle des associations – 18h30
Invités	Rencontre réservée aux habitants de Manduel, sur inscription préalable
Participation	12 personnes
Durée	1h30
Objectifs	Identifier avec les habitants les enjeux d'intégration locaux à traiter dans la suite des études et en lien avec leurs élus. Cette rencontre est venue préparer la réunion publique : clarifier la situation actuelle (travaux CNM et projet de gare nouvelle), anticiper d'éventuelles remarques non liées directement au projet de gare nouvelle et mieux cerner les demandes des riverains ou usagers locaux. La rencontre s'est déroulée en 4 temps : - Présentation des modalités de concertation - Présentation du projet sous l'angle local et débat avec la salle - Travail en atelier : avis et recommandations des habitants • Travail par groupe, 2 tables de 3 à 4 personnes sur les enjeux identifiés et les nouveaux que les participants ont perçu, • Supports de travail : carte du site (fond IGN avec tracé des voies ferrées, des routes et de l'emprise de la gare nouvelle) et schéma des fonctionnalités de la gare nouvelle, • Recueil de leurs propositions, Synthèse des propositions de groupe et clôture de la rencontre.
Sujets abordés par les participants	VOLET PRESENTATION ET DEBAT AVEC LA SALLE AMENAGEMENT, ARCHITECTURE ET NOM DE LA GARE NOUVELLE Georges GUIOT, habitant de Manduel : La gare doit contenir le nom de la commune : Manduel pour profiter des avantages et pas que des inconvénients. Habitant de Manduel : C'est SNCF RESEAU qui va construire la gare de Manduel. Y a-t-il déjà un projet architectural ? Nous ne voulons pas d'une cuve renversée comme en Avignon. HALTE FERROVIAIRE Gérard RIVAL, habitant de Manduel : Est-ce que la gare actuelle de Manduel est supprimée ? C'est une décision récente car il était prévu de conserver cette gare en aménageant le franchissement de la voie à la place du passage à niveau. C'est dommage car cela permettait de conserver une gare de proximité. Jean-François TIXIER, habitant de Manduel : Président du COSIDAF. Confirmation du maintien envisagé de la gare de Manduel à l'époque du projet du contournement. Impression d'un chantier au rabais avec la suppression de la gare, de franchissements, ... ENVIRONNEMENT Jean-François TIXIER, habitant de Manduel : Le projet est en plein sur une zone de nidification de l'Outarde et les trains vont gêner l'envol des jeunes oiseaux. Concernant l'eau, ne craignez-vous pas les débordements des eaux souterraines puisque les voies vont couper la zone en 2 ? Habitant de Manduel : Scénario catastrophe. Crash d'un train de fret avec wagons citernes et produits polluants. Que se passerait-il ? CONCERTATION Nasser GOUCHENE, habitant de Manduel : Précédemment, des décisions étaient prises et ont été modifiées sans concertation avec les habitants. Je n'arrive pas à croire que nos remarques vont pouvoir influencer sur le projet à venir. SERVICES EN GARE Christine COUNOT, habitante de Manduel : Je prends le train tous les jours pour Avignon. Il faudrait plus de train qu'actuellement pour limiter l'usage de la voiture. Peut-être que la nouvelle gare permettra le développement de plus de trains. Thérèse MARC, habitante de Manduel : S'il y a déjà des gares TGV à Montpellier et Avignon, à qui servira la gare de Manduel ?

	ACCES ROUTIERS Thérèse MARC, habitante de Manduel : Par rapport à l'accès à la gare, est-ce que les gens de Redessan passeront par Manduel ? PROJET URBAIN MULTIMODAL Gérard RIVAL, habitant de Manduel : il me parait difficile de dissocier la construction de la gare du développement de la zone économique. Il ne faut pas faire une gare avec rien autour. Les 2 projets doivent être étudiés ensemble. VOLET ATELIER DE TRAVAIL Suggestions des 12 personnes organisées en 2 groupes de travail : AMENAGEMENT, ARCHITECTURE ET NOM DE LA GARE NOUVELLE - La gare doit être une porte d'entrée du territoire - Prendre en compte la « romanité » - Espaces de déambulation trop grands dans la gare - Accès passerelles : penser aux personnes souffrant du vertige ; elles risquent de ne pas les emprunter - Nommer la gare : « gare de Manduel » PROJET URBAIN MULTIMODAL ET DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE - Développer un tissu commercial autour de la gare - Créer un espace de vente des produits régionaux (style villa gallo-romaine) - Valoriser l'histoire de la Camargue - Mas Larrier : aménager des salles de réception et de réunions, créer un restaurant gastronomique, aménager un espace de détente (parcours santé, bassin, bancs, ...) - Mas Pouchon : créer une maison de l'artisanat régional avec des abords aménagés - Aménager la zone autour de la gare mais exclusivement réservée à l'activité économique et touristique (opposition à l'habitat) SERVICES EN GARE - Créer des espaces de restauration rapide et de restauration plus développée - Penser au dimensionnement, à la position et à la tarification des parkings - Gratuité des parkings pour les Manduelois ENVIRONNEMENT - Créer des bassins de retenue de produits dangereux (en prévision)
	Documents distribués Cahier de la concertation, dépliant de présentation du projet

Rencontre habitants Redessan	
Date et lieu	Jeudi 18 juin 2015 – Redessan, salle des fêtes – 18h30
Invités	Rencontre réservée aux habitants de Redessan, sur inscription préalable
Participation	42 personnes
Durée	1h30
Objectifs et Déroulé de la séance	Identifier avec les habitants les enjeux d'intégration locaux à traiter dans la suite des études et en lien avec leurs élus. Cette rencontre est venue préparer la réunion publique : clarifier la situation actuelle (travaux CNM et projet de gare nouvelle), anticiper d'éventuelles remarques non liées directement au projet de gare nouvelle et mieux cerner les demandes des riverains ou usagers locaux. La rencontre s'est déroulée en 4 temps : - Présentation des modalités de concertation - Présentation du projet sous l'angle local et débat avec la salle - Travail en atelier : avis et recommandations des habitants • Travail par groupe, 6 tables de 6 à 8 personnes sur les enjeux identifiés et les nouveaux que les participants ont perçu, • Supports de travail : carte du site (fond IGN avec tracé des voies ferrées, des routes et de l'emprise de la gare nouvelle) et schéma des fonctionnalités de la gare nouvelle, • Recueil de leurs propositions, - Synthèse des propositions de groupe et clôture de la rencontre.
Sujets abordés par les participants	VOLET PRESENTATION ET DEBAT AVEC LA SALLE AMENAGEMENT, ARCHITECTURE ET NOM DE LA GARE NOUVELLE Robert TOR, habitant de Redessan : Peut-on envisager la création de parkings à étages pour consommer le moins possible de foncier ? Habitant de Redessan : Peut-on envisager ensemble le nom de la gare ? Guy MARTIN, habitant de Redessan : Il est important que le nom de Redessan soit accolé aux noms de Nîmes et Manduel. On peut aussi faire référence à l'histoire et appeler la gare « via domitia ». C'est un gage d'attraction pour le territoire. ENVIRONNEMENT Habitant de Redessan : Que comptez-vous faire pour le bruit et les vibrations créés par le passage des trains ? IMPACT FONCIER Aurélien COLSON, élu de Redessan : Sur les 20 hectares, combien sont pris sur la commune de Redessan ? et combien vont amputer les espaces agricoles, notamment les AOC ? Arnaud CHAMBON, habitant de Redessan : Y aura-t-il du foncier supplémentaire pour l'extension de la gare à terme ? ACCES ROUTIERS Aurélien COLSON, élu de Redessan : Les accès à la gare semblent sous-dimensionnés et ne pas prendre en compte les pics de trafic aux arrivées et départs de trains. Que prévoyez-vous pour faire face au trafic ? CONCERTATION Habitant de Redessan : Comment être informé des prochaines échéances, notamment des enquêtes publiques ? CHANTIER DU CONTOURNEMENT NIMES MONTPELLIER (CNM) Rémy GUIRAUD, viticulteur à Redessan : Nombreuses plaintes sur la gestion du chantier actuel du CNM de la part d'Oc'via. Attente de réponses et de prises en considération des nombreux problèmes rencontrés.

	VOLET ATELIER DE TRAVAIL Suggestions des 42 personnes organisées en 6 groupes de travail : AMENAGEMENT, ARCHITECTURE ET NOM DE LA GARE NOUVELLE - Construire des parkings à étages pour réduire le foncier - Aménager les talus des voies ferrées - Positionner la gare routière près de la gare nouvelle et veiller à son aménagement - Nom de la gare : « Via Domitia » complété par « Nîmes-Manduel-Redessan » ACCES ROUTIERS - Avoir plusieurs accès aux parkings (Manduel et Redessan) - Confier la gestion des parkings à la commune (Redessan) - Créer un 2^{ème} accès à la gare depuis Redessan (chemin vicinal de l'Etang) - Créer une déviation Nord/Sud pour éviter le passage dans Redessan - Gérer les accès à la gare depuis le RD3 et la RD999 - Sécuriser l'accès au collège le long de la RD3 PROJET URBAIN MULTIMODAL ET DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE - Rénover le Mas Larrier, en faire la vitrine du territoire ou un centre d'animation et de promotion touristique ou économique - Privilégier l'emploi des habitants de Redessan et Manduel - Privilégier les licences de taxi pour les habitants du territoire - Créer un espace local, des magasins avec des produits locaux - La gare doit être la vitrine du territoire : agriculture, viticulture, monuments historiques - La gare doit être un pôle de vie, lien entre les 2 villages de Manduel et Redessan - SERVICES EN GARE - Créer des espaces de restauration conviviaux - Signaler correctement les parkings
Documents distribués	Cahier de la concertation, dépliant de présentation du projet

SYNTHÈSE DE LA RÉUNION PUBLIQUE REDESSAN

Réunion publique Redessan	
Date et lieu	Jeudi 2 juillet 2015 – Redessan, salle des fêtes – 18h30
Communes concernées	Redessan et communes environnantes
Invités	Elus de la commune de Redessan
Participation	50 personnes dont 8 élus de la commune de Redessan
Durée	1h30
Objectifs	- Accueil citoyen de Fabienne RICHARD, maire de Redessan - Présentation des modalités de concertation - Présentation du projet en 2 parties : - une gare nouvelle, pourquoi ? - une gare nouvelle, comment ? - Débat avec la salle - Clôture de la réunion publique
Sujets abordés par les participants	OPPORTUNITÉ DU PROJET Habitant de Nîmes : Les trains sont maintenus en gare de Nîmes centre. Quel est l'intérêt de cette gare nouvelle ? Quel est l'intérêt également pour un TGV de s'arrêter à Nîmes et à Montpellier ? En lien avec le contournement, la ligne Givors-Nîmes sera-t-elle ré ouverte aux voyageurs ? Robert BROS, habitant de Nîmes : Le site de Manduel est approprié pour la création d'une gare nouvelle si le transfert se fait via le TER et la ligne Nîmes/Tarascon. Il vaut mieux éviter la voiture et développer les transports collectifs. Et pourquoi maintenir une gare en centre de Nîmes ? ACCES ROUTIERS Habitante de Manduel : Le grand pont sur la RD3 est trop étroit. Il ne permet pas le passage d'un cycliste en toute sécurité en respectant la distance d'un mètre par rapport aux voitures. La RD3 est également trop étroite pour accueillir les voitures. La route sera extrêmement fréquentée depuis Saint-Gilles, Arles, ... Les aménagements ne sont pas prévus pour accueillir l'augmentation du trafic. Régis THIBAUD, habitant de Manduel : Confirmation des propos de l'habitante : le pont et la route sont trop étroits pour accueillir les voitures et les cyclistes. Guy MARTIN, habitant de Redessan : Sur la question des accès à la gare, demande de création d'un 2^{ème} accès plus direct pour Redessan depuis le Nord qui permettrait également aux gens de Saint-Gervasy et autres communes de rejoindre plus facilement la gare. AMENAGEMENT, ARCHITECTURE ET NOM DE LA GARE NOUVELLE Guy MARTIN, habitant de Redessan : Fait partie du comité qui s'occupe de la gare. Le nom de Redessan doit être accolé au nom de la gare nouvelle. La gare pourrait aussi s'appeler « via domitia ». Monsieur GIELY, habitant de Redessan : Demande d'information sur la longueur des rames TGV et les temps d'arrêt en gare nouvelle. Par rapport au climat de Redessan (soleil, vent et pluie souvent forts), avez-vous prévu de couvrir les quais ? Intervenant : En gare d'Avignon TGV, les portes s'ouvrent seulement à l'arrivée d'un TGV. Pouvez-vous développer la même chose à Manduel ? Il vaut mieux attendre dans le hall et non sur les quais balayés par le vent et la pluie. Madame AUTRAN, habitante de Redessan : Les parkings semblent trop éloignés des quais, environ 800 à 1000 mètres. Il sera plus facile d'aller en gare centrale de Nîmes puisque les parkings sont en dessous. Michel HOVESEPIAN, habitant de Redessan : Pourquoi ne pas envisager des parkings à étages ? et économiser du foncier ? Intervenant : Quel est le devenir du Mas Larrier ? Dans un souci d'économie, vous pouvez le raser. ENVIRONNEMENT Intervenant : Pensez-vous que l'Outarde peut avoir raison du TGV et de la gare nouvelle ? Monsieur GLAIS, habitant de Redessan : Que va devenir la base de maintenance le long de la voie actuelle ? Elle amène du bruit pour le voisinage. Marc DELFAU, habitant de Redessan : Quel est l'emprise de la gare sur la zone Natura 2000 ? SERVICES EN GARE Habitant de Nîmes : Est-ce que les habitants de Nîmes et Redessan pourront bénéficier de la gratuité des parkings ?
Documents	Cahier de la concertation, dépliant de présentation du projet

Réunion publique de Mandel	
Date et lieu	Vendredi 3 juillet 2015 – Mandel, salle des Arènes – 18h30
Communes concernées	Mandel et communes environnantes
Invités	Elus de la commune de Mandel
Participation	92 personnes dont 3 élus de la commune de Mandel
Durée	1h15
Objectifs	- Accueil citoyen de Jean-Jacques GRANAT, maire de Mandel - Présentation des modalités de concertation - Présentation du projet en 2 parties : - une gare nouvelle, pourquoi ? - une gare nouvelle, comment ? - Débat avec la salle - Clôture de la réunion publique
Sujets abordés par les participants	AMENAGEMENT, ARCHITECTURE ET NOM DE LA GARE NOUVELLE Guy GEORGES, habitant de Mandel : Le nom de la gare doit contenir le nom de la commune de Mandel pour en tirer un avantage économique et touristique. Habitant de Marguerittes : L'architecture proposée ne correspond pas au climat local : soleil/vent et pluie. Ne pas faire une gare triste comme à Belfort. Il faut une dynamique commerciale et la gare peut y contribuer. Habitant de Mandel : Le projet présenté ne tient pas compte de l'environnement local et surtout du climat. Monsieur BECAMEL, habitant de Mandel : Avez-vous pris en compte le nettoyage de ces grandes vitres ? le chauffage et la climatisation ? Intervenant : Pourquoi ne pas construire un parking en hauteur ? SERVICES EN GARE Georges PALLAS, habitant de Mandel : Comment circulent les trains sur la ligne nouvelle pendant la période intermédiaire de 2017 à 2020 ? Vont-ils s'arrêter en gare de Nîmes centre ? ACCES ROUTIERS Eric VIGUIER, habitant de Mandel : Exploitant agricole et éleveur à proximité de la gare. La gare va nous occasionner des gênes dans notre exploitation. Quelles sont les limites exactes ? Est-il prévu une route directe depuis le village de Mandel ? Besoin de cette route pour maintenir la vente directe des produits de l'exploitation. ENVIRONNEMENT Intervenant : Est-il prévu une station d'épuration ? Intervenant : Pas de mur anti-bruit lors de la présentation de projet. Comment protéger des nuisances sonores ? Avez-vous prévu la récupération des eaux sur les parkings ?
Documents distribués	Cahier de la concertation, dépliant de présentation du projet

REVUE DE PRESSE DÉTAILLÉE

MIDI LIBRE

Edition numérique Nîmes et Camargue – 12 mai 2015 (hors période de concertation)

Brève : Jean-Paul Fournier, sénateur-Maire de Nîmes, parle de la future gare TGV de Manduel

Edition numérique Nîmes Camargue – 1 juin 2015

Compte-rendu de la rencontre avec le comité consultatif de Redessan

Edition numérique Nîmes et Camargue – 3 juin 2015

Entretien de Jean-Jacques Granat, maire de Manduel

Edition Nîmes et édition numérique Nîmes et Camargue – 19 juin 2015

Article : présentation des modalités de concertation

Edition Nîmes et édition numérique Nîmes et Camargue – 20 juin 2015

Article : retour sur la rencontre habitants de Redessan

Edition Alès – 20 juin 2015

Publicité : annonce des modalités de concertation

Edition Nîmes – 7 juillet 2015

Brève : appel à manifestation

Edition Nîmes – 16 juillet 2015 (hors période de concertation)

Article : retour sur la réunion publique de Redessan

LA GAZETTE

Edition Nîmes – 11 juin 2015

Brève : ouverture de la concertation

Edition Nîmes – 18 juin 2015

Article : présentation du projet et entretien F. BOLLA

Edition Nîmes – 18 juin 2015

Article : présentation des modalités de concertation

Edition Nîmes – 25 juin 2015

Rubrique lecteurs : brève, retour sur la concertation (défavorable)

Edition Nîmes – 25 juin 2015

Rubrique lecteurs : brève, retour sur la concertation (favorable)

Edition Nîmes – 16 juillet 2015 (hors période de concertation)

Brève : retour sur la concertation

Edition Nîmes – 16 juillet 2015 (hors période de concertation)

Rubrique lecteurs : brève, TGV en gare de Nîmes

Edition Nîmes – 16 juillet 2015 (hors période de concertation)

Rubrique lecteurs : brève, retour sur choix du site (défavorable)

LA MARSEILLAISE

Edition numérique Languedoc – 11 juin 2015

Article de présentation de la concertation

LETTRE M

Edition Gard – 19 juin 2015

Article : présentation du projet et entretien F. BOLLA

Conception : www.moondogcom.fr – **Rédaction** : Exalta – **Crédits photos** : © ivanastar/istock (couv), Philippe Giraud Terres du Sud/ SNCF RÉSEAU (P.61, 68, 74, 79, 86-87), Yannick Brossard/Oc'Via (P.66, 77), Kuna George/123RF (P.67), Fred de Gasquet/SNCF (P.73), Alfred Cromback/SNCF (P.78), M. Briola/Biotope (P.82), Maxime Huriez/SNCF (P.83a), NLo/ fotolia (P.83b), Oc'Via Construction (P.84), Thomas Menut/Biotope (P.84b), Anne Cluset-Picard/SNCF Réseau (P.6, 23, 24, 27, 34, 44), Anne-Lise Gibbe/SNCF Réseau (P.19, 26), Jacques Neveux/Midi Libre(P.33) – **Schémas / illustrations** : © Gares & Connexions/AREP (P.30, 72-73, 77), C. Coudouy (P.5, 8, 11, 16a, 71, 81, 85), Cabinet REICHEN et associés (P.14).



www.gare2-nimesmanduel.com

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

