

Département du Gard

Communes de Manduel et Redessan

ENQUÊTE PUBLIQUE

Avenue de la gare nouvelle de Nîmes-Manduel-
Redessan et accès modes doux depuis la RD3
(Demande d'autorisation environnementale
au titre du Code de l'environnement)

Réf. : Enquête publique du 29 janvier au 2 mars 2018 suivant l'arrêté préfectoral n°
30-2017-1227-12 du 21 décembre 2017

Maître d'ouvrage : Nîmes Métropole

ANNEXES AU RAPPORT D'ENQUÊTE

LISTE DES ANNEXES

- **Documents graphiques**
 - Plan de situation et plan des aménagements (1 page)
 - Profil courant de l'avenue de la gare (1 page)
 - Profil route départementale RD3 (1 page)

 - **Organisation de l'enquête**
 - Décision n° E17000161/30 du 7 décembre 2017 du Vice-Président du Tribunal Administratif de Nîmes de désignation du commissaire-enquêteur (1 page)
 - Arrêté préfectoral n° 30-2017-1227-12 du 21 décembre 2017 portant ouverture et organisation de l'enquête publique (6 pages)
 - Arrêté modificatif n° 30-20180329 du 29 mars 2018 pour report de délai (2 pages)

 - **Publicité de l'enquête**
 - Avis d'enquête publique (1 page)
 - Annonces légales parues dans la presse (4 pages)
 - Certificat d'affichage de la commune de Manduel (1 page)
 - Certificat d'affichage de la commune de Redessan (1 page)
 - Procès-verbal de constat d'huissier pour affichage (7 pages)

 - **Avis des communes et de la Communauté d'agglomération**
 - Délibération du Conseil municipal de Manduel du 3 mars 2018 (2 pages)
 - Délibération du Conseil municipal de Redessan du 1^{er} février 2018 (2 pages)
 - Délibération du Conseil communautaire de Nîmes Métropole du 5 février 2018 (3 pages)

 - **Avis du public (particuliers et personnes morales)**
 - Extrait des registres d'enquête publique de Manduel et Redessan (8 pages)
 - Contribution de France Nature Environnement Languedoc-Roussillon – hors annexes (12 pages)
 - Contribution de l'Association Pour les Initiatives Collectives (ASPIC) de Nîmes Métropole (12 pages)
 - Note EELV Languedoc-Roussillon du 28 février 2018 (2 pages)

 - **Notification au maître d'ouvrage (Nîmes Métropole) et mémoire en réponse**
 - Procès-verbal de synthèse des observations (12 pages)
 - Mémoire en réponse de Nîmes Métropole (33 pages)
-

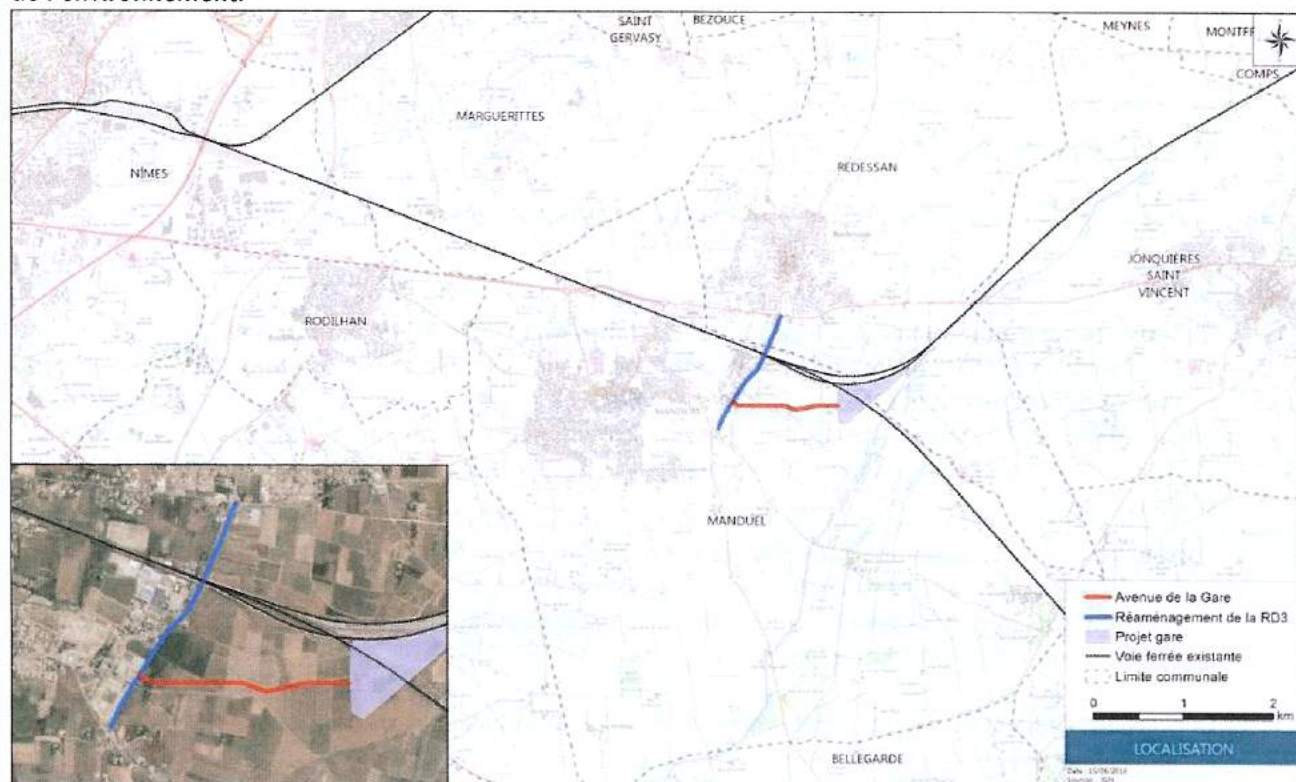
Documents graphiques :

- Plan de situation et plan des aménagements (1 page)
- Profil courant de l'avenue de la gare (1 page)
- Profil route départementale RD3 (1 page)

Avenue de la gare nouvelle de Nîmes-Manduel-Redessan et accès modes doux depuis la RD3

Plan de situation et plan des aménagements

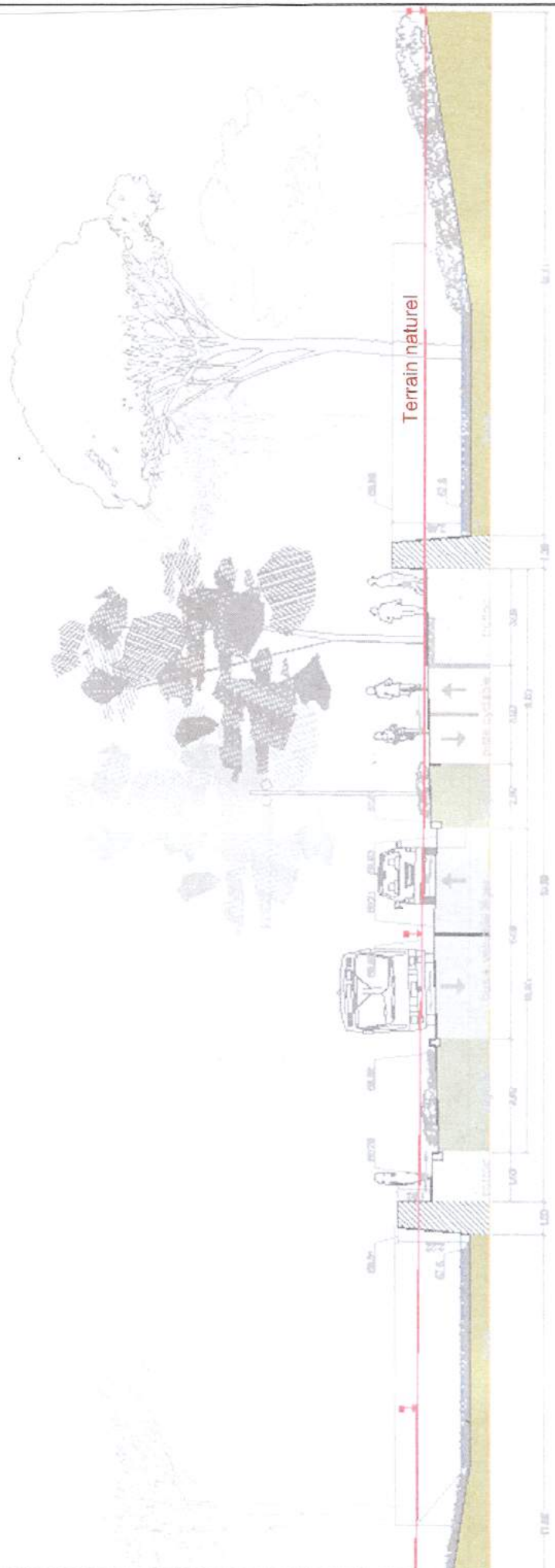
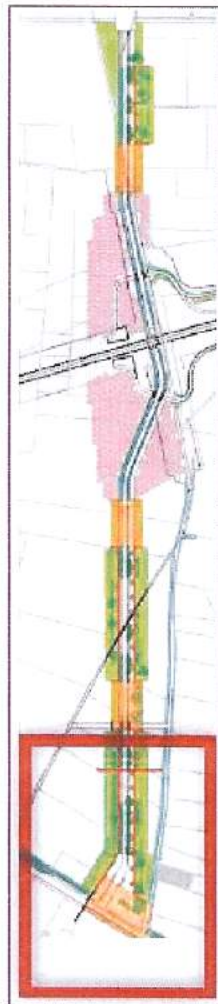
Plan de situation du projet issu du dossier de demande d'autorisation unique au titre de l'article L214-3 du code de l'environnement.



Plan des aménagements issu du dossier de demande d'autorisation unique au titre de l'article L214-3 du code de l'environnement.



Profil courant de l'avenue de la gare (partie Ouest)



Profil type de la future route RD3 (Etat existant et état projeté)



Organisation de l'enquête

- Décision n° E17000161/30 du 7 décembre 2017 du Vice-Président du Tribunal Administratif de Nîmes de désignation du commissaire-enquêteur (1 page).
- Arrêté préfectoral n° 30-2017-1227-12 du 21 décembre 2017 portant ouverture et organisation de l'enquête publique (6 pages).
- Arrêté modificatif n° 30-20180329 du 29 mars 2018 pour report de délai (2 pages).

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DECISION DU

TRIBUNAL ADMINISTRATIF DE NÎMES

07/12/2017

N° E17000161 / 30

LE VICE-PRÉSIDENT
DU TRIBUNAL ADMINISTRATIF

Décision désignation commission ou commissaire

Vu enregistrée le 01/12/2017, la lettre par laquelle le Préfet du Gard (DDTM) demande la désignation d'un commissaire enquêteur en vue de procéder à une enquête publique ayant pour objet :

la demande d'autorisation au titre du code l'environnement pour l'avenue de la gare nouvelle Nîmes-Manduel-Redessan et accès modes doux depuis la RD3 ;

Vu le code de l'environnement et notamment ses articles L.181-1 et suivants ;

Vu le code de l'urbanisme ;

Vu les listes départementales d'aptitude aux fonctions de commissaire enquêteur établies au titre de l'année 2017 ;

DECIDE

ARTICLE 1 : Monsieur Jean-Louis BLANC est désigné en qualité de commissaire enquêteur pour l'enquête publique mentionnée ci-dessus.

ARTICLE 2 : Pour les besoins de l'enquête publique, le commissaire enquêteur est autorisé à utiliser son véhicule, sous réserve de satisfaire aux conditions prévues en matière d'assurance, par la législation en vigueur.

ARTICLE 3 : La présente décision sera notifiée au Préfet du Gard (DDTM), à la Communauté d'Agglomération Nîmes Métropole en sa qualité de maître d'ouvrage et à Monsieur Jean-Louis BLANC.

Fait à Nîmes, le 07/12/2017

Le Vice-président délégué,



Jean-Pierre FIRMIN



PRÉFET DU GARD

**Direction Départementale
des Territoires et de la Mer**

Service Eau et inondation

Nîmes, le

21 DEC. 2017

Dossier suivi par : Jérôme Gauthier
Téléphone : 04 66 62 66 29
E-mail : jerome.gauthier@gard.gouv.fr

Arrêté n° 30-2017

Portant ouverture d'enquête publique préalable à l'autorisation environnementale requise au titre des articles L181-10 et R181-35 à 38 du code de l'environnement, concernant l'avenue de la gare nouvelle de Nîmes-Manduel-Redessan et les accès modes doux depuis la RD3 sur la commune de Manduel et Redessan.

**Le préfet du Gard,
Chevalier de la Légion d'honneur,**

- VU le code de l'environnement,
- VU le code général des collectivités territoriales ;
- VU l'ordonnance n° 2016-1060 du 3 août 2016 portant réforme des procédures destinées à assurer l'information et la participation du public à l'élaboration de certaines décisions susceptibles d'avoir une incidence sur l'environnement
- VU l'arrêté du 24 avril 2012 fixant les caractéristiques et dimensions de l'affichage de l'avis d'enquête publique mentionné à l'article R. 123-11 du code de l'environnement
- VU l'arrêté préfectoral n° DL-20171109-01 du 09 novembre 2017 portant délégation de signature à M. André Horth, directeur départemental des territoires et de la mer et la décision n° 2017-AH-AG/04 du 09 novembre 2017 portant subdélégation de signature dudit arrêté ;
- VU la délibération n°AMT 2016-06-041 du 14 novembre 2016 par laquelle le conseil communautaire de Nîmes Métropole a approuvé les dossiers réglementaires de DUP soumis à enquête publique pour le projet d'aménagement de l'avenue de la gare nouvelle de Nîmes-Manduel-Redessan et les accès modes doux depuis la RD3.

- VU la demande d'autorisation au titre de l'article L181-1 du code de l'environnement présentée par la communauté d'agglomération de Nîmes Métropole enregistrée sous le numéro 30-2017-00122 et déposée à la Direction Départementale des Territoires et de la Mer en date du 21 mars 2017 ;
- VU la procédure conduite dans le respect des prescriptions des articles R181-16 et suivants du code de l'environnement par le service Eau et Inondation;
- VU le dossier porté à l'enquête déposé le 12 décembre 2017 comprenant les pièces requises au titre de l'article R123-8 du code de l'environnement ;
- VU la demande de désignation d'un commissaire enquêteur transmis au président du tribunal administratif le 27 novembre 2017 en application de l'article R123-5 du code de l'environnement ;
- VU la décision n°E17000161/30 du 07 décembre 2017 du Tribunal Administratif de Nîmes portant désignation d'un commissaire enquêteur chargé de conduire l'enquête publique;
- VU la réunion de concertation pour l'organisation de l'enquête publique effectuée le 18 décembre 2017 avec le commissaire-enquêteur sur le projet d'arrêté préfectoral d'ouverture de l'enquête publique ;
- VU la liste départementale des commissaires enquêteurs du Gard pour l'année 2017

Sur proposition du directeur départemental des territoires et de la mer du Gard :

ARRÊTE

ARTICLE 1

La demande d'autorisation environnementale au titre des articles L181-1 et suivants du code de l'environnement, présentée par la communauté d'agglomération de Nîmes Métropole pour le projet d'aménagement de l'avenue de la gare nouvelle de Nîmes-Manduel-Redessan et les accès modes doux depuis la RD3 sur les communes de Manduel et Redessan est soumise à une enquête publique, qui a lieu du **29 janvier 2018** au **02 mars 2018** inclus, pendant 33 jours.

ARTICLE 2

L'opération consiste à assurer la desserte de la gare nouvelle de Nîmes-Manduel-Redessan par le raccordement à la RD3, le franchissement au-dessus des voies fret et l'aboutissement sur le parvis de la gare sur la commune de Manduel. Le projet consiste également pour le compte du conseil départemental à aménager des accès modes doux depuis la commune de Redessan jusqu'au collège de Manduel sur la RD3.

La personne responsable auprès de laquelle la fourniture de renseignements et de dossiers (aux frais des demandeurs) peut être demandée est :
Communauté d'Agglomération Nîmes Métropole / Service Magna Porta
Mme Isabelle FONTENEAU, 3 rue du Colisée, 30 947 Nîmes cedex 9
Tél : 04.34.03.57.74 / 04.66.02.54.61 ; Mél : isabelle.fonteneau@nimes-metropole.fr

La décision d'autorisation environnementale ou de refus au titre du code l'environnement pouvant être adoptée au terme de cette enquête publique sera prise par le préfet du département du Gard.

ARTICLE 3

M. Jean-Louis BLANC, (ingénieur Arts et Métiers, responsable des services techniques d'EURENCO, en retraite), est désigné par le tribunal administratif de Nîmes en qualité de commissaire enquêteur.

ARTICLE 4

Le dossier complet d'enquête accompagné des avis obligatoires, au titre des articles R181-19 à 32 du code de l'environnement, de l'autorité environnementale, de l'agence régionale de santé, du conseil national de protection de la nature, de la commission locale de l'eau du SAGE Vistre, nappes Vistrenque et Costières et comportant les pièces du dossier de demande d'autorisation environnementale du projet portant sur la demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau et sur la demande de dérogation au titre des espèces protégées pour le projet de l'Avenue de la Gare et les accès modes doux depuis la RD3, notamment l'étude d'impact, son résumé non technique et ainsi que la délibération du conseil communautaire de la communauté d'agglomération de Nîmes Métropole et les registres d'enquête sont déposés pendant 33 jours consécutifs, du **29 janvier 2018 au 02 mars 2018** inclus, en mairie de **Manduel** (Hôtel de Ville, Place de la Mairie 30129 Manduel, Tel : 04 66 20 21 33, heures d'ouverture : du lundi au vendredi : de 08h30 à 12h00 de 13h30 à 17h00) et en mairie de **Redessan** (Hôtel de Ville, 13 avenue de la République 30129 Redessan, Tel : 04 66 20 22 08, heures d'ouverture : du lundi au mardi : de 08h00 à 12h00 de 13h30 à 17h30, le mercredi : de 08h00 à 13h00, du jeudi au vendredi : de 08h00 à 12h00 de 13h30 à 17h30) afin que toutes les personnes intéressées puissent prendre connaissance du dossier aux jours et heures habituels d'ouverture de la mairie concernée ainsi que sur le site internet dédié.

ARTICLE 5

La commune de **Manduel** est désignée comme siège de l'enquête. Les observations et propositions du public sont consignées sur les registres d'enquête ouverts à cet effet déposés en mairie de Manduel et Redessan, à feuillets non mobiles, côtés et paraphés par le commissaire enquêteur. Les observations et propositions qui sont adressées par écrit à l'attention du commissaire enquêteur, en mairie de **Manduel** (Hôtel de Ville, Place de la Mairie 30129 Manduel), sont annexées au registre cité ci-dessus.

Le commissaire enquêteur reçoit en personne, les observations du public aux permanences fixées aux dates, heures et lieux suivants :

Date des permanences	Heures des permanences	Lieux des permanences
Lundi 29 janvier 2018	de 08h30 à 11h30	Hôtel de ville de Manduel
Jeudi 15 février 2018	de 09h00 à 12h00	Hôtel de ville de Redessan
Jeudi 15 février 2018	de 14h00 à 17h00	Hôtel de ville de Manduel
Vendredi 02 mars 2018	de 14h00 à 17h00	Hôtel de ville de Manduel

Dans le cadre de la consultation du public par voie électronique et en application des articles L 123-12 et 13 du code de l'environnement, le dossier est également consultable sur un site en ligne, aux frais et à la charge du maître d'ouvrage, pendant toute la durée de l'enquête. L'adresse de ce site est : <http://www.magna-porta.nimes-metropole.fr/>

Un accès informatique est mis à la disposition du public, gratuitement pendant les heures d'ouverture de la mairie de **Manduel**, par le maître d'ouvrage, au moyen d'un poste informatique sur lequel le public peut consulter le dossier d'enquête. Les personnes qui le souhaitent peuvent également transmettre leurs observations et propositions sur l'adresse électronique : enquetepubliquevoieaccessgare@nimes-metropole.fr. Ces observations et propositions sont accessibles au public sur le site désigné ci-dessus pendant toute la durée de l'enquête.

ARTICLE 6

Le présent arrêté est enregistré au recueil des actes administratifs de la préfecture du Gard et une information est faite par l'affichage de l'arrêté préfectoral et de l'avis d'ouverture d'enquête dans les mairies concernées et, éventuellement, par tout autre procédé en usage dans les communes de **Manduel et Redessan**.

ARTICLE 7

En conformité avec l'article R181-38 du code de l'environnement, la communauté d'agglomération Nîmes Métropole ainsi que les communes de Manduel et Redessan sont appelées à donner leur avis sur la demande d'autorisation environnementale, dès l'ouverture de l'enquête publique.

Ne pourront être pris en considération que les avis exprimés sous forme d'une délibération au plus tard dans les quinze jours suivant la clôture du registre d'enquête.

ARTICLE 8

A l'expiration du délai fixé à l'article 1 ci-dessus, les registres d'enquête sont clos et signés par le commissaire enquêteur.

Le commissaire enquêteur rencontre, dans les huit jours après la clôture de l'enquête, le responsable du projet et lui communique sur place les observations écrites et orales, celles-ci étant consignées dans un procès-verbal de synthèse et l'invite à produire dans un délai de quinze jours ses observations éventuelles.

Conformément aux obligations des articles R 123-18 et suivants du code de l'environnement, le commissaire enquêteur transmet à la direction départementale des territoires et de la mer du Gard (SEI/ Guichet unique de l'eau) le dossier complet, le rapport relatant le déroulement de l'enquête, les conclusions motivées dans un document séparé, après avoir revêtu de son visa toutes les pièces qui le composent, dans un délai de trente jours à compter de la fin de l'enquête.

Le rapport et les conclusions motivées du commissaire enquêteur sont remis à la direction départementale des territoires et de la mer du Gard **qui en assure la diffusion** :

- sur support papier (deux exemplaires pour le Guichet unique, un pour le demandeur et un par commune territoire d'enquête)
- au format numérique comprenant le rapport, ses annexes et les conclusions motivées faisant apparaître la mention signée.

Le commissaire enquêteur transmet une copie du rapport et des conclusions motivées au président du tribunal administratif.

Le rapport et les conclusions motivées que le commissaire enquêteur est tenu de rendre dans les délais sus-visés, sont mis à la disposition du public dans les mairies de Manduel et Redessan, ainsi qu'à la Direction Départementale des Territoires et de Mer du Gard (Service Eau et Inondation) et sur le site internet des services de l'État dans le Gard (www.gard.gouv.fr) pendant une période d'un an à compter de la date de clôture de l'enquête.

ARTICLE 9

Un avis au public faisant connaître l'ouverture de l'enquête est publié par les soins de la Direction Départementale des Territoires et de Mer du Gard en caractères apparents, quinze jours au moins avant le début de l'enquête et rappelé dans les huit premiers jours de celle-ci, dans deux journaux paraissant dans le département du Gard (Midi Libre et la Marseillaise). Ces numéros de journaux sont joints au dossier d'enquête et fournis au commissaire-enquêteur par le maître d'ouvrage avant la clôture de l'enquête.

Cet avis est publié, en outre, dans les mêmes conditions de délai et de durée, par voie d'affiches et, éventuellement, par tous autres procédés en usage dans les communes de Manduel et Redessan. L'accomplissement de cette mesure de publicité incombe aux maires des communes concernées qui doivent en justifier par un certificat. Ces certificats d'affichage sont joints au dossier d'enquête.

Il est procédé par les soins du maître d'ouvrage, à l'affichage, quinze jours au moins avant le début de la procédure d'enquête et pendant toute sa durée et sauf impossibilité, du même avis sur les lieux, ou en un lieu situé au voisinage des aménagements, ouvrages ou travaux projetés, visibles de la voie publique, conformément aux caractéristiques et dimensions fixées par l'arrêté du 24 avril 2012 fixant les caractéristiques et dimensions de l'affichage de l'avis d'enquête publique mentionné à l'article R. 123-11 du code de l'environnement.

Cet avis est également publié sur le site internet des services de l'État dans le Gard (www.gard.gouv.fr)

ARTICLE 10

Les frais d'affichage et d'insertion du présent arrêté, l'indemnisation du commissaire enquêteur, ainsi que tous autres frais auxquels peut donner lieu l'instruction de la demande, sont à la charge du maître d'ouvrage.

ARTICLE 11

Sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

M. le directeur départemental des territoires et de la mer,

M. le maire de la commune de Manduel,

M. le maire de la commune de Redessan,

M. le commissaire enquêteur,

M. le représentant du maître d'ouvrage.

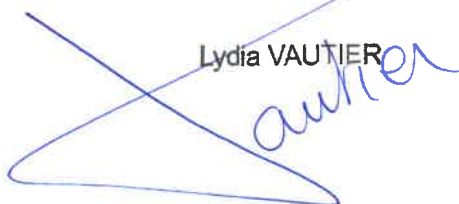
Copie du présent arrêté est adressée pour information à :

M. le président du tribunal administratif de Nîmes.

Le préfet,
pour le préfet et par délégation,

la Directrice Départementale Adjointe
des Territoires et de la Mer du Gard

Lydia VAUTIER





PRÉFET DU GARD

**Direction Départementale
des Territoires et de la Mer**

Nîmes, le 29 mars 2018

Service Eau et inondation

Dossier suivi par : Jérôme Gauthier
Téléphone : 04 66 62 66 29
E-mail : jerome.gauthier@gard.gouv.fr

Arrêté modificatif n° 30-20180329-

à l'arrêté n° 30-20171221-012 du 21/12/2017 portant ouverture d'enquête publique préalable à l'autorisation environnementale requise au titre des articles L181-10 et R181-35 à 38 du code de l'environnement, concernant l'avenue de la gare nouvelle de Nîmes-Manduel-Redessan et les accès modes doux depuis la RD3 sur les communes de Manduel et Redessan.

**Le préfet du Gard,
Chevalier de la Légion d'honneur,**

- VU le code de l'environnement,
- VU le code général des collectivités territoriales ;
- VU l'ordonnance n° 2016-1060 du 3 août 2016 relative à la consultation du public ;
- VU l'arrêté du 24 avril 2012 du ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement ;
- VU l'arrêté portant délégation de signature en matière d'administration générale à André HORTH, directeur départemental des territoires et de la mer n°30-20180312-002 en date du 12 mars 2018 publié au recueil des actes administratifs du 12 mars 2018,
- VU la décision n° 2018-AH-AG/01 du directeur départemental des territoires et de la mer portant subdélégation de signature en matière d'administration générale,
- VU la demande d'autorisation au titre de l'article L181-1 du code de l'environnement présentée par la communauté d'agglomération de Nîmes Métropole enregistrée sous le numéro 30-2017-00122 et déposée à la Direction Départementale des Territoires et de la Mer en date du 21 mars 2017 ;
- VU la procédure conduite dans le respect des prescriptions des articles R181-16 et suivants du code de l'environnement par le service Eau et Inondation;
- VU la décision n°E17000161/30 du 07 décembre 2017 du Tribunal Administratif de Nîmes portant désignation d'un commissaire enquêteur chargé de conduire l'enquête publique;

- VU la concertation effectuée avec le commissaire-enquêteur pour l'organisation de l'enquête publique ;
- VU la demande de prorogation de délai du commissaire enquêteur en date du 26 mars 2018 ;
- VU l'avis du responsable du projet conformément à l'article L123-15 du code de l'environnement ;

sur proposition du directeur départemental des territoires et de la mer du Gard :

ARRÊTE

ARTICLE 1

L'article 8 de l'arrêté susvisé est modifié comme suit :

Conformément aux obligations des articles R 123-18 et suivants du code de l'environnement, le commissaire enquêteur transmet à la direction départementale des territoires et de la mer du Gard (SEI/ Guichet unique de l'eau) le dossier complet, le rapport relatant le déroulement de l'enquête, les conclusions motivées dans un document séparé, après avoir revêtu de son visa toutes les pièces qui le composent, dans un délai de trente jours à compter de la fin de l'enquête.

À l'expiration de ce délai, à la demande du commissaire enquêteur et en application de l'article L123-15 du code de l'environnement un délai supplémentaire de **15 jours** est accordé au commissaire enquêteur pour la remise de son rapport et de ses conclusions motivées.

Le reste sans changement.

ARTICLE 2

Sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

- M. le directeur départemental des territoires et de la mer,
- M. le maire de la commune de Manduel,
- M. le maire de la commune de Redessan,
- M. le commissaire enquêteur,

Copie du présent arrêté est adressée pour information à :

- M. le président du tribunal administratif de Nîmes.
- M. le représentant du maître d'ouvrage.

Le préfet, pour le préfet et par délégation,
pour le directeur départemental
des territoires et de la mer,
le chef de service eau et inondation



Vincent COURTRAY

Publicité de l'enquête

- Avis d'enquête publique (1 page)
- Annonces légales parues dans la presse (4 pages)
- Certificat d'affichage de la commune de Manduel (1 page)
- Certificat d'affichage de la commune de Redessan (1 page)
- Procès-verbal de constat d'huissier pour affichage (7 pages)



PREFET DU GARD

AVIS D'ENQUETE PUBLIQUE

COMMUNES DE MANDUEL ET REDESSAN (Gard)

Projet d'aménagement de l'avenue de la gare nouvelle de Nîmes-Manduel-Redessan et les accès modes doux depuis la RD3 sur les communes de Manduel et Redessan.

Maître d'ouvrage : Communauté d'agglomération Nîmes métropole, 3 Rue du Colisée 30947 Nîmes Cedex

Une enquête publique préalable à l'autorisation environnementale au titre des articles L181-1 et suivants du code de l'environnement sur les communes de Manduel et Redessan est ouverte et organisée par arrêté préfectoral **du 21 décembre 2017 aux dates suivantes : du 29 janvier 2018 au 02 mars 2018 inclus.**

Le dossier complet d'enquête accompagné des avis obligatoires, au titre des articles R181-19 à 32 du code de l'environnement, de l'autorité environnementale, de l'agence régionale de santé, du conseil national de protection de la nature, de la commission locale de l'eau du SAGE Vistre, nappes Vistrenque et Costières et comportant les pièces du dossier de demande d'autorisation environnementale du projet portant sur la demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau et sur la demande de dérogation au titre des espèces protégées pour le projet de l'Avenue de la Gare et les accès modes doux depuis la RD3, notamment l'étude d'impact, son résumé non technique et ainsi que la délibération du conseil communautaire de la communauté d'agglomération de Nîmes Métropole et les registres d'enquête sont déposés **pendant 33 jours consécutifs.**

La commission d'enquête désignée par Madame la présidente du tribunal administratif de Nîmes est composée de :

-Monsieur **Jean-Louis BLANC**, (ingénieur Arts et Métiers, responsable des services techniques d'EURENCO, en retraite),

Les pièces des dossiers spécifiques à chaque procédure, ainsi qu'un registre d'enquête, seront déposés pendant la durée de l'enquête, en mairies de Manduel, place de la mairie et de Redessan, 13 avenue de la République où ils pourront être consultés aux heures normales d'ouverture des bureaux :

Mairie de Manduel : du lundi au vendredi de 8h30 à 12h00 et de 13h30 à 17h00

Mairie de Redessan : lundi, mardi, jeudi et vendredi : de 8h00 à 12h00 et de 13h30 à 17h30, mercredi: de 8h00 à 13h00.

Ces pièces seront également accessibles sur le site internet dédié à cette enquête : www.magna-porta.nimes-metropole.fr durant la même période.

Les observations, propositions et contre-propositions du public seront consignées sur les registres d'enquête ouverts à cet effet. Elles pourront également être adressées par correspondance au président de la commission d'enquête domicilié en mairie de Manduel (Hôtel de Ville, place de la mairie, 30129 Manduel) ou par voie électronique à l'adresse suivante enquetepubliquevoieaccesgare@nimes-metropole.fr

Un accès gratuit aux dossiers sera mis en place sur un poste informatique dans les locaux de la Mairie de Manduel aux heures d'ouverture au public.

Un commissaire enquêteur, membre de la commission, recevra personnellement le public à l'occasion des permanences qui seront tenues en mairie aux jours et heures suivants :

MANDUEL :

Lundi 29 janvier 2018 de 8h30 à 11h30

Jeudi 15 février 2018 de 14h00 à 17h00

Vendredi 02 mars 2018 de 14h00 à 17h00

REDESSAN :

Jeudi 15 février 2018 de 9h00 à 12h00

Tout renseignement utile sur l'ensemble du projet peut également être obtenu auprès de la communauté d'agglomération Nîmes métropole, immeuble Le Colisée, 3 avenue du Colisée 30 947 Nîmes cedex 9 (Isabelle FONTENEAU responsable du projet d'aménagement de la voie d'accès 04.66.04.34.03.57.74 ou 04.66.02.54.61).

Le présent avis sera affiché en mairies de Manduel et Redessan ainsi que sur le site des travaux. Il sera également publié sur le site internet départemental de l'État dans le Gard à l'adresse suivante : www.gard.gouv.fr.

Le rapport et les conclusions de la commission d'enquête seront tenus à la disposition du public pendant une durée d'un an à compter de la clôture de l'enquête en mairie de Manduel, Redessan, ainsi qu'en préfecture du Gard.

la Marseillaise

www.lamarseillaise.fr



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DU GARD

DIRECTION DÉPARTEMENTALE
DES TERRITOIRES ET DE LA MER

AVIS D'ENQUÊTE PUBLIQUE COMMUNE DE MANDUEL ET REDESSAN

Projet : La demande d'autorisation concerne projet d'aménagement de l'avenue de la gare nouvelle de Nîmes-Manduel-Redessan et les accès modes doux depuis la RD3 sur les communes de Manduel et Redessan.

Pétitionnaire : Communauté d'agglomération de Nîmes Métropole, 3 rue du Colisée - 30 947 NÎMES Cedex 09, tel : 04 66 02 55 55.

La fourniture de renseignements et de dossiers (aux frais des demandeurs) peut être demandée à Mme Isabelle FONTENEAU, 3 rue du Colisée, 30 947 Nîmes cedex 9

Tél : 04.34.03.57.74 / 04.66.02.54.61 ;

Mél : isabelle.fonteneau@nîmes-metropole.fr

Une enquête publique préalable à l'autorisation environnementale au titre des articles L181-1 et suivants du code de l'environnement sur les communes de Manduel et Redessan est ouverte et organisée par arrêté préfectoral du 21 décembre 2017 aux dates suivantes : du 29 janvier 2018 au 02 mars 2018 inclus, pendant 33 jours.

Le dossier complet d'enquête accompagné des avis obligatoires, au titre des articles R181-19 à 32 du code de l'environnement, de l'autorité environnementale, de l'agence régionale de santé, du conseil national de protection de la nature, de la commission locale de l'eau du SAGE Vistre, nappes Vistrenque et Costières et comportant les pièces du dossier de demande d'autorisation environnementale du projet portant sur la demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau et sur la demande de dérogation au titre des espèces protégées pour le projet de l'Avenue de la Gare et les accès modes doux depuis la RD3, notamment l'étude d'impact, son résumé non technique et ainsi que la délibération du conseil communautaire de la communauté d'agglomération de Nîmes Métropole et les registres d'enquête sont déposés pendant 33 jours consécutifs, du 29 janvier 2018 au 02 mars 2018 inclus, en mairie de Manduel et Redessan afin d'être tenus à la disposition du public pendant la durée de l'enquête. M. Jean-Louis BLANC, (ingénieur Arts et Métiers, responsable des services techniques d'EURENCO, en retraite), a été désigné par le Tribunal Administratif de Nîmes en qualité de commissaire enquêteur.

Toutes les personnes intéressées peuvent prendre connaissance du dossier aux jours et heures habituels d'ouverture des lieux des permanences concernées ainsi que sur le site internet dédié :

en mairie de Manduel (Hôtel de Ville, Place de la Mairie 30129 Manduel, Tel : 04 66 20 21 33, heures d'ouverture : du lundi au vendredi : de 08h30 à 12h00 de 13h30 à 17h00) et en mairie de Redessan (Hôtel de Ville, 13 avenue de la République 30129 Redessan, Tel : 04 66 20 22 08, heures d'ouverture : du lundi au mardi : de 08h00 à 12h00 de 13h30 à 17h30, le mercredi : de 08h00 à 13h00, du jeudi au vendredi : de 08h00 à 12h00 de 13h30 à 17h30), <http://www.magnaporta.nîmes-metropole.fr/>

Le commissaire enquêteur reçoit en personne, les observations du public aux permanences fixées aux dates, heures et lieux suivants :

Date des permanences - Heures des permanences - Lieux des permanences

- Lundi 29 janvier 2018 de 08h30 à 11h30 Hôtel de ville de Manduel

- Jeudi 15 février 2018 de 09h00 à 12h00 Hôtel de ville de Redessan

- Jeudi 15 février 2018 de 14h00 à 17h00 Hôtel de ville de Manduel

- Vendredi 02 mars 2018 de 14h00 à 17h00 Hôtel de ville de Manduel

Durant toute la durée de l'enquête, le public peut présenter ses observations et propositions sur les registres ouverts à cet effet sur les lieux de permanence ainsi que par écrit au commissaire enquêteur en mairie de Manduel, désignée siège de l'enquête et sur l'adresse : enquetepubliquevoieaccessgare@nîmes-metropole.fr

Le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur sont mis à la disposition du public dans les mairies de Manduel et Redessan, à la Direction Départementale des Territoires et de la Mer 89, rue Weber à Nîmes ainsi que sur le site internet : www.gard.gouv.fr pendant une durée de un an après la clôture de l'enquête. La décision susceptible d'intervenir à l'issue de la procédure est un arrêté préfectoral d'autorisation assortie de prescriptions ou un arrêté de refus.

120716

Midi Libre

N° 26358

1,20 €

VENDREDI 12 JANVIER 2018

NIMES - UZEGE - CEVENNES - CAMARGUE



Liberté - Égalité - Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Préfet du Gard

DIRECTION DÉPARTEMENTALE
DES TERRITOIRES ET DE LA MER

AVIS D'ENQUÊTE PUBLIQUE

Commune de Manduel et Redessan

Projet : La demande d'autorisation concerne projet d'aménagement de l'avenue de la gare nouvelle de Nîmes-Manduel-Redessan et les accès modes doux depuis la RD3 sur les communes de Manduel et Redessan.

Pétitionnaire : Communauté d'agglomération de Nîmes Métropole, 3 rue du Colisée - 30 947 NÎMES Cedex 09, tel : 04 66 02 55 55

La fourniture de renseignements et de dossiers (aux frais des demandeurs) peut être demandée à Mme Isabelle FONTENEAU, 3 rue du Colisée, 30 947 Nîmes cedex 9 Tél : 04.34.03.57.74 / 04.66.02.54.61 ; Mèl : isabelle.fonteneau@nimes-metropole.fr

Une enquête publique préalable à l'autorisation environnementale au titre des articles L181-1 et suivants du code de l'environnement sur les communes de Manduel et Redessan est ouverte et organisée par arrêté préfectoral du 21 décembre 2017 aux dates suivantes : du 29 janvier 2018 au 02 mars 2018 inclus, pendant 33 jours.

Le dossier complet d'enquête accompagné des avis obligatoires, au titre des articles R181-19 à 32 du code de l'environnement, de l'autorité environnementale, de l'agence régionale de santé, du conseil national de protection de la nature, de la commission locale de l'eau du SAGE Vistre, nappes Vistrenque et Costières et comportant les pièces du dossier de demande d'autorisation environnementale du projet portant sur la demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau et sur la demande de dérogation au titre des espèces protégées pour le projet de l'Avenue de la Gare et les accès modes doux depuis la RD3, notamment l'étude d'impact, son résumé non technique et ainsi que la délibération du conseil communautaire de la communauté d'agglomération de Nîmes Métropole et les registres d'enquête sont déposés pendant 33 jours consécutifs, du 29 janvier 2018 au 02 mars 2018 inclus, en mairie de Manduel et Redessan afin d'être tenus à la disposition du public pendant la durée de l'enquête. M. Jean-Louis BLANC, (Ingénieur Arts et Métiers, responsable des services techniques d'EURENCO, en retraite), a été désigné par le Tribunal Administratif de Nîmes en qualité de commissaire enquêteur.

Toutes les personnes intéressées peuvent prendre connaissance du dossier aux jours et heures habituels d'ouverture des lieux des permanences concernées ainsi que sur le site internet dédié : en mairie de Manduel (Hôtel de Ville, Place de la Mairie 30129 Manduel, Tel : 04 66 20 21 33, heures d'ouverture : du lundi au vendredi : de 08h30 à 12h00 de 13h30 à 17h00) et en mairie de Redessan (Hôtel de Ville, 13 avenue de la République 30129 Redessan, Tel : 04 66 20 22 08, heures d'ouverture : du lundi au mardi : de 08h00 à 12h00 de 13h30 à 17h30, le mercredi : de 08h00 à 13h00, du jeudi au vendredi : de 08h00 à 12h00 de 13h30 à 17h30), <http://www.magnaporta.nimes-metropole.fr>

Le commissaire enquêteur reçoit en personne, les observations du public aux permanences fixées aux dates, heures et lieux suivants :

Date des permanences, Heures des permanences, Lieux des permanences

Lundi 29 janvier 2018 de 08h30 à 11h30 Hôtel de ville de Manduel

Jeudi 15 février 2018 de 09h00 à 12h00 Hôtel de ville de Redessan

Jeudi 15 février 2018 de 14h00 à 17h00 Hôtel de ville de Manduel

Vendredi 02 mars 2018 de 14h00 à 17h00 Hôtel de ville de Manduel

Durant toute la durée de l'enquête, le public peut présenter ses observations et propositions sur les registres ouverts à cet effet sur les lieux de permanence ainsi que par écrit au commissaire enquêteur en mairie de Manduel, désignée siège de l'enquête et sur l'adresse :

enquetepubliquevoleaccessgare@nimes-metropole.fr

Le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur sont mis à la disposition du public dans les mairies de Manduel et Redessan, à la Direction Départementale des Territoires et de la Mer 89, rue Weber à Nîmes ainsi que sur le site internet : www.gard.gouv.fr pendant une durée de un an après la clôture de l'enquête. La décision susceptible d'intervenir à l'issue de la procédure est un arrêté préfectoral d'autorisation assortie de prescriptions ou un arrêté de refus.

779472

Midi Libre

VENDREDI 2 FÉVRIER 2018

NIMES - UZEGE - CEVENNES - CAMARGUE

AVIS PUBLICS

Enquêtes publiques



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Préfet du Gard

Direction départementale
des territoires et de la mer

AVIS D'ENQUÊTE PUBLIQUE

Commune de Manduel et Redessan

Projet : La demande d'autorisation concerne projet d'aménagement de l'avenue de la gare nouvelle de Nîmes-Manduel-Redessan et les accès modes doux depuis la RD3 sur les communes de Manduel et Redessan.

Pétitionnaire : Communauté d'agglomération de Nîmes Métropole, 3 rue du Colisée - 30 947 NÎMES Cedex 03, tel : 04 66 02 55 55

La fourniture de renseignements et de dossiers (aux frais des demandeurs) peut être demandée à Mme Isabelle FONTENEAU, 3 rue du Colisée, 30 947 Nîmes cedex 03. Tél : 04.34.03.57.74 / 04.66.02.54.61 ; Mail: isabelle.fonteneau@nimes-metropole.fr

Une enquête publique préalable à l'autorisation environnementale au titre des articles L181-1 et suivants du code de l'environnement sur les communes de Manduel et Redessan est ouverte et organisée par arrêté préfectoral du 21 décembre 2017 aux dates suivantes : du 29 janvier 2018 au 02 mars 2018 inclus, pendant 33 jours.

Le dossier complet d'enquête accompagné des avis obligatoires, au titre des articles R181-19 à 32 du code de l'environnement, de l'autorité environnementale, de l'agence régionale de santé, du conseil national de protection de la nature, de la commission locale de l'eau du SAGE Vistre, nappes Vistrenque et Costères et comportant les pièces du dossier de demande d'autorisation environnementale du projet portant sur la demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau et sur la demande de dérogation au titre des espèces protégées pour le projet de l'Avenue de la Gare et les accès modes doux depuis la RD3, notamment l'étude d'impact, son résumé non technique et ainsi que la délibération du conseil communautaire de la communauté d'agglomération de Nîmes Métropole et les registres d'enquête sont déposés pendant 33 jours consécutifs, du 29 janvier 2018 au 02 mars 2018 inclus, en mairie de Manduel et Redessan afin d'être tenus à la disposition du public pendant la durée de l'enquête. M. Jean-Louis BLANC, (ingénieur Arts et Métiers, responsable des services techniques d'EURENCO, en retraite), a été désigné par le Tribunal Administratif de Nîmes en qualité de commissaire enquêteur.

Toutes les personnes intéressées peuvent prendre connaissance du dossier aux jours et heures habituels d'ouverture des lieux des permanences concernées ainsi que sur le site internet dédié : en mairie de Manduel (Hôtel de Ville, Place de la Mairie 30129 Manduel, Tel : 04 66 20 21 33, heures d'ouverture : du lundi au vendredi : de 08h30 à 12h00 de 13h30 à 17h00) et en mairie de Redessan (Hôtel de Ville, 13 avenue de la République 30129 Redessan, Tel : 04 66 20 22 06, heures d'ouverture : du lundi au mardi : de 08h00 à 12h00 de 13h30 à 17h30, le mercredi : de 08h00 à 13h00, du jeudi au vendredi : de 08h00 à 12h00 de 13h30 à 17h30), <http://www.magreporta.nimes-metropole.fr/>

Le commissaire enquêteur reçoit en personne, les observations du public aux permanences fixées aux dates, heures et lieux suivants :

Date des permanences, Heures des permanences, Lieux des permanences

Lundi 29 janvier 2018 de 08h30 à 11h30 Hôtel de ville de Manduel

Jeudi 15 février 2018 de 08h00 à 12h00 Hôtel de ville de Redessan

Jeudi 15 février 2018 de 14h00 à 17h00 Hôtel de ville de Manduel

Vendredi 02 mars 2018 de 14h00 à 17h00 Hôtel de ville de Manduel

Durant toute la durée de l'enquête, le public peut présenter ses observations et propositions sur les registres ouverts à cet effet sur les lieux de permanence ainsi que par écrit au commissaire enquêteur en mairie de Manduel, désignée siège de l'enquête et sur l'adresse :

enquetepubliquevoiesaccesgare@nimes-metropole.fr

Le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur sont mis à la disposition du public dans les mairies de Manduel et Redessan, à la Direction Départementale des Territoires et de la Mer 85, rue Weber à Nîmes ainsi que sur le site internet : www.gard.gouv.fr pendant une durée de un an après la clôture de l'enquête. La décision susceptible d'intervenir à l'issue de la procédure est un arrêté préfectoral d'autorisation assortie de prescriptions ou un arrêté de refus.

Etoile de Bessèges Laporte en grand

Le sprinter varois de l'équipe Cofidis, qui a fait ses armes à l'AVC Aix, fait coup double en remportant l'étape à Générac et le maillot de leader au général. Tout reste très ouvert aujourd'hui à Bessèges.

PagesSports

la Marseillaise

www.lamarseillaise.fr



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DU GARD

DIRECTION DÉPARTEMENTALE
DES TERRITOIRES ET DE LA MER

AVIS D'ENQUÊTE PUBLIQUE COMMUNE DE MANDUEL ET REDESSAN

Projet : La demande d'autorisation concerne projet d'aménagement de l'avenue de la gare nouvelle de Nîmes-Manduel-Redessan et les accès modes doux depuis la RD3 sur les communes de Manduel et Redessan.

Pétitionnaire : Communauté d'agglomération de Nîmes Métropole, 3 rue du Colisée - 30 947 NÎMES Cedex 09, tel : 04 66 02 55 55.

La fourniture de renseignements et de dossiers (aux frais des demandeurs) peut être demandée à Mme Isabelle FONTENEAU, 3 rue du Colisée, 30 947 Nîmes cedex 9

Tel : 04.34.03.57.74 / 04.66.02.54.61

Mél : isabelle.fonteneau@nîmes-metropole.fr

Une enquête publique préalable à l'autorisation environnementale au titre des articles L181-1 et suivants du code de l'environnement sur les communes de Manduel et Redessan est ouverte et organisée par arrêté préfectoral du 21 décembre 2017 aux dates suivantes : du 29 janvier 2018 au 02 mars 2018 inclus, pendant 33 jours.

Le dossier complet d'enquête accompagné des avis obligatoires, au titre des articles R181-19 à 32 du code de l'environnement, de l'autorité environnementale, de l'agence régionale de santé, du conseil national de protection de la nature, de la commission locale de l'eau du SAGE Vistre, nappes Vistrenque et Costières et comportant les pièces du dossier de demande d'autorisation environnementale du projet portant sur la demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau et sur la demande de dérogation au titre des espaces protégés pour le projet de l'Avenue de la Gare et les accès modes doux depuis la RD3, notamment l'étude d'impact, son résumé non technique et ainsi que la délibération du conseil communautaire de la communauté d'agglomération de Nîmes Métropole et les registres d'enquête sont déposés pendant 33 jours consécutifs, du 29 janvier 2018 au 02 mars 2018 inclus, en mairie de Manduel et Redessan afin d'être tenus à la disposition du public pendant la durée de l'enquête. M. Jean-Louis BLANC, (ingénieur Arts et Métiers, responsable des services techniques d'EURENCO, en retraite), a été désigné par le Tribunal Administratif de Nîmes en qualité de commissaire enquêteur.

Toutes les personnes intéressées peuvent prendre connaissance du dossier aux jours et heures habituels d'ouverture des lieux des permanences concernées ainsi que sur le site internet dédié :

en mairie de Manduel (Hôtel de Ville, Place de la Mairie 30129 Manduel, Tel : 04 66 20 21 33, heures d'ouverture : du lundi au vendredi : de 08h30 à 12h00 de 13h30 à 17h00) et en mairie de Redessan (Hôtel de Ville, 13 avenue de la République 30129 Redessan, Tel : 04 66 20 22 08, heures d'ouverture : du lundi au mardi : de 08h00 à 12h00 de 13h30 à 17h30, le mercredi : de 08h00 à 13h00, du jeudi au vendredi : de 08h00 à 12h00 de 13h30 à 17h30), <http://www.magnaporta.nîmes-metropole.fr/>

Le commissaire enquêteur reçoit en personne, les observations du public aux permanences fixées aux dates, heures et lieux suivants :

Date des permanences - Heures des permanences - Lieux des permanences

- Lundi 29 janvier 2018 de 08h30 à 11h30 Hôtel de ville de Manduel

- Jeudi 15 février 2018 de 09h00 à 12h00 Hôtel de ville de Redessan

- Jeudi 15 février 2018 de 14h00 à 17h00 Hôtel de ville de Manduel

- Vendredi 02 mars 2018 de 14h00 à 17h00 Hôtel de ville de Manduel

Durant toute la durée de l'enquête, le public peut présenter ses observations et propositions sur les registres ouverts à cet effet sur les lieux de permanence ainsi que par écrit au commissaire enquêteur en mairie de Manduel, désignée siège de l'enquête et sur l'adresse : enquetepubliquevoieaccessgare@nîmes-metropole.fr

Le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur sont mis à la disposition du public dans les mairies de Manduel et Redessan, à la Direction Départementale des Territoires et de la Mer 89, rue Weber à Nîmes ainsi que sur le site internet : www.gard.gouv.fr pendant une durée de un an après la clôture de l'enquête. La décision susceptible d'intervenir à l'issue de la procédure est un arrêté préfectoral d'autorisation assortie de prescriptions ou un arrêté de refus.

120716



MAIRIE
DE
MANDUEL

CERTIFICAT D’AFFICHAGE

Je soussigné, Jean-Jacques GRANAT, Maire de la Commune de MANDUEL, atteste que l’arrêté préfectoral N°30-2017-1221-012 en date du 21 Décembre 2017 portant ouverture d’enquête publique préalable à l’autorisation environnementale requise au titre des articles L181-10 et R181-35 à 38 du code de l’environnement, concernant l’avenue de la gare nouvelle de Nîmes-Manduel-Redessan et les accès modes doux depuis la RD3 sur la commune de Manduel et Redessan et l’avis d’enquête publique ont été affichés à la Mairie de Manduel, place de l’hôtel de ville et au service urbanisme de la Mairie de Manduel au 15, cours Jean Jaurès du vendredi 05 Janvier 2018 au vendredi 02 mars 2018 inclus.

En foi de quoi, je délivre la présente attestation pour servir et valoir ce que de droit.

Fait à Manduel le 08 Mars 2018

Le Maire,
Jean-Jacques GRANAT



CERTIFICAT DE PUBLICATION ET D'AFFICHAGE

Je soussigné Fabienne RICHARD TRINQUIER,

Maire de la commune de REDESSAN,

CERTIFIE que l'Arrêté Préfectoral n°30-20171221-012 portant ouverture d'enquête publique préalable à l'autorisation environnementale requise au titre des articles L181-10 et R181-35 à 38 du Code de l'Environnement, concernant l'Avenue de la gare nouvelle Nîmes-Manduel-Redessan et les accès modes doux depuis la RD3 sur la commune de Manduel et Redessan a été régulièrement affiché en mairie de REDESSAN, aux panneaux habituels d'affichage, à compter du 09 janvier 2018 et jusqu'au 02 mars 2018 inclus.

CERTIFIE que l'avis d'enquête publique préalable à l'autorisation environnementale concernant le projet d'aménagement de l'Avenue de la Gare de Nîmes Manduel Redessan et les accès modes doux depuis la RD3 a été régulièrement affiché en mairie de REDESSAN, aux panneaux habituels d'affichage, à compter du 09 janvier 2018 et jusqu'au 02 mars 2018 inclus.

Fait à Redessan, le 20 mars 2018

20 Fabienne RICHARD TRINQUIER

Maire de la Commune
(GARD)

PROCÈS-VERBAL DE CONSTAT

Me Nicolas PRONER
Huissier de Justice associé

Me Julien OTT
Huissier de Justice associé

EXPEDITION

PROCES VERBAL DE CONSTAT

L'AN DEUX MILLE DIX-HUIT

ET LES VINGT-NEUF JANVIER, QUINZE FEVRIER ET DEUX MARS

A LA REQUETE DE :

NIMES METROPOLE, Communauté d'Agglomération, dont le siège social est sis « Le Colisée » - 3 Rue du Colisée – 30900 NIMES, agissant poursuites et diligences de son Président en exercice Monsieur Yvan LACHAUD domicilié ès qualité audit siège

IL M'A ETE EXPOSE :

Que dans le cadre d'un projet dénommé « MAGNA PORTA » consistant en la réalisation d'un nouvel axe routier destiné à la desserte de la nouvelle Gare TGV/TER, une enquête publique préalable à l'autorisation environnementale au titre des articles L181-1 et suivants du code de l'environnement est programmée du 29/01/2018 au 02/03/2018.

Qu'un affichage réglementaire a été réalisé en quatre points au voisinage des lieux prévus pour la réalisation du projet.

Qu'il m'est demandé de bien vouloir constater cet affichage au niveau de ces différents points.


Déférant à cette demande,

Je soussigné Nicolas PRONER Huissier de Justice Associé, membre de la SCP Nicolas PRONER et Julien OTT, Huissiers de Justice Associés, Audienciers près la Cour d'Appel de NIMES (GARD), y demeurant 80 Rue René Panhard

Certifie m'être transporté ce jour mercredi 29 janvier 2018 sur les communes de MANDUEL et REDESSAN, au voisinage des lieux prévus pour la réalisation du projet, aux quatre points décrits ci-après, tous situés en bordure de la Route Départementale 3 et matérialisés par mes soins sur la vue satellite ci-dessous.



Là étant, j'ai pu constater l'affichage de panneaux tous identiques composés d'une affiche plastifiée de format A2, comportant le titre « avis d'enquête publique unique » en caractères gras majuscules d'au moins 2 cm de hauteur et les informations visées à l'article R. 123-9 du code de l'environnement en caractères noirs sur fond jaune.


Liberté • Égalité • Fraternité
REPUBLIQUE FRANÇAISE
PREFET DU GARD

AVIS D'ENQUETE PUBLIQUE

COMMUNES DE MANDUEL ET REDESSAN (Gard)
Projet d'aménagement de l'avenue de la gare nouvelle de Nîmes-Manduel-Redessan
et les accès modés doux depuis la RD3 sur les communes de Manduel et Redessan.
Maître d'ouvrage : Communauté d'agglomération Nîmes métropole, 3 Rue du Colisée 30947 Nîmes Cedex

Une enquête publique préalable à l'autorisation environnementale au titre des articles L181-1 et suivants du code de l'environnement sur les communes de Manduel et Redessan est ouverte et organisée par arrêté-préfectoral du 21 décembre 2017 aux dates suivantes : du 29 janvier 2018 au 02 mars 2018 inclus.

Le dossier complet d'enquête accompagné des avis obligatoires, au titre des articles R181-19 à 32 du code de l'environnement, de l'autorité environnementale, de l'agence régionale de santé, du conseil national de protection de la nature, de la commission locale de l'eau du SAGE Vistre, nappes Vistrenque et Costières et comportant les pièces du dossier de demande d'autorisation environnementale du projet portant sur la demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau et sur la demande de dérogation au titre des espèces protégées pour le projet de l'Avenue de la Gare et les accès modés doux depuis la RD3, notamment l'étude d'impact, son résumé non technique et ainsi que la délibération du conseil communautaire de la communauté d'agglomération de Nîmes Métropole et les registres d'enquête sont déposés pendant 33 jours consécutifs.

La commission d'enquête désignée par Madame la présidente du tribunal administratif de Nîmes est composée de :

- Monsieur Jean-Louis BLANC, (ingénieur Arts et Métiers, responsable des services techniques d'EURENCO, en retraite),
- Les pièces des dossiers spécifiques à chaque procédure, ainsi qu'un registre d'enquête, seront déposés pendant la durée de l'enquête, en mairies de Manduel, place de la mairie et de Redessan, 13 avenue de la République où ils pourront être consultés aux heures normales d'ouverture des bureaux :

Mairie de Manduel : du lundi au vendredi de 8h30 à 12h00 et de 13h30 à 17h00
Mairie de Redessan : lundi, mardi, jeudi et vendredi : de 8h00 à 12h00 et de 13h30 à 17h30, mercredi : de 8h00 à 13h00.
Ces pièces seront également accessibles sur le site internet dédié à cette enquête : www.magna-porta.nîmes-metropole.fr durant la même période.

Les observations, propositions et contre-propositions du public seront consignées sur les registres d'enquête ouverts à cet effet. Elles pourront également être adressées par correspondance au président de la commission d'enquête domicilié en mairie de Manduel (Hôtel de Ville, place de la mairie, 30129 Manduel) ou par voie électronique à l'adresse suivante enquetepubliquevoieaccessgare@nîmes-metropole.fr

Un accès gratuit aux dossiers sera mis en place sur un poste informatique dans les locaux de la Mairie de Manduel aux heures d'ouverture au public.

Un commissaire enquêteur, membre de la commission, recevra personnellement le public à l'occasion des permanences qui seront tenues en mairie aux jours et heures suivants :

MANDUEL : Lundi 29 janvier 2018 de 6h30 à 11h30 Jeudi 15 février 2018 de 14h00 à 17h00 Vendredi 02 mars 2018 de 14h00 à 17h00	REDESSAN : Jeudi 15 février 2018 de 9h00 à 12h00
---	--

Tout renseignement utile sur l'ensemble du projet peut également être obtenu auprès de la communauté d'agglomération Nîmes métropole, immeuble Le Colisée, 3 avenue du Colisée 30 947 Nîmes cedex 3 (Isabelle FONTENEAU responsable du projet d'aménagement de la voie d'accès 04 34 03 57 74 ou 04 66 02 54 61).

Le présent avis sera affiché en mairies de Manduel et Redessan ainsi que sur le site des travaux. Il sera également publié sur le site internet départemental de l'Etat dans le Gard à l'adresse suivante www.gard.gouv.fr.

Le rapport et les conclusions de la commission d'enquête seront tenus à la disposition du public pendant une durée d'un an à compter de la clôture de l'enquête en mairies de Manduel, Redessan, ainsi qu'en préfecture du Gard.

Ces panneaux sont tous bien visibles et lisibles depuis la voie publique.

Le premier affichage est placé au niveau du Rond-point à l'intersection de la Route départementale 3 et la Route départementale 999.



Le second affichage est placé au niveau du Rond-point à l'intersection de la Route départementale 3 et de la Rue de Fumérien (Rond-Point du Mas de Perset)



Le troisième affichage est placé au niveau du Rond-point à l'intersection de la Route départementale 3 et la Route départementale 403.



Le quatrième affichage est placé en bordure de la Route départementale 3, au niveau de son intersection avec le Chemin de Jonquières.



Ces constatations terminées, je me suis retiré.

Je me suis à nouveau transporté sur place les 15/02/2018 en fin de matinée et 02/03/2018 en fin d'après-midi, dates auxquelles j'ai pu constater que les panneaux décrits ci-dessus sont tous toujours affichés, bien visibles depuis la voie publique, les mentions qu'ils comportent étant toujours bien lisibles.

De tout ce dessus, ma mission étant terminée, j'ai dressé le présent procès verbal de constat et ce pour servir et valoir ce que de droit.

Me Nicolas PRONER



Avis des communes et de la Communauté d'agglomération

- Délibération du Conseil municipal de Manduel du 3 mars 2018 (2 pages)
- Délibération du Conseil municipal de Redessan du 1^{er} février 2018 (2 pages)
- Délibération du Conseil communautaire de Nîmes Métropole du 5 février 2018 (3 pages)

Accusé de réception en préfecture
030-213001555-20180303-DELIB-017-2018-
DE
Date de télétransmission : 06/03/2018
Date de réception préfecture : 06/03/2018

DEPARTEMENT DU GARD
COMMUNE DE MANDUEL

**EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS
DU CONSEIL MUNICIPAL
Séance du 03 mars 2018 - Délibération n°18/017**

Objet : Avis du Conseil Municipal sur l'autorisation environnementale requise au titre des articles L181-10 et R181-35 à 38 du code de l'environnement, concernant l'avenue de la gare nouvelle de Nîmes-Manduel-Redessan et les accès modes doux depuis la RD3

Le trois mars deux mille dix-huit, à neuf heures trente, le Conseil Municipal, convoqué le vingt-trois février précédent, s'est réuni en salle des Garrigues, rez-de-chaussée, sous la présidence de Monsieur Jean-Jacques GRANAT, Maire.

PRÉSENTS : J.-J. GRANAT, X. PECHAIRAL, N. ANDREO, V. MAGGI, L. HEBRARD, M. MONNIER, I. ALCANIZ-LOPEZ, M. PLA, S. FROMENT, C. BOUILLET, C. SEVENERY, J.-M. FOURNIER, J. ROIG, C. CERVERO, M. EL AIMER, M. MAISONNAS, J. MONTAGNE, P. SANTANDREU Y SASTRE, C. MARTIN, A. MATEU, R. MAX, G. RIVAL, M. ESCAMEZ, D. FARALDO, N. GOUCHENE.

ONT DONNÉ PROCURATION : M. BERNÉ donne procuration à L. HEBRARD, E. TROUILLAT donne procuration à A. MATEU, A. CABANIS donne procuration à I. ALCANIZ-LOPEZ, A. TRAYNARD donne procuration à J.-J. GRANAT.

SECRETARIE DE SEANCE : I. ALCANIZ-LOPEZ.

* * *

Rapporteur : Marine PLA, Adjointe déléguée à l'urbanisme

Le projet d'aménagement de l'avenue de la gare nouvelle de Nîmes-Manduel-Redessan et les accès modes doux depuis la RD3 sur les communes de Manduel et Redessan est soumis à une enquête publique, qui a lieu du 29 janvier 2018 au 02 mars 2018.

Ce projet consiste à assurer la desserte de la gare nouvelle de Nîmes-Manduel-Redessan par le raccordement à la RD3, le franchissement au-dessus des voies fret et l'aboutissement sur le parvis de la gare sur la commune de Manduel. Il consiste aussi pour le compte du conseil départemental à aménager des accès modes doux depuis la commune de Redessan jusqu'au collège « Via Domitia » de Manduel sur la RD3.

Ce projet nécessite une demande d'autorisation environnementale au titre des articles L181-10 et R181-35 à 38 du code de l'environnement.

En conformité avec l'article R-181-38 du code de l'environnement, la commune de Manduel est appelée à donner son avis.

Il est proposé les prescriptions suivantes :

- prendre en compte les nuisances sonores des habitants impactés et prévoir les aménagements nécessaires.
- prendre en considération les avis émis par les Personnes Publiques Associées.
- prévoir tous les aménagements en terme de sécurité des biens et des personnes le long et aux abords de la RD3.

LE CONSEIL MUNICIPAL

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales

Vu le Code de l'Environnement,

Vu l'arrêté préfectoral n°30-2017 1221-012 en date du 21 décembre 2017 portant ouverture d'enquête publique requise au titre des articles L181-10 et R181-35 à 38 du code de l'environnement, concernant l'avenue de la gare nouvelle de Nîmes-Manduel-Redessan et les accès modes doux depuis la RD3 sur les communes de Manduel et Redessan,

Considérant qu'il appartient au Conseil Municipal d'émettre un avis dans le cadre de ladite enquête publique,
Ouï l'exposé du rapporteur,
Après en avoir délibéré, et avoir voté à l'unanimité,

DECIDE

ARTICLE 1. D'émettre un avis favorable, assorti de prescriptions à l'autorisation environnementale requise au titre des articles L181-10 et R181-35 à 38 du code de l'environnement, concernant l'avenue de la gare nouvelle de Nîmes-Manduel-Redessan et les accès modes doux depuis la RD3 sur les communes de Manduel et Redessan,

ARTICLE 2. De préciser les prescriptions suivantes :

- prendre en compte les nuisances sonores des habitants impactés et prévoir les aménagements nécessaires,
- prendre en considération les avis émis par les Personnes Publiques Associées,
- prévoir tous les aménagements en terme de sécurité des biens et des personnes le long et aux abords de la RD3.

Convocation : 23 février 2018
 Affichage ordre du jour : 23 février 2018
 Présents : 25
 Suffrages exprimés : 29
 Absents : 4

Pour extrait certifié conforme
 Le Maire,
 Jean-Jacques GRANAT



DEPARTEMENT

DE LA COMMUNE DE REDESSAN
30129

Nîmes

GARD

Date :

Séance du 1^{er} février 2018

Numéro :

L'an Deux mille dix huit
et le 1^{er} février
à 18 heures 30

NOMBRES DE MEMBRES		
Afférents au Conseil Municipal	En exercice	Qui ont pris part à la délibération
15	27	19

le Conseil Municipal de cette Commune, régulièrement convoqué, s'est réuni au nombre prescrit par la loi, dans le lieu habituel de ses séances,
sous la présidence de : **Madame Fabienne RICHARD, Maire**

Présents : B. BAILLET, V. BOCCASSINO, M. BOMPARD, S. BONNET, A. COLSON, E. CREMONA, M. T. de GOULET, C. GLEIZES, G. HANOUILLE, J. HENRIQUES DE ALMEIDA, M. PEREDES, F. RICHARD, O. ROMAN, R. TAULAN, R. SAINTOT

Date de la convocation
23 janvier 2018

Pouvoirs :

B. BEDOS donne pouvoir à B. BAILLET
S. GRELOT donne pouvoir à F. RICHARD
V. MICHEL donne pouvoir à M. BOMPARD
L. SAUD donne pouvoir à S. BONNET

Date d'affichage
23 janvier 2018

Absents excuses : H. GIELY, C. RICHARTE, C. VIGO, M. DUFOUR, E. FORESTIER, V. FOURNIER, C. LAHONDES, N. RIBAUT LEGRAND

Secrétaire(s) : Madame Valérie BOCCASSINO, Conseillère Municipale

Objet de la Délibération

Autorisation environnementale requise concernant l'avenue de la gare nouvelle Nîmes – Manduel – Redessan et les accès mode doux depuis la RD3 – Avis du Conseil Municipal dans le cadre de l'enquête publique

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales ;

Vu le Code de l'Environnement ;

Vu l'arrêté Préfectoral n°30-20171221-012 en date du 21 décembre 2017 portant ouverture d'enquête publique requise au titre des articles L181-1 et R181-35 à 38 du Code de l'Environnement, concernant l'avenue de la gare nouvelle Nîmes – Manduel – Redessan et les accès modes doux depuis la RD3 sur les communes de Manduel et Redessan ;

Considérant qu'il appartient au Conseil Municipal d'émettre un avis dans le cadre de ladite enquête publique ;

Invité à se prononcer, le Conseil Municipal, à l'unanimité,

Article 1 : émet un avis favorable, assorti de prescriptions, à l'autorisation environnementale requise concernant l'Avenue de la gare nouvelle Nîmes Manduel Redessan et les accès modes doux depuis la RD3.

Article 2 : précise les prescriptions suivantes :

- prendre en compte les nuisances sonores des habitants impactés et prévoir les aménagements nécessaires,
- réaliser les compensations foncières sur des terres en friche et situées en dehors du territoire de la commune de REDESSAN, afin de limiter l'impact direct sur l'activité agricole de REDESSAN,

Acte rendu exécutoire après dépôt en Préfecture

le

et publication,

du

ou notification

du

- pour les agriculteurs impactés par les compensations foncières, il conviendra de leur donner en échange des terres de qualité équivalente (AOC, nature de sol, irrigation...),
- prendre toutes les mesures pour préserver l'activité agricole de REDESSAN,
- prendre en considération les avis émis par l'Autorité Environnementale et l'Agence Régionale de la Santé

Le Maire certifie, sous sa responsabilité, le caractère exécutoire de cet acte et informe qu'il pourra faire l'objet d'un recours pour excès de pouvoir devant le tribunal administratif de Nîmes dans un délai de deux mois à compter de sa publication et de sa transmission au représentant de l'état.

Fait et délibéré les jours, mois et an susdits.

Fabienne RICHARD



Maire de REDESSAN





AMT N° 2018 - 01 - 045

CONSEIL COMMUNAUTAIRE REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS SEANCE DU 05/02/2018

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

OBJET DE LA DELIBERATION

Avis du Conseil Communautaire de Nîmes Métropole sur la demande d'autorisation environnementale relative au projet d'Avenue de la gare nouvelle de Nîmes-Manduel-Redessan et accès modes doux depuis la RD3

Présents :

M. LACHAUD Yvan **Président**;

M. GAILLARD Maurice, M. SCHOEPFER Christian, Mme ROCCO Catherine, M. PREVOTEAU Gaétan, M. GRANAT Jean-Jacques, M. PORTAL William, M. DESCLOUX Jean-Luc, M. RAYMOND Jacky, M. SOULAS Jean-Marc, M. QUITTARD Patrice, M. VALADIER Eddy **Vice Présidents**;

M. TOUZELLIER Frédéric, M. GRANCHI Theos, M. MARCOS Antoine, M. GADILLE Gilles, Mme ENJELVIN Marjorie, M. GIBERT Marc, M. BOLLEQUE Jacques, M. PRADIER Bernard, M. PROCIDA Thierry, M. REDER Serge, M. TIXADOR Gilles, M. MAZAUDIER Jean-Claude, M. GABACH Michel, M. GARCIA Jean-Pierre, Mme RICHARD Fabienne, M. CLEMENT Bernard, M. GIRE Gerard, M. POUDEVIGNE Jean-Louis, Mme PERRAU Nicole, M. BERTIER Jean-François, M. MARQUET Daniel, Mme POIGNET-SENGER Veronique, M. LUCCHINI Pierre, M. SOLANA Jean-Remy, M. MARTIN Michel, M. ARTAL Joseph **Membres du Bureau**;

Mme AGUILA Brigitte, Mme BLACHON-AGUILAR Danièle, Mme CREPIN-M Marianne, Mme DOYEN Henriette, M. DUMAGEL Alex, M. FABRE-PUJOL Alain, Mme GARDET Laurence, M. GILLET Yoann, M. JACOB Thierry, M. NICOLAS Rémi, Mme NOVELLI Dominique, Mme PAUL Lauris, Mme PEREZ Berta, Mme PONCE-CASANOVA Corinne, Mme RAINVILLE Marie-France, Mme SARTRE Huguette, M. SEGUELA Roger, M. SEGUY François, Mme TRONC Marie Pierre, M. FEYBESSE Jean-Claude, Mme ROUVERAND Valérie, Mme DE-VIDO Daniela, Mme BERNIE-BOISSARD Catherine, M. BASTID Christian, M. PECHAIRAL Xavier **Conseillers Communautaires**;

Absents excusés :

M. DALMAS Alain (donne pouvoir à Mme RAINVILLE Marie-France), M. ALLIER Vincent (donne pouvoir à M. PRADIER Bernard), M. MAYOR Vivian (donne pouvoir à M. PORTAL William), M. VINCENT Joël (donne pouvoir à M. REDER Serge), Mme ANDREO Nadine (donne pouvoir à M. GRANAT Jean-Jacques), Mme FAYET Sylvette (donne pouvoir à M. BASTID Christian), M. VOLEON Daniel (donne pouvoir à M. SOLANA Jean-Remy), M. THOULOZE Philippe (donne pouvoir à M. QUITTARD Patrice)
M. BAZIN Michel (absent excusé), M. GOURDEL Pascal (absent excusé), M. PROUST Franck (absent excusé), M. TIBERINO Richard (absent excusé), M. ANGELRAS Bernard (absent excusé), Mme BARBUSSE Marie-Chantal (absente excusée), Mme BORDES Evelyne (absente excusée), Mme BOURGADE Mary (absente excusée), Mme BOISSIERE Monique (absente excusée), M. BURGOA Laurent (absent excusé), Mme CHELVI-SENDIN Maud (absente excusée), Mme DE GIRARDI Claude (absente excusée), Mme DELBOS Marie-Reine (absente excusée), Mme DUMAS Françoise (absente excusée), Mme ENRIQUEZ Eline (absente excusée), M. FLANDIN Richard (absent excusé), M. FOURNIER Jean-Paul (absent excusé), Mme FOURQUET Patricia (absente excusée), M. GELLY Julien (absent excusé), M. PASTOR Frédéric (absent excusé), M. PLANTIER Julien (absent excusé), M. TAULELLE Marc (absent excusé), M. VALADE Daniel-Jean (absent excusé), M. CHAZE Anthony (absent excusé), M. DELRAN Camille (absent excusé), M. FILIPPI Jean-Marie (absent excusé), Mme GARDEUR Veronique (absente excusée), Mme JEHANNO Catherine (absente excusée), Mme MAKRAN Nora (absente excusée), Mme PONGE Marion (absente excusée), M. ROLLAND Christophe (absent excusé), Mme ROULLE Sophie (absente excusée), Mme TOURNIER BARNIER Christine (absente excusée)

Nombre de membres afférents au Conseil :	104
Nombre de membres en exercice :	104
Nombre de membres présents :	063
Nombre de suppléants :	00
Nombre de procurations :	08

OBJET : Avis du Conseil Communautaire de Nîmes Métropole sur la demande d'autorisation environnementale relative au projet d'Avenue de la gare nouvelle de Nîmes-Manduel-Redessan et accès modes doux depuis la RD3

1. CONTEXTE GENERAL

Pour permettre le bon fonctionnement de la future gare TGV Nîmes Pont du Gard, Nîmes Métropole s'est engagée dans la réalisation d'une voie de desserte, l'Avenue de la gare et d'accès modes doux depuis la RD3.

Au regard des estimations de trafics liés à la nouvelle gare, l'Avenue de la gare et la RD3 nécessitent un gabarit 2 x 1 voie. Le projet inclut également l'intégration d'une piste cyclable bidirectionnelle et d'aménagement et traversées aux différents carrefours.

Cette opération a fait l'objet aux mois de février et mars 2017 d'une première procédure d'enquête publique, préalablement à la déclaration d'utilité publique du projet et à la cessibilité des terrains d'assiette du projet.

Une nouvelle enquête publique se déroulera du 29 janvier 2018 au 2 mars 2018 inclus. Un arrêté préfectoral a en effet été pris (arrêté n°30-20171221-12) portant ouverture d'enquête publique préalable à l'autorisation environnementale requise au titre des articles L181-10 et R181-35 à 38 du Code de l'environnement, concernant l'avenue de la gare nouvelle de Nîmes-Manduel-Redessan et les accès modes doux depuis la RD3 sur la commune de Manduel et Redessan.

Il revient maintenant au conseil communautaire d'émettre son avis sur cette demande d'autorisation environnementale.

2. ASPECTS JURIDIQUES

L'article R181-38 du Code de l'environnement prévoit que « dès le début de la phase d'enquête publique, le préfet demande l'avis du conseil municipal des communes mentionnées au III de l'article R.123-11 et des autres collectivités territoriales, ainsi que de leurs groupements, qu'il estime intéressés par le projet, notamment au regard des incidences environnementales notables de celui-ci sur leur territoire. Ne peuvent être pris en considération que les avis exprimés au plus tard dans les quinze jours suivant la clôture de l'enquête publique ».

3. ASPECTS FINANCIERS

Aucune incidence financière.

OBJET : Avis du Conseil Communautaire de Nîmes Métropole sur la demande d'autorisation environnementale relative au projet d'Avenue de la gare nouvelle de Nîmes-Manduel-Redessan et accès modes doux depuis la RD3

Après avis de la commission,

Le Conseil Communautaire après en avoir délibéré,

Décide à LA MAJORITE

CONTRE : M. FABRE-PUJOL Alain, M. BASTID Christian mandataire de Mme FAYET Sylvette, M. SEGUY François, Mme BERNIE-BOISSARD Catherine, M. BASTID Christian, M. CLEMENT Bernard

ARTICLE 1 : d'émettre un avis positif quant à la demande d'autorisation environnementale au titre des articles L181- et suivants du code de l'environnement.

ARTICLE 2 : d'autoriser Monsieur le Président ou son représentant à signer tout document relatif à l'exécution de cette délibération.

Le Président,
Yvan LACHAUD



Avis du public (particuliers et personnes morales)

- Extrait des registres d'enquête publique (8 pages)
- Contribution de France Nature Environnement Languedoc-Roussillon – hors annexes (12 pages)
- Contribution de l'Association Pour les Initiatives Collectives de Nîmes Métropole – ASPIC (12 pages)
- Note EELV Languedoc-Roussillon du 28 février 2018 (2 pages)

Monsieur Alain Scavardo

9, rue des Andalouses

30129 Manduel

Manduel, le 15 février 2018

Monsieur le Commissaire-enquêteur

Mairie de Manduel

30129 MANDUEL

Objet : enquête sur la voie d'accès à la gare de Nîmes-Manduel-Redessan.

Monsieur,

Je suis domicilié à Manduel et ai toujours considéré ce projet comme essentiel pour notre région, notre département et notre commune.

Dans le chapitre sécurité des piétons et des cyclistes qui emprunteront les voies d'accès qui leur seront dédiées le long de la RD3 et l'avenue de la gare, ma question est la suivante :

- S'il n'est pas prévu, un éclairage public installé le long de ces voies me paraît indispensable.


Cordialement.

Alain Scavardo.



Agrafé page 3
du registre d'enquête
de Manduel.

Remis au commissaire-
enquêteur le 15/02/18 en
main propre.



GUIRAUD Nathan S rue des Costières 30123 Redessan

Nouveau document texte

Qu'on veuille le morceller ou pas, le projet MAGNA PORTA (Gare/voies ferrées/parking/impassé desservant la gare/ZAC de Manduel/ déviation de la route départementale) a déjà pris 400 Ha de terres agricoles sur la même zone, pour la majorité en zone AOC.

Il est prévu de créer un parc de loisir de plus de 100 Ha, toujours en zone AOC costières de Nîmes, AOP Garriguettes AOP olive et huile de Nîmes et zone natura 2000.

Le monde agricole dans son ensemble -exploitants locaux impactés, caves coopératives, syndicats agricoles- s'oppose à de nouvelles prises de terres cultivables et irriguées sur cette espace. De nombreux riverains attachés au paysage rural de Manduel et Redessan ont expliqué leur désaccord avec l'implantation de ce parc lors de la réunion publique du 26 février à Manduel.

Il a été exposé que le sud de la zone de Manduel, déjà achetée et dont l'aménagement n'est pas encore défini proposait la superficie nécessaire pour recevoir le parc tout en conservant la proximité de la gare.

La faisabilité du projet est conditionnée au déplacement d'une ligne haute tension pour un budget inférieur à 2 000 000€ à savoir :

- *la moitié du budget (hors achat) des travaux du Mas Larrier
- *le sixième du budget consacré aux travaux de l'impassé de la gare tgv.

A la place, Nîmes Métropole préfère investir dans une étude de faisabilité (400 000€) pour implanter le parc sur une zone cultivée et acquérir plus 120 Ha supplémentaires qui impliqueront des encore des dépenses experts avocats indemnités des exploitants et des structures agricoles) pour un parc dont les riverains vont supporter les pertes financières pendant au moins 5 ans (comme il l'a été annoncé lors de la réunion du 27 février).

Je ne comprends pas pourquoi cette prise de position.

Je ne comprends pas pourquoi il faut distinguer les études d'impacts en fonction des projets de leurs acteurs alors que la zone et les familles impactés par les acquisitions foncières et les travaux sont les mêmes.

Je ne comprends pas cette volonté de porter un coup fatal au tissu agricole et économique en place si ce n'est pour placer des agriculteurs NON impactés par le projet qui seront les gardiens dociles et récompensés

Contribution de N. N. GUIRAUD page 1
(copiée page 4 du registre d'enquête Manduel)

Nouveau document texte

d'une réserve foncière

(sous couvert de travail de paysagiste et de préservation de la qualité environnementale des abords de la future gare)
au détriment de ceux qui vivent et font vivre de l'agriculture des centaines de personnes ici et maintenant.

Je ne comprends pas pourquoi les agriculteurs sont maintenus à l'écart des réunions avec les acteurs du projet alors que ces derniers clament que l'agriculture est au coeur du projet.

Je ne comprends pas pourquoi ces personnes qui ont déjà cédé des terres plusieurs fois pour ce projet et qui connaissent mieux leur territoire et leur activité soient maintenus dans l'ignorance quand à ce qui se décide sur leur terres
sans pouvoir anticiper la gestion de leur exploitation ni la faisabilité d'éventuelles mesures de maintien de leur activité.

Les communes de Redessan et Manduel ont déjà fourni énormément d'hectares, la pression foncière crève le plafond. Il se consomme aujourd'hui 4 fois plus de terres agricoles en Occitanie qu'en Allemagne et il se consomme bien plus d'hectares sur Manduel et Redessan qu'en moyenne dans la région.

Pourquoi vouloir aggraver cela tout en ne le reconnaissant pas et en maintenant dans l'ignorance ceux qui ont fourni et risquent de fournir encore terrain ?

Mathieu Guiraud

5 rue des castères 30113 Redessan

16-

Contribution de M. N. GUZMAN page 2
(agréer page 4 du registre)
de Manduel

La future avenue de la gare TGV -voie sans issue- va être créée pour un coût qui pourrait permettre de réaliser à la fois cet ouvrage et de transformer le réseau routier afin d'agrandir la route départementale 999 du rond point de Manduel jusqu'à la future avenue de la gare TGV

Depuis 20 ans, on saucissonne les travaux sur Redessan et Manduel multipliant les donneurs d'ordre ce qui en minimise l'impact foncier sur cette zone Natura 2000 et crée de nombreuses incohérences.

Les villages de Redessan et Manduel sont pris dans une nasse.

Sur un axe Est Ouest une ligne TGV, la déviation de la RD 999, maintenant la future avenue de la gare TGV une ZAD et peut être bientôt un parc d'attraction.

Sur un axe Nord Sud le contournement CNM.

Sur Manduel l'avenue Pierre Mendès France a été bloquée par la ligne TGV l'année suivant sa réhabilitation ce qui a supprimé l'une des deux entrées principales du village.

Tous ces grands travaux sans coordination n'apportent rien à la circulation et la desserte de Manduel et de Redessan.

La piste cyclable allant de Redessan au collège de Manduel a été définitivement coupée par un pont trop étroit réalisé par OCVIA.

Un autre pont encore plus étroit de 300 mètres de long réalisé lui aussi par OCVIA rend extrêmement difficile le croisement de véhicules sur le chemin communal reliant la route de Bellegarde à Bouillargues.

Pour la partie Ouest, la ligne CNM crée une barrière sur une dizaine de kilomètres, obligeant de très longs rallongements de parcours aux agriculteurs riverains.

Tous ces travaux où le monde agricole est soit disant le centre du projet sont faits sans consulter les agriculteurs du secteur qui se déplacent avec des engins larges dont la vitesse n'excède pas 25 kilomètres à l'heure.

Le tissu de chemins communaux qui sert souvent à desservir ces grands travaux est coupé ou détérioré après usage par les engins des chantiers. Ils ne sont pas réparés et souvent ils sont abandonnés car inutilisables.

Les agriculteurs du terrain sont découragés. Ils craignent de disparaître car ils ne sont ni conviés ni écoutés aux réunions. Ils ne peuvent exposer conjointement avec leurs représentants leurs pratiques spécifiques de circulation (gabarit, poids des engins, fréquences durée des trajets et axes empruntés ...) pour essayer de trouver des solutions adaptées.

Par ailleurs, il est impératif de faire un bilan global de l'impact réel de cette succession de grands travaux.

L'ensemble des contribuables Redessannais et Manduellois a subi et risque de subir des nuisances qui pourraient être évitées. Ils aimeraient être conviés à des réunions de bilan final des anciens travaux et ne plus s'entendre dire que ce chantier dépend d'un autre maître d'ouvrage (SNCF, OC VIA, EDF, ETAT, REGION, AGGLO, DEPARTEMENT et éviter de recommencer pour les futurs travaux les mêmes erreurs.

Quelle est la priorité sur ce énième chantier ?

Des axes calibrés pour permettre sans compromis écologique et esthétique une circulation harmonieuse des engins agricoles, des usagers de la Gare et de ceux d'un éventuel parc d'attraction supplémentaire ? Ou une somptueuse via néo-romaine pour le budget d'un réseau routier efficace ?

REMY GUIRAUD 24 bis AVENUE DE LA POSTE
3119 REDESSAN TEL 06 09 65 25 82

Jean-Louis Blanc

De: Nicolas Gleizes [gleizes.nicolas@orange.fr]

Envoyé: vendredi 2 mars 2018 08:33

À: Enquete Publique Voie Acces Gare

Objet: " Remarque pour enquête publique voie d'accès gare

Bonjour,

Je souhaite vous sensibiliser sur le coût de cette voie de 2 x 1 voie qui doit mener à la gare qui me paraît démesuré (j'ai entendu parlé de 11 millions d'euro pour 1,4 km). D'autre part, comment vont faire les usagers pour y accéder puisque les autres infrastructures provenant notamment de Nîmes ou de Beaucaire ne sont pas encore réalisées ni même en cours de projet ? Et quid des trajets allongés des agriculteurs ? Les choses ne sont-elles pas faites à l'envers ?

Nicolas Gleizes,
Exploitant agricole à Redessan

agr. page 6
des registres de Manduel

observation reçue par
voie électronique.



Jean-Louis Blanc

De: lydia granier [lydia_granier@yahoo.fr]

Envoyé: vendredi 2 mars 2018 20:14

À: Enquete Publique Voie Acces Gare

Objet: Voie acces à la gare

Bonjour

Je ne pense qu'il faille mettre tant d'argent dans une voie d'accès. Il doit y avoir d'autres équipements qui méritent cet investissement. C'est une route pas besoin d'en faire plus !

Merci pour votre attention

Lydia GRANIER

Envoyé depuis Yahoo Mail pour Android

*Agrafi page 2
du registre de Manduel*

*Observation reçue par
voix électronique*

JL

- Dossier remis en main propre au commissaire-
enquêteur de FRANCE NATURE ENVIRONNEMENT
(adressé également par mail le 14 mars 2018)

Ce dossier comprend :

- la contribution de FNE Languedoc-Roussillon
à l'enquête publique (12 pages)

- Un compte rendu "Suivi de l'impact du CNIT
sur la dynamique de la population d'Outarde canepetière
de Costières de Nîmes" (7 pages)

- Une lettre de la DREAL du 1^{er} août 2017 (2 pages)

- Un rapport d'inspection "Avis du Directeur Régional
de la DREAL" du 1^{er} août 2017 (13 pages)

- Un bordereau d'envoi de la DREAL du 1^{er} août 2017.

- Dossier de l'ASPEC (Association Pour les Initiatives
Collectives de Nîmes Métropole)

remis en main propre au Commissaire enquêteur
le 2 mars 2018

Adressé également par mail le 2 mars 2018

Ce dossier contient 12 pages)

Remarque : Les deux dossiers sont annexés
au présent registre d'enquête

REGISTRE DE REDESSAN

MARTIN Guy
REDESSAN

Voici mes observations sur cette enquête

Avenue de la Gare TGV

- Je regrette que le débouché de cette avenue sur la RD3 soit au niveau du Collège (trop de dangers). Le débouché aurait dû être au rond point déjà existant du "Gas de Touchin"
- Rien dans le dossier n'est dit sur l'aménagement de la RD3 depuis le "Collège" jusqu'au rond point de "Casino" (RD999)
- Rien également sur la RD999 (déviation de Courboussault) jusqu'au rond point "Casino". Quels sont les accords avec le Département ?
- Je reste très inquiet pour la traversée de Redessan - une déviation s'impose.
- Je souhaite en accès à la gare TGV et à la zone d'activités depuis l'Est sur la RD999 (au niveau ancienne distillerie NELSON)

Redessan le 2/3/2010 17h15

Agraf page 3 du
registre de Redessan



RÉPONSE À ENQUÊTE PUBLIQUE

Avenue de la Gare nouvelle de Nîmes-Manduel-Redessan et accès mode doux depuis la RD3.

I. RAPPEL CONTEXTUEL SUR LE DOSSIER SOUMIS À ENQUÊTE PUBLIQUE.

Le projet de Contournement Nîmes-Montpellier (CNM) a été déclaré d'utilité publique en mai 2005 et, à ce stade, il ne prévoyait pas l'aménagement de nouvelle gare sur son tracé.

Le CNM s'intègre dans un projet global visant à interconnecter, à terme, le réseau ferroviaire grande vitesse et FRET espagnol au réseau français sous réserve de la réalisation de la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan (LNMP). Ce projet de LNMP a fait l'objet d'un débat public, de mars à juin 2009, qui a notamment porté sur l'opportunité et les sites d'implantation possibles de gares nouvelles sur le CNM et la LNMP. Ce débat a conclu que « *Montpellier [était] le seul site où s'imposerait la construction d'une gare nouvelle parce que les voies aboutissant à la gare centrale de Saint-Roch seront saturées à échéance du projet* », mais **que les choses étaient plus sujettes à débat pour Nîmes.**

Dans le même temps, le financement du CNM s'est organisé à travers un partenariat entre l'État, RFF (Réseau Ferré de France, aujourd'hui SNCF Réseau) et les collectivités territoriales concernées. Leur accord de financement, signé le 2 décembre 2009, a été modifié le 7 février 2011 pour tenir compte de l'évolution du projet et notamment entériner la programmation de l'aménagement de deux nouvelles gares proches de Nîmes et de Montpellier.

Ainsi, si en 2009 le débat public relatif à l'opportunité de la LNMP n'a pas permis de conclure que l'aménagement d'une gare nouvelle à Nîmes était pertinent, les partenaires financiers du CNM, dont la communauté d'agglomération de Nîmes, ont estimé en 2012 qu'une telle infrastructure était nécessaire. Il apparaît ainsi que la participation des collectivités territoriales au financement du CNM leur a permis d'exiger l'aménagement de gares nouvelles sur leur territoire. **Ces nouvelles gares ont donc été intégrées a posteriori au sein d'un projet qui ne les avait initialement pas envisagées.**

La gare nouvelle de Nîmes-Manduel-Redessan (GNNMR) a effectivement fait l'objet d'une autorisation unique le 21 juillet 2017.

Cette gare ainsi que la voie d'accès la reliant à la route départementale 3 avaient été déclarées d'utilité publique par arrêtés préfectoraux du 12 juin 2017.

La voie d'accès a fait l'objet d'un dossier de demande d'autorisation unique au titre de la loi sur l'eau distinct de celui de la gare. C'est ce dossier qui est aujourd'hui soumis à la participation du public dans le cadre de la présente enquête publique.

II. FRACTIONNEMENT DU PROJET ET ABSENCE D'APPROCHE GLOBALE...

Isolée en terrains agricoles et présentant une faible accessibilité, la GNNMR implique nécessairement la réalisation d'un programme d'aménagement viarie permettant d'y accéder. Le dossier soumis à enquête publique précise que **«l'avenue de la gare est rendue nécessaire pour la création de la future gare»**.

Pourtant, le même dossier prétend que ce projet d'avenue n'aurait pas pu être soumis à une procédure commune avec la GNNMR, aux motifs avancés qu'il n'aurait pas fait l'objet d'un degré de précision suffisant, et que les deux projets ont connu un état d'avancement trop différent pour que le dossier d'enquête publique de la gare comporte les éléments techniques nécessaires à l'élaboration de la demande d'autorisation de l'avenue de la gare.

Par un traitement cloisonné des différentes tranches d'un programme de travaux cohérent, découpé artificiellement, et par manque de prévision, SNCF Réseau a par conséquent empêché toute étude globale des impacts sur l'environnement induits par le projet de GNNMR et n'a pas pu s'assurer que les développements appelés par la gare étaient réalisables, notamment compte tenu des enjeux environnementaux qui caractérisent la zone.

Cette attitude qui minimise la perception des impacts environnementaux est un mode opératoire récurrent concernant ce vaste programme de travaux, puisque le projet de gare (et par induction, le projet de voiries d'accès) a été évalué :

- **d'une part**, indépendamment de ses impacts cumulés avec le projet plus global de CNM dans lequel il prétend pourtant s'intégrer. (I. 1)
- **d'autre part**, indépendamment du projet d'extension urbaine qu'il induit et qui est indispensable à sa justification : création du pôle urbain multimodal dit « MAGNA PORTA » à Nîmes-Manduel. (I. 2)

Cela est d'autant plus regrettable que l'étude des trois scénarios d'implantation géographique de l'avenue de la gare a conduit à retenir, non pas le scénario présageant du moindre impact environnemental, non pas celui favorisant la meilleure accessibilité de la gare, mais bien celui qui offre les meilleures garanties d'aménagement de MAGNA PORTA.

II.1. SUR LE REFUS DE PRENDRE EN COMPTE LE PROJET FERROVIAIRE GLOBAL (CNM / GARES)

Nous rappelons les observations que nous avons formulées lors des enquêtes publiques décidées par arrêté préfectoral n° 30-2017-01-02-005 et qui se sont déroulées du 06 février 2017 au 17 mars 2017, et qui restent d'actualité.

Il apparaît que la démarche consistant à évaluer les incidences d'une gare et de sa desserte viarie sans prendre en compte l'ensemble de ses conséquences cumulées avec l'ensemble du projet ferroviaire réalisé concomitamment, ne saurait répondre à l'esprit et à lettre de la directive 2014/52/UE du 16 avril 2014 modifiant la directive 2011/92/UE du Parlement européen et du Conseil concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement et au droit français qui la transpose.

Le processus d'évaluation environnementale tel que réformé en 2016 en vue de la plus grande conformité au droit de l'Union européenne doit désormais conduire à analyser les incidences environnementales d'un projet dans leur globalité, *« y compris en cas de fractionnement dans le temps et dans l'espace et en cas de multiplicité des maîtres*

d'ouvrage » (voir article L. 122-1 du Code de l'environnement). Cette étude globale doit non seulement concerner l'état initial (par exemple, des espèces menacées du site concerné par l'ensemble des travaux), mais aussi la consistance des différentes phases constituant le projet (par exemple, en termes de services pour les usagers), ou leurs effets (par exemple, en termes de flux de voyageurs et de dessertes des gares).

En d'autres termes et comme le souligne le Commissariat général au développement durable dans son Guide d'interprétation de la réforme du 3 août 2016 publié en 2017 : « *Même si, pour des raisons de financement ou de calendrier, le projet doit être réalisé en plusieurs phases et, même s'il relève de plusieurs maîtres d'ouvrage et d'un processus décisionnel complexe (plusieurs autorisations), l'ensemble de ses effets sur l'environnement doit être étudié le plus en amont possible (l'évaluation environnementale est une aide à la conception du projet) et les impacts qu'il n'a pas été possible d'étudier en amont doivent l'être au plus tard (l'étude d'impact est alors complétée) lors de la délivrance de la dernière autorisation (...) Le projet doit donc être appréhendé comme l'ensemble des opérations ou travaux nécessaires pour le réaliser et atteindre l'objectif poursuivi. Il s'agit des travaux, installations, ouvrages ou autres interventions qui, sans le projet, ne seraient pas réalisés ou ne pourraient remplir le rôle pour lequel ils sont réalisés (...)* »

Comme le prévoit le Code de l'environnement, cette étude d'impact doit présenter les effets directs, indirects et cumulés des différentes phases du projet lors des travaux et de l'exploitation. L'étude d'impact de la première demande d'autorisation ne se rapporte pas à la seule composante concernée mais est, dès ce stade, la plus exhaustive possible. A défaut d'information sur les phases postérieures du projet, l'étude d'impact devra être actualisée et le maître d'ouvrage devra apprécier les conséquences environnementales à l'échelle globale du projet.

(voir <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/sites/default/files/Th%C3%A9ma%20-%20Guide%20d%E2%80%99interpr%C3%A9tation%20de%20la%20r%C3%A9forme%20du%203%20ao%C3%Bdt%202016.pdf>, en particulier p. 21 et 22)

Aucune étude actualisée n'est pourtant disponible à ce jour, aucune évaluation globale des effets directs, indirects et cumulés n'a été réalisée et présentée au public si bien qu'il n'a pas pu bénéficier des garanties fixées à l'article 6 de la directive n°2011/92/UE.

II. 2. SUR LE REFUS DE PRENDRE EN COMPTE LE PROJET MAGNA PORTA

L'étude d'impact jointe au dossier d'enquête publique n'intègre pas le programme urbain dit « MAGNA PORTA » prévu à proximité de la gare de Nîmes Manduel Redessan. Or, le projet d'avenue de la gare nouvelle a été réfléchi non seulement pour la desserte de la gare nouvelle, mais également pour permettre le développement à plus long terme de ce futur pôle économique (cf. p.29) dont le projet justifie - au moins en partie - l'utilité publique attachée au projet de GNNMR.

FNE LR estime que si la gare nouvelle de Nîmes, à laquelle se rattachent fonctionnellement ses voiries d'accès, appelle un projet urbain d'ampleur, il convient d'analyser dès maintenant les effets induits du projet MAGNA PORTA sur l'environnement et plus particulièrement sur la biodiversité et la qualité de la ressource en eau.

En effet, il n'est ignoré de personne que :

- les surfaces de sols susceptibles d'être artificialisées par le projet de gare et de MAGNA PORTA, quel que soit leur usage, sont importantes (plusieurs centaines d'hectares),

- la zone d'aménagement différé destinée à accueillir MAGNA PORTA est en partie située dans le site Natura 2000 des « Costières Nîmoises » déjà largement impacté par le CNM et l'importante pression d'aménagement que subit cette zone,
- le projet de gare et la zone destinée à accueillir MAGNA PORTA surplombe la masse d'eau souterraine «Alluvions anciennes de la Vistrenque et des Costières (FRDG 101)», classée dans le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) du bassin Rhône-Méditerranée 2016-2021 comme « ressource majeure à préserver pour l'alimentation en eau potable », aujourd'hui fortement utilisée pour l'eau potable (elle dessert notamment 42 communes et 182 000 habitants) alors qu'elle n'atteint pas le bon état chimique en 2015 (présence de nitrates et de pesticides).

Dans ces conditions FNE LR estime que l'ensemble des effets cumulés du projet MAGNA PORTA, de voiries et de gare devraient être abordés dans l'étude d'impact soumise à l'enquête.

A l'inverse, le défaut d'anticipation et le refus d'adopter une approche globale a conduit à présenter aujourd'hui des projets qui ne sont pas conformes à la législation environnementale. Le dossier tel que versé à l'enquête est incomplet et nuit à la bonne information du public quand à l'étendue des conséquences de la décision.

III. L'IMPOSSIBILITÉ DE COMPENSER LES ATTEINTES À LA BIODIVERSITÉ.

L'évaluation environnementale de l'avenue de la gare conclut à l'existence d'impacts réels au stade des travaux et lors de la phase d'exploitation (destruction d'habitats, destructions de spécimens, dérangement, pollution, etc.) **sur les espèces d'oiseaux ayant justifié la désignation du site Natura 2000 des « Costières Nîmoises » et notamment la présence au sein de ce site du quart de la population française d'Outardes canepetières (*Tetrax tetrax*), espèce protégée au titre de l'article L. 411-1 du Code de l'environnement et listée parmi les espèces menacées d'extinction en France (arrêté ministériel du 9 juillet 1999).**

De la même manière, ce projet va impacter l'Oedicnème criard, protégé au titre de l'article L. 411-1 du Code de l'environnement, figurant sur la liste rouge des espèces nicheuses en France, avec un statut « quasi menacé » et dont la présence a également justifié la création du site Natura 2000 des Costières Nîmoises. Cette espèce en déclin a été fortement impactée par le CNM, mais avec peu de mesures compensatoires dédiées, si bien que dans un contexte de grignotage important du site Natura 2000, l'atteinte qui peut lui être portée par l'avenue de la gare est susceptible de remettre en cause la cohérence globale du réseau Natura 2000 au sens du VII de l'article L. 414-4 du Code de l'environnement.

De plus, outre l'avifaune qui a justifié la création du site Natura 2000, le périmètre de la ZAD abrite plusieurs espèces protégées d'oiseaux, de reptiles, d'amphibiens ou d'insectes qui seront nécessairement impactées : Rollier d'Europe, Léopard ocellé, chiroptères...

Or, en raison de leur cumul avec les impacts de la GNNMR, et du projet urbain, les conséquences dommageables de l'avenue de la gare sur la zone de protection spéciale, et en particulier sur les populations d'Outardes et d'oedicnème criard, sont devenues impossibles à compenser.

1- LE MAINTIEN DANS UN ÉTAT DE CONSERVATION FAVORABLE DES POPULATIONS D'OUTARDES N'EST PAS ASSURÉ

En vertu de l'article L. 411-2 4° du Code de l'environnement, une dérogation pour la destruction d'espèce protégée ne peut être délivrée que si trois conditions cumulatives sont remplies :

- ✓ il n'existe aucune autre solution alternative,
- ✓ il existe une raison impérative d'intérêt public majeur,
- ✓ la dérogation ne nuit pas **au maintien dans un état de conservation favorable des populations dans leur aire de répartition naturelle.**

Concernant l'Outarde canepetière, FNE LR souhaite particulièrement rappeler au commissaire enquêteur que:

- cette espèce subit de forts impacts cumulés avec ceux du CNM et de la GNNMR, au point que le **site des Costières Nîmoises enregistre aujourd'hui la plus forte perte d'individus de tout l'arc méditerranéen français**. On note une diminution de 22 % des effectifs en 2014, suite aux travaux du CNM, suivie d'une faible remontée des effectifs entre 2014 et 2016 et actuellement la population n'atteint pas le niveau de 2012 malgré les mesures compensatoires mises en œuvre pour le CNM, soit près de 1 500 ha acquis et/ou gérés,
- au-delà des impacts du CNM, les populations d'Outardes poursuivent leur diminution au niveau national (voir en ce sens N. Gendre – coordinateur national Plan National d'Action Outarde, LPO France) et, au niveau régional, ont été réduites de 10 à 20% entre 2012 et 2016 (années d'enquête nationale). Cette espèce répandue dans toute la France au 18ème siècle est donc toujours gravement menacée de disparition de notre pays.

En raison de la fragilité de ces populations, la plus grande attention doit donc être accordée aux impacts des différents projets et au choix des mesures ERC (éviter-réduire-compenser) propres à remédier à ces atteintes, et au maintien des populations d'Outardes relictuelles dans un état de conservation favorable.

Le projet de l'avenue de la gare est de nature à aggraver le déclin connu par les populations d'Outardes dans et aux abords d'un site majeur pour leur protection. Aussi, compte-tenu de l'absence de garantie concernant la compensation effective de ces impacts (cf *infra*), la dérogation aux interdictions portant sur les espèces protégées – désormais incluse dans l'autorisation unique - ne devrait pas être délivrée pour ce projet.

2- LA COHÉRENCE GLOBALE DU RÉSEAU NATURA 2000 N'EST PAS MAINTENUE

De la même manière, l'article L. 414-4 du Code de l'environnement suppose qu'un projet qui porte atteinte aux objectifs de conservation d'un site Natura 2000 ne puisse être autorisé que si les trois conditions cumulatives suivantes sont remplies :

- ✓ il n'existe aucune autre solution alternative satisfaisante,
- ✓ il existe une raison impérative d'intérêt public majeur,
- ✓ **des mesures compensatoires sont prises pour maintenir la cohérence globale du réseau Natura 2000.**

Outre l'insuffisance des démonstrations concernant l'existence de raisons impératives d'intérêt public majeur et l'absence de démonstration de l'inexistence de solution alternative satisfaisante, **il est manifeste que les mesures compensatoires nécessaires au maintien de la cohérence globale du réseau Natura 2000 proposées par Nîmes Métropole ne peuvent pas être mises en œuvre et sont donc ineffectives.**

Nîmes Métropole propose bien trois scénarios de compensation :

- acquisition de 6 à 7,5 ha en Costière Nîmoises (scénario 1),
- conventionnement avec agriculteurs sur une surface nettement supérieure de 6 à 22,5 ha (scénario 2),
- report de compensation de l'avenue de la gare à plusieurs dizaines de kilomètres du site Costières Nîmoise, dans la plaine de Saint-Chaptes en Gardonnenque pour une surface de 30 à 40 ha (scénario 3).

Mais pour l'heure, le dossier soumis à enquête publique ne précise ni le choix de scénario retenu ni la localisation des parcelles permettant la mise en œuvre des mesures compensatoires. Nîmes Métropole s'engageait pourtant à avoir acquis 50 à 75% des parcelles nécessaires à la mise en œuvre du premier scénario au lancement de l'enquête publique. A défaut, c'est le scénario de conventionnement avec des agriculteurs voire de compensation hors des Costières Nîmoises, sur le territoire de la Gardonnenque, qui serait mis en œuvre.

Il apparaît aujourd'hui que Nîmes Métropole ne dispose pas de la maîtrise foncière nécessaire pour mettre en œuvre les scénarios de compensation 1 ou 2.

Cette carence s'explique par la difficulté matérielle d'acquérir de telles parcelles pouvant accueillir les mesures de compensation des atteintes aux habitats d'Outarde canepetière en Costières Nîmoises.

Selon FNE LR, en effet, de telles zones n'existent plus, en raison des nombreuses mesures de compensation mises en œuvre dans le cadre du CNM et des autres différents projets d'aménagement réalisés sur ce site Natura 2000. (1362 hectares impactés par le CNM, 45 pour la ZAC de la Farigoule, 39 pour la ZAC Mitra, ...)

Alors que le CNM a entraîné une perte de la capacité d'accueil importante de la ZPS Costières Nîmoises pour sa principale espèce cible, le monde scientifique tire la sonnette d'alarme. Ainsi, la thèse de Pierrick Devoucoux intitulée « *Conséquences et impacts prévisibles d'une perte d'habitat majeure sur une espèce menacée aux exigences écologiques complexes : effets de la mise en place du contournement ferroviaire à grande vitesse Nîmes-Montpellier sur la dynamique de la population d'Outarde canepetière des Costières de Nîmes* » soutenue en 2014 et financée par Réseau Ferré de France, a conduit le comité de suivi du CNM, en présence d'un représentant SNCF, à conclure dans ses préconisations de gestion 2018-2037 que :

« la Costière Nîmoise a probablement atteint sa limite en termes de possibilités de compensation, et que le potentiel d'habitat favorable et améliorable à proximité (dans le sud du Gard) est très réduit » [...] « les futures stratégies d'aménagement ne peuvent plus se permettre de compter sur la compensation uniquement pour implanter de nouveaux projets, il est essentiel de privilégier les premières étapes de la séquence ERC. »

(voir pièce n°1 - compte-rendu du comité de suivi final du 8 novembre 2017)

En l'absence d'information concrète dans le dossier soumis à l'enquête concernant les scénarios 1 et 2, seul le troisième scénario de compensation semble pouvoir être mis en œuvre à ce stade.

Or, FNE LR souligne que:

- **D'une part**, des mesures compensatoires mises en œuvre à l'extérieur du site des Costières Nîmoises, sur le territoire de la Gardonnenque (scénario 3) **ne permettront pas de compenser les impacts de l'avenue de la gare sur la faune protégée ayant justifié la désignation de ce site Natura 2000 spécifique** et ne sont ainsi pas de nature à assurer la cohérence globale du réseau Natura 2000.

Le Comité National pour la Protection de la Nature (CNP) souligne en effet que :

« Les mesures de compensation sont insuffisantes pour les espèces de plaine car l'expérience des impacts d'infrastructure prouve qu'à 10 ans le morcellement des habitats devient insupportable pour des oiseaux qui demandent de la tranquillité comme l'outarde »

et recommande en conséquence de *« s'efforcer de rechercher des espaces de compensation à proximité du site au sud de la ligne LGV pour permettre le report à terme de l'ensemble des populations d'outardes qui y demeurent sur une surface d'une dizaine d'hectares en acquisition (scénario 1), et de 20 à 25 hectares de conventionnement avec des agriculteurs en Costières nîmoises (scénario 2) »*

(pièce E du dossier soumis à enquête publique, « avis des services relatifs au dossier d'autorisation », p. 11)

Puisque le scénario 3 n'est pas de nature à compenser les atteintes causées aux Outardes canepetières du site Natura 2000 impacté, *a fortiori*, la cohérence globale du réseau Natura 2000 ne peut être considérée comme maintenue dans ces circonstances. C'est d'ailleurs le sens de l'avis de la DREAL qui estime :

Pour le service instructeur, le scénario 1 est le plus favorable tant d'un point de vue écologique, que d'un point de vue réglementaire.

En effet, devoir exporter les mesures compensatoires de l'avenue de la gare de Nîmes- Manduel en dehors des Costières Nîmoises reviendrait implicitement à constater l'incapacité de ce territoire à accueillir la compensation du programme CNM (LGV, gare et avenue de la gare). Ce site étant classé en ZPS pour Natura 2000, la question du maintien de la cohérence du réseau Natura 2000 serait posée par un tel scénario, sauf à désigner le territoire de la Gardonnenque en ZPS, ce qui n'est pas à l'ordre du jour, ni pour les collectivités ni pour l'Etat.

(voir pièce 2 – Rapport d'instruction – avis du directeur régional de la DREAL pour examen par le CNPN commission Faune, 1^{er} août 2017, § V.3. Localisation des mesures compensatoires et maîtrise foncière)

- **D'autre part**, en l'absence de telles mesures compensatoires, l'article L. 414-4 IV du Code de l'environnement empêche que le projet d'avenue de la gare soit autorisé en l'état.

Ces difficultés sont également à mettre en perspective avec le projet d'aménagement de MAGNA PORTA, induit par le projet de GNNMR et ses voiries d'accès, qui va là encore nécessiter des mesures de compensation et mettre en évidence de manière accrue l'impossibilité de conserver la cohérence globale du réseau Natura 2000.

Cette perspective ne fait que renforcer la nécessité de l'évaluation globale que nous réclamions déjà avant l'autorisation de la gare, et dont l'absence ne fait que fragiliser l'ensemble du projet au point d'en faire un cas d'école et un symbole à l'échelle nationale.

IV. DES RISQUES POUR LA PROTECTION DE LA RESSOURCE EN EAU

Les effets induits par la gare sur la ressource en eau et les milieux aquatiques, du fait de l'aménagement de l'avenue de la gare, interrogent également quant à la mise en œuvre des législations protectrices de l'eau et à l'atteinte de l'objectif de bon état des eaux, poursuivi par la directive 2000/60/CE dite directive-cadre sur l'eau.

- **D'une part**, les pollutions en phase de travaux et les pollutions chroniques issues de la circulation des véhicules sur les voiries et les parkings en phase d'exploitation peuvent impacter :
 - les eaux souterraines et particulièrement la masse d'eau « Alluvions anciennes de la Vistrenque et des Costière » qui est considérée par le SDAGE Rhône-Méditerranée 2016-2021 comme une ressource majeure à préserver pour l'alimentation en eau potable. Cette nappe est relativement proche de la surface du sol ce qui la rend plus sensible aux pollutions éventuelles.
 - les eaux superficielles dont le Tavermolle qui est le principal exutoire des eaux superficielles du projet.
- **D'autre part**, l'aménagement de l'avenue de la gare présente des inconvénients pour la recharge des nappes phréatiques, en raison de l'imperméabilisation qu'il entraîne (3 hectares, qui s'ajoutent aux 6 déjà imperméabilisés par la GNNMR)

Bien qu'un aménagement viaire apparaisse nécessaire pour rejoindre une gare totalement excentrée, ses effets sur le milieu aquatique n'ont pas été étudiés au moment de la demande d'autorisation de la GNNMR. La SNCF Réseau ne s'est donc pas assurée qu'elle pourrait réduire au minimum l'impact résiduel de cette avenue ni que les mesures ERC seraient réalisables compte tenu du milieu considéré.

A titre d'illustration, Nîmes Métropole propose un système de gestion des eaux pluviales de la voirie par collecte à l'aide de noues. Deux d'entre elles sont raccordées au réseau communal de Manduel et la troisième, ne pouvant pas l'être, a été dimensionnée pour collecter les eaux pluviales par une infiltration totale. Les eaux du bassin versant, elles, sont collectées à l'aide de fossés. Sur la partie ouest de la voie ferrée, les eaux seront redirigées dans un exutoire au niveau de la RD3 et à l'est, elles seront gérées par l'ouvrage de collecte du CNM et auront pour exutoire un fossé existant.

Toutefois, les avis joints au dossier d'enquête publique soulignent qu'il n'est pas certain que cet ouvrage de collecte ait été dimensionné pour prendre en charge les eaux pluviales du bassin versant intercepté, le calcul de dimensionnement des ouvrages n'ayant pas été produit.

Compte tenu que le fond des noues égale ou approche le niveau permis par la hauteur des hautes eaux (cf. p.55), le système prévu ne présente aucune garantie en termes du respect des distances sécuritaires nécessaires entre le fond

des noues et le plafond de la nappe phréatique. Les distances annoncées pourront difficilement être respectées compte tenu de la topographie de la zone et les transferts vers la nappe favorisés par les pressions hydrauliques en fond de noues les plus profondes. Cela est d'autant plus grave que « *concernant le projet de voirie aucune donnée piézométrique n'est disponible à ce stade* ».

Il semble pour le moins incertain de considérer que des mesures d'évitement, de réduction et de compensation des impacts puissent être efficaces et effectives en l'absence de données scientifiques sur le milieu auquel elles s'appliquent. En l'espèce donc, rien ne permet de s'assurer que les nappes phréatiques sont effectivement protégées contre les risques de pollution par transfert, puisque le risque qu'elles entrent en contact avec le fond des noues ne peut pas être écarté.

Une nouvelle fois, ces insuffisances interpellent quant aux impacts cumulés du projet MAGNA PORTA à venir.

Concernant MAGNA PORTA les documents soumis à l'enquête publique précédente (artificiellement réduite au sous-projet de gare) précisait :

« Suite aux études préalables, les principales lignes directrices sont la réalisation d'un pôle touristique et d'un pôle tertiaire. Cet « écoquartier » compterait également des équipements publics, le tout représentant à l'horizon 2040 environ 320 000 m² de surface de plancher. Le périmètre physique global de l'aménagement, incluant la surface de la gare, représenterait une surface de 180 ha dont 105 ha occupés (constructions, voiries, espaces verts). Le reste du périmètre correspondrait aux emprises ferroviaires déjà présentes et pour une cinquantaine d'hectares, à des espaces agricoles qui seraient préservés et valorisés dans le cadre du projet urbain. Le pôle urbain pendra la forme de 2 quartiers bien distingués de part et d'autre de l'avenue de la gare (route digue) »

Compte tenu de l'importance des ouvrages de drainage, collecte et infiltration des eaux liés à la seule voirie d'accès à la gare, FNE LR estime qu'il convient d'analyser dès maintenant :

- les effets induits du projet MAGNA PORTA sur l'environnement et plus particulièrement sur la biodiversité et la qualité de la ressource en eau ;
- la faisabilité et la justification du projet MAGNA PORTA.

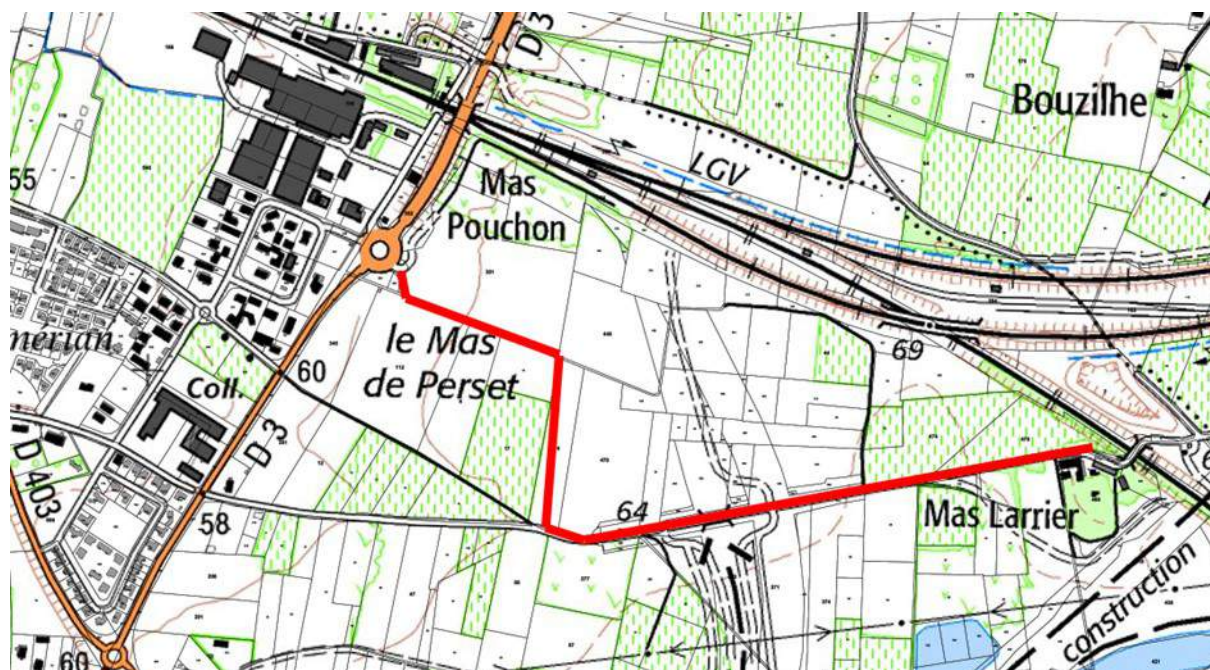
V. LA MÉCONNAISSANCE DU PROCESSUS D'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE.

Pour conclure, FNE LR souhaite insister sur le fait que les insuffisances dénoncées dans la présente contribution sont la résultante d'une démarche de conception des projets menée dans l'ignorance des considérations environnementales.

Le choix de la variante de l'implantation de l'avenue de la gare, comme cela avait déjà été fait concernant la GNNMR elle-même, a été arrêtée définitivement au stade de la demande de déclaration d'utilité publique, sur le fondement de critères établis à partir d'un raisonnement dont nous ignorons la teneur exacte mais qui méconnaissent manifestement les impératifs propres aux diverses réglementations applicables.

A propos des variantes proposées

Nîmes Métropole présente un tableau résumant les avantages et inconvénients de trois tracés étudiés (p. 30 de la demande d'autorisation). La variante 1 est écartée car elle traverse en « biais » des parcelles agricoles. Or, cet inconvénient peut fortement être réduit en privilégiant un tracé au plus près du chemin du Mas de Peset comme en atteste une vue cadastrale.



Le fait qu'une telle option traverse une zone 1AUa destinée finalement à urbanisation serait même un atout en matière d'économie d'espace agricole, ainsi que de réduction des impacts environnementaux.

L'assertion du maître d'ouvrage selon laquelle « l'insertion des cyclistes dans des carrefours giratoires est plus dangereuse que dans des carrefours à feux » (p. 30) est non avenue puisque le giratoire comme le trafic cycliste (notamment vers le collège) préexistait au projet. De même que celle selon laquelle « l'insertion des flux de véhicules dans un carrefour giratoire est moins fluide (flux venant des différentes branches de différentes grandeurs) », peut se justifier certainement lorsque se pose la question de la conception d'un carrefour mais ne peut se rapporter à un giratoire existant (au pire, il faudrait alors le supprimer !) d'autant que le flux de la RD3 est appelé à augmenter, étant donné que « la commune de Manduel souhaite réduire le trafic de transit dans le centre du village par un nouveau plan de circulation imposant le contournement de la commune par le chemin Saint Paul au sud de la commune » (p. 32)

Ainsi la solution d'implantation préférentielle du maître d'ouvrage ne paraît plus « insérée au mieux dans le territoire existant ».

Elle n'est pas non plus la plus pertinente vis-à-vis des enjeux environnementaux. La variante 1 d'implantation de la gare présentée dans l'étude d'impact a moins d'incidences sur les espèces patrimoniales et leurs habitats que la variante préférentielle et aurait ainsi permis d'éviter les difficultés liées à l'impossibilité de compenser les atteintes aux objectifs de conservation du site des Costières Nîmoises. De même, cette variante 1, qui présente un terrain naturel plus haut, évacue certaines complexités relatives à la gestion des eaux et permettait une plus grande conformité aux objectifs de la loi sur l'eau.

Le CNPN relève d'ailleurs à ce sujet que « la variante choisie (en anticipation d'une future ZAD de 159 hectares) est celle qui présente le plus d'impact. »

La vocation de l'évaluation environnementale est d'être itérative et de permettre un remodelage progressif d'un projet en fonction des impératifs environnementaux.

Ce processus doit permettre la meilleure application de la séquence ERC, au premier rang de laquelle se situe la démarche d'évitement. L'honnêteté de cette démarche suppose d'intégrer tous les critères à prendre en compte le plus en amont possible, d'interroger l'intérêt public d'un projet et de ses variantes pour réaliser une balance des intérêts authentique et de choisir le scénario au moindre impact environnemental. Il ne s'agit pas de verrouiller des partis pris d'aménagement par anticipation, mais bien de les analyser au gré des diverses contraintes qui apparaissent.

A l'inverse, cette propension au « saucissonnage » des opérations contraint les porteurs du projet à devoir corriger au cas par cas et au fil de l'eau divers problèmes qui se font jour sans être anticipés plutôt que de penser globalement le projet, ce qui conduit à des situations complexes voire incohérentes, des pertes de temps, d'argent et des impacts environnementaux évitables.

Cette attitude n'est pas sans rappeler celle qui a été dénoncée par le rapport d'information édité par le Sénat le 28 septembre 2016 concernant les infrastructures de transport :

*« nombre de projets, parfois très importants (des lignes ferroviaires à grande vitesse par exemple), progressent non pas au cours d'un processus encadré et structuré, mais **par « PETITS PAS », au fil des effets d'annonces, jusqu'à progressivement devenir irréversibles, leur véritable évaluation socio-économique intervenant à un stade si tardif que tout renoncement aurait un coût politique et financier considérable.***

*De façon plus globale, la direction générale du Trésor a évoqué devant le groupe de travail la nécessité **de favoriser une meilleure structuration, tant au niveau ministériel qu'interministériel, de la gouvernance des projets d'infrastructures de transport, au stade de leur sélection comme à celui de leur instruction, pour que les décisions finales puissent être véritablement rationnelles et non pas le fruit d'une succession d'engagements mal maîtrisés.** »*

(voir <http://www.senat.fr/rap/r15-858/r15-8581.pdf>, p. 24)

La question de la sécurité des collégiens en est un exemple probant. Renonçant à la variante 1 qui était pourtant considérée comme la moins impactante pour les collégiens, Nîmes Métropole a préféré la variante qui les contraint à traverser la RD3, faisant ainsi courir un risque très important à leur sécurité et à leur vie. La commission d'enquête publique de la DUP de l'avenue de la gare avait d'ailleurs émis un avis favorable sous réserve de la réalisation d'une étude de faisabilité technique et financière d'aménagement d'une passerelle de franchissement de la RD3 en vue d'améliorer la sécurisation des collégiens. Rien ne nous permet de savoir aujourd'hui si cette solution a effectivement été évaluée ou non, et si le projet sera modifié en ce sens. Rien ne nous permet donc non plus d'être assuré que le projet n'a pas vocation à être à nouveau modifié, après sa soumission à enquête publique, et donc en privant le public de son droit à une information complète et à la participation, pourtant fondamental dans le cadre d'une évaluation des incidences réussie.

De la même manière, Nîmes Métropole s'est rendue compte *a posteriori* qu'un unique point de franchissement permettait de traverser la RD3 pour se rendre à la gare, a estimé qu'il s'agissait d'un mode d'accès à la gare insuffisant, et a décidé le 19 septembre 2017 (soit après que la DUP n'ait été délivrée !) d'engager les procédures relatives à la réalisation de l'étude d'une nouvelle passerelle. Pourtant, celle-ci n'est pas mentionnée dans le présent dossier soumis à enquête publique, pas plus qu'elle ne l'était lors de l'évaluation du CNM. Doit-on craindre, dans ces circonstances, que le projet sur lequel se prononce le public soit significativement modifié par la suite?

Une nouvelle fois, FNE LR regrette que seule la réalisation du projet Magna Porta ait motivé le choix d'implantation de l'avenue de la gare et appelle le commissaire enquêteur à requérir de Nîmes Métropole l'étude d'un projet plus intelligemment conçu et plus honnête..

PIÈCES JOINTES:

- **Pièce n°1** : compte-rendu du comité de suivi final du 8 novembre 2017
- **Pièce n°2** : avis du directeur régional de la DREAL pour examen par le CNPN commission Faune, 1^{er} août 2017, § V.3. Localisation des mesures compensatoires et maîtrise foncière



Association Pour les Initiatives Collectives de Nîmes Métropole

ASPIC

Aspic Nîmes Métropole. Adresse : 4 rue Crémieux 30000 NIMES

Tél. 06 72 79 71 15

Courriel : aspicnimes@laposte.net

Membre de la FNAUT, Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports

Nîmes, le 2 mars 2018

Objet : Avis sur le projet d'Avenue de la Gare NMR, Enquête Publique pour l'Autorisation Environnementale

Monsieur Jean-Louis BLANC, Commissaire Enquêteur,

enquetepubliquevoieaccessgare@nimes-metropole.fr.

Monsieur le Commissaire Enquêteur,

La présente enquête est l'avant-dernier maillon d'une longue chaîne qui a permis la construction du CNM et de la gare de la MOGERE, qui envisage aujourd'hui la construction de la gare de Manduel, et qui s'achèvera dans quelques années avec la création d'une zone d'activité autour de cette gare. L'ensemble de cette procédure a souffert de nombreuses faiblesses, de non-respects successifs des réglementations nationales et européennes, et d'un phénomène d'enchaînement au terme duquel les décisions à prendre aujourd'hui peuvent apparaître comme inévitables, parce que les décisions précédentes ont présupposé les étapes futures dans le plus grand mépris de la réglementation.

La présente étape consiste, dans cette Enquête Publique, à solliciter l'avis du public sur le projet d'Avenue de la Gare, pour obtenir l'Autorisation environnementale unique. Or cette Avenue n'est dans l'enquête justifiée que par la gare elle-même. Il n'est donc pas possible intellectuellement de séparer entièrement ce qu'impose le terrain.

Le fait que la gare de Manduel ne puisse plus être remise en question, parce qu'elle serait indispensable à la cohérence globale du projet CNM-Gare de la MOGERE dissimule difficilement la faiblesse de l'argumentaire en sa faveur, rappelons qu'elle est encore contestée et que les recours ne sont pas purgés.

- L'Europe a demandé aux autorités françaises "des éclaircissements sur les conditions dans lesquelles les impacts environnementaux des différents projets associés au contournement de Nîmes et de Montpellier ont été pris en compte préalablement à l'autorisation de ces projets" dans le cadre d'une procédure EU-Pilot. Cette procédure de 2016 ne considérait à l'époque que l'ensemble CNM-Gare de la MOGERE-ZAC OZ, mais elle reste pertinente aujourd'hui pour apprécier l'ensemble auquel s'ajoutent la gare de Manduel et la ZAC Magna Porta. Dans ce contexte, les demandeurs de la présente enquête n'ont pas respecté l'obligation de considérer les impacts globaux du projet, par l'effet d'un découpage du projet global en différents projets

de moindre importance, et nous allons voir l'effet de ce découpage sur l'autorisation unique pour la construction de l'Avenue de la gare.

-Si l'on ne peut reprocher au demandeur de ne pouvoir prédire l'avenir, on ne saurait accepter que les événements indépendants du processus réglementaire survenant au cours de celui-ci ne soient pas pris en compte. Le projet, conçu en 2004, et dont le financement a été finalisé en 2009 (signature en 2012), était déterminé par un contexte économique, politique et social qui n'a plus grand chose à voir avec le contexte d'aujourd'hui : la commission DURON vient de rendre un rapport visant à mettre en cohérence les objectifs et les financements de la politique des transports pour les années à venir. Dans ce contexte, il est proposé de renoncer au tout-TGV et parmi de nombreuses autres mesures, de différer le prolongement de la ligne rapide entre Montpellier et Perpignan. Il est impossible de nier l'impact d'un report du prolongement sur la fréquentation de la gare de Manduel, et donc de sa justification économique. Décider aujourd'hui d'une mesure dérogatoire au code de l'environnement au motif de « l'impératif inévitable » de construction de cette gare, alors même que les hypothèses de sa desserte sont soumises à un tel aléa est donc éminemment critiquable. La loi précise que l'évaluation environnementale est un processus itératif.

- La loi prévoit qu'il convient, dans l'ordre, d'Eviter les atteintes à l'environnement, puis de Réduire les aménagements lorsqu'on ne peut pas les éviter, en utilisant de façon plus pertinente un autre site, pour un coût environnemental moindre, enfin, au pire, Compenser les dommages. Nous verrons que cela n'a pas été fait.

- Enfin, la conception du projet souffre de grandes faiblesses que nous allons résumer. Pour toute ces raisons, il ne nous sera pas envisageable d'accorder un avis positif au terme de l'enquête publique que vous conduisez aujourd'hui.

A. L'appréciation environnementale globale du projet a été volontairement écartée

L'historique de cette opération permet de mesurer l'impact du découpage du projet en sous-projets présentés comme indépendants pour faire l'économie d'une étude globale d'impact. A l'origine, en 2004, lorsque le projet initial est conçu, il ne prévoit aucune gare nouvelle, et un raccordement à Saint BRES permet aux trains de voyageurs circulant sur le CNM de rallier la gare de Montpellier Saint ROCH, sans arrêt à Nîmes. Il s'agit là d'une disposition qui offre un argument concurrentiel pour le train contre l'avion. En effet, dans cette disposition, un train direct doit permettre un trajet gare à gare Montpellier-Paris en 3 heures 5, susceptible de convaincre 100.000 nouveaux passagers par an d'emprunter le train plutôt que l'avion. Ce calcul est présenté en page 15 de l'évaluation socio-économique du dossier d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du CNM.

C'est donc sur la base de ce calcul socio-économique que le CNM a été déclaré d'utilité publique : l'hypothèse du transfert modal conséquence d'un gain de temps de 10 minutes de gare à gare contribuait à justifier partiellement le CNM.

Lorsqu'en 2012, la convention de financement du CNM est signée, le projet initial est modifié de telle sorte que le raccordement de Saint-BRES disparaît du projet, et que les deux gares de la MOGERE et de MANDUEL sont ajoutées au projet. A cet instant, nulle enquête, nulle justification économique ne vient réviser le dossier initial, alors même que les éléments d'analyse socio-économique du projet sont significativement modifiés. En particulier, il n'est plus possible de rallier Montpellier à Paris de centre-ville à centre-ville en 3 heures 5, ce qui

modifie inévitablement le potentiel de transfert de passagers de l'avion vers le train, et par voie de conséquence l'hypothèse de rentabilité économique du projet initial.

En 2012, donc, seule une nouvelle étude d'impact aurait permis de justifier le projet dans son ensemble, en tenant compte des nouvelles données économiques, mais aussi en appréciant globalement l'intérêt général de nature à justifier les atteintes à l'environnement, autant celles liées au CNM, et déjà calculées, que celles liées aux gares.

Dans les faits, ce n'est pas la procédure retenue par les différents demandeurs, qui ont choisi alors d'obtenir en premier lieu la déclaration d'utilité publique de la gare de la MOGERE. A l'appui de cette demande, une étude d'impact et une étude socio-économique considèrent la création de la gare de MANDUEL comme acquise, et fondent donc leur argumentation sur le bénéfice tiré de la construction des deux gares à terme, mais n'exposent les impacts environnementaux que partiellement, en négligeant délibérément les impacts liés à la gare de MANDUEL. C'est bien dans ce contexte que les autorités européennes ont demandé des explications à la France dans le cadre d'une procédure EU-PILOT. Et la gare de la MOGERE a donc été construite sans que soit apprécié l'ensemble des impacts environnementaux à prendre en compte.

En séparant le projet de la gare de Manduel du projet de l'avenue de la gare, du projet de déviation de la RD999, et du projet de Zone d'activité Magna Porta, les demandeurs renouvellent aujourd'hui la même erreur de subdivision d'un projet cohérent en sous-projets inutiles individuellement.

S'il n'est plus possible aujourd'hui de revenir en arrière en ce qui concerne la construction de la MOGERE, cela ne signifie pas pour autant que le projet de gare à MANDUEL ne peut plus être évité, ou que ses effets négatifs ne peuvent plus être réduits. En effet, sur la base des éléments connus à ce jour, qu'il s'agisse des préconisations des rapport DURON et SPINETTA, de l'évolution récente du trafic ferroviaire, de la nouvelle desserte de type "Navette" entre l'aéroport de Montpellier et Paris, mais aussi de l'évolution de la population dans les bassins concernés, et de l'évolution du bassin d'emploi, en tenant compte de la réalisation maintenant envisagée de la voie rapide entre Alès et Nîmes, une nouvelle étude s'impose qui prendra en compte la gare, les réseaux routiers indispensable à son irrigation, et les éventuelles extensions en terme de création d'espace destiné à l'accueil des entreprises.

Une telle étude pourrait conclure qu'il convient d'attendre la prolongation de la ligne vers l'Espagne en cohérence avec les préconisations du rapport DURON, ou qu'il convient de construire la gare à un autre emplacement.

En tout état de cause, en soumettant à l'enquête publique aujourd'hui pour obtenir les autorisations administratives le même dossier pour la majeure partie que celui qui avait été soumis l'année dernière pour l'obtention de l'utilité publique, le demandeur efface tous les arguments nouveaux qui sont de nature à éclairer la décision, et qui sont survenus au cours de cette période. Il s'agit d'un effet supplémentaire du morcellement du projet, et qui nous conduit, de nouveau, à exiger que soit de nouveau étudié l'ensemble du projet gare, voies d'accès et zone d'activité liée, dans son ensemble. Ainsi, nous pourrions éviter les impacts environnementaux inutiles, et, s'il est impossible de les éviter, choisir la solution qui les limiterait.

B. La démarche aujourd'hui obligatoire du Eviter-Réduire-Compenser n'est pas respectée

B.1 Cette gare tout autant que celle de la Mogère pouvait être évitée :

L'Autorité Environnementale, dans ses délibérés de 2016 et 2017, a réitéré sa demande d'analyse de solutions sans gares ex-urbanisées. Il n'en a rien été.

Non-évaluation du raccordement de Saint-Brès

Dans les différents dossiers de présentation versés aux enquêtes publiques, et tout particulièrement dans le paragraphe 6.1.2.1 de l'étude d'impact versée à l'enquête de ce jour, le demandeur évoque l'impossibilité d'envisager un scénario sans gare nouvelle, en argumentant sur le fait que cela aurait rendu inévitable l'électrification partielle de la voie ferrée entre Nîmes et le Grau-du-Roi. Il est clair que le doublement de cette voie, et son électrification, aurait ajouté un coût énorme au projet du CNM.

En réalité, le maître d'ouvrage ignore délibérément la solution qui était celle de RFF : en effet, à l'origine du projet, la SNCF avait prévu, avant d'envisager les gares excentrées de Montpellier et de Nîmes, une solution de raccordement entre le CNM et la voie classique sur la commune de Saint-BRES. C'est sur ces bases, affichées dans l'Enquête publique du CNM, que sa DUP a été arrêtée et renouvelée telle quelle.

Nul ne peut affirmer que cette option était la meilleure, mais on peut affirmer :

- qu'elle limitait de façon très significative l'emprise foncière nécessaire
- qu'elle rendait possible la desserte de la gare de Montpellier Saint ROCH pour les trains arrivant du CNM,
- qu'elle ne résolvait aucunement le problème du trafic sur le segment Nîmes Montpellier, mais le trafic sur ce segment est naturellement réduit d'une quarantaine de trains de fret empruntant le CNM au lieu de l'ancienne voie à compter de l'inauguration du CNM
- que cette option n'injurait pas l'avenir dans la mesure où elle ne rendait pas impossible à terme la création d'une gare excentrée à Nîmes si elle devenait pertinente avec le temps et l'évolution du contexte,
- que cette option avait été retenue dans le projet initial du CNM, et qu'elle était donc techniquement pertinente sur un plan ferroviaire,
- que son impact environnemental additionnel (par rapport à l'impact du CNM seul) était extrêmement réduit.

Par ailleurs, le coût d'un tel raccordement eut été moindre que le coût de la gare de Manduel et de ses dépendances (Avenue de la gare, re-calibrage RD3 et RD999, etc...) tout en apportant un avantage décisif au projet d'ensemble avec la correspondance TGV/TER en gare de st Roch.

Cette option a été retenue dans la DUP du CNM, mais une décision exclusivement politique a interdit de l'étudier et la chiffrer, ce qui a rendu impossible en amont la possibilité de la comparer avec des gares excentrées. Ce faisant, le demandeur s'est délibérément soustrait à son obligation de rechercher les moyens d'**Eviter** les dommages environnementaux découlant de la construction d'une gare à Manduel et d'une avenue y conduisant.

Faute d'Eviter, il fallait Réduire l'impact environnemental en comparant les sites envisageables

B.2 Il était possible de Réduire les impacts sur d'autres sites

Evaluation sommaire du site de Campagnole

Dans le même esprit, l'étude des différentes options d'implantation de la gare n'a pas été faite dans l'esprit de **Réduire** les impacts environnementaux du projet de gare et de ses accessoires (Avenue et Zac). En effet, au terme du chantier du CNM, la société Oc'VIA laisse un espace de plusieurs dizaines d'hectares déjà sacrifiés à la cause du projet, à l'intersection de la ligne du Grau-du-Roi et du CNM. Cet emplacement désormais inutilisé revêt un tel intérêt de l'Agglo de Nîmes cherche actuellement à l'acquérir, afin d'y implanter une zone d'activité.

Lors de l'étude préalable ayant conduit au choix de l'implantation de la gare à Manduel plutôt qu'à Campagnole, un certain nombre d'arguments avait été considérés, mais à aucun moment n'était intervenu dans le raisonnement l'opportunité de "recycler" un terrain qui n'était pas encore imperméabilisé, mais qui l'est aujourd'hui après avoir servi de base au chantier du CNM. En matière de limitation de l'impact environnemental du projet de gare, cet argument est pertinent, et le fait de ne l'avoir pas pris en compte a conduit à faire un choix d'implantation sans prendre en compte l'ensemble des déterminants.

Par contre, l'argument selon lequel la desserte routière du site de Campagnole était moins pertinente que la desserte du site de Manduel, qui pouvait paraître pertinent à l'époque n'est plus du tout valable aujourd'hui, alors que l'Agglomération envisage d'utiliser cet espace pour y installer une zone d'activité : la création d'une desserte routière n'aurait-elle pas été pertinente pour une gare, et le deviendrait-elle pour une zone d'activité ?

De plus, cet espace imperméabilisé de 80 hectares aurait permis d'implanter à la fois la gare et la zone d'activité sans atteinte supplémentaire à l'environnement. Le fait de n'avoir pas intégré dans le processus du choix de l'implantation ces deux arguments a pu conduire à un choix dont l'impact environnemental est plus important que ce qu'il aurait pu être, et les demandeurs ont donc manqué à leur obligation d'Eviter-Réduire l'impact environnemental du projet de gare.

Evaluation sommaire du site de Campagne

La même légèreté a conduit à exclure l'option de l'implantation sur le site de Campagne, dont le dossier d'étude d'impact énonce clairement qu'il présente l'avantage de la proximité avec l'entrée de l'A54 et l'aéroport, de la centralité par rapport aux pôles d'attraction du sud Gard. L'endroit est si pertinent qu'Oc'VIA a choisi d'y installer sa base de maintenance, dont le moins qu'on puisse dire est qu'elle ressemble terriblement à une gare sur un plan ferroviaire puisqu'elle comprend les mêmes voies parallèles à la voie principale. Le principal inconvénient du site de Campagne était l'absence de transports en commun à proximité. Or, depuis cette étude comparative, le tracé du prolongement de la ligne T1 du réseau Tango a été déterminé et l'implantation du terminus de la ligne est désormais prévu au sud de Caissargues, à 800 mètres de l'emplacement envisagé du site de Campagne. Implanter la gare sur le site de Campagne aurait alors permis de relier la gare au centre ville au moyen d'un transport en commun dont l'amplitude horaire actuelle est de 5:30 à 22:00, avec un passage toutes les 7 minutes en heure de pointe. Quelle autre desserte aurait permis de mieux irriguer la future gare ? Le projet actuel d'irrigation de Manduel est bien moins performant, surtout si l'on apprécie l'utilité des transports en commun pour desservir non seulement la gare, mais aussi la zone d'activité qui pourrait s'implanter à proximité.

Y avait-il une différence de coût significative entre construire 1400 mètres de voie nouvelle à Manduel et 800 mètres de voie nouvelle à Caissargues ? Existait-il un potentiel foncier utilisable autour du site de Campagne pour implanter de l'activité ? Y avait-il des espèces protégées sur le site de Campagne ? Quelle était la situation hydrogéologique du site de Campagne ? Le ruisseau permet-il de drainer les eaux pluviales récoltées sur la surface imperméabilisée que représenterait une gare à Campagne, ainsi que sur les 800 mètres de route à construire pour relier le site de Campagne au sud de Caissargues ? Nul ne peut trouver les réponses à ces questions dans le dossier d'enquête qui nous est aujourd'hui soumis, de telle sorte qu'une fois encore, le demandeur n'a pas pris la précaution de rechercher le moyen d'éviter/réduire l'impact environnemental du projet de gare.

B.3 Le site de Manduel a été choisi alors que c'était le site le plus dommageable pour l'environnement comme le montre le tableau ci-après résumant l'étude pour la Commission Nationale du Débat Public :

RFF - Etude de localisation et définition de la gare TGV de l'agglomération de Nîmes - Rapport final

RG 08026 D

Fonctionnalités		Site Campagnolle	Site Campagne	Site Manduel
Permettre l'accès au TGV pour l'agglomération nîmoise et des pôles structurants proches	Accessibilité VP	-	+	+
	Accessibilité TC	+	++	0
	Accessibilité TER	+	--	++
	Accessibilité modes doux (vélo, piéton)	--	--	--
	Pôle d'échange	-	++	-
	Connexion avec les principaux pôles d'échange du territoire	+	0	+
	Améliorer l'accès au TGV pour le territoire nîmois	+	++	0
Soutenir et structurer le développement du territoire	Insertion dans l'environnement	0	+	--
	Cohérence avec l'organisation des pôles de développement	0	++	+
	Promouvoir une mobilité durable	+	-	++
Respecter les fonctionnalités ferroviaires du CNM et de la LIIMP	Arrêt et passage des TGV et trains fret sans arrêt à grande vitesse	-	++	+
	Permettre les raccordements nécessaires du CNM à la ligne classique	+	+	0

C. Erreurs de conception de l'ensemble Gare - Avenue de la Gare - Zone d'activité

Le processus qui a conduit au choix de l'implantation de la gare sur le site de Manduel n'a donc pas respecté les règles en vigueur en matière de protection de l'environnement.

La suite de la démarche n'a pas été plus clairvoyante, une fois le site de Manduel choisi. On peut à ce titre relever plusieurs anomalies fort inquiétantes dans le dossier :

C.1 Non prise en compte de l'impact sur l'air respiré par les collégiens

L'étude d'impact établit sur la base de force schémas, calculs, et appels aux différentes réglementations applicables en matière de qualité de l'air, que l'air respiré par les collégiens lorsqu'ils feront du sport, dans l'espace prévu à cet effet, au bord de la RD3, à l'emplacement exact où l'Agglo prévoit d'implanter un feu rouge, ne sera pas dégradé par la présence des véhicules, moteur en fonctionnement, puis ensuite lorsqu'ils redémarrent. Seuls quelques techniciens de très haut niveau, rompus à la technicité de la qualité de l'air pourraient trouver dans cet épais dossier l'erreur, la faille, ou l'hypothèse erronée qui a conduit à un tel résultat.

Il n'est pas utile par contre d'être un ingénieur de grand talent pour se dire que, en tout état de cause, le choix de cette implantation est difficile à justifier. La plus élémentaire mesure de prudence aurait voulu que l'on éloigne les pots d'échappement des collégiens, autant pour le bruit qu'il génère que pour la qualité de l'air qu'il dégrade.

Or rien, dans le choix d'implantation, ne justifie de positionner le feu tricolore à cet endroit plutôt que cinquante mètres plus au Nord, et éloigner ainsi d'autant les véhicules des collégiens.

Dans l'esprit du demandeur donc, la protection de l'environnement n'aurait de sens qu'en terme de protection des espèces animales menacées, et n'imposerait donc aucune mesure de bon sens pour améliorer la qualité de l'air que les collégiens respirent.

Là encore, la subdivision du projet global en sous projets indépendants permet de ne jamais tenir compte de l'impact qui sera réel sur la qualité de l'air, puisqu'à terme, si la ZAC venait à être occupée, le trafic routier serait augmenté de façon significative, et les pollutions relatives seraient bien plus importantes que celles décrites dans le dossier d'évaluation, et leur impact sur l'air respiré par les collégiens se dégraderait en conséquence.

C.2 Non prise en compte de la pollution additionnelle liée à l'augmentation inutile du trajet

Le choix de l'implantation de l'Avenue de la gare sur le tracé dit préférentiel plutôt que sur le tracé Nord majoritairement choisi par l'ensemble des habitants lors de la consultation préalable à l'enquête publique a fait l'objet d'âpres débats. Les raisons qui permettaient de préférer le tracé nord plutôt que le tracé préféré étaient nombreuses :

- moindre longueur de route à recalibrer sur la RD3
- éloignement entre les véhicules et le collège
- limitation de l'impact sonore sur la partie habitée au sud immédiat du collège
- etc...

Mais l'une d'entre elle revêt une importance particulière au regard de la nécessité d'éviter et réduire l'impact environnemental : la distance parcourue globale par les véhicules pour rallier la gare, sachant que le trafic espéré en provenance du sud est tout à fait minoritaire. 400 mètres de plus à parcourir par plusieurs milliers de voitures et plusieurs dizaines d'autocars par jour, représentent à la fin de l'année quelques dizaines de tonnes de CO2 inutilement

relâchées dans l'atmosphère. Or cet argument n'est jamais apparu dans le choix de la variante pour le tracé de l'Avenue de la gare. Aujourd'hui, à l'heure où se pose la question de **Réduire** l'impact environnemental du projet, il ne paraît pas possible de faire l'économie de la prise en compte de cet argument.

Quel argument a, au final, déterminé le choix du tracé intermédiaire ? La réponse est malheureusement qu'il s'agit là d'une décision de pure convenance : dans l'hypothèse d'un aménagement de la zone Magna Porta, ce tracé permettrait éventuellement d'être central et d'irriguer indifféremment le nord et le sud de la voie. Il suffit de lire l'ensemble de la documentation disponible sur le site de l'Agglo sur le projet Magna Porta pour comprendre que cela n'a aucun sens: la grande majorité de la surface sera réservée à l'agriculture qui, de toute façon, n'empruntera pas l'avenue de la gare, et le reste du projet sera éparpillé au milieu d'un "grand jardin agricole", sachant que la route sera bordée de larges noues.

D'ailleurs, l'Agglomération a décidé le 19 septembre 2017 de lancer une étude pour ouvrir un deuxième passage sur la voie de fret, à un emplacement qui pourrait facilement servir de racine à une voie qui ressemblerait à ce qui devait être la variante 1. On peut donc s'interroger, à l'heure de la prise en compte de l'impact environnemental du projet sur l'obstination de l'Agglomération à préférer le tracé intermédiaire au tracé nord. Et l'on peut à nouveau souligner combien les dossiers fournis sont lacunaires, alors que le maître d'ouvrage multiplie des projets qui impactent la globalité de cet espace, dont l'avenue de la gare.

C.3 Non prise en compte de la réserve émise par la commission d'enquête DUP

Le manque de considération dont Nîmes Métropole fait preuve à l'égard des collégiens trouve une autre illustration dans la suite donnée à l'enquête publique DUP. En effet, la seule réserve posée par le commissaire-enquêteur préconisait que soit étudiée la faisabilité d'une passerelle permettant aux collégiens de franchir sans risque la RD3, sachant que la piste cyclable qui leur est destinée est implantée à l'est de la RD3 et que le collège se situe à l'ouest de la RD3. Rien dans le dossier d'enquête publique n'évoque même cette préconisation. Aucune évaluation de faisabilité n'est communiquée. Au final, l'Agglo a clairement fait le choix de soumettre les collégiens de Redessan se rendant au collège de Manduel au risque de croiser la route des passagers motorisés pressés de rallier la gare.

Peut-être faudra-t-il rechercher du côté de la mise en danger d'autrui les sanctions qui devront s'appliquer lorsque le premier collégien sera blessé lors d'un accident sur le trajet du collège, mettant en cause un véhicule se rendant à la gare. Malgré tout, on ne pourra que regretter qu'un tel risque n'ait pas été pris en compte, dans un contexte dans lequel des solutions simples et finalement relativement peu coûteuses existent.

On aurait par exemple pu imaginer de prolonger dans son axe, la portion de route enjambant la voie de chemin de fer vers Tarascon, en la maintenant à hauteur par talutage, de telle sorte que la piste cyclable puisse, elle, descendre au niveau du terrain naturel, et ensuite passer sous la route surélevée. Le coût foncier de cet aménagement aurait été mineur, et le coût financier bien moindre que le coût du recalibrage des 400 mètres de RD3 rendu indispensable par l'obstination de l'Agglo à préférer le tracé intermédiaire au tracé nord pour l'avenue de la gare. Cette option n'est même pas évaluée.

De nombreux arguments ont déjà été échangés au cours de la concertation, puis dans les contributions de l'enquête publique DUP. Rien n'y a fait. L'Agglo a choisi un tracé depuis le début, elle a décidé que les collégiens respireront les gaz d'échappement, elle a imaginé que les collégiens resteraient sur la piste cyclable vers le sud jusqu'au feu tricolore, pour ensuite

traverser la RD3, s'engager dans le chemin de Jonquières pour ensuite revenir vers le nord pour atteindre l'entrée du collège. Et elle a sans doute prévu de nous expliquer que le premier enfant qui sera blessé sur ce trajet pour avoir voulu couper au plus court n'avait qu'à respecter la consigne. Cela ne constitue pas à proprement parler une transgression des lois sur l'environnement, mais il n'aurait pas été possible de ne pas l'évoquer ici. N'est ce pas un enjeu d'écologie humaine ? Comment peut-on seulement accepter que le demandeur soumette plusieurs centaines de pages d'analyse et d'argumentation pour répondre aux contingences de la protection des espèces menacées, et ne CONSACRE PAS UNE SEULE LIGNE AU RISQUE D'ACCIDENT AUQUEL IL EXPOSE LES COLLEGIENS DE MANDUEL SCOLARISES AU COLLEGE DE REDESSAN.

C.4 Non prise en compte de l'extension des phénomènes sonores

L'Autorité Environnementale dans son avis délibéré du 11 octobre 2017 rappelle que les nuisances sonores attendues des circulations ferroviaires et routières ne sont toujours pas correctement appréhendées. Ce qui concerne au minimum le collège, l'habitat le long de la RD3, et au-delà. L'accès étant considéré comme presque exclusivement automobile, on peut attendre des nuisances acoustiques. Ce qui est exposé (étude d'impact 4.5.10.2) ou synthétisé sur le milieu humain en 4.5.13 montre les limites de l'analyse :

D'une part, les mesures de l'existant sont inscrites dans le périmètre d'étude exclusif dit « de réflexion » et l'Autorité environnementale signale que sa recommandation de mieux définir ce périmètre n'a pas été respectée,

D'autre part l'approche dominante est fondée sur les temps de travaux et ne dit rien de la situation attendue en phase d'exploitation.

Dans le choix du périmètre d'étude est complètement ignoré ce qui est évident selon l'étude d'impact elle-même : l'accès à cette gare est fondamentalement un accès automobile. Le flux sur les routes d'accès ou dans le village de Redessan va augmenter, dans quelles proportions ? La nuisance acoustique concernera ses habitants peut être lourdement, en même temps que la pollution de l'air.

La phase d'exploitation des circulations ferroviaires et routières aura des effets encore à déterminer. Certes en page 258 apparaît la promesse de faire des centres de Redessan et Manduel des « Centres apaisés » ; mais comment ? avec quels outils au-delà du PLD ?

La thématique a été évoquée, il n'y a pas de réponse satisfaisante

C.5 Non prise en compte de effets à attendre du processus d'urbanisation

L'Enquête publique de l'avenue, comme la précédente, "fait comme si" la zone Magna Porta était vierge de tout projet, une "terra incognita" en somme. Rien n'est plus faux, Nîmes Métropole a constitué dès longtemps les services dédiés, des plans d'aménagement ont été produits. Mais quelles que soient les voies choisies pour nommer la gare, pour nommer la zone à développer, le tout ne sera pas une ville, ne produira pas d'urbanité, ne sera pas une destination urbaine, hélas à l'instar des autres gares ex-urbanisées.

Nous avons montré en quoi le saucissonnage des enquêtes est contraire à la compréhension citoyenne des projets et donc à l'esprit et à la lettre de la loi républicaine. Mais ce saucissonnage a aussi pour conséquence *le saucissonnage des études* qui pervertit la conception même des projets. Nous sommes là au cœur de ce qui est inacceptable : un projet qui devient aberrant et donc coûteux pour l'environnement. Au lieu de minimiser les impacts sur l'environnement il les multiplie. Dans cette enquête la voie présentée dessert la gare, l'enquête publique la présente comme la seule façon de s'y rendre. Mais cette voie est étanche à ce qui se passe autour. Autrement dit rien ne permet de desservir les terrains autour que la ZAC a prévu d'urbaniser. Les "noues" écartent tout lien. L'étanchéité telle qu'elle nous est montrée est totale. Les conséquences sont redoutables :

- si des bâtiments viennent dans les terrains adjacents il faudra construire des voies nouvelles. Si ces voies nouvelles comportent entre autres des contre-allées à cette avenue, ce qui permettrait de voir les "façades" et entrées de bâtiment, bref ce qui fait urbain, alors quelle est la logique globale de ce qui nous est présenté ? Et si l'aménagement des parcelles intérieures des voies autres sont faites à l'intérieur des terrains, les bâtiments ne montreront que leur derrière, et alors où sera la qualité du "parc à vocation régionale" ? Imaginons que l'on ait besoin de passer du sud de cette voie à la partie nord de cette voie, pour un service comme un service postal, une cantine, un échange professionnel. Comment fait-on ? Où traversera-t-on ? Doit-on revenir complètement sur le CD à l'ouest ? Absurde !

- les bus qui auraient vocation d'aller à la gare n'irrigueront donc pas l'intérieur du tissu de la zone nouvelle et donc pas d'arrêts dans le plan présenté. Comment les 3000 emplois annoncés pourront-ils alors avoir d'autres recours que la voiture individuelle ? le parking bus de la gare est en effet trop éloigné pour desservir cette zone immense. C'est un autre gaspillage environnemental et économique.

- Les transports doux aussi ont besoin de traverser l'avenue pour relier partie sud et partie nord de cette zone projetée. Comment le font-ils dans le plan qui nous est présenté ?

- les voitures : le traitement des eaux pluviales de la route par ses noues semble être dictée par la seule rentabilisation du parking payant de la gare. Le fonctionnement du quartier sera donc un immense gaspillage de revêtements étanches et de déambulations voiture, supplémentaires et nocives.

Pour réduire l'impact de cet accès gare sur l'environnement une étude globale est évidemment nécessaire. Sinon quelle possibilité de concevoir et de choisir la solution la meilleure du point de vue de l'environnement ? Une enquête publique sur un tronçon aussi artificiellement détaché de son contexte urbain est une anomalie qui rentrera dans les annales de l'enquête publique et de l'urbanisme.

Un autre aspect apparaît à la lecture des cartes du dossier et de la géologie des lieux : *une mauvaise conscience vis à vis de l'agriculture*. En effet les besoins de terrain pour les voies ferrées ont créé un emprunt gigantesque à une zone déjà équipée et productive, et multiplié les obstacles et les distances. Il n'y a pas eu par la suite de remembrement. Et les projets de la ZAC autour de cette avenue de la gare envisagent un emprunt encore plus conséquent. La carte géologique montre pourtant que ce sont là des limons favorables -contrairement à l'urbanisation actuelle de Redessan et de Manduel, ce qui est marque le bon sens déployé dans la création des villages. Nous savons qu'en France 24m2 de terre cultivable sont mangés pour l'urbanisation chaque seconde. Cette atteinte aux terres productives crée un malaise. Annoncer maintenant comme axe central du projet d'occupation autour de l'avenue de la gare des activités agricoles (on parle de 50% des terres pour l'agriculture) est-il une réponse à ce malaise ? Justifie-t-elle une avenue de la gare avec 100ha de part et d'autre et aucune intelligence entre cette route et l'immense projet autour ?

La carte du relief montre un léger vallon avec pente naturelle vers l'ouest (!) et nous ne pouvons lire clairement dans les documents si le ru qui traverse la commune d'est en ouest est protégé ou non par les pluviales de cette immense zone où se trouve le projet de voie. La description de l'évacuation des eaux pluviales pour l'ensemble du bassin versant avenue comprise n'est guère convaincante, et lors de l'imperméabilisation des sols, que dire de la vie urbaine prise sous un « épisode cévenol » ? Ce sera une obligation complémentaire d'Enquête Publique, dont rien ne prouve qu'elle sera l'ultime rondelle du saucisson cité supra.

La justification réelle de l'ensemble gare, Avenue et Magna Porta est le déploiement de l'activité économique, avec les réflexes du « zoning » d'autrefois. Nous connaissons trop bien maintenant le gaspillage et la vie médiocre des "parcs d'activité" de grande taille. C'est une évidence qui ne rentre dans aucune loi environnementale mais qui est dans le code de

l'urbanisme, quand il proscrit la zone monofonctionnelle ! Et cette orientation est aussi un acte majeur pour l'environnement. Prenons des exemples simples : si le parking du travail peut servir le soir à l'habitation, si la présence permanente facilite la sécurité des installations et des personnes, si la personne proche peut faire le ménage et permet d'éviter de faire appel à des sociétés spécialisées qui embauchent à pas d'heure et payent mal, si un équipement collectif peut être utilisé en continu, ou un square peut servir à la qualité de vie des habitants comme des actifs, si la qualité des voies permet de s'orienter, c'est moins d'espace bâti, c'est bon pour l'environnement, c'est bon pour la vie. C'est une intelligence urbaine qui a un lien direct avec la qualité environnementale. Cette urbanisation en "zone" est contraire à toute intelligence urbaine et environnementale. Une voie, l'avenue de la gare, dont on ne montre pas comment elle se sert ou dessert la zone bâtie, c'est déjà impossible à accepter, mais dans un ensemble "parc d'activité" à 13 km du chef-lieu ou les éléments de l'enquête n'interrogent pas sur les conséquences globales est doublement inacceptable. Créer des emplois est un but louable, mais désagréger le tissu urbain pour ce faire est un gaspillage qui crée plus de pauvreté pour tous. Une activité "de pointe" qui s'installe a besoin de tout, de transport en commun d'agglomération, de cafés, de communicants, d'administration, de menuisier, de juristes, d'hôtels, de réparateurs, d'université, de stagiaires, de sécurité, d'experts, de journalistes, bref a besoin de la ville. C'est à la fois le plus économe et le plus vivable.

D. L'intérêt général n'est pas démontré

La seule raison admise pour justifier de déroger aux règles de protection de l'environnement repose sur la démonstration de l'intérêt général du projet. En l'espèce, l'Agglo est tout à fait embarrassée : d'une part, il faut laisser entendre l'importance d'un équipement structurant comme la gare pour créer un pôle d'attractivité pour les entreprises, mais d'autre part, il convient de n'en pas dire trop à ce sujet, afin de pouvoir considérer le projet Magna Porta séparément du projet gare, et faire ainsi l'économie d'une étude globale d'impact, alors même que des informations précises sur la conception de la zone d'activité sont diffusées sur le site internet de l'Agglo, définissant les différents espaces de la zone.

Malgré tout, les déclarations dans la presse ne laissent aucun doute sur la relation intime entre le projet de gare et le projet d'implantation de la zone d'activité "Magna Porta". La gare serait donc, en tant que telle, un centre d'attractivité de nature à convaincre des entreprises de venir s'installer sur cet emplacement. Pour l'établir, il faudrait, a minima, justifier du fait que l'Agglomération Nîmoise manque de place pour accueillir les entreprises, ce qui n'est pas fait dans le dossier de présentation, mais qui peut aisément être contredit en faisant l'inventaire des opportunités d'implantation de toute nature à proximité immédiate :

- déjà bâties :
 - au Marché gare, Nîmes Métropole y lance actuellement un autre projet de Z.A.
 - au Mas des rosiers, où de nombreuses surfaces sont sous-utilisées
 - etc ...
- déjà viabilisées :
 - dans la zone Actipark de Bouillargues
 - dans la zone de Grézan
 - etc ...
- en devenir :
 - sur la nouvelle zone du Tech à Marguerittes
 - dans le projet Rudy Riciotti livrable fin 2019
 - sur l'ancienne base de chantier Oc'VIA en cours d'achat par l'Agglomération
 - dans la refonte de Saint Cézaire avec le quartiers de Pissevin
 - etc....

Peut-on alors affirmer que le manque d'espace pour accueillir des entreprises explique le fort taux de chômage dans le Gard, et plus précisément sur l'Agglomération Nîmoise? En quoi les espaces existants sont-ils inadaptés à la demande de surfaces ? Rien dans le dossier d'enquête ne vient étayer la nécessité de combler un manque ou une inadéquation du parc en matière de surface professionnelle disponible. Ce n'est donc pas dans cette direction qu'il convient de rechercher un intérêt général majeur de nature à justifier que l'on déroge aux règles de la protection de l'environnement.

Dans cette optique, le recyclage des surfaces existantes au Marché gare ou au Mas des Rosiers représente une réelle opportunité de dynamisation de l'activité économique, à impact environnemental réduit, et devrait donc devoir être envisagé avant toute autre opération de nature à imperméabiliser des sols. Notons ici que l'emplacement du Marché Gare ou du Mas des Rosiers est beaucoup plus propice pour les entreprises : plus proche de Nîmes, plus proche de l'entrée de l'autoroute, plus proche de la Nationale, et dans un écosystème existant desservi par les transports en commun.

L'intérêt général n'étant pas démontré, on pourra aussi remarquer que son contraire, en termes de surcoût pour les habitants, est lui parfaitement démontré : le trajet pour accéder à la gare sera augmenté pour tous ceux qui habitent au nord et à l'Ouest de Nîmes et raccourci pour ceux qui habitent au sud-est de Nîmes. Il suffit de regarder une carte pour comprendre que le trajet domicile ou lieu de travail/gare sera majoritairement allongé pour les utilisateurs.

Nous avons déjà rappelé ce point dans l'Enquête publique de la gare elle-même en rappelant que 1) la gare de Feuchères est la gare réelle d'accès du Gard, et que 2) c'est donc toute la population du Gard qui est à prendre en compte dans l'analyse de l'intérêt général. Une augmentation moyenne de 20 à 30% dans les temps d'accès et une majoration de l'usage automobile ne sont pas vraiment évoqués dans l'étude d'impact, et les services de l'Etat n'ont pas manqué de souligner dans leur avis d'août 2017 les incohérences de l'Enquête publique sur ces thèmes.

Conclusion

Pour notre association, cette Enquête publique, même si elle ne minimise pas les impacts sur la biodiversité de l'avenue elle-même, ignore délibérément l'obligation de totalisation de l'ensemble CNM, Mogère, Manduel Gare, Manduel Avenue, bientôt Manduel ZAD !. Elle ignore aussi les éléments liés au milieu humain, aux pratiques urbaines et de déplacement, et ne réussit en rien à fonder la pertinence et l'intérêt général de cet équipement de voirie.

C'est pour toutes ces raisons que nous vous demandons, Monsieur le Commissaire-enquêteur, de vouloir bien émettre un avis négatif sur l'autorisation unique objet de la présente enquête.

Nous vous demandons de solliciter le Maître d'Ouvrage afin qu'il fournisse enfin un dossier descriptif complet et exhaustif, prenant en compte l'ensemble des modifications apportées par le processus de mise en place du CNM et de la gare de la MOGERE, comme des modifications que Nîmes Métropole engage sans cesse dans ses prévisions.

Le C.A de l'ASPIC



Nîmes, le 28 février 2018

Monsieur le commissaire enquêteur,

Europe Ecologie Les Verts Languedoc Roussillon est totalement opposée au projet d'une nouvelle gare TGV ex-urbanisée, loin du centre-ville de Nîmes alors qu'il existe déjà à Nîmes une gare TGV centrale pertinente.

Bien que nous soyons opposés à cette nouvelle gare TGV excentrée, la gare de Nîmes/Pont du Gard et à sa zone d'activité Magna Porta, nous regrettons que ces projets n'aient pas été étudiés et soumis à l'enquête publique, dans son ensemble. Ce découpage du projet global en plusieurs enquêtes publiques nuit à la bonne compréhension du projet, dans sa totalité, et à la bonne appréciation de ses impacts.

Cette troisième enquête publique concerne l'avenue de la gare de Nîmes/Pont du Gard sur le site de Manduel-Redessan.

Mais à aucun moment, pour implanter cette gare nouvelle, n'ont été étudiés le site de Campagnole et celui de Campagne avec leurs impacts environnementaux et écologiques.

Il n'y a eu aucune étude des différentes options d'implantation de la gare et de la zone d'activité sur ces différents sites.

Il n'y a eu aucune étude comparative.

Et surtout, le raccordement de Saint-Brès n'a pas été, lui aussi, étudié.

Pourtant, il évitait l'implantation d'une gare nouvelle excentrée et d'une avenue y conduisant et donc limitait de façon très importante l'emprise foncière nécessaire (artificialisation de terres agricoles) et l'impact environnemental et écologique (espèces protégées menacées et danger de pollution pour la nappe phréatique).

Europe Ecologie Les Verts ne peut que regretter le choix du site de Manduel-Redessan sans avoir étudié les autres options pertinentes possibles et leurs impacts environnementaux et écologiques.

Le choix du site de Manduel-Redessan n'a pas pris en compte plusieurs impacts.

L'impact sur l'air respiré par les collégiens de Manduel lorsqu'ils feront du sport sur le stade existant, bordant la RD3, à l'emplacement d'un futur feu rouge prévu par Nîmes Métropole. Ces collégiens respireront un air pollué par les pots d'échappement des voitures se rendant à la gare.

L'impact sur l'air respiré par les habitants de Manduel et de Redessan et sur l'atmosphère. Le choix de l'implantation de l'avenue de la gare sur le tracé préférentiel augmentera de 400 mètres la distance nécessaire pour se rendre à la gare. Or ce seront des centaines de voitures et des dizaines d'autocars qui circuleront tous les jours. Ce seront donc des dizaines de tonnes de CO2 par an qui pollueront l'atmosphère.

L'impact sur la dangerosité de la piste cyclable qui croisera la RD3 pour les collégiens se rendant en vélo au collège.

Il y a, manifestement, dérogation aux règles de protection de l'environnement.
Ce projet est-il d'intérêt général, pour justifier cette dérogation ?

La gare nouvelle excentrée est pénalisante pour les usagers des transports (moins de facilité d'accès, temps de déplacement augmenté, pollution accrue, surcoût), ne correspond pas à un besoin réel pour l'organisation et la qualité du transport des voyageurs (aucune saturation de la gare centrale de Nîmes-Feuchères).

Elle va occasionner un gaspillage d'argent public.

Elle est destructrice de terres agricoles et d'espèces protégées et elle est nuisible pour l'environnement. La gare Nîmes/Pont du Gard ne répond pas à une exigence d'intérêt général.

La nouvelle gare serait un pôle d'attractivité pour convaincre les entreprises de s'y implanter.

Mais l'Agglomération nîmoise ne manque pas d'espaces professionnels disponibles pour accueillir de nouvelles entreprises ; le marché-gare, le mas des rosiers et la zone de Grézan à Nîmes, l'actipark de Bouillargues et bientôt la nouvelle zone du Tec à Marguerittes.

La ZAC Magna Porta ne répond donc pas, elle aussi, à une exigence d'intérêt général.

En conclusion, ni la gare nouvelle excentrée de Nîmes /Pont du Gard ni la ZAC Magna Porta ne présentent d'intérêt général, seule raison admise pour justifier de déroger aux règles de protection de l'environnement.

C'est pourquoi, Europe Ecologie Les Verts Languedoc Roussillon donne un avis négatif à l'enquête publique – Avenue de la gare Nîmes/Pont du Gard – Autorisation environnementale et demande que la réalisation du projet global soit totalement et définitivement abandonnée.

Pour Europe Ecologie Les Verts Languedoc Roussillon,

Michèle COMPS

Secrétaire Régionale

michele.comps@orange.fr

06 83 21 93 28

Sibylle JANNEKEYN

Porte-parole régionale

sibylle.jannekeyn@hotmail.fr

06 63 20 43 60

Notification au maître d'ouvrage (Nîmes Métropole) et mémoire en réponse

- Procès-verbal de synthèse des observations établi par le Commissaire-enquêteur (12 pages)
- Mémoire en réponse du maître d'ouvrage - Nîmes Métropole (33 pages)

Enquête publique relative à l'avenue de la gare nouvelle de Nîmes-Manduel-Redessan et aux accès modes doux depuis la RD3

(Demande d'autorisation environnementale au titre du Code de l'environnement)

PROCES-VERBAL de synthèse des observations recueillies durant l'enquête publique et des documents adressés au commissaire-enquêteur du 29 janvier au 2 mars 2018 inclus.

Références :

- Code de l'environnement – article R.123-18
- Arrêté préfectoral d'ouverture d'enquête n° 30-2017 du 21 décembre 2017

Annexes : Ensemble des observations et documents recueillis en cours d'enquête

1 - Observations des personnes publiques consultées

1.1 – Autorité environnementale (Ae)

Conseil général de l'Environnement et du Développement durable (CGEDD)

Réf. : avis Ae n° 2017-60 du 11 octobre 2017 (17 pages)

Dans ce document l'Autorité environnementale actualise l'avis Ae n° 2016-106 au vu de l'étude d'impact actualisée pour la présente enquête publique et formule les recommandations suivantes :

1.1.1 - Analyse de la recherche de variantes et du choix du parti retenu :

L'Ae rappelle sa recommandation de présenter les variantes envisagées pour l'implantation et la structure des parkings et la motivation, au regard des enjeux environnementaux, de l'option retenue.

L'Ae recommande de préciser les mesures visant à éviter une extension non maîtrisée des espaces de stationnement.

1.1.2 - Analyse des impacts du projet et mesures d'évitement, de réduction et de compensation de ces impacts :

- Destruction d'habitats naturels et d'individus d'espèces protégées. Natura 2000 :

Le dossier de demande de dérogation aux interdictions portant sur les espèces protégées a été significativement repris et complété. L'Ae estime que cette réévaluation des impacts et des mesures compensatoires répond dans son principe à sa recommandation de renforcer ces dernières. Il conviendra de préciser le scénario retenu et la localisation des surfaces concernées.

- Eaux pluviales :

L'Ae recommande d'indiquer les mesures de prévention et de gestion des pollutions accidentelles liées aux véhicules.

- Bruit et qualité de l'air :

L'Ae recommande de produire des modélisations des impacts acoustiques cumulés de l'ensemble des aménagements (CNM, gare, voies d'accès) par rapport à la situation actuelle. Pour les maisons pour lesquelles l'impact acoustique serait alors supérieur à 2 dB(A), l'Ae recommande aux maîtres d'ouvrages de préciser les mesures qu'ils prendront pour préserver une ambiance acoustique modérée.

L'Ae rappelle sa recommandation de compléter l'étude d'impact par une évaluation des concentrations de NO₂ et de PM₁₀ sur la zone d'étude, notamment la RD 999, à la mise en service de la gare et d'indiquer d'éventuelles mesures de réduction en cas de dépassement des valeurs de référence pour les PM_{2,5}.

- Développement de l'urbanisation :

L'Ae rappelle sa recommandation de compléter l'étude d'impact par un volet relatif aux impacts indirects de la gare et à l'urbanisation des ZAC de Manduel et Redessan, pour ce qui concerne les habitats naturels, le bruit et la qualité de l'air.

- Résumé non technique :

L'Ae souhaite que les recommandations du présent avis et de l'avis n° 2016-106 soient prises en compte dans les résumés techniques du dossier.

1.2 – Agence Régionale de Santé (ARS) Occitanie

Réf. : courrier du 21 avril 2017 (3 pages)

- Dossier loi sur l'eau :

Le recensement des captages privés sur le secteur d'étude est annoncé comme étant « non-exhaustif ». « Il conviendrait de vérifier la présence de constructions non raccordables au réseau d'eau potable et d'analyser les risques éventuels de dégradation de la qualité de l'eau les concernant ». La nappe d'eau se situe à une faible profondeur (1,5 m par endroits). L'incidence qualitative sur les nappes d'eau souterraines aurait mérité d'être analysée plus finement.

- Air et bruit :

L'ARS Occitanie rappelle la réglementation relative aux nuisances sonores et recommande de se référer à deux guides récents relatifs à la limitation des nuisances sonores pour le voisinage lors de la phase chantier.

- Gestion des eaux pluviales et risque vectoriel :

La recommandation d'une pente de 0,5 % minimum pour les noues (faite lors des précédentes consultations pour limiter le risque de stagnation et de développement de moustiques) ne semble pas avoir été reprise.

- Plantes allergènes (cyprès, ambroisie) :

Il est rappelé l'arrêté préfectoral n° 2007-344-9 du 10 décembre 2007 ainsi qu'une fiche spéciale « travaux publics » élaborée dans le département de l'Isère qui devront être appliqués.

Il est recommandé de se référer à des documents (dont l'accès internet est précisé) relatifs au risque allergique des pollens. Une diversification des plantations doit être recherchée.

1.3 - Conseil National de Protection de la Nature (CNP)

Réf. : note du 28 septembre 2017 (2 pages)

Avis favorable sous les conditions impératives suivantes :

- S'assurer que les mesures préconisées par le CNPN pour le dossier de la nouvelle gare ont bien été toutes prises en considération.
- Rechercher des espaces de compensation à proximité du site impacté par le projet au sud de la ligne TGV pour permettre le report à terme de l'ensemble des populations d'outardes qui y demeurent, soit sur une superficie d'une dizaine d'hectares en acquisition (scénario 1), soit sur une superficie de 20 à 25 ha en cas de conventionnement avec des agriculteurs en Costières Nîmoises (scénario 2).

1.4 - Avis du ministre

Réf. : courrier du 4 décembre 2017 (1 page)

Demande de dérogation au titre de la loi sur l'eau :

Les mesures d'évitement, de réduction et de compensation proposées sont en cohérence et complémentaires avec celles déjà en place pour la ligne CNM et la gare nouvelle.

Avis favorable avec les mêmes conditions que celles émises par le CNPN.

1.5 – Commission Locale de l'Eau (CLE) du SAGE Vistre, nappes Vistrenque et Costières

Réf. : avis 2017 n° 23 du 19 avril 2017 (5 pages + 18 pages d'annexes)

Le bureau de la CLE émet un avis favorable assorti des remarques suivantes :

1.5.1 - Remarques générales :

- Bien que des convergences aient été établies dans le cadre des deux projets (nouvelle gare et voies d'accès à la gare) en ce qui concerne les hypothèses de dimensionnement des ouvrages de rétention / infiltration, il est néanmoins regretté que le détail des calculs de dimensionnement des ouvrages ne soit pas fourni.
- Dans l'étude d'impact les libellés des sondages et des points de suivis piézométriques sur les cartes et les tableaux associés ne correspondent pas. Il est nécessaire pour une meilleure compréhension de les faire correspondre.

1.5.2 - Remarques relatives à l'impact du projet sur les eaux superficielles et les milieux aquatiques associés :

- L'utilisation du terme « route-digue » n'est pas adaptée du fait que le calage de l'ouvrage fini est au niveau du terrain naturel et ne constitue pas un obstacle à l'écoulement des eaux.
- Il semble nécessaire de mieux préciser ce que recouvre les événements de dimensionnements en termes de durée et d'intensité (pluies de période de retour 30 ans ou 100 ans).
- Il ne semble pas avoir été vérifié que l'ouvrage de collecte du CNM ayant pour exutoire le fossé existant qui longe les voies ferrées Tarascon-Sète ait été dimensionné sur la base des mêmes hypothèses hydrologiques que celles retenues dans ce projet.
- Il n'est pas clairement précisé la répartition, s'il y a lieu, des interventions d'entretien du fossé Est de la RD3 entre le Département du Gard et Nîmes Métropole.

1.5.3 - Remarques relatives à l'impact sur les eaux souterraines :

- Compte tenu des altimétries du terrain naturel (TN) et des plus hautes eaux (voir détails dans l'avis cité en référence) comment mettre en place le système d'infiltration des eaux pluviales proposé et, notamment, comment réaliser des noues à une profondeur de 1,5 m sous le TN dans le secteur de la RD3 ? D'autre part il est précisé qu'une distance minimale de 1 m est conservée entre le fond des noues et le plafond de la nappe. Comment cette recommandation va-t-elle pouvoir être mise en place ?
- Un suivi piézométrique à fréquence mensuelle sera mis en place sur 3 piézomètres. Aucune carte de localisation de ces 3 points ne figure dans le dossier. Il est indispensable qu'un point soit localisé à proximité de la RD3 compte tenu des risques de remontée de la nappe à un niveau élevé.
- Concernant le projet de voirie aucune donnée n'est disponible à ce stade. Ces données seront complétées au stade de l'avant-projet définitif des voiries dans le cadre de la procédure « Loi sur l'Eau ». Il n'est pas clairement expliqué si ces données seront reprises dans les analyses portées au « dossier Loi sur l'Eau » ou si ce suivi piézométrique sera mis en œuvre ultérieurement.
- La localisation et le nombre des points de suivis piézométriques ne sont pas pertinents pour évaluer les variations des niveaux de la nappe. Une proposition d'implantation est jointe en annexe de l'avis n° 23 mentionné en référence. La CLE souhaite que le Syndicat Mixte des Nappes Vistrenque et Costières (SMNVC) soit destinataire des données relatives aux suivis piézométriques.
De plus, une mesure mensuelle ne semble pas suffisante pour évaluer le niveau de la nappe suite aux épisodes pluvieux. Il est suggéré de réaliser un suivi en continu au niveau du Mas Larrier et dans le secteur de la RD3.

2 - Délibérations et observations des communes concernées

2.1 Délibération D 2018-007 du 1^{er} février 2018 de la commune de Redessan

Avis favorable assorti des prescriptions suivantes :

- Prendre en compte les nuisances sonores pour les habitants impactés et prévoir les aménagements nécessaires.
- Réaliser les compensations foncières sur des terres en friche situées en dehors du territoire de Redessan afin de limiter l'impact direct sur l'activité agricole de la commune.
- Donner en échange aux agriculteurs impactés par les compensations foncières des terres de qualité équivalentes (AOC, nature de sol, irrigation,...).
- Prendre toutes les mesures pour préserver l'activité agricole de la commune.
- Prendre en considération les avis émis par l'Autorité environnementale et l'ARS.

2.2 - Délibération n° 18/017 du 3 mars 2018 de la commune de Manduel

Avis favorable assorti des prescriptions suivantes :

- Prendre en compte les nuisances sonores pour les habitants impactés et prévoir les aménagements nécessaires.
- Prendre en considération les avis émis par les Personnes Publiques Associées.
- Prévoir tous les aménagements en terme de sécurité des biens et des personnes le long et aux abords de la RD3.

3 - Observations des personnes morales (associations, fédérations, partis)

Remarque préalable : Les contributions analysées ici, en particulier celles de FNE Languedoc-Roussillon et de l'ASPIC, constituent des documents très détaillés et approfondis qui évoquent l'ensemble des grands travaux réalisés ou en projet sur le secteur Manduel-Redessan et qui développent également une vision globale de la ligne CNM et de ses gares. Nous mentionnerons ici, à titre informatif et dans un but de synthèse, l'ensemble des observations et propositions formulées, y compris celles ne se rapportant pas à la présente enquête publique. Il conviendra par ailleurs de se reporter aux documents cités en référence pour retrouver les analyses et argumentations détaillées de ces contributeurs. Les parties entre guillemets sont extraites de ces documents.

3.1 – France Nature Environnement Languedoc-Roussillon (FNE LR)

Réf. : Dossier remis au commissaire-enquêteur le 2 mars 2018 (document de 12 pages + 23 pages d'annexes)

Partie I du document : Rappel contextuel sur le dossier soumis à enquête publique.

Partie II du document : « Fractionnement du projet et absence d'approche globale... » :

- **Observation II.1** : « Sur le refus de prendre en compte le projet ferroviaire global (CNM / gares) » :

« Il apparaît que la démarche consistant à évaluer les incidences d'une gare et de sa desserte viaire sans prendre en compte l'ensemble de ses conséquences cumulées avec l'ensemble du projet ferroviaire réalisé concomitamment, ne saurait répondre à l'esprit et à la lettre de la directive 2014/52/UE du 16 avril 2014 modifiant la directive n° 2011/92/UE du Parlement européen et du Conseil concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement et au droit français qui la transpose ».

« L'étude d'impact doit présenter les effets directs, indirects et cumulés des différentes phases du projet lors des travaux et de l'exploitation... A défaut d'information sur les phases postérieures du projet, l'étude d'impact devra être actualisée et le Maître d'ouvrage devra apprécier les conséquences environnementales à l'échelle globale du projet ».

« Aucune étude actualisée n'est pourtant disponible à ce jour, aucune évaluation globale des effets directs, indirects et cumulés n'a été réalisée et présentée au public ».

- **Observation II.2** : « Sur le refus de prendre en compte le projet Magna Porta » :

L'étude d'impact n'intègre pas le programme Magna Porta alors que l'avenue de la gare nouvelle a été conçue également pour permettre le développement de ce futur pôle économique. « Il convient d'analyser dès maintenant les effets induits du projet Magna Porta et plus particulièrement sur la biodiversité et la qualité de la ressource en eau... L'ensemble des effets cumulés du projet Magna Porta, de voiries et de gare devraient être abordés dans l'étude d'impact soumise à l'enquête ».

« Le dossier tel que versé à l'enquête nuit à la bonne information du public quant à l'étendue des conséquences de la décision ».

Partie III du document : « L'impossibilité de compenser les atteintes à la biodiversité » :

FNE LR considère que : « En raison de leur cumul avec les impacts de la nouvelle gare et du projet urbain, les conséquences dommageables de l'avenue de la gare sur la zone de protection spéciale, et en particulier sur les populations d'outardes et d'œdicnème criard, sont devenues impossibles à compenser ».

Observation III.1 : « Le maintien dans un état de conservation favorable des populations d'outardes n'est pas assuré » :

FNE LR rappelle un article du Code de l'environnement qui précise qu'une dérogation pour la destruction d'espèces protégées ne peut être délivrée que si cette dérogation ne nuit pas au maintien dans un état de conservation favorable des populations dans leur aire de répartition naturelle. Concernant l'outarde canepetière, il est rappelé que la population de cette espèce est en diminution au niveau des Costières Nîmoises et au niveau national.

« Le projet de l'avenue de la gare est de nature à aggraver le déclin connu par les populations d'outardes dans et aux abords d'un site majeur pour leur protection. Compte tenu de l'absence de garantie concernant la compensation effective de ces impacts, la dérogation portant sur les espèces protégées – désormais incluse dans l'autorisation unique – ne devrait pas être délivrée pour ce projet ».

Observation III.2 : « La cohérence globale du réseau Natura 2000 n'est pas maintenue » :

FNE LR rappelle un article du Code de l'environnement qui précise qu'un projet qui porte atteinte aux objectifs de conservation d'un site Natura 2000 ne peut être autorisé que si des mesures compensatoires sont prises pour maintenir la cohérence globale du réseau Natura 2000.

FNE LR considère que : « Il est manifeste que les mesures compensatoires nécessaires au maintien de la cohérence globale du réseau Natura 2000 proposées par Nîmes Métropole ne peuvent pas être mises en œuvre et sont donc ineffectives ».

FNE LR développe une argumentation selon laquelle les mesures de compensation réglementaires au regard du réseau Natura 2000 ne sont pas applicables (cf. pages 5 à 8 du document cité en référence).

Partie IV du document : « Des risques pour la protection de la ressource en eau » :

FNE LR rappelle que les pollutions en phase travaux et les pollutions issues de la circulation des véhicules en phase exploitation peuvent impacter les eaux souterraines et superficielles et que l'imperméabilisation présente des inconvénients pour la recharge des nappes phréatiques.

Au sujet des eaux pluviales les avis joints au dossier d'enquête publique (cf. § 1.5 : avis de la CLE du SAGE) soulignent qu'il n'est pas certain que les ouvrages de collecte aient été dimensionnés pour prendre en charge les eaux pluviales du bassin versant intercepté, les calculs de dimensionnement n'ayant pas été produits.

FNE LR estime qu'il convient d'analyser dès maintenant les effets induits par le projet Magna Porta sur l'environnement et plus particulièrement sur la biodiversité et la qualité de la ressource en eau.

Partie V du document : « La méconnaissance du processus d'évaluation environnementale » :

Observation V.1 : FNE LR considère que le tracé préférentiel retenu pour l'avenue de la gare n'est pas « inséré au mieux dans le territoire existant et n'est pas le plus pertinent vis-à-vis des enjeux environnementaux. Un tracé proche de la variante 1 et passant au plus près du Mas de Peset est proposé par FNE LR (cf. page 10 du document cité en référence).

Observation V.2 : La vocation de l'évaluation environnementale est d'être itérative et de permettre un remodelage progressif d'un projet en fonction des impératifs environnementaux ». Le découpage d'un projet en plusieurs opérations « contraint les

porteurs du projet à devoir corriger au cas par cas et au fil de l'eau divers problèmes qui se font jour sans être anticipés plutôt que de penser globalement le projet ».

A titre d'exemple FNE LR cite la question de la sécurité des collégiens. La commission d'enquête publique relative à la DUP avait émis un avis favorable sous réserve de la réalisation d'une étude de faisabilité technique et financière d'aménagement d'une passerelle de franchissement de la RD3. Cette étude a-t-elle été réalisée et le projet sera-t-il modifié en ce sens ?

3.2 – Association Pour les Initiatives Collectives de Nîmes Métropole (ASPIC)

Réf. : Document remis au commissaire-enquêteur le 2 mars 2018 (contribution de 12 pages)

Partie A du document : « L'appréciation environnementale globale du projet a été volontairement écartée » :

Il est mis en évidence le découpage du projet global en sous-projets présentés comme indépendants « pour faire l'économie d'une étude globale d'impact ».

Compte tenu de l'évolution de la situation et des éléments connus à ce jour, l'ASPIC considère que : « une nouvelle étude s'impose qui prendra en compte la gare, les réseaux routiers indispensables à son irrigation et les éventuelles extensions en terme de création d'espace destiné à l'accueil des entreprises ».

Partie B du document : « La démarche aujourd'hui obligatoire du « Eviter-Réduire-Compenser » n'est pas respectée » :

- Observation B1 : « Cette gare tout autant que celle de la Mogère pouvait être évitée » :

« L'Autorité environnementale, dans ses délibérés de 2016 et 2017, a réitéré sa demande d'analyse de solutions sans gares ex-urbanisées. Il n'en a rien été ».

L'ASPIC considère en particulier que la solution (proposée initialement par RFF) d'un raccordement entre le CNM et la voie classique sur la commune de Saint-Brès n'a pas été étudiée. « Ce faisant, le demandeur s'est délibérément soustrait à son obligation de rechercher les moyens d'Eviter les dommages environnementaux découlant de la construction d'une gare à Manduel et d'une avenue y conduisant ».

- Observation B2 : « Il était possible de Réduire les impacts sur d'autres sites » :

« Faute d'éviter, il fallait Réduire l'impact environnemental en comparant les sites envisageables ».

L'ASPIC considère que les sites de Campagnole et de Campagne pouvaient permettre de réduire l'impact environnemental de la nouvelle gare et des voies y conduisant.

« L'étude des différentes options d'implantation de la gare n'a pas été faite dans l'esprit de Réduire les impacts environnementaux du projet gare et de ses accessoires (Avenue et ZAC) ». « Les demandeurs ont manqué à leur obligation d'Eviter-Réduire l'impact environnemental du projet gare ».

- Observation B3 : « Le site de Manduel a été choisi alors que c'était le plus dommageable pour l'environnement » :

L'ASPIC produit un tableau comparatif entre les sites de Campagnole, Campagne et Manduel établi lors de l'étude pour la Commission Nationale du Débat Public (cf. page 6 du document de l'ASPIC cité en référence).

Partie C du document : « Erreurs de conception de l'ensemble Gare – Avenue de la Gare – Zone d'activité » :

- Observation C1 : « Non prise en compte de l'impact sur l'air respiré par les collégiens » :

L'ASPIC considère que l'implantation du feu rouge d'accès à l'avenue de la gare dégradera la qualité de l'air respiré par les collégiens sur les terrains de sport voisins du collège du fait des arrêts et redémarrages des véhicules. « Rien dans le choix de l'implantation ne justifie de positionner le feu tricolore à cet endroit plutôt que cinquante mètres plus au nord et éloigner d'autant les véhicules des collégiens ».

- Observation C2 : « Non prise en compte de la pollution additionnelle liée à l'augmentation inutile du trajet » :

L'ASPIC considère que le tracé préférentiel de l'avenue de la Gare induit un parcours rallongé de 400 mètres pour les véhicules venant du nord (le trafic en provenance du sud étant tout à fait minoritaire) par rapport au tracé nord du projet « majoritairement choisi par l'ensemble des habitants lors de la consultation préalable à l'enquête publique ». Il en découle une pollution supplémentaire et, chaque année, « quelques dizaines de tonnes de CO₂ inutilement relâchées dans l'atmosphère ».

Ce tracé a été retenu dans l'hypothèse de l'aménagement de la zone Magna Porta afin de constituer un axe central mais « il suffit de lire l'ensemble de la documentation disponible sur le site de l'Agglo sur le projet Magna Porta pour comprendre que cela n'a aucun sens : la grande majorité de la surface sera réservée à l'agriculture qui, de toute façon, n'empruntera pas l'avenue de la gare ».

- Observation C3 : « Non prise en compte de la réserve émise par la commission d'enquête DUP » :

Lors de l'enquête publique DUP, une réserve de la commission d'enquête préconisait que soit étudiée la faisabilité d'une passerelle permettant aux collégiens de franchir sans risques la RD3. Rien n'évoque cette préconisation dans le dossier d'enquête et aucune évaluation de faisabilité n'a été communiquée.

- Observation C4 : « Non prise en compte de l'extension des phénomènes sonores » :

« L'Autorité environnementale rappelle que les nuisances sonores attendues des circulations ferroviaires et routières ne sont toujours pas correctement appréhendées... sa recommandation de mieux définir ce périmètre n'a pas été respectée ».

« L'approche dominante est fondée sur les temps de travaux et ne dit rien de la situation attendue en phase d'exploitation ».

- Observation C5 : « Non prise en compte des effets à attendre du processus d'urbanisation » :

« L'enquête publique de l'avenue, comme les précédentes, fait comme si la zone Magna Porta était vierge de tout projet ». L'ASPIC considère que cette voie ne permettra pas de desservir les terrains que la ZAC a prévu d'urbaniser (les noues écartant tout lien) et qu'il peut en découler des « conséquences redoutables ».

Comment pourra-t-on relier la partie nord et la partie sud ? Où traversera-t-on ?

« Pour réduire l'impact de cet accès gare sur l'environnement une étude globale est évidemment nécessaire... Une enquête publique sur un tronçon aussi artificiellement détachée de son contexte est une anomalie ».

L'ASPIC développe ensuite ses craintes et les risques d'erreurs relatifs à l'aménagement de cette ZAC ainsi que ses avis sur l'urbanisation des ZAC en général (cf. § C.5 pages 10 et 11 du document ASPIC cité en référence).

Partie D du document : « L'intérêt général n'est pas démontré » :

« La seule raison admise pour justifier de déroger aux règles de protection de l'environnement repose sur la démonstration de l'intérêt général du projet ».

« Il faudrait à minima justifier du fait que l'Agglomération Nîmoise manque de place pour accueillir les entreprises, ce qui n'est pas fait dans le dossier de présentation ». L'ASPIC donne une liste de zones où, à son avis, des possibilités d'implantations de toutes natures à proximité de la ville seraient possibles (cf. page 11 du document ASPIC).

Conclusion :

L'ASPIC demande de « solliciter le Maître d'Ouvrage afin qu'il fournisse enfin un dossier descriptif complet et exhaustif, prenant en compte l'ensemble des modifications apportées par le processus de mise en place du CNM et de la gare de la Mogère, comme des modifications que Nîmes Métropole engage sans cesse dans ses prévisions ».

3.3 – Europe Ecologie les Verts (EELV) Languedoc-Roussillon

Réf. : Document remis au commissaire-enquêteur le 2 mars 2018 (2 pages agrafées page 8 du registre Manduel)

- EELV Languedoc-Roussillon, opposé à la nouvelle gare TGV, regrette que ces projets n'aient pas été étudiés et soumis à enquête publique dans leur ensemble. Ce découpage nuit à la bonne compréhension du projet et à la bonne appréciation des impacts.
- Pour l'implantation de la gare et de la zone d'activité il n'y a pas eu d'étude comparative. Il convenait d'étudier les sites de Campagnole et de Campagne avec leurs impacts environnementaux et écologiques.
- Le raccordement de Saint-Brès n'a pas été étudié. Il évitait l'implantation d'une nouvelle gare excentrée et d'une avenue y conduisant et limitait de façon très importante l'emprise foncière sur des terres agricoles et l'impact environnemental et écologique.
- L'option retenue n'a pas pris en compte les impacts suivants :
 - . Pollution de l'air respiré par les collégiens sur le stade bordant la RD3 (feu rouge d'accès à la future avenue de la Gare).
 - . Pollution supplémentaire du fait que le tracé préférentiel de l'avenue de la Gare augmentera de 400 mètres la distance nécessaire pour se rendre à la gare.
 - . Dangerosité de la piste cyclable qui croisera la RD3 pour les collégiens se rendant au collège en vélo.
- EELV considère que la nouvelle gare et la ZAC Magna Porta ne représentent pas des projets d'intérêt général pour les raisons suivantes :
 - . La nouvelle gare excentrée est pénalisante pour les usagers et ne correspond pas à un besoin réel (gare de Nîmes-Feuchères non saturée).
 - . Elle occasionne un gaspillage d'argent public.
 - . Elle est destructrice de terres agricoles et d'espèces protégées.

. L'agglomération nîmoise ne manque pas d'espaces pour accueillir de nouvelles entreprises (Marché-gare ; Mas des rosiers ; Zone de Grésan ; Actipark de Bouillargues ; nouvelle zone du Tec à Marguerittes). La ZAC Magna Porta ne présente pas d'intérêt général. Si ces projets ne sont pas d'intérêt général (seule raison admise), ils ne justifient pas les dérogations aux règles de protection de l'environnement demandées.

4- Observations du public (particuliers)

Nota : ces observations ont été formulées sur le registre d'enquête ou recueillies par le commissaire-enquêteur.

- M. Alain Scavardo - Manduel

Réf. : *Courrier du 15/02/18 agrafé page 3 du registre Manduel (1 page)*

Considère ce projet essentiel pour la région, le département et la commune.

Les voies d'accès de l'avenue de la gare et le long de la RD3 seront-elles éclairées ? Un éclairage public est indispensable.

- M. Mathieu Guiraud - Redessan

Réf. : *Note agrafée page 4 du registre Manduel (2pages)*

- Il est prévu de créer un parc de loisirs de plus de 100 ha en zones AOC Costières de Nîmes, AOP Garriguettes, AOP Olives et huile de Nîmes et Natura 2000. Le monde agricole dans son ensemble s'oppose à de nouvelles prises de terre cultivables et irriguées dans cette zone.

La zone sud de Manduel déjà achetée dispose de la superficie nécessaire pour implanter ce parc tout en conservant la proximité de la gare. Le coût de déplacement de la ligne haute tension (inférieur à 2 M€) est relativement faible par rapport aux travaux du Mas Larrier et de l'avenue de la gare. Nîmes Métropole investit 400 k€ dans une étude de faisabilité pour implanter le parc sur une zone cultivée. Pourquoi cette prise de position ?

- Pourquoi distinguer les études d'impact en fonction des projets alors que la zone et les familles impactées par les acquisitions foncières et les travaux sont les mêmes ?

- Pourquoi cette volonté de porter un coup fatal au tissu agricole et économique en place ?

- Pourquoi les agriculteurs sont-ils tenus à l'écart des réunions avec les acteurs du projet alors que l'agriculture est au cœur du projet ?

- Pourquoi les personnes qui ont cédé des terres pour ce projet sont-elles maintenues dans l'ignorance quant à ce qui se décide sur leurs terres sans pouvoir anticiper la gestion de leur exploitation ni la faisabilité d'éventuelles mesures de maintien de leur activité ?

- M. Rémy Guiraud - Redessan

Réf. : *Note agrafée page 5 du registre Manduel (1 page)*

- Le coût de la future avenue de la gare pourrait permettre de réaliser à la fois cet ouvrage et de transformer le réseau routier afin d'agrandir la RD 999 du rond-point de Manduel jusqu'à la future avenue de la gare.

- Depuis 20 ans les travaux réalisés sur Redessan et Manduel en multipliant les donneurs d'ordre ont été faits sans coordination et ont créé de nombreuses incohérences. M. Guiraud mentionne des voies coupées qui nuisent à la circulation et à la desserte de ces communes ou qui imposent de très longs rallongements de parcours aux agriculteurs riverains. Il est

impératif de faire un bilan global de l'impact réel de cette succession de grands travaux et il faut éviter de recommencer pour les futurs travaux les mêmes erreurs.

- Les agriculteurs ne sont ni conviés ni écoutés. Ils ne peuvent exposer leurs pratiques spécifiques de circulation pour essayer de trouver des solutions adaptées.

- Des axes calibrés pour permettre sans compromis écologique et esthétique une circulation harmonieuse des engins agricoles, des usagers de la Gare et de ceux d'un éventuel parc d'attraction seront nécessaires.

- M. Nicolas Gleizes – Exploitant agricole à Redessan

Réf. : Observation formulée par mail le 2 mars 2018 (agrafé page 6 du registre Manduel)

Le coût de la voie d'accès à la gare paraît démesuré (11 M€ ?). Il est à prévoir des difficultés d'accès du fait que les infrastructures provenant de Nîmes et de Beaucaire ne sont pas encore réalisées. Qu'en est-il des trajets allongés pour les agriculteurs ?

- Mme Lydia Granier

Réf. : Observation formulée par mail le 2 mars 2018 (agrafé page 7 du registre Manduel)

Considère trop important le coût de la voie d'accès. D'autres équipements doivent mériter cet investissement. « C'est une route et il n'est pas besoin d'en faire plus ! ».

- M. Jacques Neveux - Redessan

Réf. : Observation orale recueillie par le commissaire-enquêteur le 15 février 2018

Observation relative au cheminement des camions durant les travaux. Quel sera leur cheminement et quelles précautions seront-elles prises ?

- M. Guy Martin - Redessan

Réf. : Note du 2 mars 2018 (agrafée page 3 du registre Redessan)

- Le débouché de l'avenue de la gare devrait être situé au rond-point existant du « Mas de Ponchon ».

- Quels sont les aménagements de la RD 3 du Collège jusqu'au rond-point « Casino » et de la RD 999. Quels sont les accords avec le Département ?

- Une déviation pour la traversée de Redessan est indispensable.

- Souhaite un accès à la gare et à la zone d'activités depuis l'est sur la RD 999 (au niveau de la « discothèque Nelson »).

5 - Observations et questions du commissaire enquêteur

La plupart des questions et observations envisagées par le commissaire-enquêteur sont incluses dans les contributions analysées précédemment et ne seront pas reprises ici. Les questions complémentaires sont les suivantes :

5.1 – Conception de la route d'accès à la nouvelle gare

Il apparaît que l'avenue de la nouvelle gare est conçue et aménagée dans l'objectif de réaliser la future zone d'activité Magna Porta. Quels sont les aménagements complémentaires induits par cette future ZAC par rapport à une route d'accès qui serait conçue comme un « juste nécessaire » (tout en répondant aux contraintes environnementales) pour accéder à la gare ? Quel en est le surcoût estimé ?

La décision de réaliser Magna Porta est-elle ferme et définitive ? Dans le cas contraire et si l'incertitude est significative, ne pourrait-on pas réaliser cet investissement en deux phases distinctes pour éviter le risque d'un surcoût inutile ?

5.2 – « Stationnement sauvage »

Compte tenu d'un risque de saturation des parkings de la gare à certaines périodes de l'année et de la propension de certains automobilistes à rechercher une place non payante, il est à craindre un « stationnement sauvage » sur des zones non autorisées de l'avenue de la gare et de ses abords. Un tel phénomène ne manquerait pas de générer des problèmes de sécurité et vis-à-vis de l'environnement. Quels aménagements et moyens sont-ils prévus pour y remédier ?


5.3 – Zones de compensation

A ce jour, le scénario relatif aux mesures de compensation est-il retenu ?

Quelles zones géographiques sont-elles envisagées pour les espaces de compensation nécessaires ?

Procès-verbal établi en deux exemplaires de 12 pages, commenté et remis en main propre au maître d'ouvrage le 9 mars 2018.

Le représentant du Maître d'ouvrage :



**Le Commissaire enquêteur :
M. Jean-Louis BLANC**



Annexes (en possession du maître d'ouvrage lors de la remise de ce procès-verbal) :

- Avis de l'Autorité environnementale Ae n° 2017-60 du 11 octobre 2017 (17 pages)
- Avis de l'ARS Occitanie : courrier du 21 avril 2017 (3 pages)
- Avis du CNPN du 28 septembre 2017 (2 pages)
- Avis du ministre : courrier du 4 décembre 2017 (1 page)
- Avis de la CLE du SAGE Vistre, nappes Vistrenque et Costières (5 pages + 18 pages d'annexes)
- Délibération du Conseil municipal de Redessan du 1^{er} février 2018 (2 pages)
- Délibération du Conseil municipal de Manduel du 3 mars 2018 (2 pages)
- Extrait du registre d'enquête de Manduel (pages 1 à 9)
- Extrait du registre d'enquête de Redessan (pages 1 à 3)
- Dossier remis par FNE Languedoc-Roussillon comprenant :
 - . Contribution à l'enquête publique (12 pages)
 - . Compte-rendu du 8 novembre 2017 (7 pages)
 - . Lettre DREAL du 1^{er} août 2017 (2 pages)
 - . Avis du Directeur Général de la DREAL du 1^{er} août 2017 (13 pages + bordereau)
- Dossier remis par ASPIC Nîmes Métropole (12 pages)

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



ENQUETE PUBLIQUE

MEMOIRE EN REPONSE DE NIMES METROPOLE AUX OBSERVATIONS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR

Les différentes observations ont été regroupées ci-dessous et synthétisées par le commissaire enquêteur. Le maître d'ouvrage apporte ses réponses et compléments à chacune des questions et/ou observations émises.

L'ensemble des observations et documents recueillis en cours d'enquête sont annexés au PV de synthèse du commissaire enquêteur.

1) OBSERVATIONS DES PERSONNES PUBLIQUES CONSULTÉES

A toutes fins utiles, le maître d'ouvrage tient à rappeler que les réponses aux avis des personnes publiques consultées (Autorité environnementale, Agence régionale de santé, CLE) sont intégrées dans le dossier déposé dans le cadre de la procédure d'autorisation. Celles-ci sont néanmoins rapportées dans le cadre de ce mémoire.

1.1 – Autorité environnementale

Autorité environnementale

Conseil général de l'Environnement et du Développement durable (CGEDD)

Réf. : avis Ae n° 2017-60 du 11 octobre 2017 (17 pages)

Dans ce document l'Autorité environnementale actualise l'avis Ae n° 2016-106 au vu de l'étude d'impact actualisée pour la présente enquête publique et formule les recommandations suivantes :

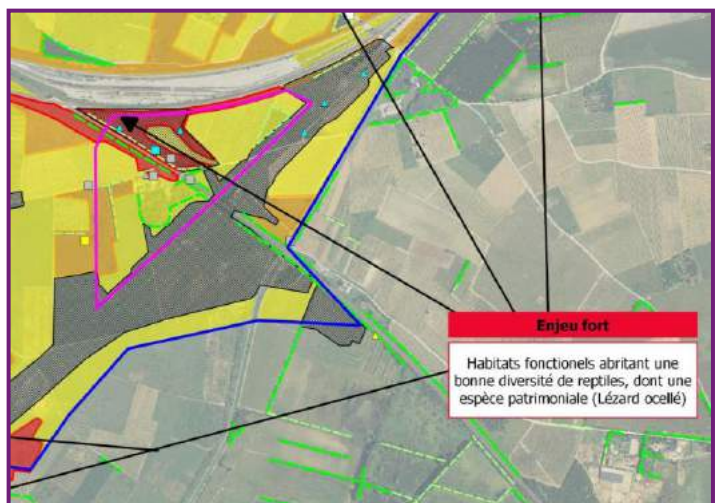
1.1.1. Analyse de la recherche de variantes et du choix du parti retenu

PP1 L'Ae rappelle sa recommandation de présenter les variantes envisagées pour l'implantation et la structure des parkings et la motivation, au regard des enjeux environnementaux, de l'option retenue.

L'Ae recommande de préciser les mesures visant à éviter une extension non maîtrisée des espaces de stationnement.

Le projet d'Avenue de la gare et accès au mode, objet du présent dossier d'autorisation, ne comprend pas les travaux d'implantation des parkings de la future gare. Cette observation de l'Autorité environnementale se rapporte donc au dossier gare mené par SNCF.

Pour mémoire, la SNCF avait répondu lors de la précédente enquête publique en précisant (voir carte ci-contre) que « l'habitat du Lézard ocellé a été évité au maximum, et que le déplacement vers le nord-est du parking n'aurait pas permis de réduire les surfaces touchées, puisque l'habitat de ce reptile ne se situe pas strictement sous l'emprise du parking, mais le long d'un remblai longeant le nord de voies Nîmes – Tarascon.



Toutefois, le remaniement de ce remblai, malgré sa restitution et son réaménagement en faveur du Lézard ocellé (murets, blocs et cailloux, strate herbacée courte, peu d'arbres, ...), couplé à un comportement de l'espèce farouche et assez sensible à la densité humaine et ses activités, a convaincu SNCF Réseau à comptabiliser l'entièreté de ces surfaces d'habitat sous le périmètre travaux de la gare nouvelle lors du calcul de l'impact résiduel. Ces surfaces sont donc compensées, étant considérées comme détruites par l'emprise du projet de gare, comme cela a été apporté en complément de la pièce G de procédure IOTA en septembre 2016 ».

1.1.2. Analyse des impacts du projet et mesures d'évitement, de réduction et de compensation de ces impacts

PP2 Destruction d'habitats naturels et d'individus d'espèces protégées. Natura 2000

Le dossier de demande de dérogation aux interdictions portant sur les espèces protégées a été significativement repris et complété. L'Ae estime que cette réévaluation des impacts et des mesures compensatoires répond dans son principe à sa recommandation de renforcer ces dernières. Il conviendra de préciser le scénario retenu et la localisation des surfaces concernées.

Dans son avis du 4 décembre 2017, le Ministère de la transition écologique et solidaire a émis un avis favorable sur le projet, sous réserve :

« - que les mesures compensatoires permettant le report des populations d'outardes sur l'habitat desquelles le projet d'aménagement a un impact portent, soit sur une superficie de 10 hectares en cas d'acquisition des parcelles (scénario 1), soit sur une superficie de 20 à 25 hectares en cas de conventionnement avec des exploitants agricoles en Costières Nîmoises (scénario 2) ;

-Que les terrains compensatoires soient recherchés à proximité de la ligne LGV, dans les Costières Nîmoises ».

A ce titre, Nîmes Métropole a procédé à l'acquisition de parcelles nécessaires à la compensation. Par délibération communautaire AMT N°2017-08-077 du 4 décembre 2017, Nîmes Métropole a voté l'acquisition de parcelles sur la commune de Bezouze, lieux dits « Muscadelle » et « la Patience » pour une superficie totale de 6ha60a54ca (vignes et terres).

Pour compléter cette acquisition et répondre au volume compensatoire généré par le projet, des échanges sont actuellement en cours avec un agriculteur pour conclure un contrat de conventionnement sur une parcelle de 20 hectares située sur la commune de Saint-Gilles, en Costières.

Des échanges réguliers avec la DDTM30 et la DREAL Occitanie, ont permis de valider le choix de la parcelle en acquisition sur Bezouze. Concernant la parcelle de Saint-Gilles, une visite sur site a été effectuée afin d'identifier les secteurs les plus favorables. L'implantation privilégiée par l'agriculteur sera soumise à validation au regard de l'évolution des échanges avec Nîmes Métropole.

La communauté d'agglomération a par ailleurs fait voter en conseil communautaire (AMT N°2017-05-0056 du 10 juillet 2017) son engagement dans l'acquisition de parcelles permettant le respect des exigences relatives aux mesures compensatoires.

Ces volumes de compensation seront certainement précisés en UC (Unités de Compensation) par l'autorité compétente dans l'arrêté d'autorisation.

PP3 Eaux pluviales

L'Ae recommande d'indiquer les mesures de prévention et de gestion des pollutions accidentelles liées aux véhicules.

Le volet loi sur l'eau du dossier de demande d'autorisation environnementale a fait l'objet d'échanges réguliers avec le service police de l'eau de la DDTM.

Au vu des usages de la future Avenue de la gare, il a été considéré que le risque de pollution accidentelle est très réduit (circulation limitée à 50 km/h). Le maître d'ouvrage a donc privilégié le traitement de la pollution chronique avec la réalisation de noues paysagées, infiltrantes, très efficaces pour traiter ce type de pollution.

PP4 Bruit et qualité de l'air

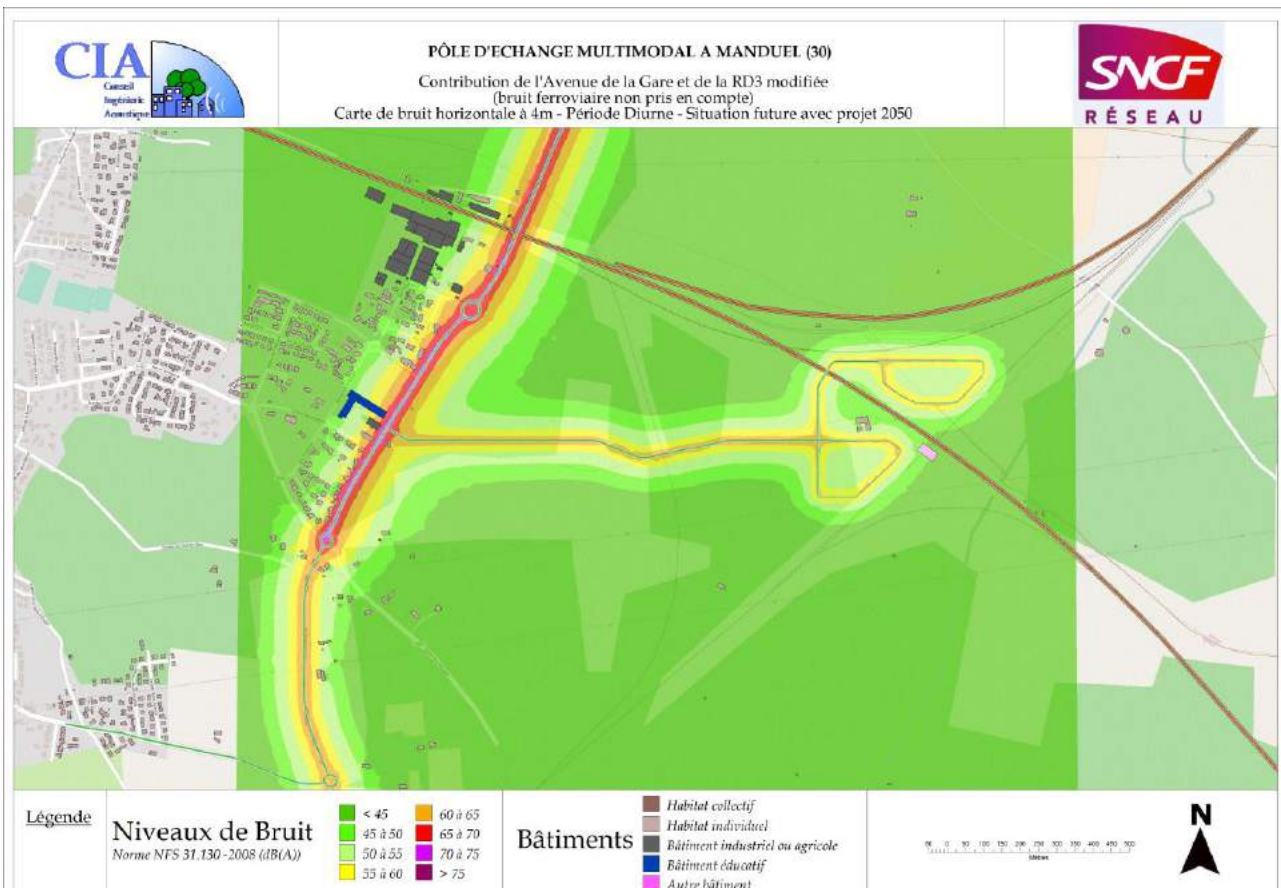
L'Ae recommande de produire des modélisations des impacts acoustiques cumulés de l'ensemble des aménagements (CNM, gare, voies d'accès) par rapport à la situation actuelle.

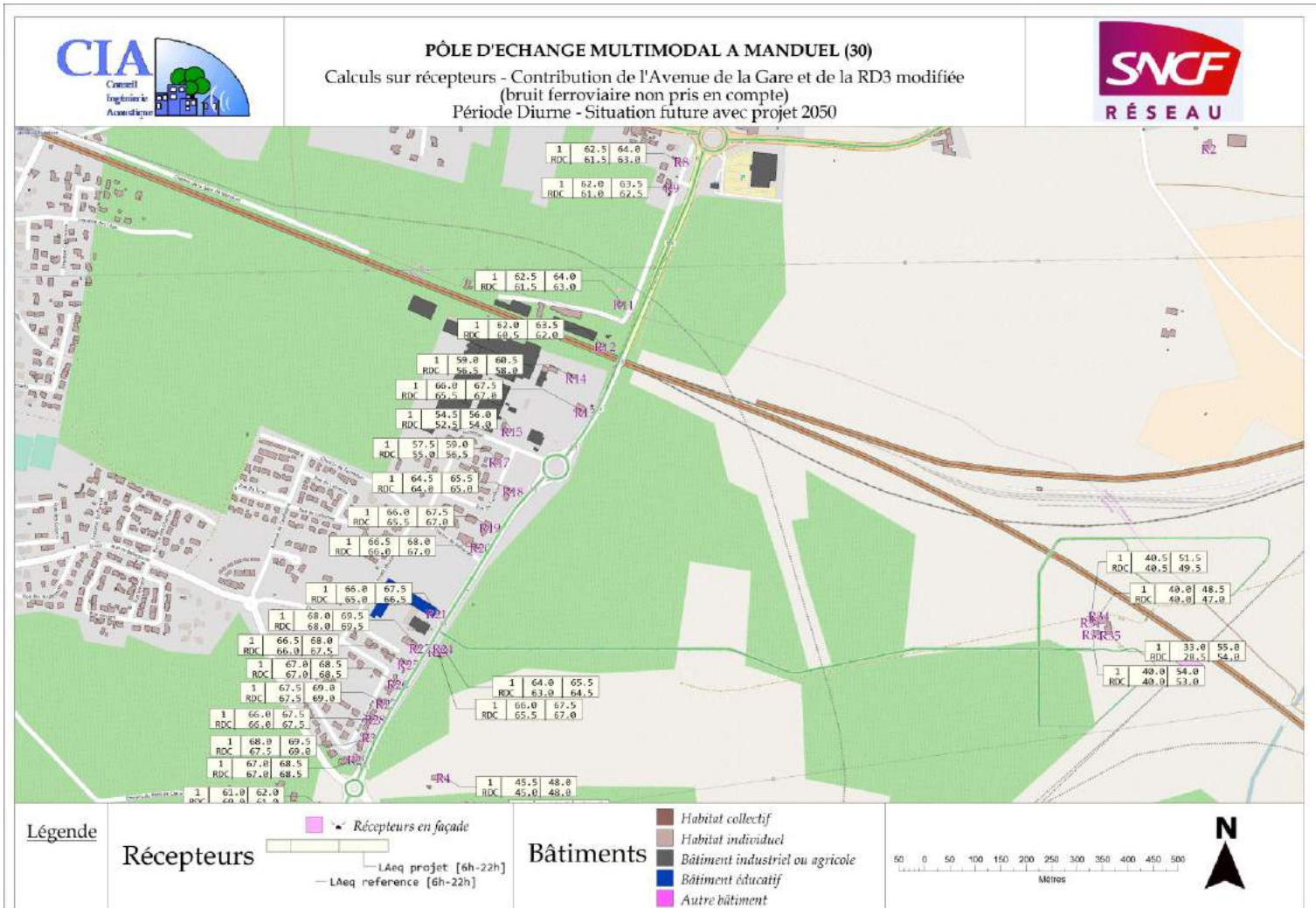
Pour les maisons pour lesquelles l'impact acoustique serait alors supérieur à 2 dB(A), l'Ae recommande aux maîtres d'ouvrages de préciser les mesures qu'ils prendront pour préserver une ambiance acoustique modérée.

L'Ae rappelle sa recommandation de compléter l'étude d'impact par une évaluation des concentrations de NO2 et de PM10 sur la zone d'étude, notamment la RD 999, à la mise en service de la gare et d'indiquer d'éventuelles mesures de réduction en cas de dépassement des valeurs de référence pour les PM2,5.

Sur la question du bruit

L'évaluation des niveaux de bruit à l'horizon 2050 a été présentée dans le mémoire en réponse de l'enquête publique de la DUP. Les résultats sont exposés sur les cartes suivantes :





Bruit global (bruit routier + bruit ferroviaire + bruit voisinage)

La prise en compte du bruit global est difficile car les projets traités présentent des émissions de bruit de sources différentes et ont des horizons de réalisation différents. Les maîtrises d'ouvrage sont différentes et la réglementation ne prévoit pas d'évaluation globale du bruit. Il faut par contre que chaque projet respecte la réglementation qui lui incombe (chaque maître d'ouvrage en est redevable).

Bruit routier

La RD3 modifiée induit une augmentation des niveaux de bruit limitée à 1,5 dB(A), ce qui en fait une modification non significative au sens réglementaire du terme. Il n'y a donc à ce titre aucune mesure compensatoire à prévoir dans le cadre de l'application de la réglementation.

La voie nouvelle « avenue de la gare » n'induit pas un dépassement du seuil admissible de 60 dB(A) sur les bâtiments riverains préexistants. Il n'y a donc à ce titre aucune mesure compensatoire à prévoir dans le cadre de l'application de la réglementation.

Sur toutes les autres infrastructures routières du site qui ne font pas l'objet de travaux, les données prévisibles de trafic mettent en évidence un accroissement du trafic peu important dû à la gare nouvelle. Sur la base des données disponibles à l'horizon 2050, l'accroissement des niveaux de bruit est inférieur à 0,5 dB(A), ce qui est relativement faible et non significatif. Réglementairement, aucune mesure compensatoire n'est à prévoir pour une infrastructure ne faisant pas l'objet de travaux (création ou modification).

Incidence acoustique de la gare nouvelle sur les voies routières	Trafic estimé		Incidence acoustique (dB(A))
	2050 sans gare	2050 avec la gare	
RD999 vers Nîmes	20 830	23 090	+0,4
RD3 au sud	2380	2570	+0,3
RD999 vers Beaucaire	14 410	15 260	+0,2
RD3 au droit de Redessan	5130	5390	+0,2
Chemin de Saint-Paul à Manduel	2380	2570	+0,3

Accroissement des niveaux de bruit imputable au trafic induit par la gare nouvelle à l'horizon 2050

Bruit ferroviaire

La seule incidence de l'implantation de la gare nouvelle sur ces voies est de faire s'arrêter les trains, ce qui conduit à limiter leur vitesse, donc à minorer leur impact acoustique comme précisé au [chapitre 7.5.10.2.1., page 340 de l'étude d'impact](#). Le projet de gare nouvelle ne peut avoir qu'un rôle bénéfique vis-à-vis des nuisances générées par les voies ferroviaires.

Bruit de voisinage

[Le tableau 66 présenté au chapitre 7.5.10.2.2., page 342 de l'étude d'impact](#), présente dans la dernière colonne les niveaux de bruit ambiant à respecter dans le cadre de la réglementation « bruit de voisinage ».

Ces niveaux de bruit ambiant à respecter correspondent aux valeurs au-delà desquelles des actions correctives devraient être mise en œuvre en cas de dépassement. Ces valeurs (et notamment celles

identifiées pour le collège Via Domitia), qui permettent de respecter les émergences réglementaires, ne constituent ni un objectif recherché, ni la réalité du niveau sonore futur mais des valeurs limites réglementaires.

Sur la question de l'air

Globalement, l'étude d'impact montre une diminution de la pollution atmosphérique avec la mise en service du projet de gare nouvelle. Elle se décline selon trois effets induits et peut être détaillée de la manière suivante :

- Les comportements de rabattement sur la gare nouvelle, qui du fait d'un usage plus important de la voiture entrainera une augmentation de la pollution locale :
+935 000 véhicules.km/an réalisés en voiture

- Les reports des voyageurs régionaux de la voiture vers les trains suite à la mise en service d'une offre de trains régionaux au niveau de la gare nouvelle pour des déplacements vers Nîmes, Montpellier, Beaucaire...
-610 000 véhicules.km/an réalisés en voiture

- Les reports routiers et aériens des voyageurs longue distance, associés aux gains de performance des trains basculant de la ligne classique, vers le contournement de Nîmes Montpellier grâce à la création de la gare nouvelle :
-29 000 000 véhicules.km/an réalisés en voiture

La diminution de la pollution permise par le projet est donc une combinaison d'effets négatifs et positifs dont la somme est très largement positive. A noter que ce bilan est réalisé à une échelle départementale et non pas uniquement communale.

Au niveau local, la modélisation des concentrations de NO₂ et de PM₁₀ a été réalisée à l'horizon 2040 soit 20 ans après la mise en service de la gare. Il ressort qu'en 2040 le projet de gare nouvelle induit un impact faible (CO et NO₂) voire nul sur les autres polluants étudiés (benzène, Cadmium, Nickel, PM_{2.5} et PM₁₀, et le SO₂) (cf. [page 346 de l'étude d'impact](#)). Seule la valeur médiane de PM_{2.5} dépasse l'objectif de qualité, sans toutefois être au-delà de la valeur maximale réglementaire. Ce dépassement est déjà observé actuellement. Le projet n'aggrave pas cette valeur à l'horizon 2040.

L'étude d'impact a englobé la RD999 dans la zone d'étude, cf. cartes suivantes.

Le trafic routier estimé en 2020 étant plus faible qu'en 2040, les concentrations en polluant seront plus faibles puisque les vitesses de circulation restent inchangées. La modélisation à l'horizon 2020 ne porterait pas plus d'informations utiles à la bonne appréciation des impacts de la gare nouvelle par le public, le scénario présenté dans l'étude d'impact étant le plus défavorable (horizon lointain).

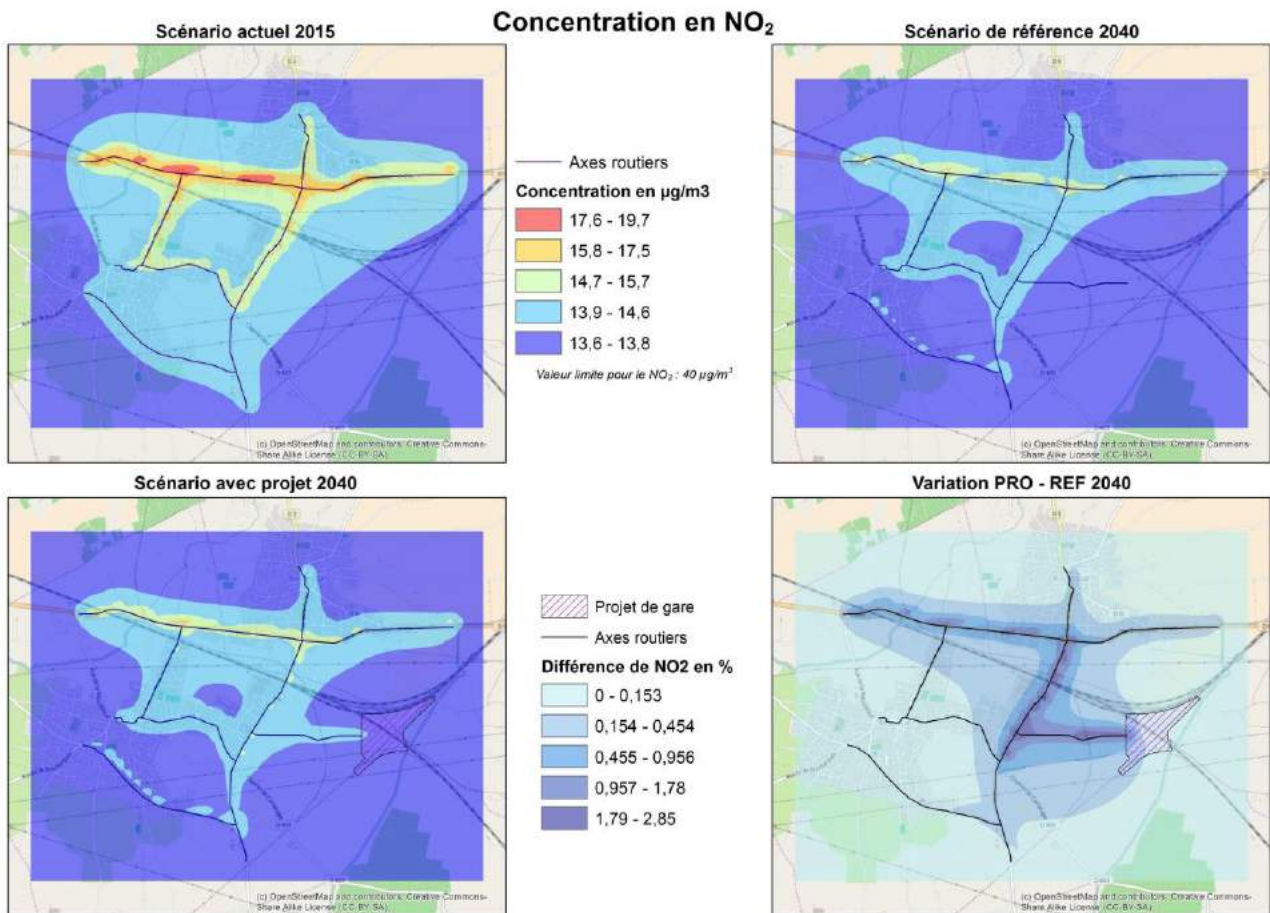


Figure 199 de l'étude d'impact : Cartographie des concentrations en NO₂

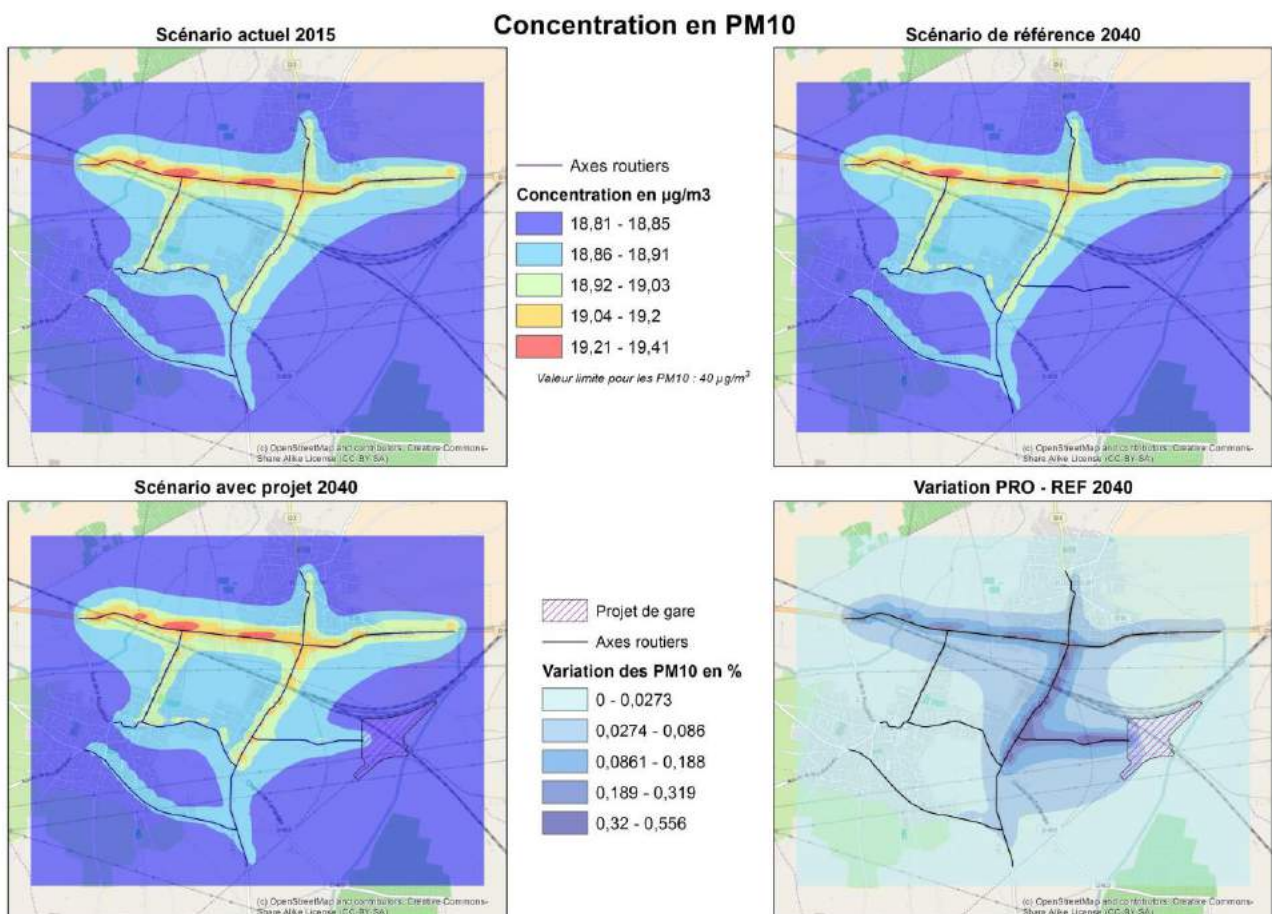


Figure 200 de l'étude d'impact : Cartographie des concentrations en PM₁₀

PP5 Développement de l'urbanisation

L'Ae rappelle sa recommandation de compléter l'étude d'impact par un volet relatif aux impacts indirects de la gare et à l'urbanisation des ZAC de Manduel et Redessan, pour ce qui concerne les habitats naturels, le bruit et la qualité de l'air.

Les projets de gare nouvelle et Avenue de la gare accès modes doux sont deux opérations portées par deux maîtres d'ouvrages que sont SNCF Réseau et Nîmes Métropole.

Afin de prendre en compte l'effet global du programme sur l'environnement ce programme a fait l'objet d'une étude d'impact unique. Il en est de même pour l'évaluation des incidences sur le site Natura 2000 « ZPS Costières de Nîmes ».

Toutefois, et cela est détaillé dans la pièce introductive du dossier soumis à l'enquête publique, les procédures sont dissociées. En effet, les deux projets ont des calendriers de conception différents, alors même que leur mise en service est commune.

Ce décalage dans l'avancée des études n'a cependant pas empêché les deux maîtres d'ouvrage d'assurer la cohérence technique et environnementale des deux opérations entre elles.

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

A ce stade, Nîmes Métropole avait présenté à l'Autorité environnementale l'avancée des réflexions de la communauté d'agglomération sur le projet.

L'Autorité Environnementale avait par la suite rappelé les principes de l'évaluation des impacts, mais avait laissé libres les maîtres d'ouvrages d'intégrer ou non le projet de Nîmes Métropole dans le programme de travaux. Les recommandations de l'Autorité Environnementale, dans son avis de juin 2015, étaient les suivantes :

« Il semble donc difficile à l'Ae de répondre a priori à la question relative aux composantes du PUM devant être considérées comme faisant partie du même programme, cette réponse dépendant encore de choix qui incombent conjointement à Nîmes Métropole et à SNCF Réseau. Néanmoins, l'Ae ne peut que recommander de retenir un périmètre qui permette une analyse pertinente des impacts cumulés des projets concernés ».

En décembre 2015, suite à une remise en question du projet urbain de Nîmes Métropole, entraînant des délais de concertation plus importants qu'initialement, SNCF Réseau et la communauté d'agglomération ne pouvaient pas intégrer ce projet aux caractéristiques non définies dans le cadre des dossiers de la gare et de l'avenue avec lesquels il ne constitue pas un même programme de travaux.

Au moment du dépôt des dossiers SNCF en juin 2016, le projet conduit par Nîmes Métropole n'était pas stabilisé, et les effets cumulés ne pouvaient donc être étudiés. Aucun élément d'étude ne pouvait en effet être pris en référence dans le dossier d'étude d'impact de la gare nouvelle.

La communauté d'agglomération a en effet engagé un travail de mise en œuvre d'un quartier de développement dénommé MAGNA PORTA dont l'objectif tend à susciter la création de nouveaux emplois durables sur le territoire.

Le PUM (projet urbain multimodal), projet initialement évoqué, a été profondément refondu, notamment du fait de l'abandon de sa dimension habitat. A ce jour, le périmètre définitif du nouveau projet n'est pas encore arrêté. Les réflexions et la concertation sont actuellement en cours sur la définition du périmètre d'implantation, de même que son contenu et son calendrier d'aménagement.

Tout d'abord au plan macro-économique :

- Nîmes Métropole a besoin de négocier avec la nouvelle Région Occitanie l'inscription de MAGNA PORTA dans le nouveau SRDEII (Schéma Régional de Développement Economique, d'Innovation et d'Internationalisation), procédure imposée par la Loi du 7 août 2015 (Loi NOTRe). Cette négociation est un préalable avant de pouvoir arrêter un contenu au projet qui ne soit pas en concurrence avec d'autres initiatives soutenues par la Région.
- Nîmes Métropole doit inscrire la stratégie MAGNA PORTA dans la clause de revoyure du CPER 2014-2020, notamment pour trouver les partenariats indispensables à la bonne réussite du projet. Le dossier concernant la clause de revoyure a été adressée à la Région en décembre 2016.
- Tous ces éléments de négociation ne peuvent de toute évidence être corrélés directement avec la réalisation de la gare TGV et de sa voie de desserte.

Ce projet de zone économique dont les contours et le contenu sont toujours en cours de définition, répond à ses propres logiques et à son propre calendrier et ne peut constituer avec la gare et ses voies un ensemble indissociable devant être intégré dans un même programme de travaux.

Lors du dépôt des dossiers de la gare et de ses voies de desserte, les éléments connus du projet porté par Nîmes Métropole ont néanmoins été intégrés dans le chapitre 12 de l'étude d'impact intitulé « conséquences prévisibles des projets sur le développement éventuel de l'urbanisation ».

Enfin, une fois les caractéristiques du projet définies et arrêtées, le « projet MAGNA PORTA » fera l'objet de différentes procédures d'autorisations qui intégreront, au titre de l'évaluation environnementale, les effets cumulés de la gare nouvelle et ses voiries.

Par ailleurs, il est utile de préciser le décalage temporel entre la date de dépôt du dossier d'autorisation et le déroulé de l'enquête publique. De fait, plusieurs mois d'instruction sont nécessaires entre le moment du dépôt du dossier par le maître d'ouvrage, et sa mise à disposition du public. Par conséquent, pendant ce laps de temps les études en cours sur les autres projets de Nîmes Métropole ont pu se développer. Néanmoins, même si les réflexions autour du projet de développement MAGNA PORTA ont avancé, rien à ce jour n'est arrêté et en aucune manière le dossier MAGNA PORTA aurait pu être intégré au dossier Avenue de la gare et modes doux dans l'état d'avancement dans lequel il était au moment du dépôt du dossier d'autorisation.

PP6 *Résumé non technique*

L'Ae souhaite que les recommandations du présent avis et de l'avis n° 2016-106 soient prises en compte dans les résumés techniques du dossier.

L'avis n°2016-106 de l'AE avait fait l'objet d'un mémoire en réponse spécifique qui avait été présenté au public dans la pièce H-4 de l'enquête publique de la DUP du projet. Le résumé non technique ayant vocation à être synthétique pour simplifier la compréhension rapide par le public, l'intégration des recommandations de l'AE dans ce résumé semblait délicate. C'est pourquoi, pour plus de clarté et de lisibilité pour le public, ces

recommandations ont fait l'objet d'une pièce spécifique dans le dossier d'enquête (ici, Pièce F_Avis des services relatifs au dossier autorisation environnementale).

1.2. Agence Régionale de Santé (ARS) Occitanie

Agence Régionale de Santé (ARS) Occitanie

Réf. : courrier du 21 avril 2017 (3 pages)

PP7 Dossier loi sur l'eau

Le recensement des captages privés sur le secteur d'étude est annoncé comme étant « non-exhaustif ». « Il conviendrait de vérifier la présence de constructions non raccordables au réseau d'eau potable et d'analyser les risques éventuels de dégradation de la qualité de l'eau les concernant ». La nappe d'eau se situe à une faible profondeur (1,5 m par endroits). L'incidence qualitative sur les nappes d'eau souterraines aurait mérité d'être analysée plus finement.

Les captages privés sont recensés via la base de données des points d'eau privés ayant fait l'objet d'une déclaration en mairie ; or, bien qu'obligatoire, certains points peuvent ne pas avoir fait l'objet d'une telle déclaration. Si des points de prélèvement supplémentaires étaient découverts par la suite (lors du commencement des travaux, à l'occasion du défrichement par exemple), ils seront traités par le maître d'ouvrage et rebouchés selon les règles de l'art afin de protéger la nappe phréatique. Les constructions ont, quant à elles, toutes été recensées.

Le système de collecte des eaux pluviales du projet empêche la pollution des eaux souterraines. L'analyse en est faite au chapitre 5.3.1 de la pièce B (Dossier loi sur l'eau) du dossier mis à l'enquête publique, rappelant que :

- Les eaux se filtrent rapidement lors de leur infiltration dans le sol et la plupart des polluants sont retenus à proximité de la surface.
- Toutes les études montrent ainsi que, pour la plupart des indicateurs, il n'existe aucun risque de pollution des sols en profondeur (on retrouve des concentrations proches du fond géochimique au plus à un mètre de profondeur, et ceci après plusieurs dizaines d'années d'utilisation) ni de pollution des nappes (la plupart des polluants véhiculés par les eaux de ruissellement étant fixés aux particules).
- Le risque de pollution chronique des sols et des nappes par l'infiltration directe des eaux de ruissellement est donc quasiment nul, à la condition d'infiltrer les eaux au plus près de leur point d'arrivée au sol.
- L'impact de ce type de solution sur les milieux naturels est en tout cas beaucoup plus faible que celui des solutions traditionnelles qui renvoient des charges considérables de polluants dans les rivières.

PP8 Air et bruit

L'ARS Occitanie rappelle la réglementation relative aux nuisances sonores et recommande de se référer à deux guides récents relatifs à la limitation des nuisances sonores pour le voisinage lors de la phase chantier.

Le maître d'ouvrage appliquera cette recommandation.

PP9 Gestion des eaux pluviales et risque vectoriel

La recommandation d'une pente de 0,5 % minimum pour les noues (faite lors des précédentes consultations pour limiter le risque de stagnation et de développement de moustiques) ne semble pas avoir été reprise.

Le rôle des noues est de récupérer et d'infiltrer les eaux pluviales. Un dispositif drainant et filtrant est mis en place en fond de noues afin d'éviter une stagnation de l'eau tout en assurant une filtration efficace des hydrocarbures et polluants divers.

PP10 Plantes allergènes (cyprès, ambroisie) :

Il est rappelé l'arrêté préfectoral n° 2007-344-9 du 10 décembre 2007 ainsi qu'une fiche spéciale « travaux publics » élaborée dans le département de l'Isère qui devront être appliqués.

Il est recommandé de se référer à des documents (dont l'accès internet est précisé) relatifs au risque allergique des pollens. Une diversification des plantations doit être recherchée.

Les recommandations seront appliquées en phase travaux. Le passage d'un naturaliste permettra de détecter la présence de plantes devant faire l'objet d'une destruction, qui sera intégrée dans le marché de travaux et contrôlée.

1.3. Conseil National de Protection de la Nature (CNP)

Conseil National de Protection de la Nature (CNP)

Réf. : note du 28 septembre 2017 (2 pages)

Avis favorable sous les conditions impératives suivantes :

PP11 **S'assurer que les mesures préconisées par le CNPN pour le dossier de la nouvelle gare ont bien été toutes prises en considération.**

PP12 **Rechercher des espaces de compensation à proximité du site impacté par le projet au sud de la ligne TGV pour permettre le report à terme de l'ensemble des populations d'outardes qui y demeurent, soit sur une superficie d'une dizaine d'hectares en acquisition (scénario 1), soit sur une superficie de 20 à 25 ha en cas de conventionnement avec des agriculteurs en Costières Nîmoises (scénario 2).**

Se référer à la réponse de la question « PP2. Destruction d'habitats naturels et d'individus d'espèces protégées. Natura 2000 ».

1.4. Avis du ministre

Avis du ministre

Réf. : courrier du 4 décembre 2017 (1 page)

Demande de dérogation au titre de la loi sur l'eau :

Les mesures d'évitement, de réduction et de compensation proposées sont en cohérence et complémentaires avec celles déjà en place pour la ligne CNM et la gare nouvelle.

Avis favorable avec les mêmes conditions que celles émises par le CNPN.

Se référer à la réponse de la question « PP2. Destruction d'habitats naturels et d'individus d'espèces protégées. Natura 2000 ».

1.5. Commission Locale de l'Eaux (CLE) du SAGE Vistre, nappes Vistrenque et Costières

Avis Commission Locale de l'Eaux (CLE) du SAGE Vistre, nappes Vistrenque et Costières :

Réf. : avis 2017 n°23 du 19 avril 2017 (5 pages + 18 d'annexes)

Nota : le dossier de demande d'autorisation environnementale initial, déposé par Nîmes Métropole au guichet unique, a été complété suite aux remarques de différents services relayées par la DDTM, notamment de la CLE. Le dossier qui a été soumis à l'enquête publique présente donc la plupart des éléments de réponses.

1.5.1. Remarques générales

PP13 *Bien que des convergences aient été établies dans le cadre des deux projets (nouvelle gare et voies d'accès à la gare) en ce qui concerne les hypothèses de dimensionnement des ouvrages de rétention / infiltration, il est néanmoins regretté que le détail des calculs de dimensionnement des ouvrages ne soit pas fourni.*

Le détail des calculs de dimensionnement des ouvrages a été fourni suite à la remarque de la CLE et intégré dans le dossier d'enquête soumis l'avis du public, en annexe 1 (page 123) du Dossier Loi sur l'Eau (pièce B).

PP14 *Dans l'étude d'impact les libellés des sondages et des points de suivis piézométriques sur les cartes et les tableaux associés ne correspondent pas. Il est nécessaire pour une meilleure compréhension de les faire correspondre.*

Un tableau et une carte reprenant l'ensemble des piézomètres du secteur sont présentés dans l'annexe 1 du Dossier Loi sur l'Eau, page 7.

1.5.2. Remarques relatives à l'impact du projet sur les eaux superficielles et les milieux aquatiques associés

PP15 *L'utilisation du terme « route-digue » n'est pas adaptée du fait que le calage de l'ouvrage fini est au niveau du terrain naturel et ne constitue pas un obstacle à l'écoulement des eaux.*

L'avenue est effectivement au niveau du terrain naturel. Ce sont les noues qui viennent rejoindre l'avenue, bordée par un mur, en deçà du niveau du sol.

PP16 *Il semble nécessaire de mieux préciser ce que recouvre les événements de dimensionnements en termes de durée et d'intensité (pluies de période de retour 30 ans ou 100 ans).*

Le dimensionnement est précisé au chapitre 4.3.4 du Dossier Loi sur l'Eau.

Les calculs ont été réalisés selon la méthode des pluies, qui utilise la durée de la pluie la plus pénalisante, elle-même fonction de la surface et du débit de fuite du secteur étudié.

Ainsi, à chaque période de retour, il existe plusieurs « pluies ».

Les pluies les plus pénalisantes prises en compte pour les dimensionnements sont les suivantes :

RD3

- Secteur 1 : pluie de période de retour 30 ans et de durée 6 mn présentant une intensité $i = 176$ mm/h
- Secteur 2 : pluie de période de retour 30 ans et de durée 30 mn présentant une intensité $i = 91.4$ mm/h
- Secteur 3 et 4 : pluie de période de retour 30 ans et de durée 6 h présentant une intensité $i = 29$ mm/h

Avenue Gare

- Noue N1N-N1S-N2N-N2S : pluie de période de retour 30 ans et de durée 4 h présentant une intensité $i = 39.2$ mm/h
- Noue N3 : pluie de période de retour 100 ans et de durée 400 mn (environ 6h30) présentant une intensité $i = 40.3$ mm/h

PP17 *Il ne semble pas avoir été vérifié que l'ouvrage de collecte du CNM ayant pour exutoire le fossé existant qui longe les voies ferrées Tarascon-Sète ait été dimensionné sur la base des mêmes hypothèses hydrologiques que celles retenues dans ce projet.*

D'après le Dossier Loi sur l'Eau du CNM (dossier 2A - méthodologies générales), les règles pour le dimensionnement de l'ensemble des ouvrages sont celles de la DDTM : débits de rejet à 7l/s/ha imperméabilisé et volume de stockage à 100 l/m² imperméabilisé.

Pour les ouvrages des voies d'accès à la gare, le maître d'ouvrage a proposé un dimensionnement allant au-delà des recommandations de la DDTM.

PP18 *Il n'est pas clairement précisé la répartition, s'il y a lieu, des interventions d'entretien du fossé Est de la RD3 entre le Département du Gard et Nîmes Métropole.*

L'entretien du fossé sera réalisé par le maître d'ouvrage ayant en gestion la voirie.

1.5.3. Remarques relatives à l'impact sur les eaux souterraines

PP19 *Compte tenu des altimétries du terrain naturel (TN) et des plus hautes eaux (voir détails dans l'avis cité en référence) comment mettre en place le système d'infiltration des eaux pluviales proposé et, notamment, comment réaliser des noues à une profondeur de 1,5 m sous le TN dans le secteur de la RD3 ? D'autre part il est précisé qu'une distance minimale de 1 m est conservée entre le fond des noues et le plafond de la nappe. Comment cette recommandation va-t-elle pouvoir être mise en place ?*

Le dimensionnement des noues intègre en donnée d'entrée la demande de la DDTM d'une distance minimale de 1 m entre le plafond de la nappe en période de hautes eaux et le fond des noues.

Dans le Dossier Loi sur l'eau (pièce B du dossier soumis à enquête publique), les figures 68 et 69 présentent la piézométrie sur le secteur global hors tranchée de Manduel. Il faut également considérer la figure 70 qui présente l'abaissement des hautes eaux dû à la tranchée couverte de Manduel.

La définition des côtes du fond des noues issues des données de piézomètres, les niveaux des moyennes eaux et la méthodologie utilisée pour les obtenir sont présentés plus en détail aux chapitres 4.3.4.2 et 5.1.4.2.

En synthèse :

- Au point le plus proche de la nappe, situé au croisement avec la RD3, le niveau moyen de la nappe d'eau souterraine est de -3 à -4 m. L'effet de la trémie du CNM à cet endroit a pour impact une nappe présente entre -3,3 et -4,3 m de profondeur par rapport au terrain naturel.
- Pour prendre en compte les hautes eaux, le battement est de 1,9 m en moyenne, soit 0,95 m d'amplitude par rapport aux moyennes eaux, ce qui fait une nappe entre -2,35 et -3,75 m de profondeur par rapport au terrain naturel en hautes eaux. Nota : une erreur s'est glissée dans la formulation, elle sera reprise.
- Le fond de noue se trouvant entre 1,35 m et 2,75 m de profondeur, la distance de 1 m entre le fond des noues et les plus hautes eaux est respectée.

Le tableau présentant le respect de la hauteur de 1 m entre le fond des noues et le niveau des hautes eaux est présenté au chapitre 4.3.4.2.

PP20 *Un suivi piézométrique à fréquence mensuelle sera mis en place sur 3 piézomètres. Aucune carte de localisation de ces 3 points ne figure dans le dossier. Il est indispensable qu'un point soit localisé à proximité de la RD3 compte tenu des risques de remontée de la nappe à un niveau élevé.*

Les points ayant fait l'objet de relevés piézométriques sont présentés en page 71.

PP21 *Concernant le projet de voirie aucune donnée n'est disponible à ce stade. Ces données seront complétées au stade de l'avant-projet définitif des voiries dans le cadre de la procédure « Loi sur l'Eau ». Il n'est pas clairement expliqué si ces données seront reprises dans les analyses portées au « dossier Loi sur l'Eau » ou si ce suivi piézométrique sera mis en œuvre ultérieurement.*

Les données piézométriques sont intégrées dans le Dossier Loi sur l'Eau.

PP22 *La localisation et le nombre des points de suivis piézométriques ne sont pas pertinents pour évaluer les variations des niveaux de la nappe. Une proposition d'implantation est jointe en annexe de l'avis n° 23 mentionné en référence. La CLE souhaite que le Syndicat Mixte des Nappes Vistrenque et Costières (SMNVC) soit destinataire des données relatives aux suivis piézométriques.*

De plus, une mesure mensuelle ne semble pas suffisante pour évaluer le niveau de la nappe suite aux épisodes pluvieux. Il est suggéré de réaliser un suivi en continu au niveau du Mas Larrier et dans le secteur de la RD3.

L'autorité administrative précisera si nécessaire dans son arrêté les dispositions de suivi complémentaires à mettre en œuvre.

2) DELIBERATIONS ET OBSERVATIONS DES COMMUNES CONCERNEES

2.1. Délibération de la commune de Redessan

Commune de Redessan :

Réf. : Délibération D 2018-007 du 1^{er} février 2018

Avis favorable assorti des prescriptions suivantes :

C1 *Prendre en compte les nuisances sonores pour les habitants impactés et prévoir les aménagements nécessaires.*

Se référer aux éléments apportés à la question « PP4. Bruit et qualité de l'air » en réponse à l'avis de l'Autorité environnementale.

C2 *Réaliser les compensations foncières sur des terres en friche situées en dehors du territoire de Redessan afin de limiter l'impact direct sur l'activité agricole de la commune.*

C3 *Donner en échange aux agriculteurs impactés par les compensations foncières des terres de qualité équivalentes (AOC, nature de sol, irrigation,...).*

Les compensations réalisées pour le projet Avenue de la gare et accès modes doux n'ont pas été réalisées sur les terrains agricoles de Redessan. Comme évoqué précédemment, des premières acquisitions ont été réalisées sur Bezouze, et non pas sur la commune de Redessan.

C4 *Prendre toutes les mesures pour préserver l'activité agricole de la commune.*

Le projet d'Avenue de la gare objet de l'enquête publique n'impacte en aucune manière les terres et activités agricoles situées sur la commune de Redessan.

La voie verte le long de la RD3 sur Redessan se trouve quant à elle sur des terrains appartenant au département ou à la SNCF.

C5 *Prendre en considération les avis émis par l'Autorité environnementale et l'ARS.*

Se référer aux éléments apportés aux questions PP1 à PP6 répondant aux avis de l'Autorité environnementale et l'ARS.

2.2. Délibération de la commune de Manduel

Commune de Manduel :

Réf. : Délibération n°18/017 du 3 mars 2018

Avis favorable assorti des prescriptions suivantes :

C6 ***Prendre en compte les nuisances sonores pour les habitants impactés et prévoir les aménagements nécessaires.***

Se référer aux éléments apportés à la question « PP4. Bruit et qualité de l'air » en réponse à l'avis de l'Autorité environnementale.

C7 ***Prendre en considération les avis émis par les Personnes Publiques Associées.***

Se référer aux éléments apportés aux questions PP1 à PP22 répondant aux différents avis des personnes publiques associées.

81 ***Prévoir tous les aménagements en terme de sécurité des biens et des personnes le long et aux abords de la RD3.***

De la vidéosurveillance sera mis en place, notamment sur le seuil à l'intersection de l'avenue de la gare et de la RD3, qui sera raccordé au système de vidéosurveillance de la communauté d'agglomération.

3) OBSERVATIONS DES PERSONNES MORALES (ASSOCIATIONS, FEDERATIONS, PARTIS)

Remarque préalable : Les contributions analysées ici, en particulier celles de FNE Languedoc-Roussillon et de l'ASPIC, constituent des documents très détaillés et approfondis qui évoquent l'ensemble des grands travaux réalisés ou en projet sur le secteur Manduel-Redessan et qui développent également une vision globale de la ligne CNM et de ses gares. Nous mentionnerons ici, à titre informatif et dans un but de synthèse, l'ensemble des observations et propositions formulées, y compris celles ne se rapportant pas à la présente enquête publique. Il conviendra par ailleurs de se reporter aux documents cités en référence pour retrouver les analyses et argumentations détaillées de ces contributeurs. Les parties entre guillemets sont extraites de ces documents.

3.1. France Nature Environnement Languedoc-Roussillon (FNE LR)

France Nature Environnement Languedoc-Roussillon (FNE LR) :

Réf. : Dossier remis au commissaire enquêteur le 2 mars 2018 (document de 12 pages + 23 pages d'annexes)

Partie I du document : Rappel contextuel sur le dossier soumis à enquête publique.

Partie II du document : « Fractionnement du projet et absence d'approche globale... »

PM1 « Sur le refus de prendre en compte le projet ferroviaire global (CNM / gares) »

« Il apparaît que la démarche consistant à évaluer les incidences d'une gare et de sa desserte viaire sans prendre en compte l'ensemble de ses conséquences cumulées avec l'ensemble du projet ferroviaire réalisé concomitamment, ne saurait répondre à l'esprit et à la lettre de la directive 2014/52/UE du 16 avril 2014 modifiant la directive n° 2011/92/UE du Parlement européen et du Conseil concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement et au droit français qui la transpose ».

« L'étude d'impact doit présenter les effets directs, indirects et cumulés des différentes phases du projet lors des travaux et de l'exploitation... A défaut d'information sur les phases postérieures du projet, l'étude d'impact devra être actualisée et le Maître d'ouvrage devra apprécier les conséquences environnementales à l'échelle globale du projet ».

« Aucune étude actualisée n'est pourtant disponible à ce jour, aucune évaluation globale des effets directs, indirects et cumulés n'a été réalisée et présentée au public ».

Concernant les effets cumulés de l'ensemble du projet ferroviaire, Nîmes Métropole entend rappeler que l'enquête publique qui s'est déroulée du 29 janvier au 2 mars 2018 était relative au projet d'Avenue de la gare et accès modes doux. Le périmètre de cette enquête publique n'incluait pas la question de la future gare, et le sujet du projet ferroviaire global.

Cependant, dans le but de prendre en compte l'effet global du programme sur l'environnement, une étude d'impact unique a été réalisée pour la gare et l'Avenue de la gare. Le projet de gare nouvelle et le projet des voiries d'accès à la gare constituent un programme de travaux, au sens de l'article L.122-1 II du code de l'environnement. Ce programme est porté par deux maîtres d'ouvrages : SNCF Réseau pour la gare et Nîmes Métropole pour les voiries. Toutefois, si l'étude d'impact a été unique pour l'ensemble du programme, les procédures menées ont été dissociées pour les raisons évoquées dans la question « PP5. Développement de l'urbanisation ».

PM2 « Sur le refus de prendre en compte le projet Magna Porta »

L'étude d'impact n'intègre pas le programme Magna Porta alors que l'avenue de la gare nouvelle a été conçue également pour permettre le développement de ce futur pôle économique. « Il convient d'analyser dès maintenant les effets induits du projet Magna Porta et plus particulièrement sur la biodiversité et la qualité de la ressource en eau... L'ensemble des effets cumulés du projet Magna Porta, de voiries et de gare devraient être abordés dans l'étude d'impact soumise à l'enquête ».

« Le dossier tel que versé à l'enquête nuit à la bonne information du public quant à l'étendue des conséquences de la décision ».

Se référer aux éléments apportés en réponse à la question « PP5. Développement de l'urbanisation ».

Partie III du document : « L'impossibilité de compenser les atteintes à la biodiversité »

FNE LR considère que : « En raison de leur cumul avec les impacts de la nouvelle gare et du projet urbain, les conséquences dommageables de l'avenue de la gare sur la zone de protection spéciale, et en particulier sur les populations d'outardes et d'œdicnème criard, sont devenues impossibles à compenser ».

PM3 « Le maintien dans un état de conservation favorable des populations d'outardes n'est pas assuré »

FNE LR rappelle un article du Code de l'environnement qui précise qu'une dérogation pour la destruction d'espèces protégées ne peut être délivrée que si cette dérogation ne nuit pas au maintien dans un état de conservation favorable des populations dans leur aire de répartition naturelle. Concernant l'outarde canepetière, il est rappelé que la population de cette espèce est en diminution au niveau des Costières Nîmoises et au niveau national.

« Le projet de l'avenue de la gare est de nature à aggraver le déclin connu par les populations d'outardes dans et aux abords d'un site majeur pour leur protection. Compte tenu de l'absence de garantie concernant la compensation effective de ces impacts, la dérogation portant sur les espèces protégées – désormais incluse dans l'autorisation unique – ne devrait pas être délivrée pour ce projet ».

Des inventaires écologiques ont été menés en 2015 par le bureau d'étude Biotope. Les impacts bruts initiaux du projet ont été considérés comme modérés pour l'Outarde canepetière.

Aussi, une démarche itérative a été entreprise afin de réduire au maximum les impacts du projet sur le milieu naturel et plus particulièrement sur la destruction d'espèces protégées. Des mesures de réduction permettant de diminuer les effets négatifs du projet sur la faune locale sont présentées dans le dossier de demande de dérogation aux interdictions de destruction d'espèces protégées (pièce E du dossier soumis à l'enquête publique).

L'analyse des effets cumulatifs quant à elle a révélé des impacts résiduels du projet des voies d'accès. Ainsi, bien que l'impact brut du projet soit considéré comme modéré pour l'Outarde Canepetière, avec le cumul des autres projets, dont le CNM, l'impact résiduel du projet est in fine considéré comme fort sur l'Outarde canepetière.

Cette analyse est similaire concernant les incidences Natura 2000 avec un impact considéré comme significatif, « en l'absence d'un recul suffisant pour apprécier l'efficacité des mesures proposées par le projet CNM sur l'équilibre des milieux concernant les impacts/mesures du CNM sur les oiseaux de la ZPS Costières nîmoise, et considérant que les autres projets n'ont pas initié leurs mesures compensatoires, le cumul d'impacts de l'ensemble des projets quelles que soient leur nature et leur affiliation avec le CNM peut donc être considéré comme significatif pour l'Outarde Canepetière et l'Ædicnème criard ».

C'est pourquoi, des mesures compensatoires seront mises en œuvre par Nîmes Métropole. A ce titre, le CNPN a émis un avis, suivi par le ministère, concernant le niveau de compensations attendu, à savoir :

- « - que les mesures compensatoires permettant le report des populations d'outardes sur l'habitat desquelles le projet d'aménagement a un impact portent, soit sur une superficie de 10 hectares en cas d'acquisition des parcelles (scénario 1), soit sur une superficie de 20 à 25 hectares en cas de conventionnement avec des exploitants agricoles en Costières Nîmoises (scénario 2) ;
- -Que les terrains compensatoires soient recherchés à proximité de la ligne LGV, dans les Costières Nîmoises ».

Comme évoqué dans la question « PP2 Destruction d'habitats naturels et d'individus d'espèces protégées. Natura 2000 », Nîmes Métropole, avec l'acquisition de 6 hectares en Costières, et un projet de conventionnement sur 20 hectares, en Costières également, assurera son engagement d'avoir une compensation effective des impacts du projet sur les espèces concernées.

Ces volumes de compensation seront certainement précisés en UC (Unités de Compensation) par l'autorité compétente dans l'arrêté d'autorisation.

PM4 « La cohérence globale du réseau Natura 2000 n'est pas maintenue »

FNE LR rappelle un article du Code de l'environnement qui précise qu'un projet qui porte atteinte aux objectifs de conservation d'un site Natura 2000 ne peut être autorisé que si des mesures compensatoires sont prises pour maintenir la cohérence globale du réseau Natura 2000.

FNE LR considère que : « Il est manifeste que les mesures compensatoires nécessaires au maintien de la cohérence globale du réseau Natura 2000 proposées par Nîmes Métropole ne peuvent pas être mises en œuvre et sont donc ineffectives ».

FNE LR développe une argumentation selon laquelle les mesures de compensation réglementaires au regard du réseau Natura 2000 ne sont pas applicables (cf. pages 5 à 8 du document cité en référence).

Se référer à la réponse de la question « PP2. Destruction d'habitats naturels et d'individus d'espèces protégées. Natura 2000 ».

PM5 Partie IV du document : « Des risques pour la protection de la ressource en eau »

FNE LR rappelle que les pollutions en phase travaux et les pollutions issues de la circulation des véhicules en phase exploitation peuvent impacter les eaux souterraines et superficielles et que l'imperméabilisation présente des inconvénients pour la recharge des nappes phréatiques.

Au sujet des eaux pluviales les avis joints au dossier d'enquête publique (cf. § 1.5 : avis de la CLE du SAGE) soulignent qu'il n'est pas certain que les ouvrages de collecte aient été dimensionnés pour prendre en charge les eaux pluviales du bassin versant intercepté, les calculs de dimensionnement n'ayant pas été produits.

FNE LR estime qu'il convient d'analyser dès maintenant les effets induits par le projet Magna Porta sur l'environnement et plus particulièrement sur la biodiversité et la qualité de la ressource en eau.

Le système de noues mis en place pour traiter les eaux pluviales est un système extensif ayant fait ses preuves dans l'abattement de la pollution chronique.

Le dossier présenté à l'enquête publique présente les calculs de dimensionnement répondant aux demandes de la CLE (se référer aux réponses des questions « 1.5.2 Remarques relatives à l'impact du projet sur les eaux superficielles et les milieux aquatiques associés » et « 1.5.3. Remarques relatives à l'impact sur les eaux souterraines »).

Le projet Magna Porta fera l'objet d'une étude d'impact qui étudiera notamment ses effets sur la biodiversité et la ressource en eau.

Partie V du document : « La méconnaissance du processus d'évaluation environnementale »

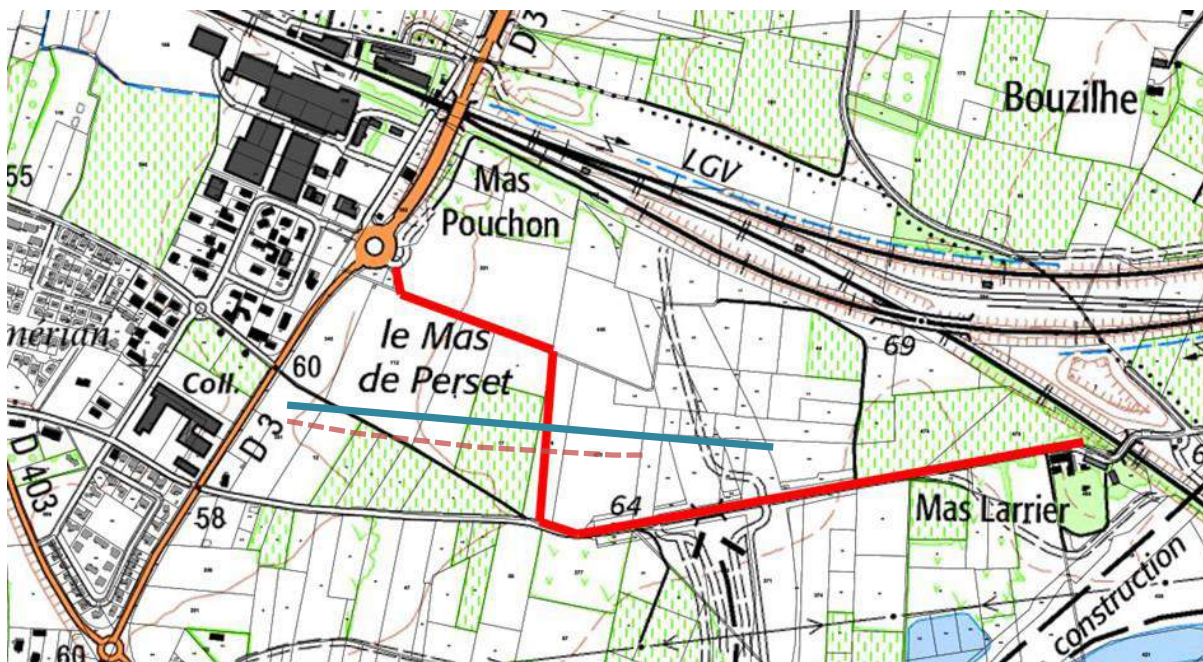
PM6 **FNE LR considère que le tracé préférentiel retenu pour l'avenue de la gare n'est pas « inséré au mieux dans le territoire existant et n'est pas le plus pertinent vis-à-vis des enjeux environnementaux. Un tracé proche de la variante 1 et passant au plus près du Mas de Peset est proposé par FNE LR (cf. page 10 du document cité en référence).**

Initialement trois tracés étaient proposés pour le projet d'Avenue de la gare. Le choix d'un tracé définitif a été pris avec comme objectif d'assurer la desserte de la gare par le tracé qui répond le mieux à tous les critères à prendre en considération.

La question de la sécurité sur la RD3 étant un enjeu important, le maître d'ouvrage a porté son choix sur le tracé préférentiel afin :

- De mettre en place un carrefour à feu, qui permettra de réduire la vitesse sur la RD3, de sécuriser les traversées des piétons et cycles, et de mettre en place une détection automatique des bus privilégiant leur insertion dans le carrefour ;
- De mettre en place une continuité des modes doux depuis le centre-ville de Manduel (la voie verte s'y poursuit jusqu'à l'impasse de l'ancien chemin de Jonquières), afin d'inciter à l'utilisation du TER (la halte TER allant être déplacée sur la gare TGV, et le nombre de TER desservant l'arrêt de Manduel allant être augmenté) ;
- De sécuriser le trajet des collégiens redessanais se rendant au collège de Manduel en leur permettant de traverser la RD3 à proximité immédiate de leur établissement.

Concernant les enjeux vis-à-vis des espèces patrimoniales recensées (Outarde Canepetière et Oedicnème Criard), la carte ci-dessous présente le périmètre ayant fait l'objet d'étude de variantes :



En rouge : tracé proposé par FNE
En rose pointillé, accès pouvant être privilégié par les usagers venant du sud
En bleu : tracé proposé par Nîmes Métropole

Des zones tampons d'exclusion doivent être appliquées autour des voies de communication pour l'Outarde canepetière et l'Ædicnème criard. Dans l'hypothèse proposée par FNE, le chemin de Jonquières, jusqu'à présent utilisé essentiellement par les riverains, verra son trafic augmenter par les futurs usagers de la gare venant par le sud de la RD3 qui, si il reste faible au regard de ceux qui viendront du nord, sera tout de même important par rapport aux usages actuels.

La différence d'impact entre les 2 tracés au regard des espèces patrimoniales recensées (Outarde Canepetière et Oedicnème Criard) est minime.

PM7 Etude de faisabilité d'aménagement d'une passerelle

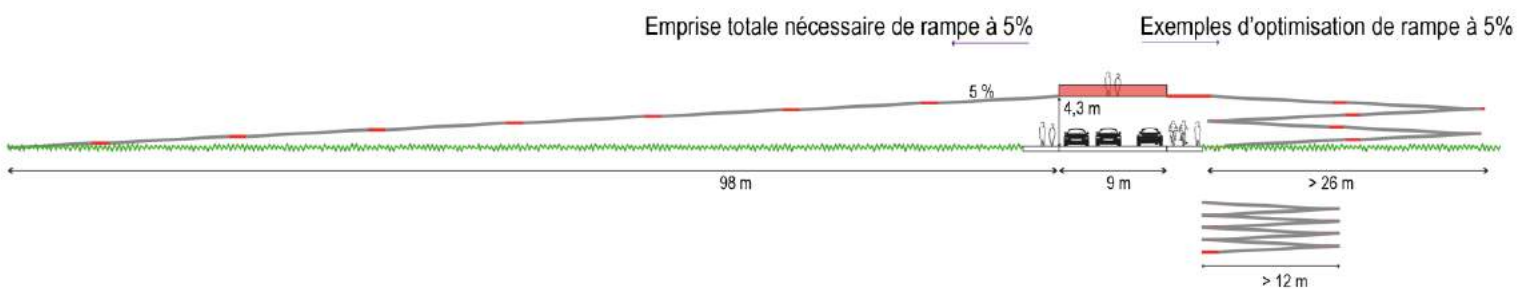
La vocation de l'évaluation environnementale est d'être itérative et de permettre un remodelage progressif d'un projet en fonction des impératifs environnementaux ». Le découpage d'un projet en plusieurs opérations « contraint les porteurs du projet à devoir corriger au cas par cas et au fil de l'eau divers problèmes qui se font jour sans être anticipés plutôt que de penser globalement le projet ».

A titre d'exemple FNE LR cite la question de la sécurité des collégiens. La commission d'enquête publique relative à la DUP avait émis un avis favorable sous réserve de la réalisation d'une étude de faisabilité technique et financière d'aménagement d'une passerelle de franchissement de la RD3. Cette étude a-t-elle été réalisée et le projet sera-t-il modifié en ce sens ?

Suite à l'avis de la commission d'enquête, Nîmes Métropole a fait réaliser une étude de franchissement de la RD3 par un bureau d'étude spécialiste des transports et déplacements.

Les prescriptions de portée générale de l'article R. 131-1 du code de la voirie routière prévoient que, sous les ouvrages d'art qui franchissent une route départementale, un tirant d'air d'au moins 4,30 mètres doit être réservé sur toute la largeur de la chaussée.

Concernant la pente, pour une distance de plus de 2,0 m, il faut respecter une pente maximale de 5%. Lorsque la pente est supérieure ou égale à 4% : un palier de repos $\geq 1,40$ m de long tous les 10m. Pour une hauteur de 4,30 m, il faut une rampe d'une longueur de 86 m, à 5%, avec un palier de repos tous les 10 m; soit une longueur totale de 98 m. À 4%, il faut une rampe d'une longueur de 108 m, sans palier de repos.



Ainsi, la mise en place d'une telle passerelle, si elle sécurise la traversée de la RD3 pour les piétons et les vélos, présente différents inconvénients :

- Elle rallonge les distances pour des usagers (piétons, cyclistes) qui cherchent le plus court chemin
- Elle est coûteuse (minimum 1 M €, selon l'architecture)
- Elle présente une importante emprise
- Elle contribue au caractère routier de la RD3
- Elle doit de plus normalement être doublée par un carrefour à feux au sol pour sécuriser les usagers qui n'emprunteront pas la passerelle (car rallongeant les distances).

Le bureau d'étude a ainsi conclu, compte tenu de la hauteur des poids lourds autorisés à circuler sur la RD3, ainsi que des pentes des rampes amont et aval à respecter pour l'accessibilité, qu'une telle passerelle n'est pas indispensable au regard du projet d'avenue de la gare et d'accès modes doux depuis la RD3.

Nîmes Métropole n'intégrera donc pas cette passerelle dans son projet.

3.2. Association pour les Initiatives Collectives de Nîmes Métropole (ASPIC)

Association Pour les Initiatives Collectives de Nîmes Métropole (ASPIC) :

Réf. : Document remis au commissaire enquêteur le 2 mars 2018 (contribution de 12 pages)

Partie A : « L'appréciation environnementale globale du projet a été volontairement écartée »

PM8 *Il est mis en évidence le découpage du projet global en sous-projets présentés comme indépendants « pour faire l'économie d'une étude globale d'impact ».*

Compte tenu de l'évolution de la situation et des éléments connus à ce jour, l'ASPIC considère que : « une nouvelle étude s'impose qui prendra en compte la gare, les réseaux routiers indispensables à son irrigation et les éventuelles extensions en terme de création d'espace destiné à l'accueil des entreprises ».

Se référer aux éléments apportés en réponse à la question « PP5. Développement de l'urbanisation ».

Partie B : « La démarche aujourd'hui obligatoire du « Eviter-Réduire-Compenser » n'est pas respectée »

PM9 *Observation B1 : « Cette gare tout autant que celle de la Mogère pouvait être évitée »*

« L'Autorité environnementale, dans ses délibérés de 2016 et 2017, a réitéré sa demande d'analyse de solutions sans gares ex-urbanisées. Il n'en a rien été ».

L'ASPIC considère en particulier que la solution (proposée initialement par RFF) d'un raccordement entre le CNM et la voie classique sur la commune de Saint-Brès n'a pas été étudiée. « Ce faisant, le demandeur s'est délibérément soustrait à son obligation de rechercher les moyens d'Eviter les dommages environnementaux découlant de la construction d'une gare à Manduel et d'une avenue y conduisant ».

PM10 *Observation B2 : « Il était possible de Réduire les impacts sur d'autres sites »*

« Faute d'éviter, il fallait Réduire l'impact environnemental en comparant les sites envisageables ».

L'ASPIC considère que les sites de Campagnole et de Campagne pouvaient permettre de réduire l'impact environnemental de la nouvelle gare et des voies y conduisant.

« L'étude des différentes options d'implantation de la gare n'a pas été faite dans l'esprit de Réduire les impacts environnementaux du projet gare et de ses accessoires (Avenue et ZAC) ». « Les demandeurs ont manqué à leur obligation d'Eviter-Réduire l'impact environnemental du projet gare ».

PM11 *Observation B3 : « Le site de Manduel a été choisi alors que c'était le plus dommageable pour l'environnement »*

L'ASPIC produit un tableau comparatif entre les sites de Campagnole, Campagne et Manduel établi lors de l'étude pour la Commission Nationale du Débat Public (cf. page 6 du document de l'ASPIC cité en référence).

L'enquête publique qui s'est déroulée du 29 janvier au 2 mars 2018 inclus était relative au projet d'Avenue de la gare et accès modes doux, nouvel axe routier destiné à la desserte de la nouvelle gare TGV/TER tout en favorisant par des aménagements adaptés les déplacements en modes doux.

Le périmètre de cette enquête publique concernait par conséquent uniquement ce projet de voirie et n'incluait pas la question de la future gare.

Partie C : « Erreurs de conception de l'ensemble Gare – Avenue de la Gare – Zone d'activité »

PM12 Observation C1 : « Non prise en compte de l'impact sur l'air respiré par les collégiens »

L'ASPIC considère que l'implantation du feu rouge d'accès à l'avenue de la gare dégradera la qualité de l'air respiré par les collégiens sur les terrains de sport voisins du collège du fait des arrêts et redémarrages des véhicules. « Rien dans le choix de l'implantation ne justifie de positionner le feu tricolore à cet endroit plutôt que cinquante mètres plus au nord et éloigner d'autant les véhicules des collégiens ».

Concernant le choix du positionnement de l'accès à l'avenue de la gare, se référer aux éléments apportés en réponse à la question « PM6 ».

En matière de qualité de l'air, les éléments dimensionnant qui permettent de définir les effets sont principalement :

- le trafic,
- la vitesse,
- la répartition véhicules légers/poids lourds (VL/PL),
- le parc automobile.

Les méthodologies de définition du niveau acoustique et des émissions de polluants dans l'air des voies routières sont régies par un cadre réglementaire précis et renforcé par les notes du SETRA (service d'études techniques des routes et autoroutes). Cet ensemble documentaire, qui sert de base à chaque maître d'ouvrage pour définir les prévisions de trafic et les effets induits sur le bruit et la qualité de l'air, ne fait pas état de différence sur les effets produits selon le type de carrefour routier. La réalisation d'un carrefour à feux ne représente donc pas un élément qui altère ou améliore de façon significative le niveau sonore et la pollution de l'air.

L'étude d'impact présente dans l'état initial, le trafic, le niveau de bruit et la qualité de l'air actuels sur le périmètre de réflexion existant. Cela est notamment illustré sous forme de cartographies pour chaque thématique où se distinguent les principales voies routières présentes : RD3 et RD999. Une étude des prévisions de trafic à différents horizons (2020, 2040, 2050) a permis de définir les effets sur le bruit et sur la qualité de l'air, en s'appuyant sur des modèles mathématiques reconnus. Ces éléments sont présentés dans le dossier d'étude d'impact aux paragraphes 7.5.10 et 7.5.12.

De manière générale, les conclusions démontrent l'absence d'effet notable du projet sur le bruit et la qualité de l'air.

PM13 Observation C2 : « Non prise en compte de la pollution supplémentaire liée à l'augmentation inutile du trajet »

L'ASPIC considère que le tracé préférentiel de l'avenue de la Gare induit un parcours rallongé de 400 mètres pour les véhicules venant du nord (le trafic en provenance du sud étant tout à fait minoritaire) par rapport au tracé nord du projet « majoritairement choisi par l'ensemble des habitants lors de la consultation préalable à l'enquête publique ». Il en découle une pollution supplémentaire et, chaque année, « quelques dizaines de tonnes de CO₂ inutilement relâchées dans l'atmosphère ».

Ce tracé a été retenu dans l'hypothèse de l'aménagement de la zone Magna Porta afin de constituer un axe central mais « il suffit de lire l'ensemble de la documentation disponible sur le site de l'Agglo sur le projet Magna Porta pour comprendre que cela n'a aucun sens : la grande majorité de la surface sera réservée à l'agriculture qui, de toute façon, n'empruntera pas l'avenue de la gare ».

Concernant le choix du positionnement de l'accès à l'avenue de la gare, se référer aux éléments apportés en réponse à la question « PM6 ». En effet, même si le tracé préférentiel présente un allongement de parcours depuis le nord par rapport à la variante 1, ce choix vise parallèlement à favoriser l'utilisation des modes doux pour les collégiens de Redessan et à inciter les habitants à utiliser le TER, et donc à diminuer l'usage de la voiture dans les trajets du quotidien.

PM14 Observation C3 : « Non prise en compte de la réserve émise par la commission d'enquête DUP »

Lors de l'enquête publique DUP, une réserve de la commission d'enquête préconisait que soit étudiée la faisabilité d'une passerelle permettant aux collégiens de franchir sans risques la RD3. Rien n'évoque cette préconisation dans le dossier d'enquête et aucune évaluation de faisabilité n'a été communiquée.

Se référer à la réponse apportée à la question « PP7 ».

PM15 Observation C4 : « Non prise en compte de l'extension des phénomènes sonores »

« L'Autorité environnementale rappelle que les nuisances sonores attendues des circulations ferroviaires et routières ne sont toujours pas correctement appréhendées... sa recommandation de mieux définir ce périmètre n'a pas été respectée ».

« L'approche dominante est fondée sur les temps de travaux et ne dit rien de la situation attendue en phase d'exploitation ».

Se référer aux éléments apportés à la question « PP4. Bruit et qualité de l'air ».

PM16 Observation C5 : « Non prise en compte des effets à attendre du processus d'urbanisation »

« L'enquête publique de l'avenue, comme les précédentes, fait comme si la zone Magna Porta était vierge de tout projet ». L'ASPIC considère que cette voie ne permettra pas de desservir les terrains que la ZAC a prévu d'urbaniser (les noues écartant tout lien) et qu'il peut en découler des « conséquences redoutables ». Comment pourra-t-on relier la partie nord et la partie sud ? Où traversera-t-on ?

« Pour réduire l'impact de cet accès gare sur l'environnement une étude globale est évidemment nécessaire... Une enquête publique sur un tronçon aussi artificiellement détachée de son contexte est une anomalie ».

L'ASPIC développe ensuite ses craintes et les risques d'erreurs relatifs à l'aménagement de cette ZAC ainsi que ses avis sur l'urbanisation des ZAC en général (cf. § C.5 pages 10 et 11 du document ASPIC cité en référence).

L'avenue de la gare a été conçue de façon à pouvoir permettre le développement d'un réseau de voirie de desserte secondaire. En effet, les noues ne sont pas présentes sur tout son linéaire. Elles s'effacent à des pas réguliers, sur des espaces dénommés « seuils », présentés dans le dossier soumis à enquête, qui pourront ultérieurement accueillir des carrefours, voire des places publiques.

Concernant le projet Magna Porta, se référer aux éléments apportés en réponse à la question « PP5. Développement de l'urbanisation ».

Partie D : « L'intérêt général n'est pas démontré »

PM17 « La seule raison admise pour justifier de déroger aux règles de protection de l'environnement repose sur la démonstration de l'intérêt général du projet ».

« Il faudrait à minima justifier du fait que l'Agglomération Nîmoise manque de place pour accueillir les entreprises, ce qui n'est pas fait dans le dossier de présentation ». L'ASPIC donne une liste de zones où, à son avis, des possibilités d'implantations de toutes natures à proximité de la ville seraient possibles (cf. page 11 du document ASPIC).

Face aux enjeux d'aménagement et à l'impérieuse nécessité de desservir la nouvelle gare, l'opération d'Avenue de la gare et accès modes doux est destinée à répondre aux principaux objectifs d'intérêt général suivants :

- Assurer la desserte de la gare depuis la RD3, impossible depuis le chemin existant actuel,
- Mettre en place des réseaux nécessaires au fonctionnement de la gare nouvelle au niveau de la nouvelle voirie,
- Assurer la sécurité, la fluidité du trafic et de bonnes conditions de visibilité,
- Renforcer la lisibilité de l'itinéraire,
- Améliorer les conditions de circulation et de sécurité sur la RD3 pour les modes doux (piétons, cycles).

PM18 **Conclusion : L'ASPIC demande de « solliciter le Maître d'Ouvrage afin qu'il fournisse enfin un dossier descriptif complet et exhaustif, prenant en compte l'ensemble des modifications apportées par le processus de mise en place du CNM et de la gare de la Mogère, comme des modifications que Nîmes Métropole engage sans cesse dans ses prévisions ».**

3.3. Europe Ecologie les Verts (EELV) Languedoc-Roussillon

Europe Ecologie les Verts (EELC) Languedoc Roussillon :

Document remis au commissaire enquêteur le 2/03/18 (2 pages agrafées p.9 registre Manduel)

PM19 **EELV Languedoc-Roussillon, opposé à la nouvelle gare TGV, regrette que ces projets n'aient pas été étudiés et soumis à enquête publique dans leur ensemble. Ce découpage nuit à la bonne compréhension du projet et à la bonne appréciation des impacts.**

PM20 **Pour l'implantation de la gare et de la zone d'activité il n'y a pas eu d'étude comparative. Il convenait d'étudier les sites de Campagnole et de Campagne avec leurs impacts environnementaux et écologiques.**

PM21 **Le raccordement de Saint-Brès n'a pas été étudié. Il évitait l'implantation d'une nouvelle gare excentrée et d'une avenue y conduisant et limitait de façon très importante l'emprise foncière sur des terres agricoles et l'impact environnemental et écologique.**

Sur l'absence d'étude globale, se référer aux éléments apportés en réponse à la question « PP5. Développement de l'urbanisation ».

Concernant l'étude comparative, l'enquête publique qui s'est déroulée du 29 janvier au 2 mars 2018 inclus était relative au projet d'Avenue de la gare et accès modes doux, nouvel axe routier destiné à la desserte de

la nouvelle gare TGV/TER tout en favorisant par des aménagements adaptés les déplacements en modes doux.

Le périmètre de cette enquête publique concernait par conséquent uniquement ce projet de voirie et n'incluait ni la question de la future gare, ni le projet de développement à l'étude par Nîmes Métropole.

PM22 *L'option retenue n'a pas pris en compte les impacts suivants :*

- . Pollution de l'air respiré par les collégiens sur le stade bordant la RD3 (feu rouge d'accès à la future avenue de la Gare).*
- . Pollution supplémentaire du fait que le tracé préférentiel de l'avenue de la Gare augmentera de 400 mètres la distance nécessaire pour se rendre à la gare.*
- . Dangerosité de la piste cyclable qui croisera la RD3 pour les collégiens se rendant au collège en vélo.*

Se référer aux éléments apportés en réponse aux questions « PM6 », « PM12 » et « PM13 ».

PM23 *EELV considère que la nouvelle gare et la ZAC Magna Porta ne représentent pas des projets d'intérêt général pour les raisons suivantes :*

- . La nouvelle gare excentrée est pénalisante pour les usagers et ne correspond pas à un besoin réel (gare de Nîmes-Feuchères non saturée).*
- . Elle occasionne un gaspillage d'argent public.*
- . Elle est destructrice de terres agricoles et d'espèces protégées.*
- . L'agglomération nîmoise ne manque pas d'espaces pour accueillir de nouvelles entreprises (Marché-gare ; Mas des rosiers ; Zone de Grézan ; Actipark de Bouillargues ; nouvelle zone du Tec à Marguerittes). La ZAC Magna Porta ne présente pas d'intérêt général. Si ces projets ne sont pas d'intérêt général (seule raison admise), ils ne justifient pas les dérogations aux règles de protection de l'environnement demandées.*

L'enquête publique qui s'est déroulée du 29 janvier au 2 mars 2018 inclus était relative au projet d'Avenue de la gare et accès modes doux, nouvel axe routier destiné à la desserte de la nouvelle gare TGV/TER tout en favorisant par des aménagements adaptés les déplacements en modes doux.

Le périmètre de cette enquête publique concernait par conséquent uniquement ce projet de voirie et n'incluait ni la question de la future gare, ni le projet de développement à l'étude par Nîmes Métropole.

4) OBSERVATIONS DU PUBLIC (PARTICULIERS)

Ces observations ont été formulées sur le registre d'enquête ou recueillies par le commissaire-enquêteur.

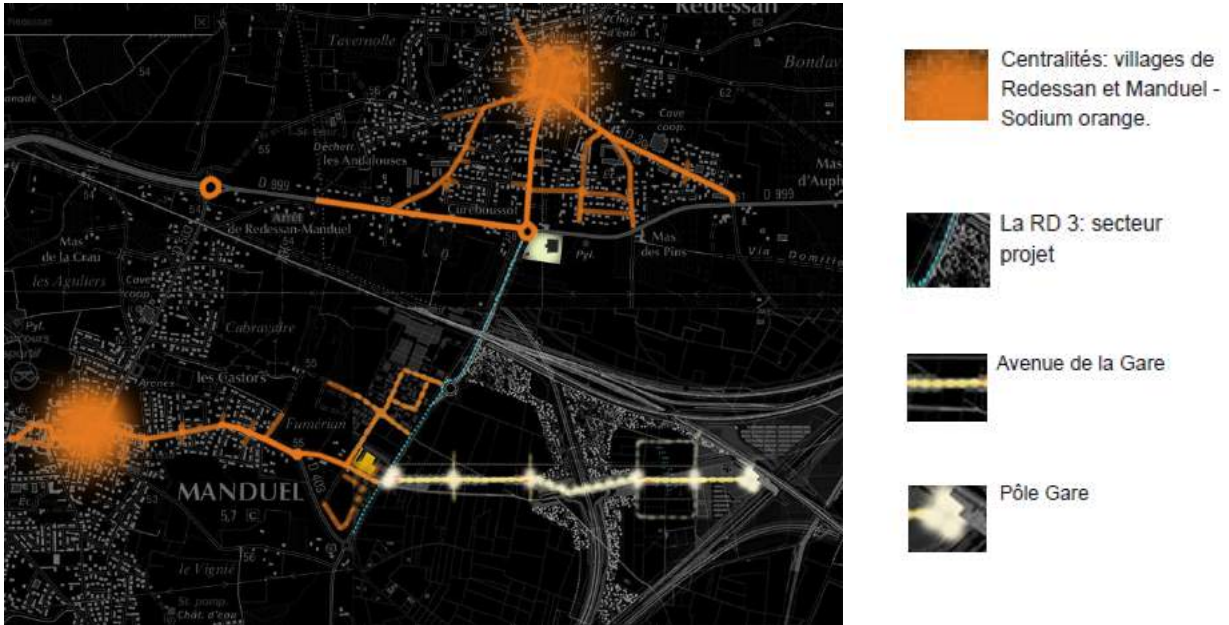
M. Alain Scavardo – Manduel - Réf. : Courrier du 15/02/18 agrafé page 3 du registre Manduel (1 page)

P1 *Considère ce projet essentiel pour la région, le département et la commune.*

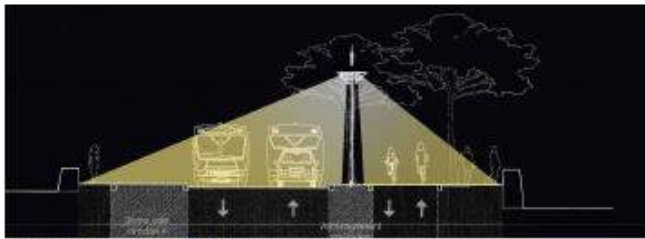
Les voies d'accès de l'avenue de la gare et le long de la RD3 seront-elles éclairées ? Un éclairage public est indispensable.

Le projet inclut une scénographie lumineuse qui se fonde sur les principes d'aménagement sur les particularités environnementales et paysagères du site, ainsi que sur les différents cheminements, engendrés par les nouvelles mobilités. L'éclairage proposé sera adapté à la diversité des usages nocturnes.

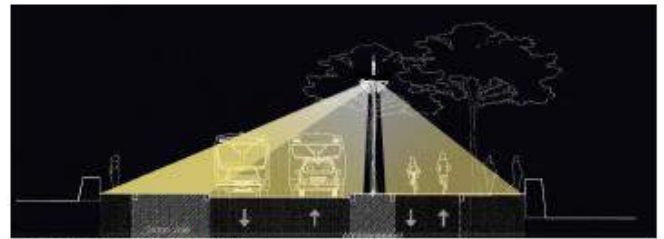
L'image ci-dessous représente l'état existant et projeté en terme d'éclairage public :



Sur la route digue, un éclairage mutualisé exclusivement à échelle piétonne (hauteur de feu 5m) :



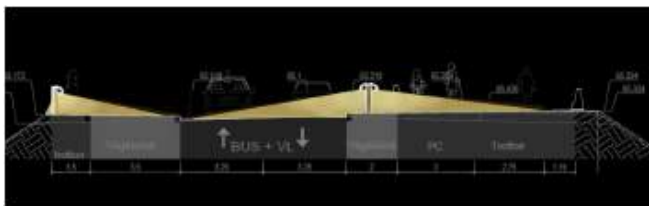
Section courante-TEMPS 1



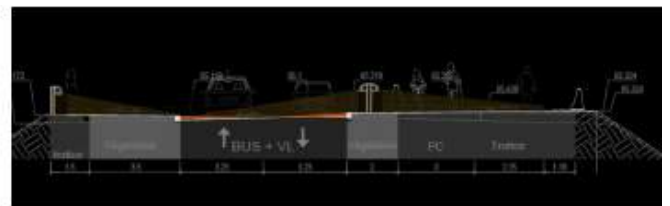
Section courante - TEMPS 2:

Possibilité d'ajout d'un 3^{ème} projecteur si évolution à terme des usages et des besoins.

Au niveau du franchissement, une démarche environnementale / une mesure de réduction, avec un éclairage fonctionnel horizontal / rasant (intégré dans des bornes basses, et dans les bordures pour la partie centrale de l'ouvrage d'art) :

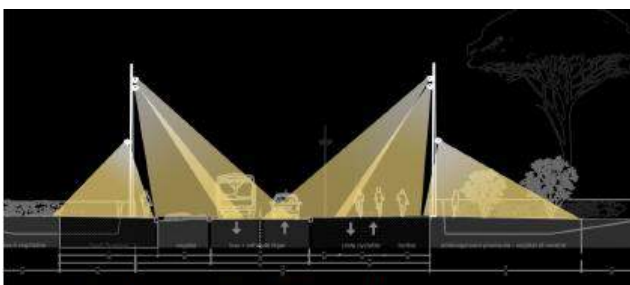


Section franchissement - Section courante



Section franchissement - Section sur ouvrage d'art

Enfin, au niveau des seuils, un éclairage évolutif sur support de grande hauteur (12m pour le seuil majeur, 10m pour les seuils intermédiaires) :



Seuils intermédiaires + section courante - TEMPS 1

M. Mathieu Guiraud - Redessan

Réf. : Note agrafée page 4 du registre Manduel (2pages)

P2 *Il est prévu de créer un parc de loisirs de plus de 100 ha en zones AOC Costières de Nîmes, AOP Garriguettes, AOP Olives et huile de Nîmes et Natura 2000. Le monde agricole dans son ensemble s'oppose à de nouvelles prises de terre cultivables et irriguées dans cette zone.*

La zone sud de Manduel déjà achetée dispose de la superficie nécessaire pour implanter ce parc tout en conservant la proximité de la gare. Le coût de déplacement de la ligne haute tension (inférieur à 2 M€) est relativement faible par rapport aux travaux du Mas Larrier et de l'avenue de la gare. Nîmes Métropole investit 400 k€ dans une étude de faisabilité pour implanter le parc sur une zone cultivée. Pourquoi cette prise de position ?

P3 *Pourquoi distinguer les études d'impact en fonction des projets alors que la zone et les familles impactées par les acquisitions foncières et les travaux sont les mêmes ?*

Pourquoi cette volonté de porter un coup fatal au tissu agricole et économique en place ?

P4 *Pourquoi les agriculteurs sont-ils tenus à l'écart des réunions avec les acteurs du projet alors que l'agriculture est au cœur du projet ?*

Pourquoi les personnes qui ont cédé des terres pour ce projet sont-elles maintenues dans l'ignorance quant à ce qui se décide sur leurs terres sans pouvoir anticiper la gestion de leur exploitation ni la faisabilité d'éventuelles mesures de maintien de leur activité ?

L'enquête publique qui s'est déroulée du 29 janvier au 2 mars 2018 inclus était relative au projet d'Avenue de la gare et accès modes doux, nouvel axe routier destiné à la desserte de la nouvelle gare TGV/TER tout en favorisant par des aménagements adaptés les déplacements en modes doux.

Le périmètre de cette enquête publique concernait par conséquent uniquement ce projet de voirie et n'incluait pas la question du projet de développement à l'étude par Nîmes Métropole.

M. Rémy Guiraud - Redessan

Réf. : Note agrafée page 5 du registre Manduel (1 page)

P5 *Le coût de la future avenue de la gare pourrait permettre de réaliser à la fois cet ouvrage et de transformer le réseau routier afin d'agrandir la RD 999 du rond-point de Manduel jusqu'à la future avenue de la gare.*

Le coût estimé du projet suscite des observations quant au montant relativement élevé des travaux à engager. Néanmoins, ce montant est justifié par les différents objectifs souhaités par la communauté d'agglomération, et les aménagements importants que ceux-ci impliquent :

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

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

Ils seront également le moyen de valoriser la mobilité douce, favoriser l'utilisation du TER et par conséquent réduire la pollution.

- **L'aspect paysager et environnemental** du projet sera prépondérant : la route sera accompagnée de part et d'autre de grandes noues permettant de gérer les eaux pluviales, et de plantation d'arbres méditerranéens tels que des pins d'Alep, chênes verts... Ces plantations permettront de ne pas fermer les vues

sur le paysage agricole, tout en apportant de la fraîcheur en saison estivale. L'Avenue, qui se trouvera au niveau du terrain naturel, sera bordée de murs au niveau des noues, donnant un aspect visuel de « route-digue ».

Cette qualité paysagère fera ainsi de l'Avenue de la gare, outre d'être la voie d'accès à la gare nouvelle, un véritable lieu de vie de qualité bénéficiant à la fois aux usagers de la future gare, mais également aux habitants des communes.

Par ailleurs, le coût des travaux inclue un marché de travaux intégrant une clause d'insertion sociale. En effet, la réglementation en matière de marchés publics permet de réserver une part des heures de travail générées par le marché, à la réalisation d'une action d'insertion. Cette clause permet aux bénéficiaires d'acquérir une expérience professionnelle réelle sur la base non seulement de formations adaptées, mais aussi des tâches confiées pour évoluer professionnellement.

Cet outil offert à la personne publique permet l'insertion par l'activité économique en permettant à des personnes sans emploi rencontrant des difficultés sociales et professionnelles particulières de bénéficier de contrats de travail en vue de faciliter leur insertion sociale et professionnelle.

Dans le cadre du projet d'Avenue de la gare, un marché réservé à des entreprises d'insertion sera également lancé afin de trouver un prestataire pour réaliser le parement en pierres sèches du mur bordant l'avenue, ainsi que la réalisation de murs en pierres sèches sur les terrasses qui accompagneront le franchissement de la voie fret et verront l'implantation d'oliveraies.

En résumé, l'effort financier consenti pour rendre cette voie qualitative trouve sa raison d'être dans :

- Le développement des modes doux (diminution de la pollution et sécurité),
- L'assurance d'une dimension paysagère et environnementale forte,
- L'intégration d'une dimension sociale au projet,
- La volonté de réhabiliter un paysage fortement dégradé par les infrastructures ferroviaires.

P6 *Depuis 20 ans les travaux réalisés sur Redessan et Manduel en multipliant les donneurs d'ordre ont été faits sans coordination et ont créé de nombreuses incohérences. M. Guiraud mentionne des voies coupées qui nuisent à la circulation et à la desserte de ces communes ou qui imposent de très longs rallongements de parcours aux agriculteurs riverains. Il est impératif de faire un bilan global de l'impact réel de cette succession de grands travaux et il faut éviter de recommencer pour les futurs travaux les mêmes erreurs.*

P7 *Les agriculteurs ne sont ni conviés ni écoutés. Ils ne peuvent exposer leurs pratiques spécifiques de circulation pour essayer de trouver des solutions adaptées.*

Des axes calibrés pour permettre sans compromis écologique et esthétique une circulation harmonieuse des engins agricoles, des usagers de la Gare et de ceux d'un éventuel parc d'attraction seront nécessaires.

Concernant le temps de parcours des agriculteurs, le projet de l'Avenue de la gare n'engendre pas de rallongement de temps de parcours pour les agriculteurs du secteur. L'amalgame doit-être fait avec le CNM et la gare TGV très certainement qui ont provoqués des bouleversements quant à l'organisation des systèmes d'exploitation sur le secteur. Par ailleurs, il est prévu dans le protocole départemental d'indemnisation de prendre en compte des rallongements de temps de parcours.

M. Nicolas Gleizes – Exploitant agricole à Redessan

Réf. : Observation formulée par mail le 2 mars 2018 (agrafé page 6 du registre Manduel)

P8 ***Le coût de la voie d'accès à la gare paraît démesuré (11 M€ ?). Il est à prévoir des difficultés d'accès du fait que les infrastructures provenant de Nîmes et de Beaucaire ne sont pas encore réalisées. Qu'en est-il des trajets allongés pour les agriculteurs ?***

Concernant le coût des travaux de l'Avenue de la gare, se référer aux éléments apportés à la question P5 ci-dessus.

Pour le rallongement du temps de parcours, se référer à la question P6/P7 ci-dessus.

P8 **Mme Lydia Granier**

Réf. : Observation formulée par mail le 2 mars 2018 (agrafé page 7 du registre Manduel)

Considère trop important le coût de la voie d'accès. D'autres équipements doivent mériter cet investissement. « C'est une route et il n'est pas besoin d'en faire plus ! ».

Se référer aux éléments apportés à la question P5 ci-dessus.

M. Jacques Neveux - Redessan

Réf. : Observation orale recueillie par le commissaire-enquêteur le 15 février 2018

P10 ***Observation relative au cheminement des camions durant les travaux. Quel sera leur cheminement et quelles précautions seront-elles prises ?***

Nîmes Métropole n'a à ce jour, pas fait le choix des entreprises qui interviendront sur le chantier d'Avenue de la gare accès modes doux, objet de la présente enquête publique.

Cependant, il est d'ores et déjà prévu que l'intervention des entreprises et, par conséquent, la circulation des camions sur le chantier soit coordonnée de manière à ce que les impacts en terme de nuisances pour les usagers des voies de desserte actuelles soient limités au maximum. Pour cela, la communauté d'agglomération, dans l'organisation de son chantier, prévoit notamment :

- D'une part, l'accompagnement par une mission ordonnancement pilotage coordination (OPC) assurera le lien entre les différents intervenants sur le chantier et permettra le bon fonctionnement des travaux (fluidité du trafic routier notamment),
- D'autre part, un travail de coordination sera également mis en place avec SNCF Réseau afin que les chantiers Avenue de la gare et Gare soient organisés de manière à limiter les impacts sur les riverains.

A ce sujet, lorsque le phasage des travaux sera connu, et qu'une organisation entre SNCF Réseau et Nîmes Métropole, notamment, sera fixée, l'information sera diffusée auprès des communes concernées, afin que les riverains puissent prendre connaissance du fonctionnement du chantier (cheminement camions, précautions envisagées...).

Par ailleurs, les entreprises qui seront retenues pour assurer les travaux de voiries s'engageront, via leur contrat, à respecter une charte « Chantier vert » assurant la gestion des nuisances durant toute la phase chantier. Les chantiers verts ont pour but principal de gérer les nuisances environnementales engendrées par les différentes activités liées au chantier, leur objectif étant de mieux identifier les enjeux liés aux questions environnementales sur les chantiers et de mettre en œuvre des solutions techniques et organisationnelles pour y répondre.

Pour un chantier comme celui des voies d'accès à la gare, réduire les nuisances environnementales répond à deux objectifs :

- Réduire les nuisances ressenties par les usagers, à la fois personnel du chantier, les riverains et les usagers de la voie publique (bruit, salissures, circulations...),
- Préserver les ressources naturelles et réduire l'impact du chantier sur l'environnement.

Enfin, une prise en compte des problématiques riveraines sera également assurée tout au long de la phase chantier. Pour se faire, sera défini un système de remontée des informations permettant à Nîmes Métropole de recueillir les demandes des usagers et les difficultés rencontrées et par conséquent apporter les corrections nécessaires à l'organisation des travaux.

M. Guy Martin – Redessan - Réf. : Note du 2 mars 2018 (agrafée page 3 du registre Redessan)

P11 Le débouché de l'avenue de la gare devrait être situé au rond-point existant du « Mas de Ponchon ».

P12 Quels sont les aménagements de la RD 3 du Collège jusqu'au rond-point « Casino » et de la RD 999. Quels sont les accords avec le Département ?

P13 Une déviation pour la traversée de Redessan est indispensable.

P14 Souhaite un accès à la gare et à la zone d'activités depuis l'est sur la RD 999 (au niveau de la « discothèque Nelson »).

Concernant le choix du tracé de l'Avenue de la gare, se référer aux éléments apportés à la question « **PM6** ».

L'aménagement de la RD3 consiste en la mise en place d'une voie verte, séparée physiquement du trafic automobile et poids lourds, avec notamment des espaces verts et, là où cela est possible, l'implantation d'arbres de hautes tiges. Cela implique le franchissement de deux ouvrages ferroviaires : la ligne dite « classique » Tarascon-Sète, et la voie fret de raccordement du CNM à la ligne dite « rive droite du Rhône ».

Pour ce qui est des accords avec le Département, l'accessibilité routière de la gare nouvelle sera permise par la création de l'Avenue de la gare raccordée sur le RD3 et par des aménagements principalement pour les modes doux réalisés sur la RD3 (cheminements piétons et cyclistes notamment pour permettre l'accès aux infrastructures scolaires du secteur et à la gare nouvelle). L'ensemble de ces aménagements sera réalisé sous maîtrise d'ouvrage déléguée de Nîmes Métropole.

A ce jour, la communauté d'agglomération a questionné le Département sur la manière dont il envisage son plan de financement pour la réalisation des ouvrages.

Concernant le lien avec les travaux de déviation de la RD999, les services du Département ont été rencontrés à plusieurs reprises par les équipes de Nîmes Métropole.

Lors de ces réunions, les calendriers des aménagements des maîtres d'ouvrage ont été évoqués afin de coordonner les opérations. Ainsi, le CD30 s'est fixé en priorité la réalisation du tronçon ouest (dit tronçon A) de la déviation de la RD999 de Redessan (à l'ouest de la RD3, plan projet ci-dessous).



5) OBSERVATIONS DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

La plupart des questions et observations envisagées par le commissaire-enquêteur sont incluses dans les contributions analysées précédemment et ne seront pas reprises ici. Les questions complémentaires sont les suivantes :

5.1. Conception de la route d'accès à la nouvelle gare

CE1 *Il apparaît que l'avenue de la nouvelle gare est conçue et aménagée dans l'objectif de réaliser la future zone d'activité Magna Porta. Quels sont les aménagements complémentaires induits par cette future ZAC par rapport à une route d'accès qui serait conçue comme un « juste nécessaire » (tout en répondant aux contraintes environnementales) pour accéder à la gare ? Quel en est le surcoût estimé ?*

La décision de réaliser Magna Porta est-elle ferme et définitive ? Dans le cas contraire et si l'incertitude est significative, ne pourrait-on pas réaliser cet investissement en deux phases distinctes pour éviter le risque d'un surcoût inutile ?

Le maître d'ouvrage a tout d'abord fait le choix de créer une voie très qualitative d'un point de vue paysager afin de requalifier un site très dégradé par les différentes infrastructures ferroviaires le traversant, et de favoriser au maximum le déplacement des modes doux. Cf. question P5. Ce choix représente évidemment un important surcoût. Une troisième voie « de réserve » a également été incluse afin de garantir l'avenir, notamment sur de possibles mobilités alternatives, transports en commun ou autres, et l'avenue a été conçue de façon plastique (mise en place de « seuils »), ce qui lui permettra de pouvoir évoluer dans le temps. Le surcoût peut être estimé à environ 6 % du montant global du projet. Montant à mettre en corrélation avec des surcoûts bien plus conséquents que représenterait une intervention ultérieure sur les ouvrages.

En ce qui concerne la décision de réaliser Magna Porta, la volonté politique est aujourd'hui affirmée de porter le projet à son terme. Son aboutissement tient cependant également à l'obtention de l'ensemble des autorisations nécessaires permettant au projet de voir le jour.

« Stationnement sauvage »

CE2 *Compte tenu d'un risque de saturation des parkings de la gare à certaines périodes de l'année et de la propulsion de certains automobilistes à rechercher une place non payante, il est à craindre un « stationnement sauvage » sur des zones non autorisées de l'avenue de la gare et de ses abords. Un tel phénomène ne manquerait pas de générer des problèmes de sécurité et vis-à-vis de l'environnement. Quels aménagements et moyens sont-ils prévus pour y remédier ?*

Le projet a été conçu de manière à empêcher le stationnement « sauvage ». Des bordures hautes seront mises en place, et tous les passages bateaux accompagnés de potelets pour éviter l'insertion de voitures sur les zones réservées aux mobilités douces. Par ailleurs, des barrières seront mises en place en amont des chemins agricoles, auxquels seuls les exploitants agricoles auront accès.

Zones de compensation

CE3 *A ce jour, le scénario relatif aux mesures de compensation est-il retenu ?*

Quelles zones géographiques sont-elles envisagées pour les espaces de compensation nécessaires ?

Se référer aux éléments apportés à la question « PP2. Destruction d'habitats naturels et d'individus d'espèces protégées. Natura 2000 ».