

Table des matières

1	Présentation générale du projet d'avenue de la gare et des accès par les modes doux	3
1.1	Contexte du projet	3
1.2	Fonctionnalités et caractéristiques du projet d'avenue de la gare	4
1.2.1	<i>Principales caractéristiques et fonctionnalités du projet</i>	4
1.2.2	<i>Variantes d'aménagement et critères d'évaluation</i>	5
1.3	Maîtrise d'ouvrage et coût du projet	6
2	La concertation publique et ses modalités	7
2.1	Objet de la concertation	7
2.2	Contexte réglementaire	7
2.3	Processus de réalisation du projet	8
3	Déroulement de la concertation publique	9
3.1	Outils et supports de la concertation publique	9
3.1.1	<i>Dépliant (cf Annexe 2)</i>	9
3.1.2	<i>Annonces presse (cf Annexe 3)</i>	9
3.1.3	<i>Supports d'exposition (cf Annexe 4)</i>	10
3.1.4	<i>Site internet (cf Annexe 5)</i>	10
3.2	Mise en œuvre de la concertation	10
3.2.1	<i>Point presse</i>	10
3.2.2	<i>Expositions publiques</i>	11
3.2.3	<i>Réunions publiques</i>	11
4	Bilan de la concertation publique	12
4.1	Bilan quantitatif	12
4.1.1	<i>Éléments de synthèse</i>	12
4.1.2	<i>Réunions publiques</i>	12
4.1.3	<i>Forum internet</i>	15
4.1.4	<i>Registres</i>	15
4.1.5	<i>Courriers postaux</i>	15
4.2	Synthèse thématique et qualitative des points de vue exprimés	16
4.2.1	<i>Avenue de la gare</i>	16
4.2.2	<i>Aménagement des modes doux sur la RD3</i>	17
4.2.3	<i>Projet Magna Porta</i>	17
4.3	En conclusion	18
5	Réponses du maître d'ouvrage aux questions soulevées lors de la concertation	19
5.1	Traitement du carrefour de l'avenue de la gare/sécurité des collégiens	19
5.2	Comptages des véhicules dans les études de trafic et de dimensionnement des voies	19
5.3	Aménagement des modes doux jusqu'au collège	20
5.4	Dispositions pour se prémunir de potentielles congestions des centres villages	20
5.5	Impact du trafic en termes de nuisances sonores et de pollution	20
5.6	Inquiétude quant au risque d'inondation	21
5.7	Organisation de la circulation à l'échelle du projet Magna Porta	21
6	Liste des annexes	22

1 PRÉSENTATION GÉNÉRALE DU PROJET D'AVENUE DE LA GARE ET DES ACCÈS PAR LES MODES DOUX

1.1 Contexte du projet

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

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

❑ **le projet de contournement ferroviaire Nîmes/Montpellier (Maître d'ouvrage : OC'VIA)**

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

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

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

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

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

❑ **Le projet de développement urbain Magna Porta, à l'horizon 2025 (Maître d'ouvrage : Nîmes Métropole)**

Nîmes Métropole a initié, en concertation avec les forces vives locales, la co-construction

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

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

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

1.2 Fonctionnalités et caractéristiques du projet d'Avenue de la Gare

1.2.1 Principales caractéristiques et fonctionnalités du projet

Le projet d'Avenue de la Gare prévoit principalement :

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

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

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

- 1) prendre en compte l'évolution du trafic routier en lien avec la mise en service de la gare de Nîmes-Manduel-Redessan pour garantir une circulation fluide et sécurisée pour les usagers, notamment au droit des carrefours ;
- 2) inciter au report modal (bus, TER, vélo...) et éviter un surdimensionnement propice à l'utilisation systématique de la voiture.

cette avenue a également vocation à répondre aux objectifs suivants :

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

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

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

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

1.2.2 Variantes d'aménagement et critères d'évaluation

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

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

Les critères d'évaluation retenus par Nîmes Métropole sont :

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

6) la préservation du potentiel de développement économique.

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

1.3 Maîtrise d'ouvrage et coût du projet

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

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

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

2 LA CONCERTATION PUBLIQUE ET SES MODALITÉS

2.1 Objet de la concertation

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

Elle a plus précisément porté sur :

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

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

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

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

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

2.2 Contexte réglementaire

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

Les obligations réglementaires

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

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

❑ La volonté du Maître d'ouvrage

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

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

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

2.3 Processus de réalisation du projet

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

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

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

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

3 DÉROULEMENT DE LA CONCERTATION PUBLIQUE

3.1 Outils et supports de la concertation publique

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

3.1.1 Dépliant (cf. Annexe 2)

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

Ce document a permis de présenter :

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

3.1.2 Annonces presse (cf. Annexe 3)

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

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

3.1.3 Supports d'exposition (cf. Annexe 4)

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

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

3.1.4 Site internet (cf. Annexe 5)

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

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

3.2 Mise en œuvre de la concertation

3.2.1 Point presse

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

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

3.2.2 Expositions publiques

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

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

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

3.2.3 Réunions publiques

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

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



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

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

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

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

4 BILAN DE LA CONCERTATION PUBLIQUE

4.1 Bilan quantitatif

4.1.1 Eléments de synthèse

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

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

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

4.1.2 Réunions publiques

Manduel

Les principales interventions ont porté sur les thématiques suivantes :

- le positionnement géographique et le nom de la future gare ;
- le projet de développement économique sur le site Magna Porta concomitant au projet d'avenue de la gare ;
- l'impact de l'Avenue de la Gare en termes de trafic, de sécurité pour l'accès au collège notamment et de nuisances sonores ;

- le parti d'aménagement proposé pour l'avenue de la gare ;
- les variantes de tracés proposées ;
- la participation du Conseil départemental du Gard dans le projet d'aménagement de la RD999.

Les interventions se sont réparties comme suit :

- 1 intervention a porté sur le souhait d'habitants de Nîmes de voir l'implantation de la nouvelle gare prévue par SNCF Réseau sur la ville de Nîmes ;
- 1 intervention a exprimé des inquiétudes quant au transport potentiel de matières dangereuses sur la nouvelle ligne ferroviaire (fret) avec les risques inhérents pour la population ;
- 3 interventions ont porté sur des demandes de précisions quant au développement économique du projet Magna Porta situé autour de la gare nouvelle : positionnement précis, surfaces, ampleur, échéances... qui permettraient de mieux appréhender la pertinence des variantes de tracé d'avenue de la gare ;
- 3 interventions ont porté sur l'importance du nom de la future gare qui aurait avantage à faire référence aux communes de Manduel et Redessan pour valoriser l'identité locale et identifier (localiser) la future desserte TER ;
- 3 interventions ont porté sur les problèmes potentiels d'impact de l'avenue de la gare en termes de trafic, de sécurité et de pollution sur le collège de Manduel situé à proximité et sur l'importance d'assurer une continuité dans l'offre de circulation en modes doux jusqu'au centre de Manduel ;
- 1 intervention a exprimé une demande de précisions sur le parti pris architectural de l'Avenue de la Gare ;
- 1 intervention a porté sur la sécurité d'un traitement par feux tricolores du carrefour au croisement de l'Avenue de la Gare et de la RD3 ;
- 1 intervention a porté sur l'impact sonore de l'Avenue de la Gare sur les habitations situées à proximité ;
- 1 intervention a porté sur l'importance de la préservation des activités agricoles et du foncier à vocation agricole ;
- 4 interventions ont exprimé des avis sur les variantes de tracés proposés :
 - 2 d'entre-elles ont mentionné explicitement leur préférence pour le tracé préférentiel ;
 - 1 s'est prononcée contre la variante 2 aux motifs qu'elle obérerait le développement économique et engendrerait des problèmes de circulations ;
 - 1 enfin a proposé une troisième variante avec une double voie en Y permettant un meilleur délestage de la circulation.
- 1 intervention a porté sur la participation du Conseil départemental au projet et la nécessaire cohérence et coordination temporelle entre l'aménagement de l'avenue de la gare et les travaux prévus sur la RD 999.

Redessan

Les principales interventions ont porté sur les thématiques suivantes :

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

Les interventions se sont réparties comme suit :

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

- 1 intervention a porté sur la question du financement des aménagements de la RD999.

4.1.3 Forum internet

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

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

4.1.4 Registres

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

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

4.1.5 Courriers postaux

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

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

4.2 Synthèse thématique et qualitative des points de vue exprimés

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

4.2.1 Avenue de la Gare

4.2.1.1 Tracés

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

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

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

En conséquence, les avis se ventilent :

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

4.2.1.2 Trafic

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

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

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

Les éléments suivants ont fait l'objet de questionnements :

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

4.2.1.3 Nuisances et inondation

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

4.2.2 Aménagement des modes doux sur la RD3

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

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

4.2.3 Projet Magna Porta

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

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

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

4.3 En conclusion

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

5 RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE AUX QUESTIONS SOULEVÉES LORS DE LA CONCERTATION

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

Dans le cadre de l'aménagement de l'Avenue de la Gare, Nîmes Métropole prévoit un traitement du carrefour par par feux tricolores plutôt qu'un rond-point. Cette position s'explique par le caractère accidentogène avéré des ronds-points pour les piétons et les cyclistes¹. Une baisse de vigilance des conducteurs automobiles en sortie de rond-point (phase d'accélération) et de la fréquente hésitation des cyclistes à prendre place sur la voie comme un véhicule à part entière sont en effet régulièrement la cause d'accidents dans les giratoires. La solution carrefour à feux s'avère ainsi plus sécuritaire et permet d'écouler un plus grand nombre de véhicules à l'heure qu'un rond-point. De plus, les feux sont aujourd'hui devenus « intelligents » et disposent d'algorithmes permettant de prendre en compte l'existence (ou non) de files de véhicules sur les différentes branches d'un carrefour. Par ailleurs, Nîmes Métropole et la commune de Manduel ne prévoient pas d'ouvrir à la circulation automobile la partie du chemin de Jonquières, située le long du collège et reliant la RD3. Elle sera aménagée uniquement pour l'accès au collège ainsi que pour les piétons et les vélos.

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

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

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

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

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

5.3 Aménagement des modes doux jusqu'au collège.

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

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

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

5.4 Dispositions pour se prémunir de potentielles congestions des centres villages

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

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

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

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

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

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

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

5.6 Inquiétude quant au risque d'inondation

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

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

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

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

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

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

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

6 LISTE DES ANNEXES

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

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