

RÉUNION PUBLIQUE

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



DÉROULÉ DE LA RÉUNION PUBLIQUE

PARTIE 1 : PRÉSENTATION DU PROJET

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

PARTIE 2 : ÉCHANGES AVEC LES PARTICIPANTS

RÈGLES DE L'ATELIER

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



1. LA CONCERTATION PUBLIQUE RÉGLEMENTAIRE

1. La concertation publique réglementaire

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

1. La concertation publique réglementaire

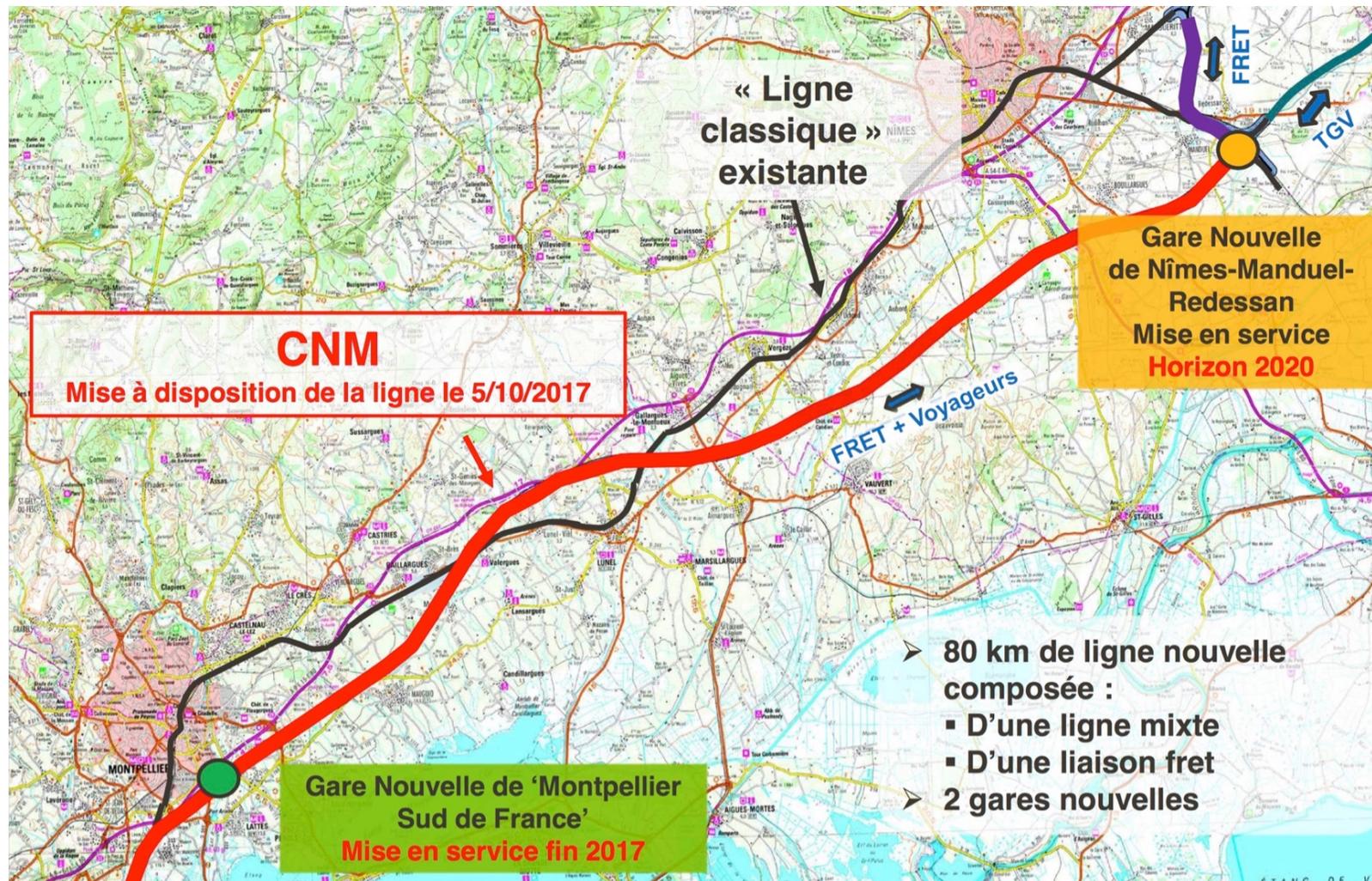
Dispositif de la concertation publique : du 3 au 30 mai 2016

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

2. CONTEXTE DU PROJET

2. Contexte du projet

Le contournement ferroviaire Nîmes-Montpellier



2. Contexte du projet

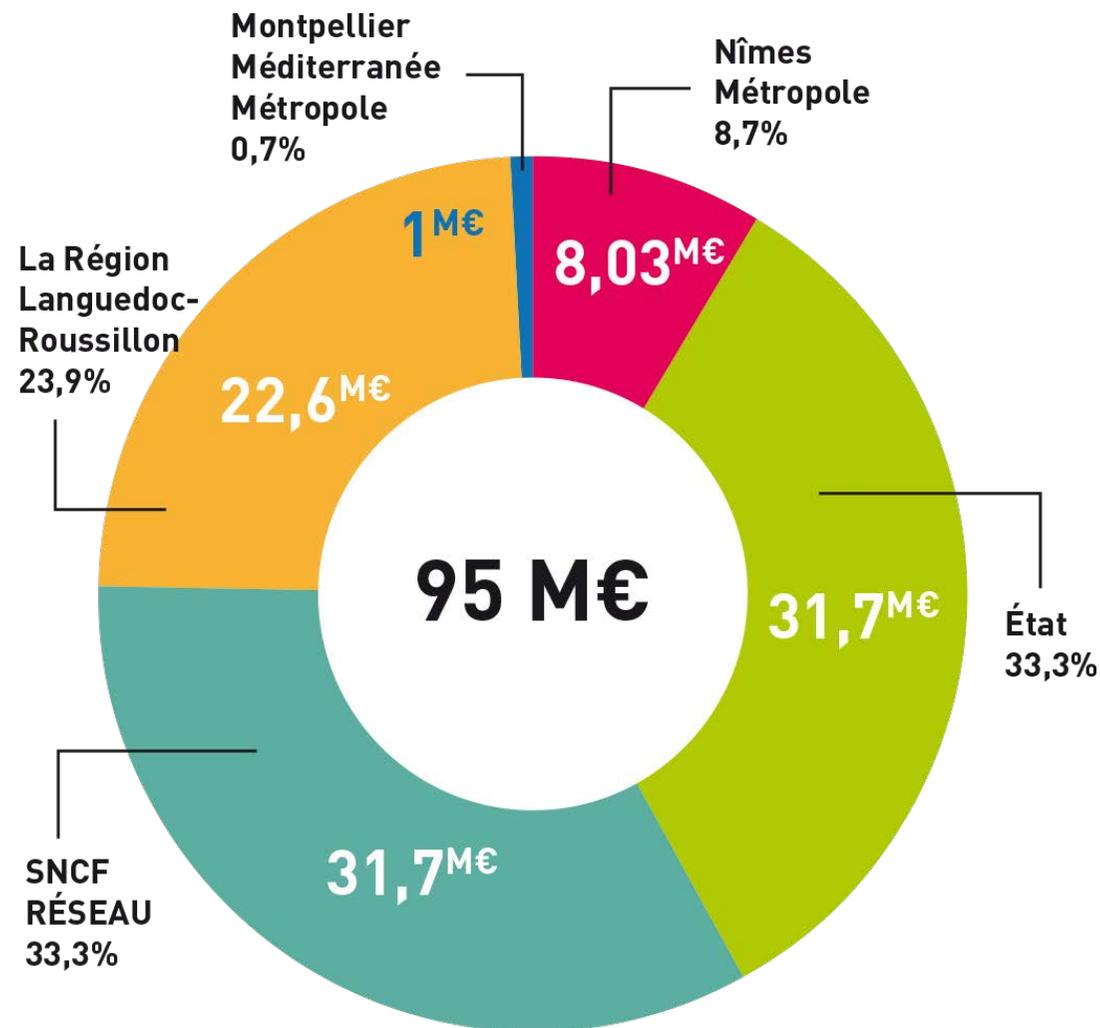
La nouvelle gare Manduel-Redessan

- Une deuxième gare pour compléter l'offre de trains



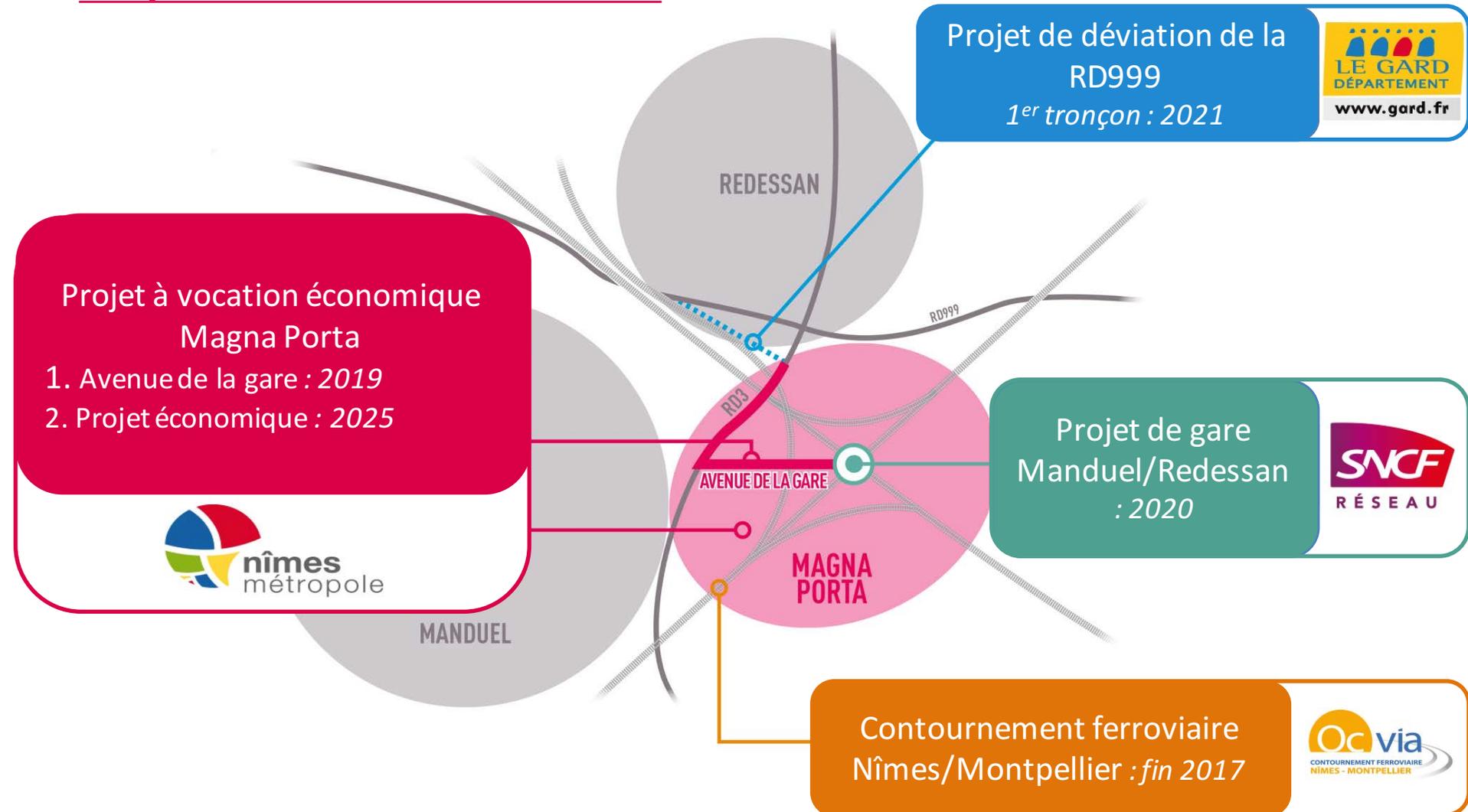
2. Contexte du projet

Co-financeurs du projet de gare



2. Contexte du projet

4 opérations structurantes



3. OBJECTIFS DU PROJET D'AVENUE DE LA GARE

3. Objectifs du projet d'avenue de la gare

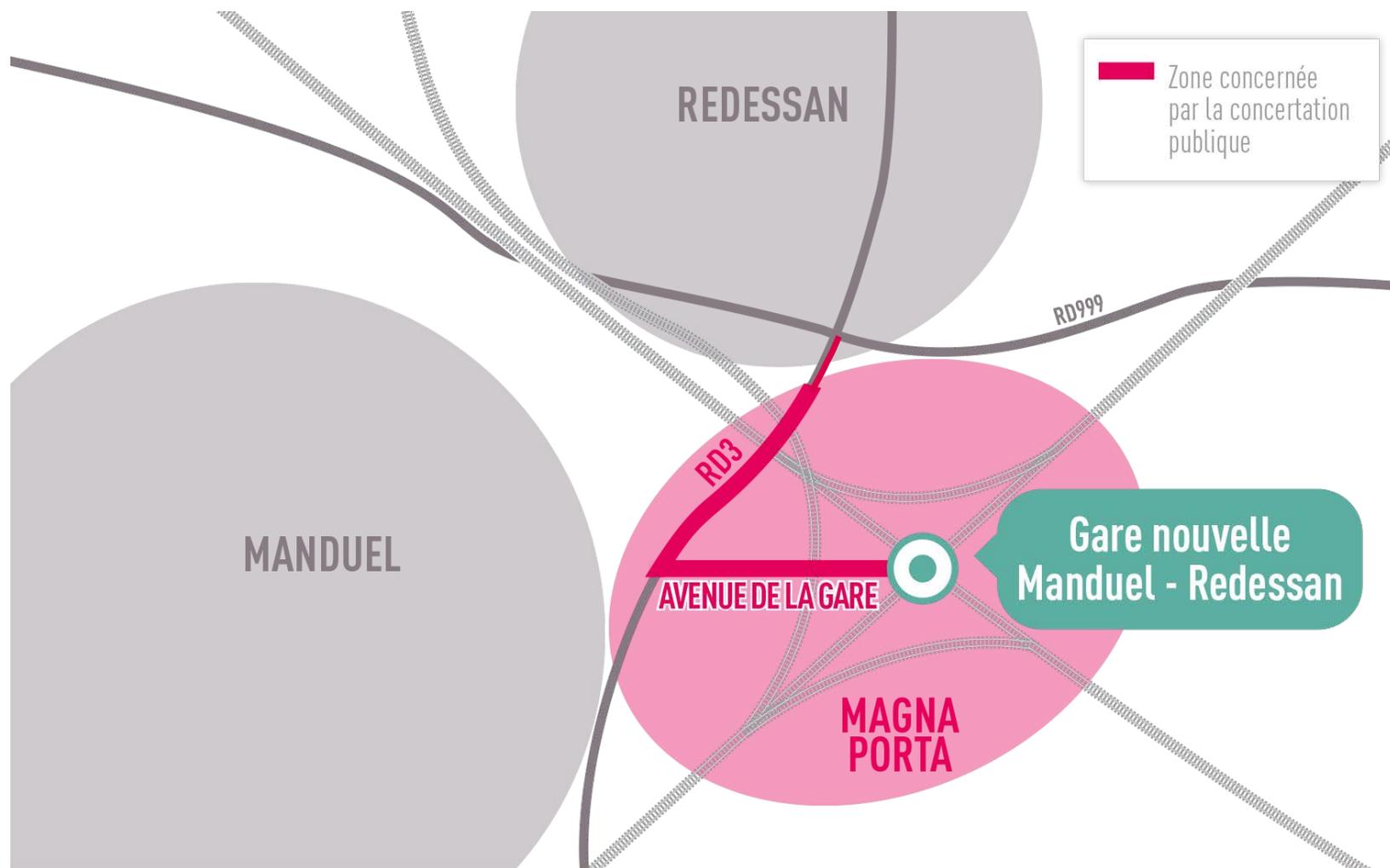
- Assurer la desserte de la gare pour sa mise en service (2020)
 - Réaliser des infrastructures adaptées aux besoins
 - Permettre une infrastructure évolutive
 - Empêcher le stationnement sauvage
 - Permettre la sécurité du site (pompiers...)
 - Préserver des accès aux parcelles agricoles
 - Permettre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

3. Objectifs du projet d'avenue de la gare

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

3. Objectifs du projet d'avenue de la gare

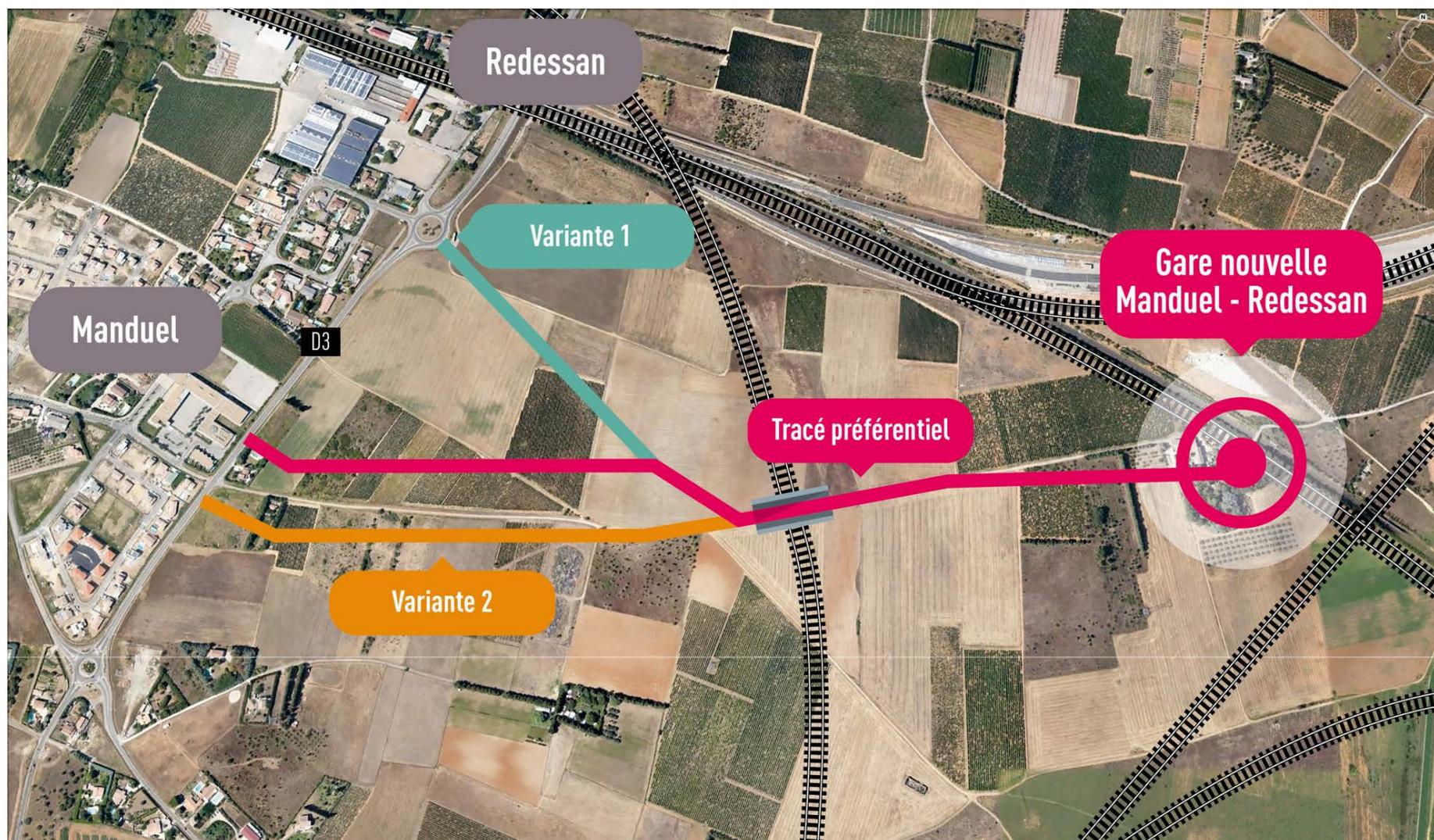
Secteur concerné par la concertation publique



4. LES DIFFÉRENTES VARIANTES D'AVENUE DE LA GARE

4. Les différentes variantes d'avenue de la gare

Les variantes de tracés étudiées



4. Les différentes variantes d'avenue de la gare

Comparaison des variantes

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

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

impact nul
 impact modéré
 impact fort

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

4. Les différentes variantes d'avenue de la gare

La variante préférentielle permet

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

5. TRAFICS PRÉVISIONNELS ET DIMENSIONNEMENT DES VOIRIES

5. Trafics prévisionnels et dimensionnement des voiries

Trafics générés par la gare

- La gare de Manduel-Redessan accueillera
 - 1 232 000 voyageurs/an en 2020
 - 1 811 700 voyageurs/an en 2040
- Soit **4 000** à **6 000** voyageurs par jour
 - **600** voyageurs aux heures de pointe en 2020
 - **900** voyageurs aux heures de pointe en 2040



5. Trafics prévisionnels et dimensionnement des voiries

Trafics générés par la gare

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



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

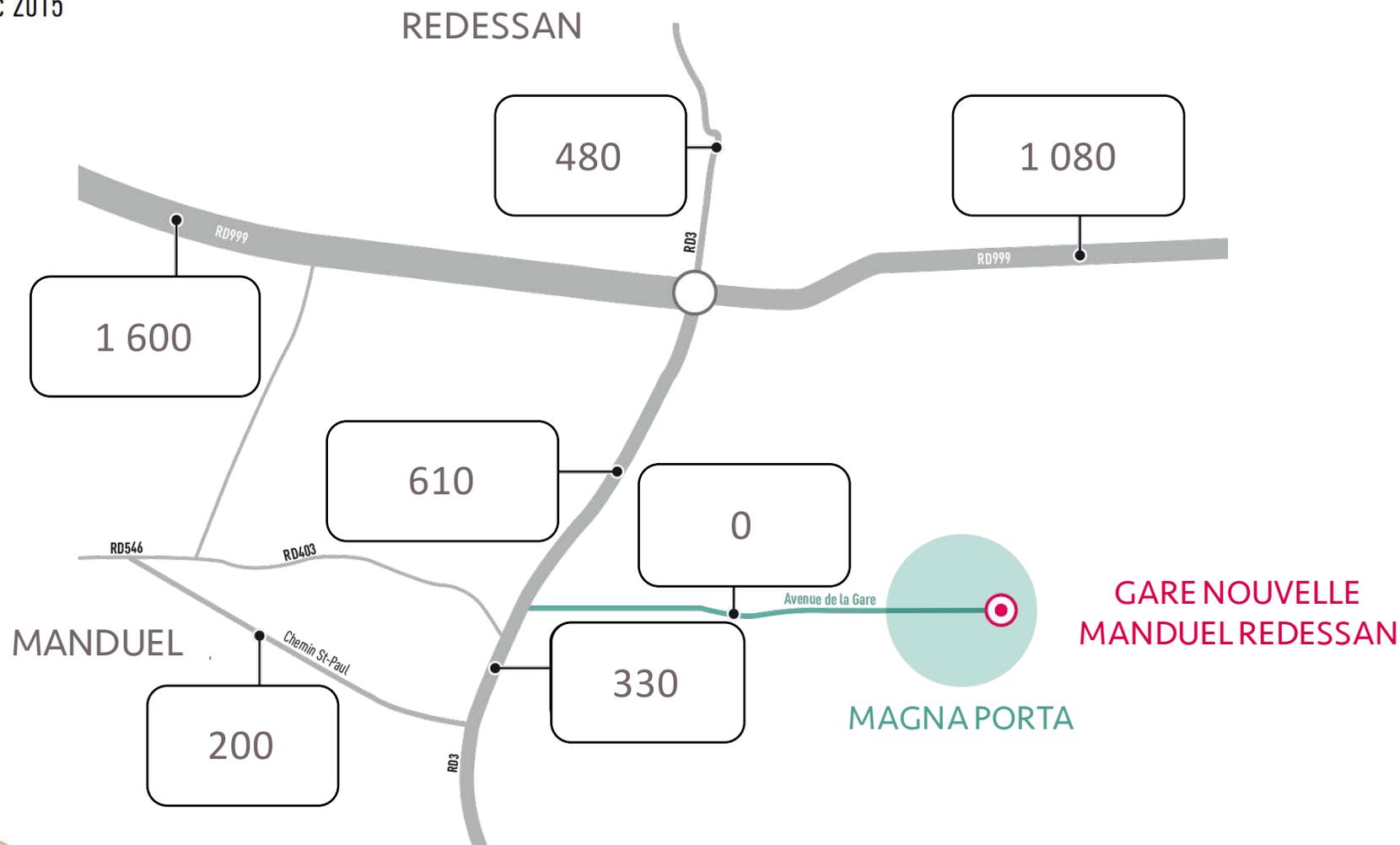
Taux d'occupation moyen d'une voiture : 1.2 passagers

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

5. Trafics prévisionnels et dimensionnement des voiries

Trafic actuel aux heures de pointe

 Trafic 2015

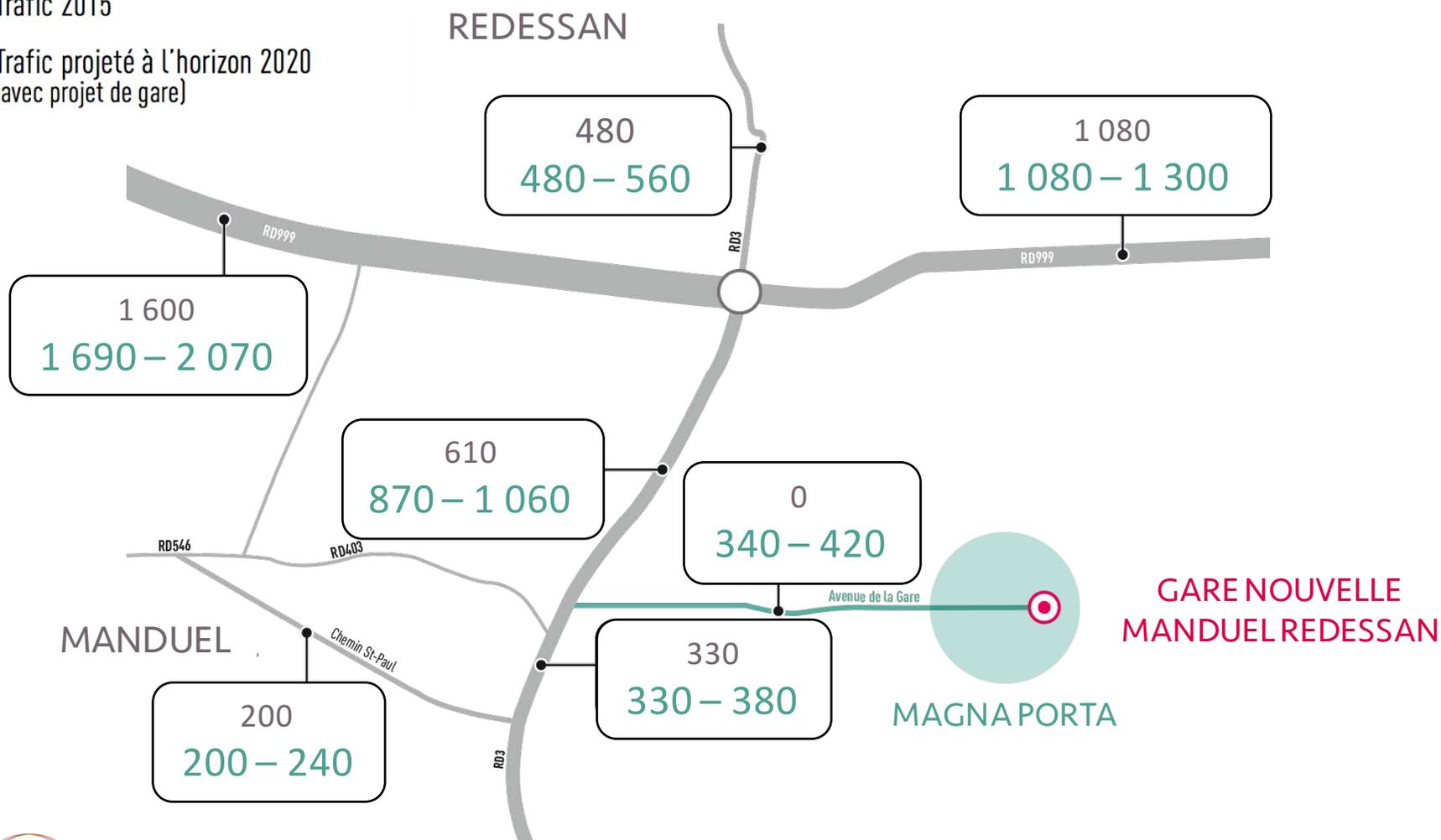


5. Trafics prévisionnels et dimensionnement des voiries

Hypothèses de trafic aux heures de pointe en 2020

 Trafic 2015

 Trafic projeté à l'horizon 2020
(avec projet de gare)

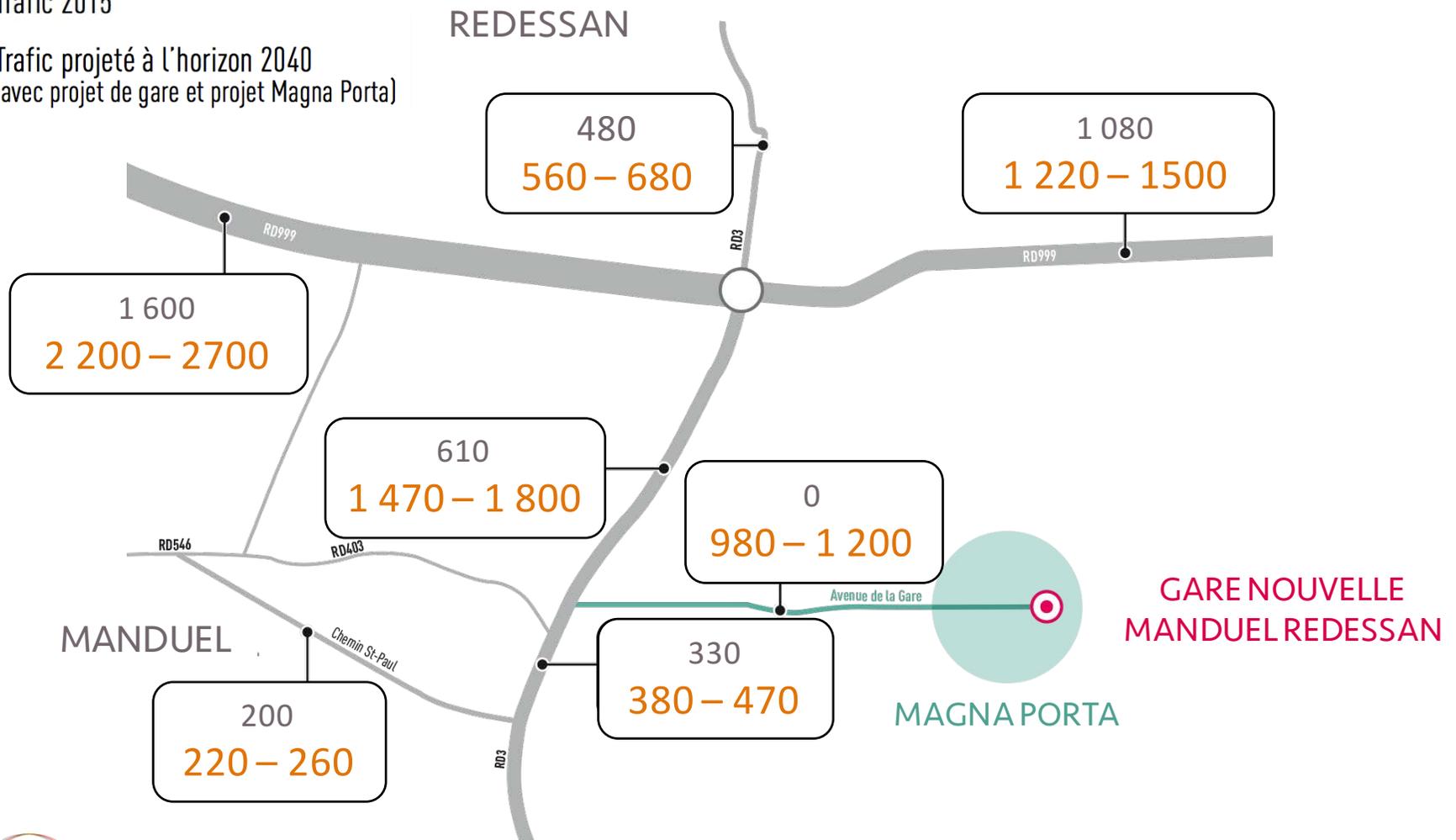


5. Trafics prévisionnels et dimensionnement des voiries

Hypothèses de trafic aux heures de pointe en 2040

 Trafic 2015

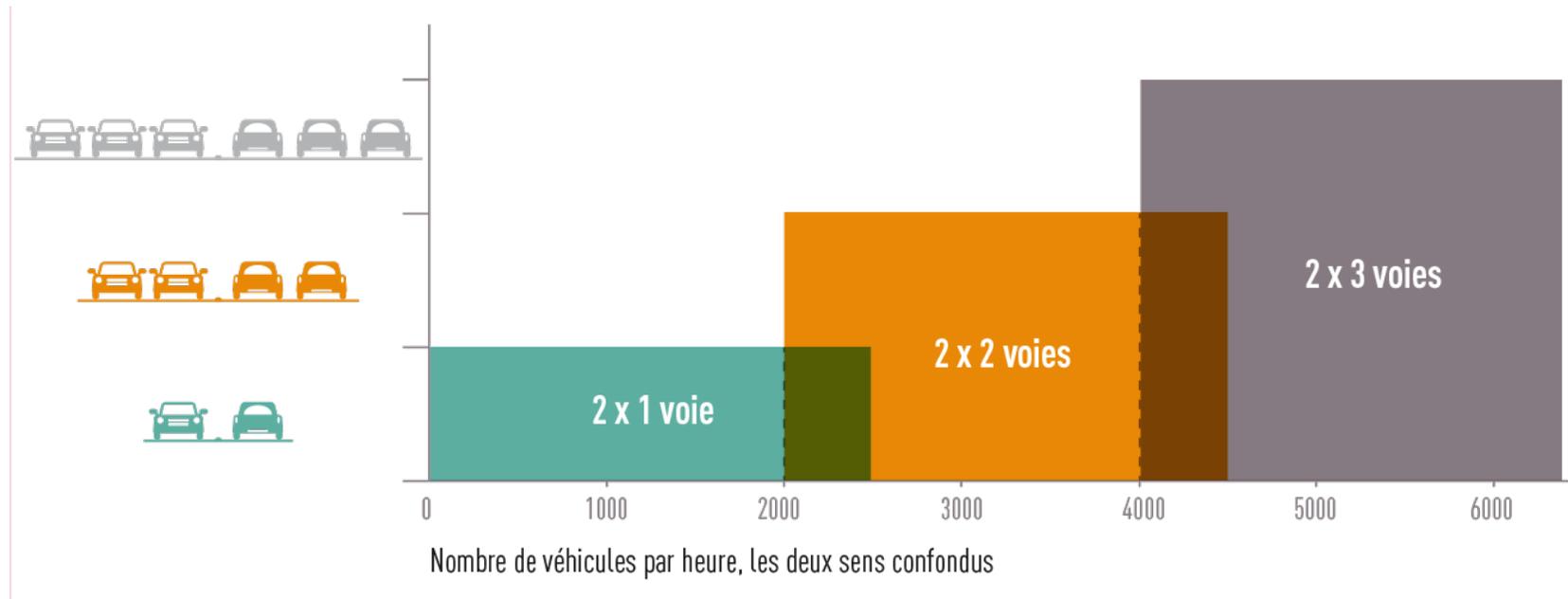
 Trafic projeté à l'horizon 2040
(avec projet de gare et projet Magna Porta)



5. Trafics prévisionnels et dimensionnement des voiries

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

- **2x1 = 2 400** véhicules par heure max



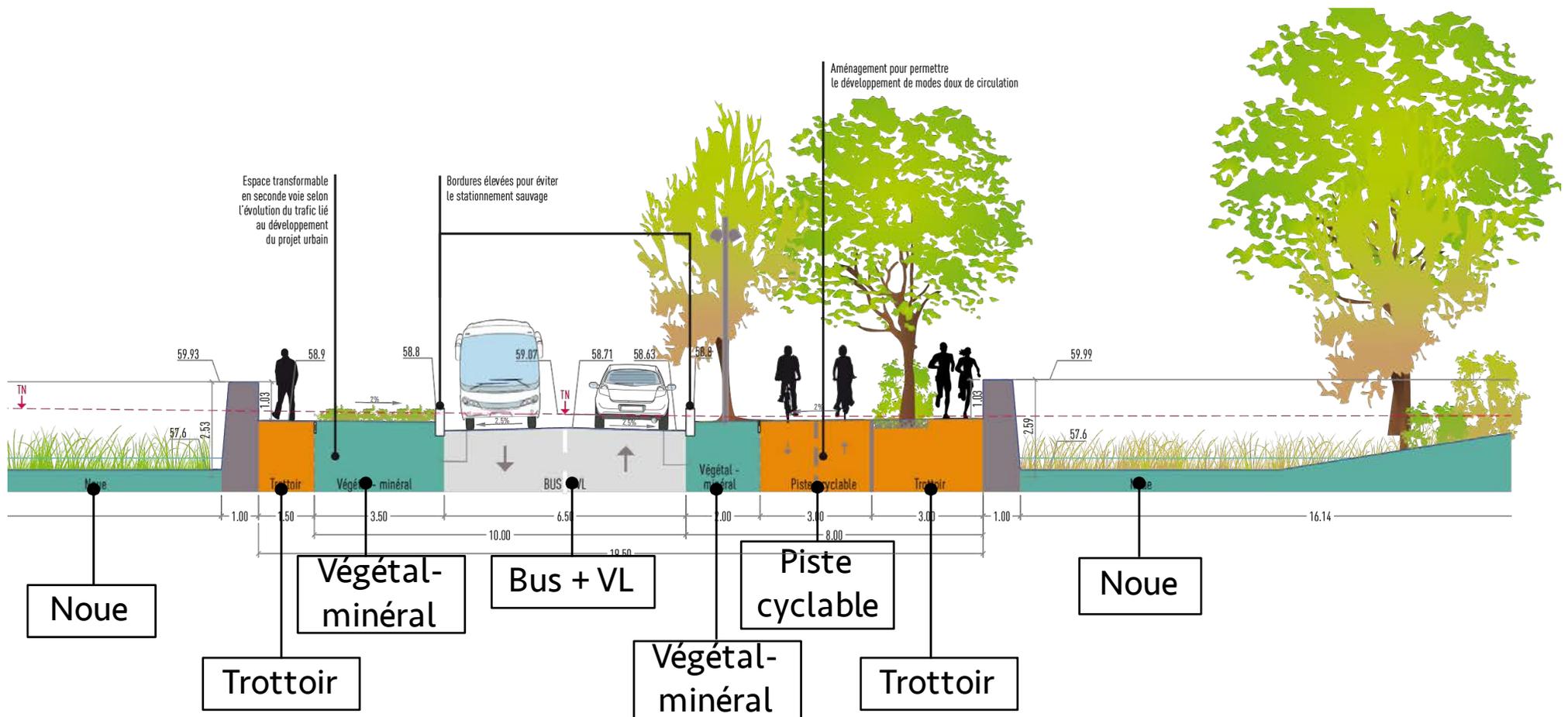
5. Trafics prévisionnels et dimensionnement des voiries

Dimensionnement des voiries en fonction du trafic prévisionnel

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

5. Trafics prévisionnels et dimensionnement des voiries

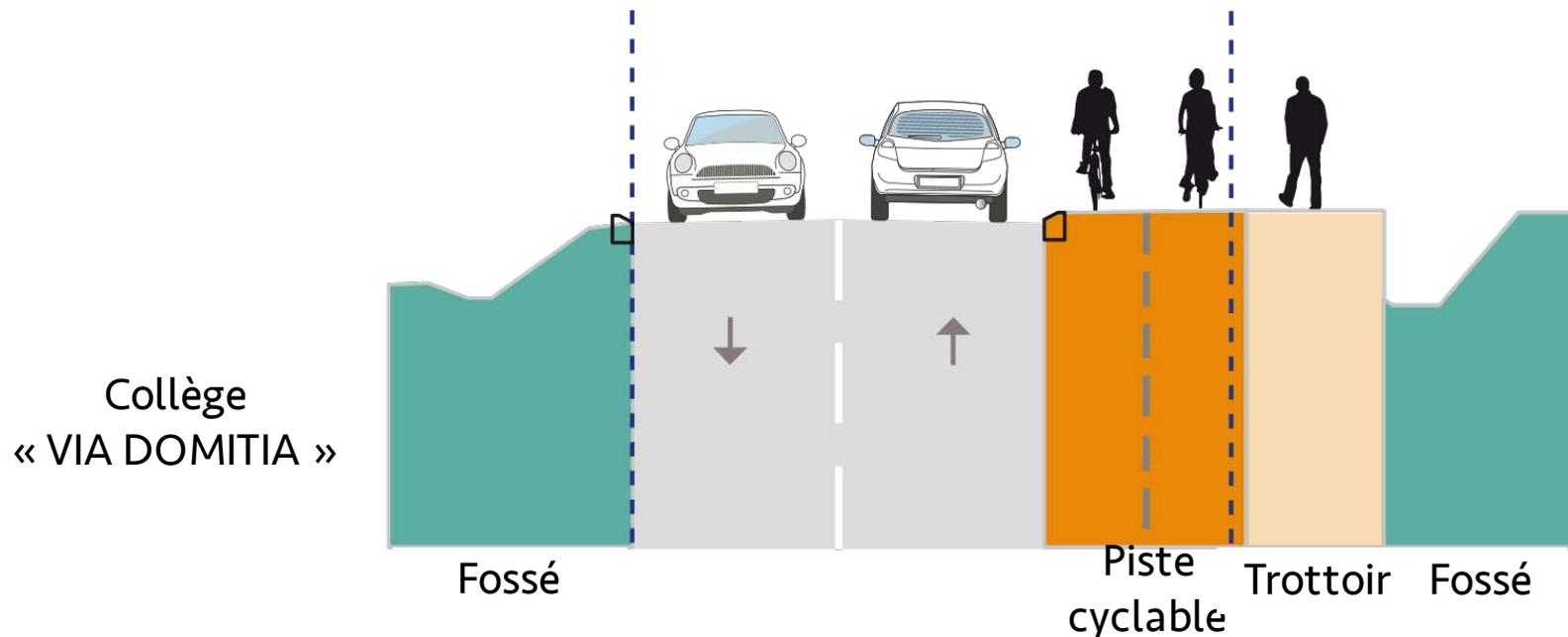
L'accès à la gare par différents modes : avenue de la gare



5. Trafics prévisionnels et dimensionnement des voiries

Les orientations pour la RD3

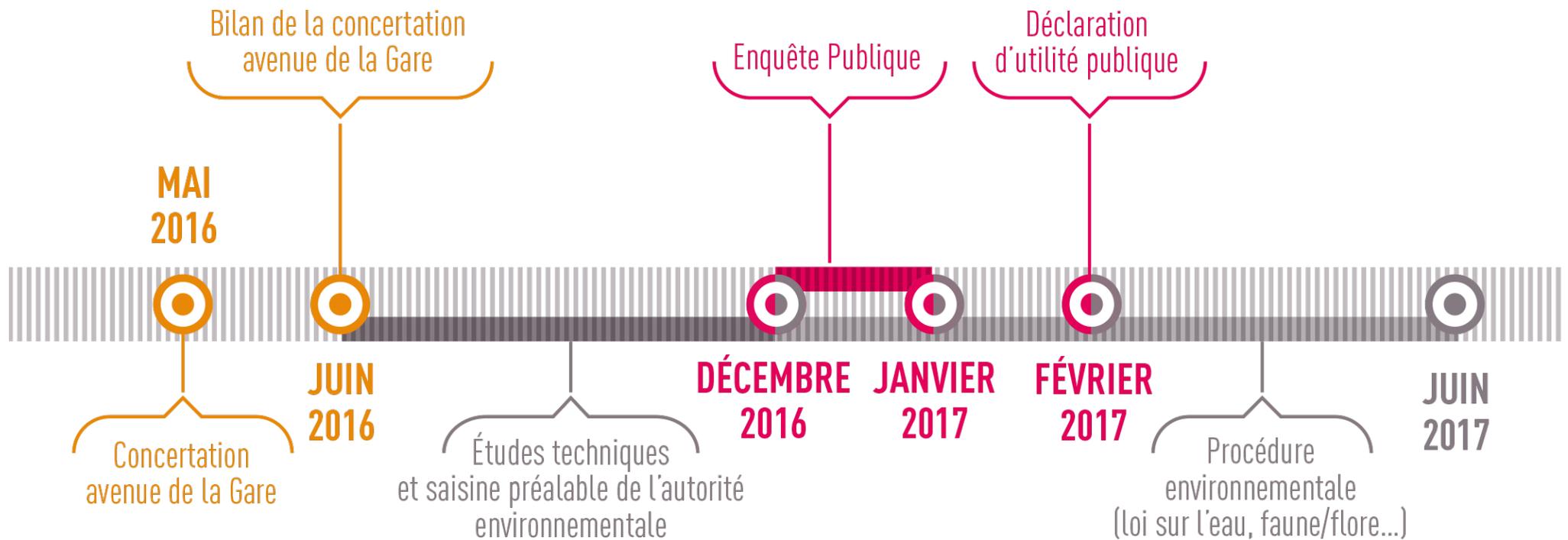
- Voie dédiée aux modes doux sur la RD3 (carrefour RD3/RD999 → carrefour de l'avenue de la gare)
- Passerelle dédiées aux modes doux pour le franchissement de la ligne ferroviaire située sur la RD3



6. SUITES DU PROCESSUS

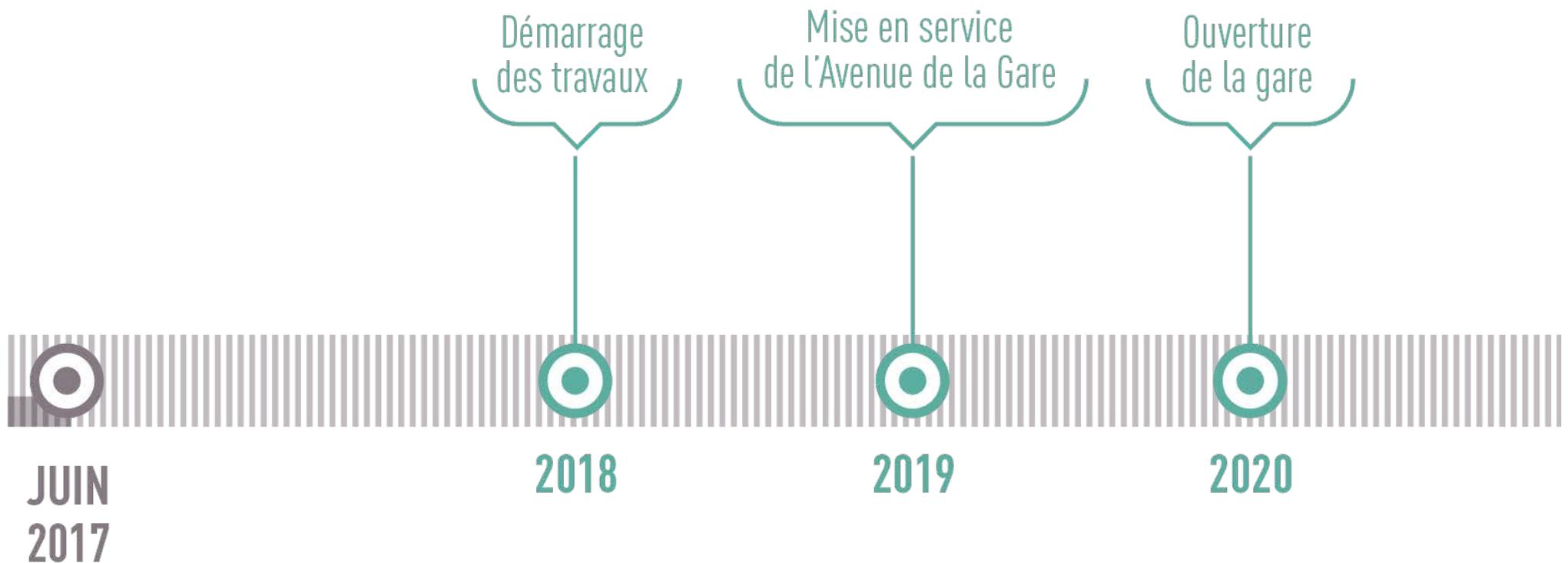
5. Suites du processus

Calendrier prévisionnel



5. Suites du processus

Calendrier prévisionnel des travaux



ECHANGES AVEC LES PARTICIPANTS

RÉUNION PUBLIQUE

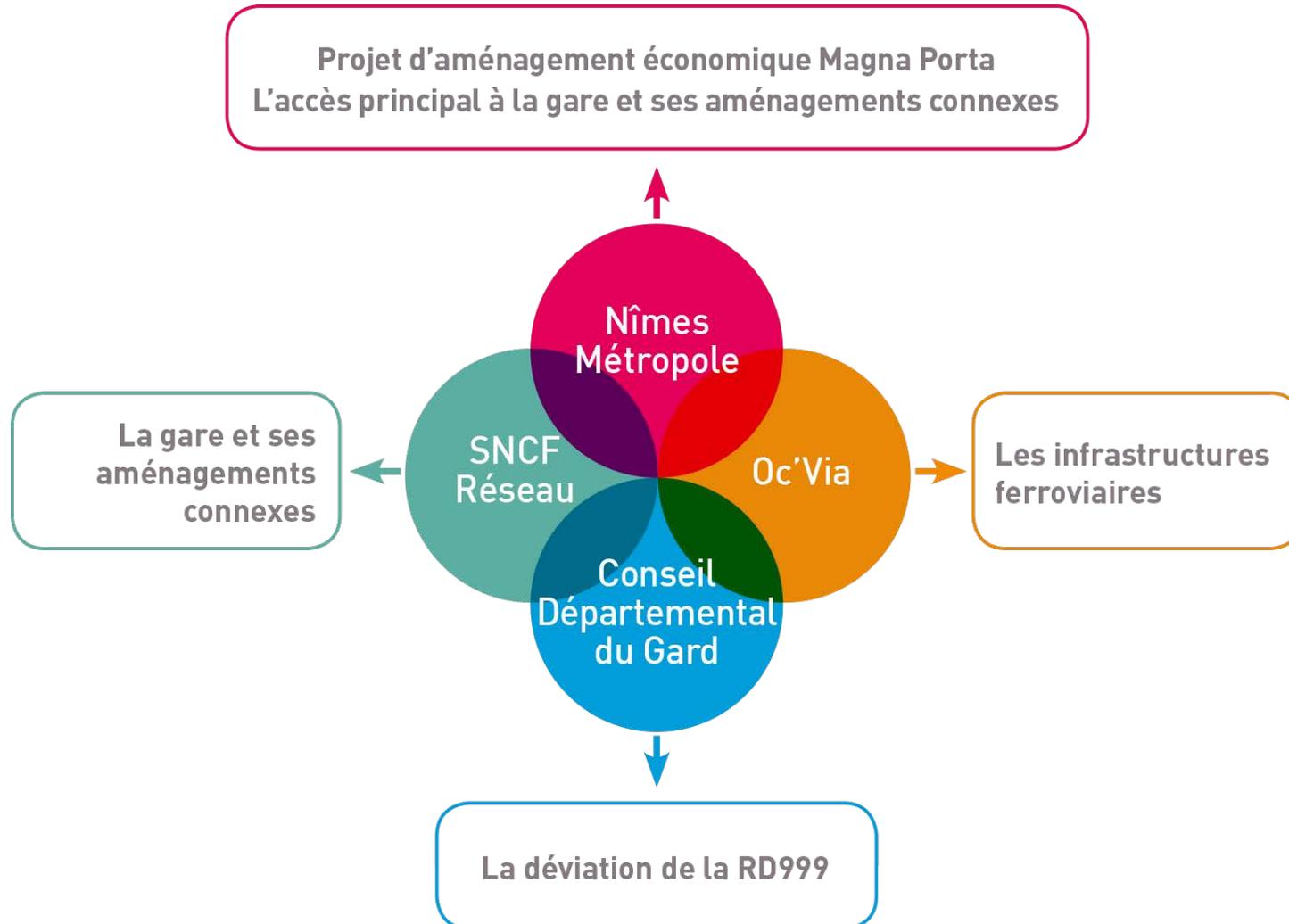
MERCI POUR VOTRE PARTICIPATION !



DIAPORAMAS DE QUESTIONS - RÉPONSES

Contexte du projet

Les différents porteurs des projets d'aménagement



La réalisation des travaux de l'avenue de la gare

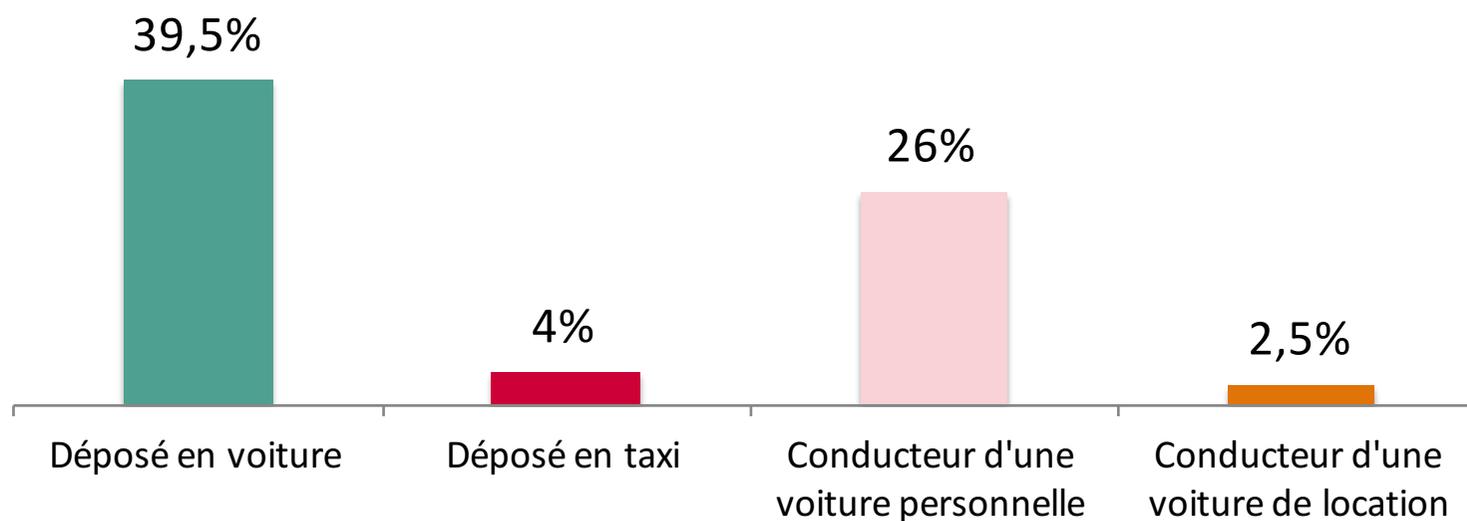
Principes d'action de Nîmes Métropole

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

Trafics prévisionnels et dimensionnement des voiries

Trafics générés par la gare

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



- Taux de remplissage des véhicules : 1,2 %

Trafics prévisionnels et dimensionnement des voiries

Données prévisionnelles de trafic en 2040

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