

envoyé  
par email  
à J.P. Simonot  
le 20/11/18. BHP

Mandel le 12 Janvier 2017

Une zone agricole AOC de 200 hectares irrigués, classés Natura 2000 située autour de Redessan et Manduel finira par disparaître avec les restes de l'économie agricole du secteur si le dernier volet des travaux ZAC Magna Porta est réalisé. Nous avons subi pendant plus de 30 ans la gestation de la déviation de la RD 999 qui a nécessité deux DUP. Le conseil général a enfin obtenu la maîtrise foncière de plus de 2 fois la superficie nécessaire à la réalisation de l'ouvrage « oubliant » d'acheter les terres de deux propriétaires.

Pour consommer plus de terrain il n'a pas respecté la recommandation du commissaire enquêteur d'accoler la route à la voie ferrée.

Dans les années 2000 la réalisation d'une IMPASSE TGV demandée par TGV lignes nouvelles a permis de relier la gare d'Avignon aux vignes de Manduel et a nécessité deux voies de raccordements pour desservir la gare de Nîmes faisant disparaître 50 hectares agricoles.

Pour palier à cette incongruité ferroviaire il a fallu 10 ans plus tard faire prolonger par OCVA l'IMPASSE jusqu'à la gare TGV de Montpellier et créer une ligne mixte permettant de supprimer la ligne de fret qui traversait Nîmes. 80 hectares de plus ont disparus.

En 2017 la SNCF construit sur Manduel une gare mixte TGV /FRET et des parkings sur Redessan et consomme une vingtaine d'hectares de plus.

Le projet Magna Porta porté par la communauté d'agglomération de NIMES n'est pas un projet isolé pouvant faire disparaître 120 hectares de plus mais l'aboutissement du fractionnement de tous les travaux avec tous les donneurs d'ordre précités.

La totalisation exacte de l'impact foncier global de cet immense chantier n'apparaît nulle part. L'emplacement des acquisitions pour la RD 999 n'est mentionné sur aucune des esquisses du projet de ZAC.

Dans l'indifférence générale la Covial, la cave coopérative de Manduel et de nombreuses exploitations viti/arbo ont disparues suite à la saignée foncière d'un chantier qui dure depuis vingt ans. Plus de 100 emplois locaux ont été détruits. La segmentation de tous ces travaux minimise l'impact global. Les réunions d'informations n'abordant qu'un pan de certains travaux ne peuvent pas être suivies par les personnes intéressées et encore moins par les agriculteurs actifs déjà ultra minoritaires.

Je suis épuisé d'avoir essayé de conserver la taille d'une exploitation agricole employant 5 personnes en CDI. Aujourd'hui le jeune agriculteur qui m'a remplacé n'a pas les moyens financiers ni l'indispensable aide concrète pour résister à cette dernière amputation du tiers de son outil de travail. Les agriculteurs actifs, espèces en voie d'extinction, n'ont pas la chance de bénéficier du très onéreux accompagnement global des espèces à protéger comme l'outarde et le lézard.

Il est indispensable que soit largement communiquée la liste des parcelles acquises et à acquérir par les institutionnels sur Redessan et les communes limitrophes afin d'aboutir à la création de la gare (voies de circulation, lignes ferroviaires, parkings, habitats pour espèces à protéger, délaissés..).

Il est aussi urgent de s'occuper réellement et individuellement des agriculteurs actifs laminés par cet énorme bouleversement foncier.

Rémy GUIRAUD 26 km AV DE LA PORTE 30119 REDESSAN

MARTIN Guy  
REJESSAN

Voici mes observations sur cette enquête :

## I 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 "Mas de Ponchon".
- Rien dans le dossier n'est dit sur l'aménagement de la RD3 depuis le "Collège" jusqu'au rond point du "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 un accès à la gare TGV et à la zone d'activités depuis l'Est sur la RD999 (au niveau ancienne discothèque NELSON)

Redessan le 2/3/2018 17h15

## II zone d'activités MACNA PORTA

- 2 pôles doivent être respectés et privilégiés :
- l'agriculture locale
  - la romanité
- La "Vie romaine" doit avoir une envergure départementale j'espère y participer.



MARTIN Guy

Redessan le 2/3/2018

DITALO - DELENNE *Genève* REDESSAN le 05/03/18

ou est le projet de déviation de la RD 999 ?

à Manduel  
EP Simeonot  
20/11/18. BHP

Manduel le 12 Janvier 2019

Une zone agricole AOC de 200 hectares irrigués, classés Natura 2000 située autour de Redessan et Manduel finira par disparaître avec les restes de l'économie agricole du secteur si le dernier volet des travaux ZAC Magna Porta est réalisé. Nous avons subi pendant plus de 30 ans la gestation de la déviation de la RD 999 qui a nécessité deux DUP. Le conseil général a enfin obtenu la maîtrise foncière de plus de 2 fois la superficie nécessaire à la réalisation de l'ouvrage « oubliant » d'acheter les terres de deux propriétaires.

Pour consommer plus de terrain il n'a pas respecté la recommandation du commissaire enquêteur d'accoler la route à la voie ferrée.

Dans les années 2000 la réalisation d'une IMPASSE TGV demandée par TGV lignes nouvelles a permis de relier la gare d'Avignon aux vignes de Manduel et a nécessité deux voies de raccordements pour desservir la gare de Nîmes faisant disparaître 50 hectares agricoles.

Pour palier à cette incongruité ferroviaire il a fallu 10 ans plus tard faire prolonger par OCIVIA l'IMPASSE jusqu'à la gare TGV de Montpellier et créer une ligne mixte permettant de supprimer la ligne de fret qui traversait Nîmes. 80 hectares de plus ont disparus.

En 2017 la SNCF construit sur Manduel une gare mixte TGV /FRET et des parkings sur Redessan et consomme une vingtaine d'hectares de plus.

Le projet Magna Porta porté par la communauté d'agglomération de NIMES n'est pas un projet isolé pouvant faire disparaître 120 hectares de plus mais l'aboutissement du fractionnement de tous les travaux avec tous les donneurs d'ordre précités.

La totalisation exacte de l'impact foncier global de cet immense chantier n'apparaît nulle part. L'emplacement des acquisitions pour la RD 999 n'est mentionné sur aucune des esquisses du projet de ZAC.

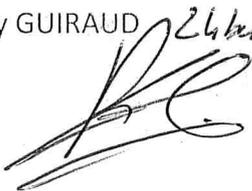
Dans l'indifférence générale la Covial, la cave coopérative de Manduel et de nombreuses exploitations viti/arbo ont disparues suite à la saignée foncière d'un chantier qui dure depuis vingt ans. Plus de 100 emplois locaux ont été détruits. La segmentation de tous ces travaux minimise l'impact global. Les réunions d'informations n'abordant qu'un pan de certains travaux ne peuvent pas être suivies par les personnes intéressées et encore moins par les agriculteurs actifs déjà ultra minoritaires.

Je suis épuisé d'avoir essayé de conserver la taille d'une exploitation agricole employant 5 personnes en CDI. Aujourd'hui le jeune agriculteur qui m'a remplacé n'a pas les moyens financiers ni l'indispensable aide concrète pour résister à cette dernière amputation du tiers de son outil de travail. Les agriculteurs actifs, espèces en voie d'extinction, n'ont pas la chance de bénéficier du très onéreux accompagnement global des espèces à protéger comme l'outarde et le lézard.

Il est indispensable que soit largement communiquée la liste des parcelles acquises et à acquérir par les institutionnels sur Redessan et les communes limitrophes afin d'aboutir à la création de la gare (voies de circulation, lignes ferroviaires, parkings, habitats pour espèces à protéger, délaissés..).

Il est aussi urgent de s'occuper réellement et individuellement des agriculteurs actifs laminés par cet énorme bouleversement foncier.

Rémy GUIRAUD



26 bis AVENUE DE LA PORTE 30119 REDDESSAN

## ASSOCIATION DES PAYSANS DE REDESSAN

1

Après les divers contacts au cours des dernières semaines, voici nos réflexions :

1°) Y a-t-il eu des journées agricoles : comme il y a eu des journées scientifiques des 29 et 30 Juin 2017 ? Si oui : Où ? Quand ? Qui ? PV ?

2°) Aménagement Avenue de la Gare. - a) Commentaire à retardement : interrogation sur le dimensionnement : 2X 1 voie (6.5m). A la mise en service de la gare, 2500 véhicules/jour. Ce chiffre inclue-t-il les activités annexes (mas Larrier avec ses activités propres et son complexe hôtelier, services de la gare, services d'entretien de la gare et des espaces verts...) et les déplacements liés aux immeubles d'activités, sans parler du développement futur de la « phase 1 » et de l'agriculture avec ses engins lents et volumineux ?  
- b) A moyen terme, où pourra-t-on aménager de nouveaux parking pour répondre à la demande due au succès de Magna Porta ?

3°) Tourisme : Les précisions sont floues concernant les mesures prises pour le développement touristique, notamment les dessertes vers les destinations non desservies par TGV : Uzès, Beaucaire-Tarascon, et surtout Arles. La dynamique touristique d'Arles, avec des pôles complémentaires aux nôtres (fondation Luma, festival de la photographie, fondation du coréen Lee Ufan...) La desserte d'Arles, où nous sommes en concurrence avec Avignon qui ne manque pas d'attraits... D'ailleurs, contrairement aux chiffres avancés dans la concertation de l'Ae de la gare : Arles- Manduel : 24 Km/32 mn ! Encore faut-il s'en donner les moyens.... A l'heure où on parle de fermeture de gares TGV, il ne faudrait pas que la nôtre ferme avant d'avoir vu le jour...

4°) Périmètre d'étude ZAC: mesuré sur géoportail

Redessan : 115 Ha environ

Manduel : 110 Ha environ, soit un total de 225 ha environ ; on est loin des 150 volontairement minimisés....

Nous souhaitons une étude d'impact des surfaces consommées par les différents projets : - Sur les 10 Km environnants (comme sur l'étude de l'avenue de la gare) avec les ZAD créés et celles en cours d'étude, les carrières...

- Sur une durée de 10, voire 15 ans, en arrière incluant le

TGV, la RD 999, Oc'Via, le CNM, et Magna Porta... et les compensations environnementales...

Sans une étude complète, dans le temps et dans l'espace, on ne peut pas apprécier le niveau des dégâts occasionnés par toute cette urbanisation camouflée. Le fait que des DUP aient été déjà prises (pour lesquelles des études d'impact réduites à leur propre périmètre ont été faites) ne saurait être un argument pour se priver de cette étude (qui doit être globale) ce qui permettrait de mettre en évidence le niveau de destruction de notre aire de vie

5°) Agriculture : - Page 5 de la plaquette : « les terres actuellement exploitées seront maintenues ». Dans ces conditions, pourquoi exproprier ? C'est difficilement envisageable compte tenu des exigences liées à la typicité de l'activité agricole, à la cohabitation avec les autres activités, la circulation des engins et le mitage !

- Au Mas Larrier : Plaquette complément N° 1 Février 2018, pages 4-5 : « Agriculture, agritourisme adossé à un hôtel haut de gamme, agriculture productive et paysagère, point de vente collectif, valoriser le patrimoine viti-vinicole de notre région, centre de ressources, transformation mutualisé, valorisation des produits locaux, formation aux nouvelles technologies... » Tout un programme très alléchant au quel nous serions heureux d'apporter nos humbles contributions en vue d'aider à le concrétiser.

- Magasin Mas Larrier : Le magasin collectif de produits agricole doit ouvrir en 2019, or il n'y aura pas de sites de productions en activité sur la zone. Les produits vendus devront donc provenir des exploitations avoisinant le pole Magna Porta.

Quand les sites de productions, dans Magna Porta (s' il y en a un jour ?) rentreront en activité, ils devront aller vendre leur production ailleurs car "la place " sera déjà prise....

Cette logique est elle cohérente ? Avez-vous pensé au bilan carbone de cette opération ? Surtout pour un pole aussi vertueux que M P.

Si encore une offre complémentaire était possible, mais ça ne pourra pas être le cas, car nous produisons tous les mêmes choses: fruits a noyaux (pêches, prunes, abricots, cerises), légumes ratatouille, fraises, légumes feuilles, raisins, melons, pommes....

*Don l'association, le Président*  
*Stéphane Lafont*