

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

RAPPORT D'ENQUÊTE

CONCLUSIONS ET AVIS DU COMMISSAIRE-ENQUÊTEUR

Etabli le 12 avril 2018

Commissaire-enquêteur : M. Jean-Louis BLANC

SOMMAIRE

I. RAPPORT DU COMMISSAIRE-ENQUETEUR	4
1. GENERALITES	4
1.1. Préambule	4
1.2. Objet et contexte de l'enquête	4
1.3. Cadre juridique	5
2. DESCRIPTIF ET CARACTERISTIQUES DU PROJET	6
2.1. Objectifs du projet	6
2.2. Description du projet	6
2.3. Aspect environnemental	8
3. PREPARATION ET ORGANISATION DE L'ENQUÊTE.....	10
3.1. Consultations préalables	10
3.2. Désignation du commissaire-enquêteur.....	10
3.3. Arrêté préfectoral d'ouverture d'enquête	10
3.4. Information du public et publicité.....	11
3.5. Informations préalables et visite des lieux	12
3.6. Composition du dossier d'enquête publique	12
4. DEROULEMENT DE L'ENQUÊTE	13
4.1. Ouverture de l'enquête	13
4.2. Permanences et consultation du public	13
4.3. Clôture de l'enquête	14
5. BILAN ET SYNTHESE DES OBSERVATIONS	14
5.1. Comptabilisation des observations.....	14
5.2. Procès-verbal de synthèse des observations	14
5.3. Mémoire en réponse du maître d'ouvrage (Nîmes Métropole)	15
6. EXAMEN DES AVIS DES PERSONNES PUBLIQUES ASSOCIEES ET DES REPONSES DU MAITRE D'OUVRAGE	15
6.1. Autorité environnementale.....	15
6.2. Agence régionale de Santé (ARS) Occitanie	20
6.3. Conseil National de Protection de la Nature (CNPN).....	22
6.4. Avis du Ministre de la Transition écologique et solidaire.....	22
6.5. Commission Locale de l'Eau (CLE) du SAGE Vistre, nappes Vistrenque et Costières	22
7. EXAMEN ET ANALYSE DES OBSERVATIONS ET DES REPONSES DU MAITRE D'OUVRAGE.....	25
7.1. Délibérations et observations des communes et de la Communauté d'agglomération	26
7.2. Observations des personnes morales	27
7.3. Observations du public (particuliers)	37
7.4. Observations et questions du commissaire-enquêteur	42
II. CONCLUSIONS ET AVIS DU COMMISSAIRE-ENQUÊTEUR	45
1. RAPPEL DE L'OBJET ET DU DEROULEMENT DE L'ENQUÊTE	45
1.1. Rappel du cadre du projet.....	45
1.2. Objet et objectifs de l'enquête	45
1.3. Préparation et déroulement de l'enquête	46
2. CONCLUSIONS ET AVIS DETAILLES DU COMMISSAIRE-ENQUÊTEUR.....	47
2.1. Avis sur l'organisation et le déroulement de l'enquête	47
2.2. Avis sur le contenu du projet.....	48
2.3. Avis sur l'aspect environnemental	49
3. AVIS DU COMMISSAIRE-ENQUETEUR SUR L'ENSEMBLE DU PROJET	50

III. 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)
-

I. RAPPORT DU COMMISSAIRE-ENQUETEUR

1. GENERALITES

1.1. Préambule

Bref historique :

Le 31 janvier 1989 l'Etat décide d'engager les études de lignes à grande vitesse (LGV) sur la façade méditerranéenne sur la base des schémas directeurs de développement au niveau national.

Dans ce contexte, le projet de contournement de Nîmes-Montpellier (CNM) a été déclaré d'utilité publique en 2005 avec pour objectif d'assurer le transport de voyageurs et de marchandises et de soulager ainsi le réseau actuel proche de la saturation. Il s'agissait également de renforcer la desserte par les trains régionaux et, indirectement, de réduire le trafic routier sur l'autoroute A9 du fait d'un accroissement du transport de marchandises par voie ferroviaire. La mise en service progressive de cette nouvelle ligne ferroviaire est actuellement en cours depuis fin 2017.

En 2006 le ministre des transports demande que soient menées les études d'implantation et d'opportunité de gares nouvelles sur les projets de lignes à grande vitesse sur l'arc méditerranéen. Sur la base de ces études il a été décidé la construction d'une gare nouvelle desservant l'agglomération de Nîmes dite « Gare de Nîmes-Manduel-Redessan ».

Ce projet de gare nouvelle située à l'intersection de la voie LGV de contournement de Nîmes-Montpellier et de la voie de TER Nîmes-Tarascon s'accompagne de la création d'une voie d'accès spécifique dite « Avenue de la gare », du raccordement de cette avenue à la route départementale RD3 et de la réalisation d'accès en mode doux (voies piétonnes et cyclables) le long d'un tronçon de la RD3 et de l'avenue de la gare.

Enquêtes publiques préalables :

La réalisation cette gare a fait l'objet d'une enquête publique du 6 février au 17 mars 2017. Cette enquête a abouti à une décision favorable de la commission d'enquête.

Une enquête publique conjointe relative à la réalisation des voies d'accès à la nouvelle gare a été conduite simultanément par la même commission d'enquête. Cette enquête portait sur la déclaration d'utilité publique (DUP), l'enquête parcellaire et la mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la commune de Manduel. Elle a été conduite au titre du code de l'environnement, du code de l'urbanisme et du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Cette enquête a également donné lieu à un avis favorable de la commission d'enquête.

1.2. Objet et contexte de l'enquête

Ce projet relatif à l'avenue de la gare et à l'aménagement de la RD3 pour accès en modes doux concerne les mêmes aménagements que ceux traités dans le cadre de l'enquête publique réalisée du 6 février au 17 mars 2017 décrite précédemment.

La présente enquête publique ne concerne donc pas les sujets abordés dans le cadre de cette première enquête à savoir :

- La Déclaration d'Utilité Publique du projet (DUP).
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme (PLU de Manduel)
- La cessibilité des parcelles nécessaires à la réalisation du projet

Elle vient donc en complément et porte en particulier sur la demande d'autorisation environnementale au titre de la loi sur l'eau et sur la demande de dérogation au titre des espèces protégées.

Comme pour l'ensemble des enquêtes publiques les principaux objectifs sont pour cette enquête :

- L'information et la participation du public afin de recueillir ses observations et propositions relatives au projet sur les bases du dossier soumis à enquête.
- La consultation, préalablement à l'enquête, des personnes publiques associées (PPA) concernées (cf. Chapitre 6).
- Le recueil des avis des communes de Manduel et Redessan et de la Communauté d'Agglomération de Nîmes Métropole.
- L'émission des avis et conclusions motivés du commissaire-enquêteur relatifs aux observations du public et des personnes publiques ainsi qu'au contenu et à l'opportunité du projet.

Ces éléments constituent ainsi une aide à la décision pour l'établissement du projet définitif et pour l'autorité chargée de délivrer les autorisations requises.

1.3. Cadre juridique

Cadre général :

L'enquête est réalisée dans le cadre des dispositions légales et réglementaires du Code de l'environnement prévues par les articles L123-1 et suivants et R132-1 et suivants concernant les opérations susceptibles d'affecter l'environnement.

Cadre spécifique au projet :

Le projet d'aménagement des voies d'accès à la future gare de Nîmes-Manduel-Redessan (avenue de la gare et réaménagement de la RD3) est soumis à autorisation environnementale au titre de l'article L214-3 du Code de l'environnement qui soumet à déclaration ou autorisation les ouvrages, installations, travaux ou activités susceptibles d'affecter la ressource en eau et le milieu aquatique

La réalisation de ce projet nécessite également une demande de dérogation aux interdictions de destruction d'espèces protégées prévue par l'article L411-2 du Code de l'environnement.

Par ailleurs, au titre de l'article R122-2 du Code de l'environnement, ce projet est concerné par plusieurs rubriques (catégories d'aménagements, d'ouvrages et de travaux) nécessitant une étude d'impact et par conséquent à l'avis d'une Autorité environnementale.

La demande d'autorisation environnementale et la demande de dérogation au titre des espèces protégées sont ainsi soumis à la présente enquête publique dont l'ouverture et l'organisation ont fait l'objet de l'arrêté préfectoral n° 30-2017-1227-12 du 21 décembre 2017.

L'autorité organisatrice du présent projet est la DDTM (Direction Départementale des Territoires et de la Mer) du Gard – Guichet unique de l'Eau.

Identification du maître d'ouvrage

Communauté d'Agglomération Nîmes Métropole
3, Rue du Colisée
30 947 Nîmes Cedex 9

Responsable d'opération : M. Yvan Lachaud, Président de Nîmes Métropole

Nota : pour les aménagements relatifs à la RD3 (raccordement de l'avenue de la gare et réalisation d'accès en mode doux), Nîmes Métropole intervient en tant que maître d'ouvrage délégué par délégation du Conseil départemental du Gard.

2. DESCRIPTIF ET CARACTERISTIQUES DU PROJET

2.1. Objectifs du projet

Les créations et aménagements des voies concernées par le projet sont rendus nécessaires par la création de la future gare de Nîmes-Manduel-Redessan. L'objectif est d'assurer la desserte de la gare pour une mise en service prévue en 2020 en veillant à :

- réaliser des infrastructures adaptées aux besoins (trafic routier et en modes doux pour les usagers des lignes LGV et TER) ;
- permettre une infrastructure évolutive (dans le cadre de la future zone d'activité en particulier) ;
- empêcher le « stationnement sauvage » ;
- permettre la sécurisation du site ;
- préserver des accès aux parcelles agricoles et en permettre une exploitation satisfaisante ;
- permettre des accès à la gare en mode doux (piétons ; cyclistes ; etc.) et en favoriser le développement ;
- Réduire au mieux l'impact environnemental ;
- améliorer l'aspect paysager du site.

Remarque relative au projet Magna Porta :

« Magna Porta » est un projet de ZAC porté par la Communauté d'Agglomération Nîmes Métropole consistant à créer une zone d'activité aux abords de la nouvelle gare et de part et d'autre de l'avenue de la gare. C'est un projet, basé sur l'opportunité que procurent la nouvelle LGV et la nouvelle gare, dont l'objectif est de créer 3 à 4000 emplois d'ici 15 à 20 ans.

Magna Porta regrouperait des activités industrielles et tertiaires dans le domaine des nouvelles technologies tournées en particulier vers l'agroalimentaire et les activités agricoles.

Ce projet est actuellement en cours de concertation préalable auprès du public. Il est à noter en particulier qu'une réunion publique sur ce sujet s'est tenue à Manduel le 26 février 2018 au cours de cette enquête.

Le projet, objet de la présente enquête, est a priori indépendant du projet Magna Porta qui fera l'objet d'études d'impact et d'enquêtes publiques ultérieures mais il a été impacté par celui-ci de manière significative. En effet, l'avenue de la gare a été étudiée et conçue pour la desserte de la gare mais également pour s'intégrer au mieux dans le projet Magna Porta et pour répondre aux exigences et futurs besoins identifiés ou pressentis de celui-ci. La bonne adéquation entre ces deux projets semble primordiale pour Nîmes Métropole et a constitué l'un des principaux objectifs.

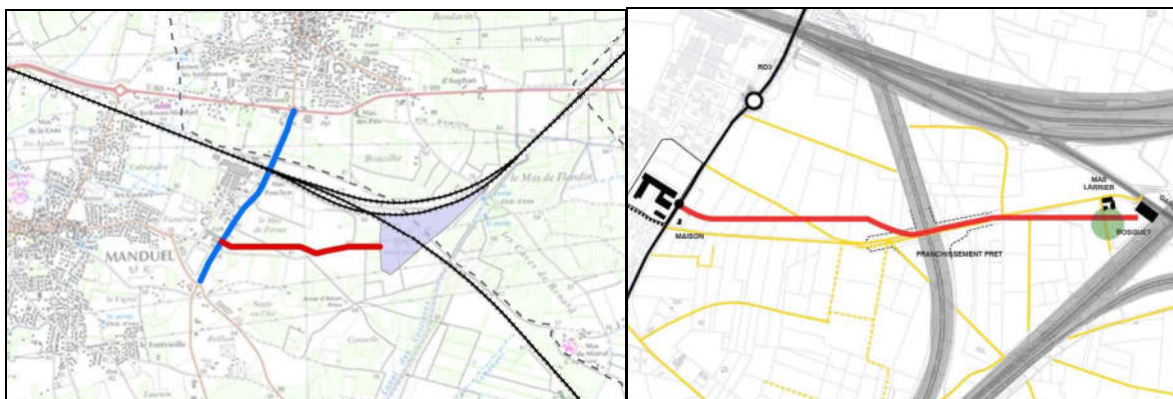
Il est à noter que le projet Magna Porta a fait l'objet de nombreuses observations de la part du public au cours de cette enquête.

Nota : un point sur ce projet a été fait par le maître d'ouvrage dans le cadre de son mémoire en réponse (cf. § 6.2.2 – observation PP5).

2.2. Description du projet

Localisation du projet

Le projet est situé sur les communes de Manduel et Redessan (Gard) à une dizaine de kilomètres du centre ville de Nîmes suivant les plans ci-après :



- Avenue de la Gare
- Réaménagement de la RD3
- Projet gare
- Voie ferrée existante
- Limite communale

Description des ouvrages

1 - Avenue de la gare

Cette avenue (en rouge sur le plan) est raccordée à la RD3 (en bleu) par un carrefour à feux rouges au niveau du Collège Via Domitia de Manduel. Elle rejoint le site de la nouvelle gare suivant un axe est-ouest et franchit la nouvelle voie ferroviaire de fret sur un ouvrage d'art actuellement réalisé dans le cadre des travaux CNM.

Cette avenue est conçue pour accueillir la circulation routière et les modes doux de circulation (piétons et cyclistes). Elle est composée d'un espace minéral de 19,50 mètres et bordée de part et d'autre par des noues paysagères utilisées pour la gestion des eaux pluviales.

Une séparation des noues par un muret donne un aspect de « route digue » surélevée. Des plantations d'arbres à grand développement permettent une bonne insertion paysagère.

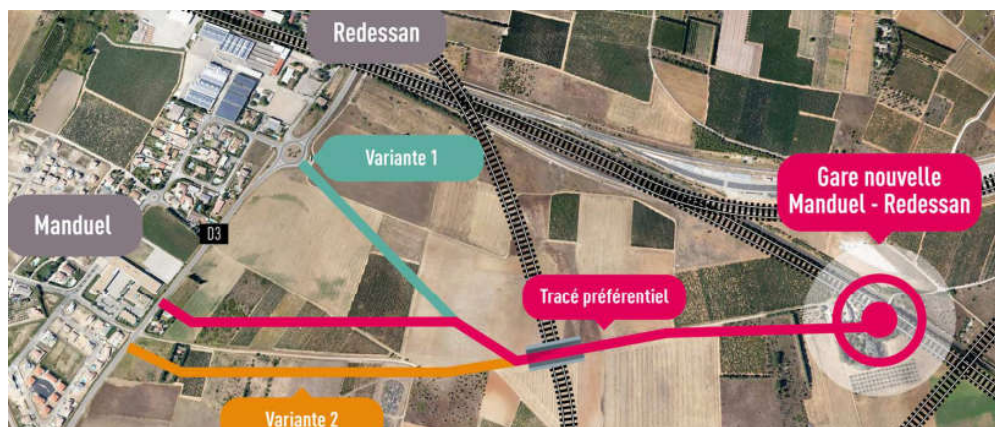
L'emprise totale de l'avenue est de l'ordre de 50 mètres.

Le profil en travers se compose du nord au sud comme suit (cf. plan courant joint en annexe) :

- . trottoir nord : 1,50 m ;
- . espace aménagé végétal-minéral : 3,50 m ;
- . voies à double sens de circulation (VL et PL) : 6,50 m ;
- . bande végétalisée : 2 m ;
- . piste cyclable double sens : 3 m ;
- . trottoir sud avec plantations : 3 m ;
- . noues paysagère (environ 10 m) situées au nord et au sud de la voie et séparées de celle-ci par des murs de soutènement.

Nota :

Le tracé de l'avenue de la gare a fait l'objet de l'étude des trois variantes suivant le plan ci-dessous :



Le tracé retenu, dit « tracé préférentiel », correspond le mieux à la structuration du projet de zone d'activité Magna Porta (cf. § 2.1). Il permet de garder l'ensemble du potentiel que constitue la zone 1AU du PLU de Manduel et permet un lien direct en modes doux depuis le centre-ville de Manduel. Il permet en outre de limiter l'atteinte à l'habitat d'une espèce protégée (magicienne dentelée).

2 - Aménagement de la RD3

La route départementale RD3 est aménagée de la RD 999 (route de Nîmes à Beaucaire) jusqu'à son intersection avec la RD 403. Elle franchit successivement, à partir de la RD 999, la voie de raccordement fret du CNM puis la voie ferrée Tarascon-Nîmes.

Le projet consiste à ajouter une voie réservée aux cycles et aux piétons du côté Est de la route. Un espace végétalisé séparera la voie routière de la voie mode doux.

La traversée de la voie ferrée Tarascon-Nîmes en mode doux se fera par une passerelle dédiée à cet usage.

La voie de circulation et ses abords sont maintenus en l'état dans la partie Ouest. La partie Est sera aménagée comme suit (cf. plan du profil type en annexe) :

- . espace végétalisé de largeur variable entre voirie et piste cyclable permettant l'introduction de voies dédiées dans les carrefours ;
- . piste cyclable double sens : 3m ;
- . trottoir piéton : 2 m ;
- . fossé pour rétention des eaux pluviales : 3,5 m.

3 – Raccordement entre l'avenue de la gare et la RD3

Le carrefour de l'avenue de la gare et de la RD3 sera régulé par des feux rouges. Il assurera à la fois la continuité des voies d'accès en mode doux pour les piétons et les cyclistes entre la nouvelle gare, les villages de Manduel et Redessan et le collège Via Domitia.

L'aménagement de ce carrefour permettra en outre une visibilité de l'entrée de la gare et l'implantation d'une station de bus desservant l'est de la commune de Manduel.

2.3. Aspect environnemental

Etude d'impact :

Les projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements publics et privés qui, par leur nature, leurs dimensions ou leur localisation sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement ou la santé humaine sont soumis à étude d'impact.

Une étude d'impact globale relative à la nouvelle gare et aux voies d'accès a été établie conformément aux articles L 122-1 et suivants et R 122-1 et suivants du Code de l'environnement.

Les voies d'accès sont soumises à étude d'impact au regard des rubriques suivantes :

- Infrastructures routières : avenue de la gare (1 500 mètres) et aménagement de la RD3 (1 400 mètres).
- Ouvrages d'art : franchissement de la voie ferroviaire fret par l'avenue de la gare (pont d'une longueur d'environ 20 mètres).
- Affouillements et exhaussements du sol.

L'étude d'impact a été établie suivant une méthodologie réglementaire. Après une analyse de l'état initial de l'environnement, elle développe en particulier les points suivants :

- Analyse des effets du projet sur l'environnement et mesures pour éviter, réduire ou compenser les effets négatifs :
 - . Effets et mesures concernant le milieu physique (eaux souterraines et eaux superficielles en particulier)

- . Effets et mesures concernant le milieu naturel
 - . Effets et mesures concernant le milieu humain et la socio-économie
 - . Effets et mesures concernant le patrimoine
 - . Effets et mesures concernant le paysage
- Evaluation des effets sur la Santé :
 - . Evaluation des risques sanitaires en phase exploitation
 - . Evaluation des risques sanitaires en phase travaux

Evaluation Natura 2000

Du fait que le projet impacte le réseau Natura 2000 « ZPS Costières Nîmoises », l'étude d'impact est accompagnée d'un dossier d'évaluation Natura 2000.

De la même manière que dans l'étude d'impact, après établissement d'un état de référence des espèces concernées, cette étude développe en particulier les points suivants :

- Analyse des incidences des projets et mesures associées :
 - . Analyse détaillée des incidences potentielles par espèce (outarde canepetière ; œdicnème criard ; rollier d'Europe ; alouette lulu ; pipit rousseline ; circaète Jean-le-blanc ; milan noir)
 - . Propositions de mesures visant à réduire les effets du programme de travaux sur les habitats et les espèces d'intérêt communautaire.
 - . Evaluation des incidences sur les habitats et espèces après mesures d'atténuation.
- Justification du programme de travaux et études de variantes.
- Mesures compensatoires et suivis.

Dossier de saisine du CNPN

Du fait de l'impact du projet sur des espèces protégées et conformément au Code de l'environnement (article L 411-2), le maître d'ouvrage a établi un dossier de saisine du CNPN (Conseil National de Protection de la Nature) pour demande de dérogation aux interdictions de destruction d'espèces protégées. Cette demande de dérogation concerne 41 espèces (1 invertébré ; 5 amphibiens ; 6 reptiles ; 7 mammifères ; 22 oiseaux).

Dossier d'autorisation « Loi sur l'Eau »

Au titre de la loi sur l'eau, le projet est soumis à autorisation au regard de la rubrique suivantes :

- Rubrique 2.1.5.0 « Rejet d'eaux pluviales dans les eaux douces superficielles ou sur le sol ou dans le sous-sol ».

Les eaux collectées sont rejetées dans le milieu naturel par infiltration au niveau des noues pour l'avenue de la gare et au niveau des fossés/noues d'infiltration pour la RD3. La superficie imperméabilisée à gérer est de 25 600 m² pour l'avenue de la gare et 8 775 m² pour la RD3. Le projet ne crée pas de nouvelle zone imperméabilisée sur la RD3 mais permet de gérer les eaux pluviales collectées sur les surfaces déjà imperméabilisées. Il contribue ainsi à améliorer la situation actuelle.

Le projet est soumis à déclaration au regard de la rubrique suivante :

- Rubrique 3.2.3.0 « Plans d'eau permanents ou non »
L'emprise des noues d'infiltration à ciel ouvert au niveau de l'avenue de la gare est estimée à 11 840 m².

Le dossier de demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau développe en particulier les points suivants :

- Description du projet (caractéristiques des aménagements et dimensionnement des ouvrages de gestion des eaux pluviales)
- Incidences du projet par rapport à l'état initial :
 - . Incidences en phase travaux et mesures mises en œuvre
 - . Incidences en phase définitive et mesures mises en œuvre

- . Evaluation des incidences sur le site Natura 2000 « Costières Nîmoises »
- . Compatibilité avec les documents de planification concernant la ressource en eau.
- . Moyens de surveillance et d'intervention.

3. PREPARATION ET ORGANISATION DE L'ENQUÊTE

3.1. Consultations préalables

Préalablement à l'enquête le dossier définitif soumis à enquête publique a été adressé pour avis aux personnes publiques suivantes :

- . Agence Régionale de Santé (ARS) Occitanie.
- . Conseil National de Protection de la Nature (CNPN).
- . Ministre de la Transition écologique et solidaire.
- . Commission Locale de l'Eau (CLE) du SAGE Vistre, Nappes Vistrenque et Costières.

En outre, du fait qu'il est soumis à étude d'impact, ce projet a fait l'objet d'un avis de l'Autorité environnementale. L'avis Ae n° 2016-106 émis lors des enquêtes publiques précédentes a été actualisé (avis Ae n° 2017-60) pour la présente enquête sur les bases de l'étude d'impact complétée.

L'autorité environnementale concernée est le Conseil Général de l'Environnement et du développement durable (CGEDD).

L'ensemble des avis recueillis auprès des personnes publiques lors de cette consultation préalable ainsi que l'avis de l'Autorité environnementale ont été intégrés dans le dossier d'enquête soumis au public. Ils sont détaillés et analysés dans le chapitre 6 du présent rapport.

Remarque : les communes de Manduel et Redessan, ainsi que la Communauté d'agglomération Nîmes Métropole, ont été appelées à donner leur avis sur le projet dès l'ouverture de l'enquête et au plus tard dans les quinze jours suivant sa clôture.

3.2. Désignation du commissaire-enquêteur

Par lettre enregistrée le 1^{er} décembre au Tribunal Administratif de Nîmes, le Préfet du Gard (représenté par la Direction Départementale des Territoires et de la Mer) a demandé 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 de l'environnement pour l'avenue de la gare nouvelle de Nîmes-Manduel-Redessan et accès modes doux depuis la RD3 ».

Par décision n° E17000161/30 du 7 décembre 2017 (cf. annexes), le Vice-Président délégué du Tribunal Administratif de Nîmes a désigné Monsieur Jean-Louis BLANC, ingénieur Arts et Métiers, responsable des services techniques d'EURENCO France en retraite, pour la conduite de cette enquête publique.

3.3. Arrêté préfectoral d'ouverture d'enquête

Par arrêté préfectoral n° 30-2017-1227-12 du 21 décembre 2017 (cf. annexes), Monsieur le Préfet du Gard a prescrit l'ouverture de l'enquête publique pour une durée de 33 jours consécutifs du lundi 29 janvier au vendredi 02 mars 2018 inclus

Cet arrêté précise en particulier les conditions de déroulement de l'enquête et en rappelle les règles.

Le siège de l'enquête a été fixé en mairie de la commune de Manduel.

Un dossier d'enquête et un registre ont été mis à la disposition du public en mairie de Manduel et en mairie de Redessan du fait que cette dernière commune est également concernée par l'enquête.

Quatre permanences (dont trois à Manduel et une à Redessan) ont été prévues, en adéquation avec la mobilisation prévisionnelle du public (suivant avis de la DDTM) et avec les horaires d'ouverture de la mairie.

Conformément à la réglementation, cet arrêté préfectoral a été établi sur les bases d'une concertation entre l'autorité organisatrice (DDTM du Gard) et le commissaire-enquêteur lors de la réunion du 18 décembre 2017.

Remarque : Compte tenu du nombre d'observations et propositions recueillies en fin d'enquête et afin de les analyser et d'y répondre dans les meilleures conditions, un délai supplémentaire de 15 jours a été accordé au commissaire-enquêteur pour la remise de son rapport d'enquête et de ses conclusions motivées par l'arrêté modificatif n° 30-20180329 du 29 mars 2018 (cf. annexes).

3.4. Information du public et publicité

L'information du public s'est effectuée dans de bonnes conditions, conformément à l'article 9 de l'arrêté préfectoral du 21 décembre 2017, de la manière suivante :

3.4.1 - Information par voie de presse :

L'avis d'enquête a fait l'objet de deux publications par la presse locale dans deux journaux diffusés sur le département du Gard (cf. 4 annonces légales en annexes) :

- . « Midi Libre » des 12 janvier et 2 février 2018.
- . « La Marseillaise » des 12 janvier et 2 février 2018.

3.4.2 - Affichage municipal sur les communes de Manduel et Redessan :

L'avis d'enquête publique ainsi que l'arrêté préfectoral d'ouverture d'enquête du 21 décembre 2017 (cf. annexes) ont été affichés sur les panneaux d'affichages des mairies :

- du 5 janvier au 02 mars 2018 en mairie de Manduel (cf. certificat d'affichage du 8 mars 2018 en annexe),
- du 9 janvier au 02 mars 2018 en mairie de Redessan (cf. certificat d'affichage du 20 mars 2018 en annexe).

Une information sur la tenue de l'enquête publique et sur les permanences du commissaire-enquêteur a été mentionnée également sur les sites internet et les journaux lumineux des communes.

En outre l'avis d'enquête a été également publié sur le site internet des services de l'Etat dans le Gard (www.gard.gouv.fr).

3.4.3 - Affichage sur le site du projet :

L'affichage de l'avis d'enquête publique sur les lieux concernés par le projet (partie de la RD3 à aménager et terrains destinés à la réalisation de l'avenue de la gare) a été réalisé par le maître d'ouvrage conformément à l'arrêté du 24 avril 2012 fixant les caractéristiques et dimensions des affiches (format A2 sur fond jaune). Ces affichages étaient visibles de la voie publique et des voies d'accès au site.

Cet affichage s'est effectué du 11 janvier au 02 mars 2018 inclus.

Il a fait l'objet d'un procès-verbal de constat d'huissier de justice (cf. annexes) qui certifie la présence de panneaux d'affichage bien visibles et lisibles en quatre points de la zone concernée (voir le plan d'implantation des panneaux sur le constat d'huissier). Ce contrôle par huissier s'est effectué les 29 janvier (date d'ouverture de l'enquête), 15 février et 2 mars (date de clôture de l'enquête). Il est confirmé que cet affichage a été maintenu dans son intégrité durant toute la période réglementaire.

3.5. Informations préalables et visite des lieux

Le dossier d'enquête complet m'a été remis lors de la réunion du 18 décembre 2017 par la DDTM du Gard (Guichet unique de l'Eau).

Cette réunion avait pour objectifs :

- L'historique et le contexte du projet.
- La présentation du dossier d'enquête.
- Le bilan des personnes publiques consultées.
- La concertation règlementaire entre le commissaire-enquêteur et l'autorité organisatrice pour préparation de l'arrêté préfectoral d'ouverture d'enquête.

Une présentation technique du projet m'a été faite par le maître d'ouvrage (Nîmes Métropole) en mairie de Manduel au cours de la réunion du 23 janvier 2018. Il a été fait également à cette occasion une présentation du projet de ZAC « Magna Porta » qui n'est pas concerné directement par l'enquête mais qui impacte le projet de manière significative.

Cette réunion a été suivie par une visite du site organisée par le maître d'ouvrage sur les principaux lieux concernés.

Ce même jour j'ai rencontré le personnel de la mairie de Manduel concerné par l'enquête (service Urbanisme) afin de préciser l'organisation et les modalités de l'enquête.

3.6. Composition du dossier d'enquête publique

Le dossier soumis à la consultation du public pendant toute la durée de l'enquête comprenait les documents suivants :

- Registre d'enquête publique (32 pages)
- Arrêté préfectoral du 21 décembre 2017 (6 pages agrafées au registre d'enquête)
- Dossier d'enquête publique :
 - Pièce A : Introduction commune (6 pages) + délibération du Conseil Communautaire du 14 novembre 2016.
 - Pièce B : Dossier d'autorisation « Loi sur l'Eau » (124 pages) + Notice hydraulique « Gestion des eaux pluviales » (25 pages) + lettre de Nîmes Métropole « Autorisation de raccordement des eaux pluviales » (1 page).
 - Pièce C : Etude d'impact (684 pages).
 - Pièce D1 : Evaluation Natura 2000 réalisée dans le cadre de l'étude d'impact (186 pages).
 - Pièce D2 : Atlas cartographique relatif à l'évaluation Natura 2000 réalisée dans le cadre de l'étude d'impact (20 cartes format A3).
 - Pièce E : Dossier de saisine du CNPN relatif à la demande de dérogation aux interdictions de destruction d'espèces protégées (284 pages).
 - Pièce F : Avis des services relatifs au dossier d'autorisation environnementale (avis des personnes publiques consultées préalablement à l'enquête) :
 - . Avis de l'Agence Régionale de Santé – ARS Occitanie (3 pages)
 - . Avis de l'Autorité environnementale (14 pages)
 - . Avis du Conseil National de Protection de la Nature – CNPN (2 pages)
 - . Avis conforme du Ministre de la Transition écologique et solidaire (1 page)
 - . Avis de la Commission Locale de l'Eau du SAGE Vistre, Nappes Vistrenque et Costières (5 pages) + Expertise technique EPTB Vistre (17 pages) + 1 plan A4

4. DEROULEMENT DE L'ENQUÊTE

4.1. Ouverture de l'enquête

Conformément à l'arrêté préfectoral du 21 décembre 2017, l'enquête a été ouverte le lundi 29 janvier à 8 heures 30 (heure d'ouverture de la mairie de Manduel au public) par le commissaire-enquêteur.

Le dossier d'enquête mis à disposition du public était complet. Les pièces du dossier ainsi que le registre déposés en mairie de Manduel ont été paraphés par mes soins lors de l'ouverture de l'enquête. Ces mêmes documents, déposés en mairie de Redessan, avaient été vérifiés et paraphés préalablement.

Simultanément à l'ouverture de l'enquête et dans le cadre de la consultation du public par voie électronique, le maître d'ouvrage a mis en ligne le dossier complet sur le site <http://www.magna-porta.nimes-metropole.fr> et a créé une adresse électronique destinée à recueillir les observations et propositions du public (enquetepubliquevoieaccesgare@nimes-metropole.fr). Les observations formulées par l'intermédiaire de cette adresse électronique ont été accessibles par le public pendant toute la durée de l'enquête.

Par ailleurs le maître d'ouvrage a procédé à l'installation d'un poste informatique en mairie de Manduel et accessible aux heures d'ouverture de la mairie afin que le public ne disposant pas de moyens d'accès à internet puisse accéder au dossier et formuler ses observations par voie électronique. Ce poste était opérationnel lors de l'ouverture de l'enquête.

4.2. Permanences et consultation du public

Au cours de cette enquête, un dossier complet (constitué de l'ensemble des documents mentionnés dans le § 3.6) ainsi qu'un registre d'enquête publique ont été mis à la disposition du public dans les locaux des mairies de Manduel et Redessan pendant les jours et heures d'ouverture au public de ces mairies.

Un contrôle de l'intégrité du dossier et des registres d'enquête a été effectué régulièrement par des agents des mairies de Manduel et Redessan, par un huissier les 29 janvier, 15 février et 2 mars et par moi-même lors de mes permanences.

Afin de recueillir personnellement les observations du public, j'ai tenu les permanences suivantes :

- En mairie de Manduel :
 - . Lundi 29 janvier 2018 de 8h30 à 11h30 (jour d'ouverture de l'enquête)
 - . Jeudi 15 février 2018 de 14 heures à 17 heures
 - . Vendredi 2 mars 2018 de 14 heures à 17 heures (jour de clôture de l'enquête).
- En mairie de Redessan :
 - . Jeudi 15 février 2018 de 9h00 à 12h00

Dématérialisation de l'enquête :

Conformément à la réglementation et à l'article 5 de l'arrêté du 21 décembre 2017, les moyens électroniques mentionnés précédemment et mis en service lors de l'ouverture de l'enquête (cf. § 4.1), soit la consultation par internet de l'ensemble du dossier et la mise en place d'une adresse électronique pour recueillir les observations du public, ont été maintenus en service pendant toute la durée de l'enquête. Ce point a été également contrôlé par un constat d'huissier disponible auprès du maître d'ouvrage.

***Remarque :** Il est noter toutefois que, suite à un incident informatique, le dossier d'enquête n'a pas été accessible par internet le 2 mars 2018 de 2h30 à 15h30. Cet accès a été réactivé à la suite du signalement de cette anomalie par un intervenant. L'accès au dossier ainsi que l'adresse électronique ont été maintenus 3 jours après la clôture de l'enquête afin de permettre au public qui en aurait été empêché de consulter le dossier et de formuler éventuellement ses observations. Je considère que cet incident n'a en aucune manière nui au bon déroulement de l'enquête et à la bonne expression du public.*

4.3. Clôture de l'enquête

L'enquête s'est déroulée dans de bonnes conditions et sans incident du lundi 29 janvier au vendredi 2 mars 2018 inclus.

Elle a été clôturée le vendredi 2 mars à l'heure de fermeture des mairies de Manduel et Redessan par le commissaire-enquêteur qui a récupéré les registres d'enquête ainsi que l'ensemble des dossiers mis à disposition du public dans les deux mairies.

L'intégrité de ces documents en fin d'enquête a été contrôlée par le commissaire-enquêteur. Ils seront remis à l'autorité organisatrice (DDTM) lors de la remise du rapport d'enquête.

5. BILAN ET SYNTHESE DES OBSERVATIONS

5.1. Comptabilisation des observations

Sur le plan quantitatif on peut retenir globalement :

- 22 observations ou avis formulés par les personnes publiques consultées préalablement à l'enquête publique dont :
 - 6 par l'Autorité environnementale (CGEDD)
 - 4 par l'Agence Régionale de Santé (ARS)
 - 2 par le Conseil National de Protection de la Nature (CNPN)
 - 10 par la Commission Locale de l'Eau du SAGE Vistre, nappes Vistrenque et Costières
- 8 observations formulées par les communes concernées dont :
 - 3 pour la commune de Manduel
 - 5 pour la commune de Redessan
- 23 observations et propositions ont été formulées par des personnes morales (associations et divers) dont :
 - 7 par France Nature Environnement Languedoc-Roussillon (FNE LR)
 - 11 par l'Association Pour les Initiatives Collectives de Nîmes Métropole (ASPIC)
 - 5 par Europe Ecologie les Verts (EELV) Languedoc Roussillon
- 14 observations ont été formulées par le public (7 intervenants) en cours d'enquête. Il est à noter que certains intervenants ont formulé plusieurs observations.
- 3 observations et questions ont été formulées par le commissaire-enquêteur.

Un total de **70 observations** est donc comptabilisé. Il est à noter que nombre d'entre elles ne sont pas directement en rapport avec le sujet de l'enquête. Elles sont toutefois mentionnées et traitées en fonction de leur opportunité dans les chapitres 6 et 7 ci-après.

5.2. Procès-verbal de synthèse des observations

Le public (personnes physiques et morales) intervenu au cours de l'enquête a exprimé ses observations et propositions sous différentes formes :

- Observations écrites sur le registre d'enquête (manuscrites ou par notes agrafées).
- Observations formulées par voie électronique (internet) sur l'adresse électronique spécifique dédiée à l'enquête.
- Contributions et dossiers remis en main propre et commentés lors de mes permanences.
- Observations orales ou demandes d'informations lors de mes permanences.

Conformément au Code de l'environnement et à l'article 8 de l'arrêté préfectoral du 21 décembre 2017, j'ai établi un procès-verbal de synthèse de l'ensemble des observations afin de le remettre au responsable du projet dans les huit jours suivant la fin de l'enquête

Ce procès-verbal a été remis en main propre et commenté aux représentantes du maître d'ouvrage, Mmes Léa Blanc et Isabelle Fonteneau le 9 mars 2018 dans les locaux de Nîmes Métropole.

Ce procès-verbal de synthèse, visé par le commissaire-enquêteur et le responsable du projet figure en annexe du présent rapport.

Afin de compléter l'information du responsable du projet, il lui a également été remis, en annexe de ce procès-verbal, une copie des registres d'enquête ainsi que l'ensemble des documents remis par le public (particuliers et personnes morales) en cours d'enquête.

5.3. Mémoire en réponse du maître d'ouvrage (Nîmes Métropole)

Les réponses aux observations et questions développées dans le procès-verbal de synthèse m'ont été communiquées dans le cadre d'un mémoire en réponse reçu par courrier électronique le 23 mars 2018, soit dans le délai de 15 jours après remise du procès-verbal comme prévu dans l'article 8 de l'arrêté du 21 décembre 2017.

Ces réponses ont été retranscrites intégralement (à l'exclusion des documents graphiques qu'ils contiennent) dans les chapitres 6 et 7 ci-après.

Nota : Ce mémoire en réponse figure intégralement en annexe du présent rapport.

6. EXAMEN DES AVIS DES PERSONNES PUBLIQUES ASSOCIEES ET DES REPONSES DU MAITRE D'OUVRAGE

Remarque préalable :

Ce chapitre est relatif aux observations formulées par les personnes publiques associées (PPA) consultées dans le cadre de la réglementation, préalablement à l'ouverture de l'enquête. Dans un souci de clarté ces observations, souvent développées de manière très détaillée, sont résumées ici sous forme synthétique et repérées [PP1] à [PP22]. Les contributions complètes de ces personnes publiques étaient incluses dans le dossier d'enquête soumis au public (pièce F du dossier).

Les observations sont mentionnées ci-après en italique gras sur fond ombré et sont suivies par la réponse du maître d'ouvrage et, le cas échéant, par les commentaires ou avis du commissaire-enquêteur.

Afin de ne pas alourdir excessivement le présent rapport, les documents graphiques figurant dans le mémoire en réponse ne sont pas repris ici. On se reportera pour les consulter au mémoire en réponse complet figurant en annexe.

6.1. 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 observations et recommandations suivantes :

6.1.1 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 en mode doux, 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 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.* (Voir le plan page 2 du mémoire en réponse en annexe).

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 ».

6.2.2 - 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 6 ha 60 a 54 ca (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 PM_{2,5}.

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 des cartes de niveaux de bruit (voir pages 4 et 5 du mémoire en réponse en annexe).

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 (voir les cartes de concentration en NO2 et en PM10 page 8 du mémoire en réponse en annexe).

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).

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 n'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 délicat. 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 »).

6.2. Agence régionale de Santé (ARS) Occitanie

Réf. : courrier du 21 avril (3pages)

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 défrichage 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.

Avis du commissaire-enquêteur

Compte tenu de la faible profondeur de la nappe phréatique, il est probable que celle-ci soit impactée, en particulier lors des travaux. Le fait de se limiter aux points d'eau ayant fait l'objet d'une déclaration en mairie est insuffisant et il me paraît indispensable de faire un point avec les propriétaires privés du secteur sur les risques de contamination des puits d'eau potable déclarés ou non déclarés. Il appartient en outre au maître d'ouvrage de communiquer les informations nécessaires aux intéressés et de définir les solutions palliatives en cas d'éventuelles contaminations.

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.

Avis du commissaire-enquêteur

Il n'est pas précisé dans la réponse si cette pente minimale de 0,5 % est respectée. Un mauvais écoulement des eaux pourrait en effet créer des zones de stagnation importantes favorables au développement des moustiques. La pente de 0,5 % recommandée par l'ARS paraît d'ailleurs très faible

compte tenu des inévitables inégalités que présentera le terrain après la réalisation des noues. Il me paraît souhaitable de réaliser des pentes plus importantes.

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.

6.3. Conseil National de Protection de la Nature (CNPN)

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 l'observation **PP2** : « Destruction d'habitats naturels et d'individus d'espèces protégées. Natura 2000 ».

6.4. Avis du Ministre de la Transition écologique et solidaire

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 l'observation **PP2** : « Destruction d'habitats naturels et d'individus d'espèces protégées. Natura 2000 ».

6.5. 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)

Remarque du maître d'ouvrage :

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.

6.5.1. 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.

6.5.2. 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.

6.5.3. 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.

Avis du commissaire-enquêteur

La CLE considère que la localisation et le nombre des points de suivis piézométriques ne sont pas pertinents et propose un plan d'implantation. Dans sa réponse il semble que le maître d'ouvrage n'envisage pas d'examiner cette proposition. Il conviendrait a minima de faire un point sur ce sujet avec la CLE afin que celle-ci fasse valoir ses arguments.

7. EXAMEN ET ANALYSE DES OBSERVATIONS ET DES REPONSES DU MAITRE D'OUVRAGE

Remarque préalable :

Ce chapitre est relatif aux observations formulées en cours d'enquête. Dans un souci de clarté ces observations, souvent développées de manière très détaillée, sont résumées ici sous forme synthétique. Elles sont repérées :

- C1 à C8 pour les observations formulées par les communes et la Communauté d'agglomération.
- PM1 à PM23 pour les observations formulées par des personnes morales (associations et autres).
- P1 à P14 pour les observations formulées par le public (particuliers).
- CE1 à CE3 pour les observations et questions formulées par le commissaire-enquêteur.

Les contributions complètes de ces intervenants sont consultables en annexes du présent rapport.

Il est à noter que certaines observations sont relatives aux grands travaux réalisés (CNM) ou en projet (ZAC Magna Porta) sur le secteur Manduel-Redessan et ne concernent pas la présente enquête publique. Ces observations sont toutefois reprises ici et font l'objet d'une réponse du maître d'ouvrage adaptée en fonction de leur opportunité et de leur relation avec l'enquête.

Les observations sont mentionnées ci-après en italique gras sur fond ombré et sont suivies par la réponse du maître d'ouvrage et, le cas échéant, par les commentaires et avis du commissaire-enquêteur.

Afin de ne pas alourdir excessivement le présent rapport, les documents graphiques figurant dans le mémoire en réponse ne sont pas repris ici. Ils sont consultables dans le mémoire en réponse complet du maître d'ouvrage en annexe du présent rapport.

7.1. Délibérations et observations des communes et de la Communauté d'agglomération

7.1.1. Commune de Redessan

Réf. : Délibération D 2018-007 du 1^{er} février 2018 (cf. annexes)

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 l'observation **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 observations **PP1** à **PP10** répondant aux avis de l'Autorité environnementale et de l'ARS.

7.1.2 Commune de Manduel

Réf. : Délibération n°18/017 du 3 mars 2018 (cf. annexes)

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 l'observation **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 observations **PP1** à **PP22** répondant aux différents avis des personnes publiques associées.

C8 *Prevoir 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.

7.1.3 Communauté de communes Nîmes Métropole

Réf. : Délibération du Conseil communautaire de Nîmes Métropole du 5 février 2018 (cf. annexes)

Avis favorable sans observations

7.2. Observations des personnes morales

7.2.1 - 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... »

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 l'observation PP5 « Développement de l'urbanisation ».

Avis du commissaire-enquêteur

La réponse donnée par le maître d'ouvrage à l'observation PP5 précise l'avancement du projet Magna Porta qui est en cours de définition. Compte tenu du niveau d'avancement de celui-ci, il est compréhensible qu'il n'ait pas été pris en compte dans l'étude d'impact globale « gare et voies d'accès ». L'étude d'impact du projet Magna Porta devra être établie ultérieurement en temps voulu en tenant compte des effets cumulés de l'ensemble des projets réalisés sur le secteur (CNM, gare et voies d'accès). Toutefois la probabilité de réalisation du projet Magna Porta paraît élevée aux dires du maître d'ouvrage et il est par conséquent pertinent que le projet « voies d'accès à la gare », objet de la présente enquête, ait été étudié et conçu pour s'intégrer au mieux dans cette future zone d'activité et pour en permettre une configuration optimale dans l'avenir

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'œdicnème 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 l'observation 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 apportée à l'observation PP2 « Destruction d'habitats naturels et d'individus d'espèces protégées. Natura 2000 ».

Avis du commissaire-enquêteur (observations PM3 et PM4)

L'étude d'impact et les études d'évaluation Natura 2000 paraissent avoir pris en compte de manière satisfaisante les impacts sur le milieu naturel et les espèces protégées. Les impacts évalués dans le dossier de demande de dérogation sont des impacts résiduels globaux prenant en compte les effets cumulés des différents projets.

Par ailleurs il est impératif de rechercher des zones de compensation conformes aux exigences du CNPN et du Ministère de la Transition écologique et solidaire (Cf. § 6.3 et 6.4).

Les zones mentionnées par le maître d'ouvrage sur les communes de Bezouze et de Saint-Gilles en zone Costières Nîmoises paraissent de nature à répondre à ces objectifs. Leur efficacité en « unités de compensation » est à préciser. Une solution mixte entre le scénario 1 (acquisition de parcelles) et le scénario 2 (conventionnement avec des exploitants agricoles) pourrait judicieusement répondre au besoin.

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

PM5 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 aux questions du § 6.5.2 « *Remarques relatives à l'impact du projet sur les eaux superficielles et les milieux aquatiques associés* » et du § 6.5.3 « *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), le périmètre ayant fait l'objet d'étude de variantes est précisé sur la carte figurant à la page 21 du mémoire en réponse en annexe du présent rapport.

Des zones tampons d'exclusion doivent être appliquées autour des voies de communication pour l'Outarde canepetière et l'Oedicnème 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.

Avis du commissaire-enquêteur

Du fait que les trois tracés envisagés présentent des impacts environnementaux relativement comparables il est logique de privilégier le tracé qui répond le mieux aux besoins actuels (sécurisation des accès au collège ; continuité et optimisation des accès en mode doux) et prévisibles (projet de ZAC Magna Porta). Par ailleurs le tracé retenu permet un accès direct et rectiligne à la gare en évitant des virages pouvant créer des risques supplémentaires. Les arguments développés par le maître d'ouvrage sont pertinents et le tracé retenu me paraît le mieux adapté.

PM7 Etude de faisabilité d'aménagement d'une passerelle

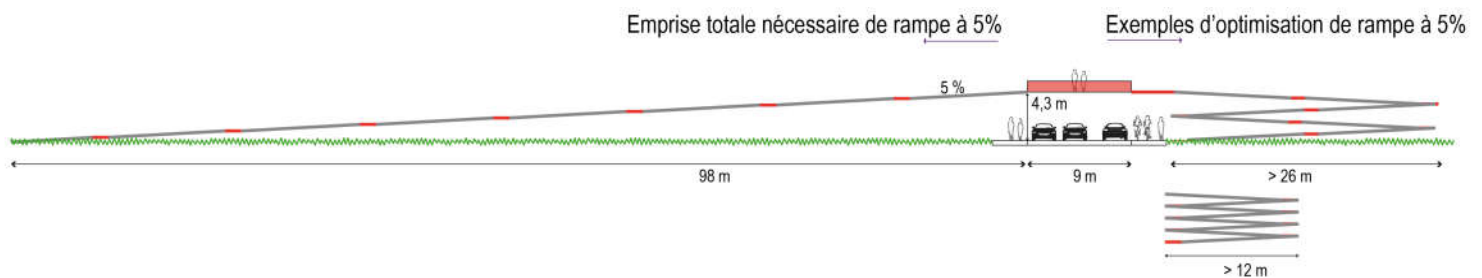
La vocation de l'évaluation environnementale est d'être itérative et de permettre un remodelage progressif d'un projet en fonction des impératifs environnementaux ». Le découpage d'un projet en plusieurs opérations « contraint les porteurs du projet à devoir corriger au cas par cas et au fil de l'eau 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.

Avis du commissaire-enquêteur

La réalisation d'une passerelle pouvait en effet constituer a priori une amélioration des conditions de sécurité et cette étude préalable était pleinement justifiée.

Il apparaît que le tirant d'air nécessaire pour une telle route impose des rampes d'accès d'une grande longueur qui donneraient lieu à des rallongements importants de parcours. Il est fortement probable qu'une telle passerelle soit très peu utilisée. De ce fait la mise en place d'un carrefour à feux pour une

traversée au sol reste indispensable pour des raisons de sécurité et, en outre, pour ralentir la vitesse des véhicules.

L'importance de cette passerelle générerait par ailleurs un surcoût très élevé et représenterait un encombrement paysager peu esthétique.

Je considère que la décision du maître d'ouvrage de ne pas réaliser cette passerelle est justifiée.

7.2.2 - 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 : « 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 l'observation **PP5** « Développement de l'urbanisation ».

Commentaire du commissaire-enquêteur

Il est en effet regrettable que les différents sujets aient été traités séparément, en particulier que le projet « voies d'accès à la gare » fasse l'objet de deux enquêtes publiques, ce qui a provoqué souvent une confusion des sujets et une redondance des observations. Ces découpages nuisent également à la clarté des études d'impact et des dossiers d'enquêtes publiques.

Les projets d'aménagements à venir comme Magna Porta devront faire l'objet d'études d'impact actualisées prenant en compte l'ensemble des projets réalisés sur ce secteur ainsi que l'évolution de l'environnement depuis leur réalisation. Un nouvel état initial devra être établi.

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.

Commentaire du commissaire-enquêteur

Le choix du site relatif à l'implantation de cette nouvelle gare relève d'études et d'enquêtes publiques préalables et a fait l'objet d'une autorisation préfectorale. Ce sujet est indépendant de la présente enquête qui a pour objet d'accéder à ce site en répondant à l'ensemble des besoins identifiés à ce jour et dans les meilleures conditions environnementales possibles. L'implantation retenue pour la gare ne génère aucun élément prohibitif pour la réalisation du projet de voies d'accès, objet de cette enquête.

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 l'observation **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.

Avis du commissaire-enquêteur

L'étude d'impact relative à la qualité de l'air aux abords du carrefour de jonction entre l'avenue de la gare et la RD3 fait apparaître un impact sur la qualité de l'air non significatif n'étant pas de nature à remettre en cause l'implantation retenue. Il est à noter, au vu des plans, que le centre du carrefour prévu est situé environ à 45 mètres de la limite de la zone de sport du collège et à environ 60 mètres du terrain de hand-ball le plus proche.

PM13 *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 ».

Concernant le choix du positionnement de l'accès à l'avenue de la gare, se référer aux éléments apportés en réponse à l'observation **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.

Commentaire du commissaire-enquêteur

Ce rallongement de parcours pour accéder à la gare constitue en effet un point négatif de cette implantation. Il ne me paraît pas de nature à remettre en cause celle-ci du fait des arguments développés en réponse à l'observation **PM6**.

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 l'observation **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 l'observation **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 l'observation PP5 « Développement de l'urbanisation ».

Commentaire du commissaire-enquêteur

Le projet de ZAC Magna Porta ne concerne pas cette enquête. Mon avis sur la prise en compte de ce projet est développé dans le cadre de l'observation PM2.

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).

Commentaire du commissaire-enquêteur

Cette observation relative à l'« intérêt général » paraît ne porter que sur le projet Magna Porta et ne concerne donc pas cette enquête.

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 ».**

7.2.3 - Europe Ecologie les Verts (EELV) Languedoc Roussillon

Réf. : Document remis au commissaire enquêteur le 2 mars 2018 (2 pages agrafées page 9 du registre de 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 l'observation **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.

Commentaire du commissaire-enquêteur

Observation PM19 : voir mon avis donné pour l'observation PM8

Observations PM 20 et PM 21 : ces observations ne concernent pas la présente enquête publique

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 observations **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.

Commentaire du commissaire-enquêteur

Observation PM22 : voir mes avis relatifs aux observations PM6, PM12 et PM13.

Observation PM 23 : cette observation ne concerne pas la présente enquête.

7.3. Observations du public (particuliers)

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.

(Voir la carte représentant l'éclairage projeté en terme d'éclairage public page 28 du mémoire en réponse en annexe)

Sur la route digue, un éclairage mutualisé exclusivement à échelle piétonne (hauteur de feu 5m) :



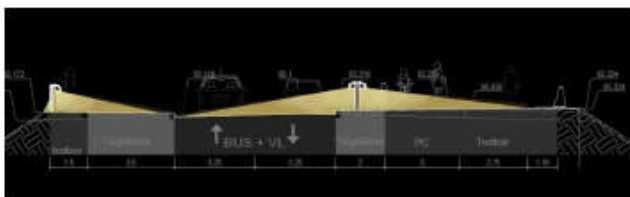
Section courante-TEMPS 1



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) :

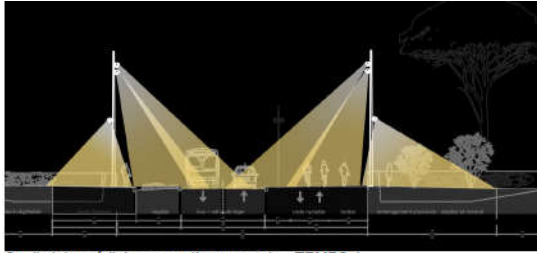


Section franchissement - Section courante



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) :



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.

Avis du commissaire-enquêteur

Observation P2 : le parc de loisirs envisagé par Nîmes Métropole fait l'objet d'une étude de faisabilité et ne concerne pas la présente enquête publique.

Observation P3 : il est en effet regrettable que les projets soient traités séparément et en particulier que celui-ci soit l'objet de deux enquêtes publiques distinctes. Nîmes Métropole doit veiller à donner aux riverains une information claire, globale et exhaustive sur les impacts et contraintes les concernant.

Observation P4 : il est impératif que les agriculteurs concernés soient informés, consultés et associés à la réalisation de l'avenue de gare. Même si le projet est figé en grande partie, certains points comme la circulation des engins agricoles ou les contraintes et nuisances liées à la réalisation des travaux devront être examinés avec la participation des riverains.

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 inclut 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.

Commentaire du commissaire-enquêteur

Le coût de l'avenue de la gare paraît impacté de manière significative par la création ultérieure du projet Magna Porta (aspect paysager ; recherche d'une attractivité pour les entreprises ; etc.). Ce projet va clairement au-delà du « juste nécessaire » permettant d'accéder à la gare. Mon avis sur ce sujet est développé dans le cadre de l'observation CE1 ci-après.

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.

Avis du commissaire-enquêteur

Une concertation ouverte et efficace entre le maître d'ouvrage et les agriculteurs doit avoir lieu tout au long du projet, d'autant que l'agriculture est appelée à occuper une place importante dans le projet de ZAC Magna Porta. Dans le cadre de cette concertation les parcours des agriculteurs et des engins agricoles en particulier devront être optimisés autant que faire se peut. Voir mon avis donné dans le cadre de l'observation P4 précédente.

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 en réponse à l'observation **P5** ci-dessus.

Pour le rallongement du temps de parcours, se référer aux observations **P6** et **P7** ci-dessus.

Avis du commissaire-enquêteur

Coût de l'avenue de la gare : voir mon avis donné dans le cadre des observations P5 et CE1.

Trajet des agriculteurs : voir mon avis donné dans le cadre de l'observation P7 précédente.

Mme Lydia Granier

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

P9 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 en réponse à l'observation **P5** ci-dessus.

Avis du commissaire-enquêteur

Coût de l'avenue de la gare : voir mon avis donné dans le cadre des observations P5 et CE1.

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 en réponse à l'observation **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).

(Voir le plan projet page 32 du mémoire en réponse en annexe).

Avis du commissaire-enquêteur

- **Implantation de l'avenue de la gare : voir mon avis donné dans le cadre de l'observation PM6.**
- **Les aménagements de la RD3 représentent une partie importante du projet et étaient définis en détail dans le dossier d'enquête soumis au public. L'essentiel de ces aménagements est précisé dans la réponse du maître d'ouvrage ci-dessus.**
- **La déviation de Redessan ne concerne pas la présente enquête publique.**

7.4. 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 :

7.4.1 - 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. observation **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.

Avis du commissaire-enquêteur

Cette réponse n'aborde pas clairement l'aspect financier et le surcoût lié à la prise en compte de la future ZAC Magna Porta par rapport au « juste nécessaire » pour accéder à la gare n'est pas précisé. Evoqué lors d'une réunion avec le maître d'ouvrage, celui-ci paraissait très significatif.

Dans la mesure où la probabilité de réalisation du projet Magna Porta paraît élevée, il est logique de prendre en compte les aménagements induits par ce futur projet pour lesquels la réalisation en deux tranches de travaux pourrait générer un surcoût. Dans le cas contraire il est pertinent de les différer et de ne les réaliser que quand leur nécessité sera validée. Dans un objectif d'optimisation financière le maître d'ouvrage est appelé à étudier la planification des travaux en ce sens et à faire preuve de pragmatisme à ce sujet. Il serait regrettable d'avoir engagé des dépenses inutiles si le projet Magna Porta ne se réalisait pas.

7.4.2 - « Stationnement sauvage »

CE2 *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 ?*

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.

Commentaire du commissaire-enquêteur

Dont acte.

A noter que les bordures hautes ne sont pas dissuasives pour tous les véhicules (en particulier les 4 x 4). L'installation de potelets supplémentaires pourra être envisagée ultérieurement après un premier retour d'expérience.

7.4.3 - 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 l'observation **PP2** « Destruction d'habitats naturels et d'individus d'espèces protégées. Natura 2000 ».

Avis du commissaire-enquêteur

Voir l'avis développé dans le cadre des observations PM3 et PM4

Fait aux Angles (Gard), le 12 avril 2018

Le Commissaire-enquêteur



Jean-Louis BLANC

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

PARTIE II - CONCLUSIONS ET AVIS DU COMMISSAIRE-ENQUÊTEUR

Etabli le 12 avril 2018

Commissaire-enquêteur : M. Jean-Louis BLANC

II. CONCLUSIONS ET AVIS DU COMMISSAIRE-ENQUÊTEUR

1. RAPPEL DE L'OBJET ET DU DEROULEMENT DE L'ENQUÊTE

1.1. Rappel du cadre du projet

La réalisation de la nouvelle ligne à grande vitesse dite « Contournement de Nîmes-Montpellier » (CNM) et la décision d'implanter une nouvelle gare destinée à desservir l'agglomération de Nîmes impliquent la réalisation d'aménagements d'infrastructure et en particulier la réalisation de voies d'accès au site de la gare.

Les aménagements prévus dans le cadre de ce projet sont donc indissociables du projet de la gare dite « Gare de Nîmes-Manduel-Redessan » qui a fait l'objet d'un arrêté préfectoral d'autorisation unique.

Le projet consiste à réaliser les aménagements suivants dans le but d'une mise en service simultanée avec celle de la gare prévue fin 2020 :

- Création d'une nouvelle voie dite « Avenue de la gare » composée d'une voie de circulation (VL et PL) à double sens, de pistes cyclables et de voies piétonnes.
- Aménagement de la route départementale RD3 avec adjonction de pistes cyclables et de voies piétonnes pour développer et favoriser les accès en mode doux.
- Réalisation d'aménagements paysagers et création de noues de part et d'autre de l'avenue de la gare pour la gestion des eaux pluviales.
- Réalisation d'un carrefour à feux tricolores pour le raccordement de l'avenue de la gare à la RD3 avec continuité des voies piétonnes et cyclables.

La RD3 devient ainsi une voie de desserte structurante à partir de son raccordement à la RD 999 (route de Nîmes à Beaucaire et liaison avec la commune de Redessan).

Il est à noter que l'avenue de la gare a été conçue également pour s'intégrer dans de bonnes conditions dans un projet de ZAC dit « Magna Porta » qui serait situé de part et d'autre de cette voie.

Le maître d'ouvrage de ce projet est la Communauté d'agglomération Nîmes Métropole qui dispose d'une délégation de maîtrise d'ouvrage de la part du Conseil départemental du Gard pour l'aménagement de la RD3.

1.2. Objet et objectifs de l'enquête

Ce projet a fait l'objet d'une première enquête publique réalisée du 6 février au 17 mars 2017, simultanément avec l'enquête publique unique de la nouvelle gare.

Cette première enquête relative aux voies d'accès à la gare portait sur les thèmes suivants :

- Déclaration d'Utilité Publique (DUP).
- Mise en compatibilité des documents d'urbanisme (PLU de Manduel).
- Cessibilité des parcelles nécessaires aux aménagements projetés.

Elle a donné lieu à un avis favorable de la commission d'enquête.

La présente enquête publique vient en complément de cette première enquête et porte en particulier sur une demande d'autorisation environnementale au titre de la loi sur l'eau et sur une demande de dérogation au titre des espèces protégées.

Le projet est également soumis à étude d'impact et à l'avis d'une Autorité environnementale.

L'autorité organisatrice de l'enquête est la DDTM (Direction Départementale des Territoires et de la Mer) du Gard – Guichet unique de l'Eau.

Il est rappelé par ailleurs que la procédure d'enquête publique a pour objectif l'information et la participation du public afin de recueillir ses observations et propositions sur les bases d'un dossier d'enquête. Elle a également pour objectif de recueillir l'avis et les conclusions personnelles et motivées du commissaire-enquêteur.

1.3. Préparation et déroulement de l'enquête

Actions préalables à l'enquête

L'enquête a été précédée par la consultation préalable des personnes publiques prévues par la réglementation pour ce type d'enquête, à savoir :

- . l'Agence Régionale de Santé (ARS) Occitanie ;
- . le Conseil National de Protection de la Nature (CNPN) ;
- . le Ministre de la Transition écologique et solidaire ;
- . la Commission Locale de l'Eau (CLE) du SAGE Vistre, Nappes Vistrenque et Costières.

En outre, ce projet étant soumis à étude d'impact a fait l'objet d'un avis du Conseil Général de l'Environnement et du développement durable (CGEDD) en qualité d'Autorité environnementale.

Les observations produites par ces personnes publiques préalablement à l'enquête et les réponses correspondantes données par le maître d'ouvrage dans le cadre de son mémoire en réponse (cf. annexes) sont mentionnées dans le chapitre 6 du rapport d'enquête (titre I).

L'enquête publique a été précédée d'une réunion d'information entre le commissaire-enquêteur et le maître d'ouvrage en mairie de Manduel suivie d'une visite des lieux concernés par le projet. Son organisation a été fixée par l'arrêté préfectoral d'ouverture d'enquête du 21 décembre 2018 (cf. annexes) établi en concertation avec le commissaire-enquêteur.

La publicité pour information du public a fait l'objet :

- d'un affichage de l'avis d'enquête et de l'arrêté préfectoral sur les panneaux d'affichage des mairies de Manduel et de Redessan (cf. certificats d'affichages en annexes) dans les délais réglementaire ainsi que d'une information sur les sites internet des communes ;
- de parutions réglementaires de l'avis d'enquête sur deux journaux locaux (« Midi Libre » et « La Marseillaise ») le 12 janvier pour la première parution et le 2 février pour la deuxième parution (cf. annexes) ;
- d'un affichage au format A2 sur les principales voies d'accès au site du projet par le maître d'ouvrage dans les délais réglementaires.

Déroulement de l'enquête

L'enquête publique s'est déroulée dans de bonnes conditions, conformément à la réglementation et à l'arrêté préfectoral du 21 décembre 2017, dans les locaux des mairies de Manduel et Redessan du lundi 29 janvier 2018 au vendredi 2 mars 2018.

Le commissaire-enquêteur a tenu trois permanences de trois heures en mairie de Manduel les 29 janvier, 15 février et 2 mars 2018 et une permanence en mairie de Redessan le 15 février 2018 afin d'informer le public et de recueillir ses observations et propositions.

Durant toute l'enquête, un dossier complet ainsi qu'un registre d'enquête publique pour annotation des observations ont été mis à la disposition du public dans les mairies de Manduel et Redessan aux heures d'ouverture de ces mairies. L'intégrité de ces dossiers a été régulièrement contrôlée par des agents des mairies et aucun incident n'a été à déplorer.

Le dossier d'enquête était en outre consultable sur le site internet du maître d'ouvrage et une adresse électronique dédiée a été créée pour permettre au public de produire ses observations par voie électronique. En outre un poste informatique dédié a été installé en mairie de Manduel et mis à

disposition du public pour permettre aux personnes ne disposant pas d'internet d'intervenir par voie électronique.

Il est à noter que la communauté d'agglomération Nîmes Métropole et les communes de Manduel et Redessan ont été appelées à donner un avis sur le projet. Ces avis ont été produits dans le délai réglementaire et pris en compte dans la présente enquête.

Après clôture de l'enquête, le commissaire-enquêteur a établi un procès-verbal de synthèse des observations et propositions recueillies en cours d'enquête (cf. annexes). Ce procès-verbal a été remis en main propre et commenté au maître d'ouvrage le 9 mars 2018 dans les locaux de Nîmes Métropole.

Sur les bases de ce procès-verbal de synthèse, le maître d'ouvrage a produit un mémoire en réponse remis au commissaire-enquêteur le 23 mars 2018.

Les observations formulées en cours d'enquête et les réponses correspondantes données par le maître d'ouvrage dans le cadre de son mémoire en réponse (cf. annexes) sont détaillées et analysées dans le chapitre 7 du rapport d'enquête (titre I).

2. CONCLUSIONS ET AVIS DÉTAILLÉS DU COMMISSAIRE-ENQUÊTEUR

2.1. Avis sur l'organisation et le déroulement de l'enquête

Découpage du projet global « gare - voies d'accès »

Suite à l'organisation d'une première enquête publique sur le projet « voies d'accès à la gare » (cf. § 1.2), de nombreuses observations formulées par le public dans le cadre de la présente enquête concernent la première enquête et ont donc donné lieu précédemment à des réponses du maître d'ouvrage et à des avis de la commission d'enquête. Je précise à ce sujet que mes avis sont cohérents et non contradictoires avec ceux donnés par cette commission d'enquête et qu'ils constituent essentiellement un complément.

Je considère qu'il est regrettable que le projet global (gare et voies d'accès) n'ait pas fait l'objet d'une enquête unique. Ce découpage en trois enquêtes publiques distinctes a été parfois une source de confusion et d'incompréhension de la part du public. Il en résulte également que les trois enquêtes se superposent en partie.

Dossier d'enquête

Du fait du découpage du projet global évoqué précédemment le dossier manque parfois de lisibilité, en particulier au niveau de l'étude d'impact (pièce C du dossier) qui est globale et dans laquelle les impacts spécifiques aux voies d'accès n'apparaissent pas toujours clairement.

Les documents de demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau (pièce B du dossier) ainsi que la demande dérogation relative aux espèces protégées (pièce E) font l'objet de résumés non techniques qui permettent une compréhension satisfaisante de ces sujets. Par ailleurs l'évaluation des impacts vis-à-vis des zones Natura 2000 (pièces D1 et D2) est bien documentée et paraît exhaustive.

Le dossier comporte également l'avis de toutes les personnes publiques associées que prévoit la réglementation pour ce type d'enquête (pièce F).

Je considère que le dossier soumis à enquête publique était complet. Il était en outre adapté à une information satisfaisante du public, en particulier au travers de résumés non techniques accessibles. Il est à noter que les avis des personnes publiques associées étaient détaillés et approfondis et qu'ils ont souvent apporté un éclairage supplémentaire.

Information du public (cf. § 1.31)

L'information du public sur la tenue de l'enquête s'est déroulée conformément à la réglementation.

Je considère en particulier que l'information faite par les communes (affichage ; journaux lumineux ; sites internet) et l'affichage bien visible sur le site mis en place par le maître d'ouvrage ont permis d'assurer une bonne information du public sur la tenue de l'enquête.

Par ailleurs la réunion publique organisée par le maître d'ouvrage le 26 février 2018 à Manduel dans le cadre de la concertation préalable sur projet Magna Porta a réuni un large public. Même si elle ne concernait pas la présente enquête celle-ci a été évoquée et les informations données ont contribué à informer le public sur l'ensemble des projets sur cette zone.

Déroulement de l'enquête (cf. § 1.32)

Les permanences ont été organisées en nombre suffisant et les rencontres avec le public se sont déroulées sans incident. L'accès au dossier et au registre dans les mairies ainsi que les accès informatiques pour consultation du dossier et formulation des observations par voie électronique ont permis au public de s'informer et d'intervenir durant toute l'enquête.

Le maître d'ouvrage, Nîmes Métropole a participé activement à l'enquête et a communiqué toutes les informations requises pour une bonne compréhension du projet. Il a produit un mémoire en réponse détaillé qui répond à l'ensemble des observations formulées au cours de l'enquête.

Je considère que l'enquête s'est déroulée dans de bonnes conditions, conformément à la réglementation, et que le public a pu s'informer et s'exprimer dans de bonnes conditions.

2.2. Avis sur le contenu du projet

Avenue de la gare

La liaison entre la RD3 et le site retenu pour la gare est contrainte par l'ouvrage d'art existant permettant le franchissement de la voie ferroviaire fret. Les possibilités de tracés pour l'avenue de la gare sont limitées et les trois variantes étudiées sont pertinentes.

Il ressort que les impacts environnementaux et financiers des trois tracés étudiés sont relativement comparables. Le tracé retenu (dit «tracé préférentiel » dans le dossier d'enquête) paraît répondre le mieux aux besoins (sécurisation des accès au collège Via Domitia et continuité et optimisation des accès en modes doux). Ce tracé présente également l'avantage d'être rectiligne et direct.

Il semble également le mieux adapté pour s'intégrer dans la future zone d'activité Magna Porta prévue de part et d'autre de l'avenue de la gare et pour en rationaliser la configuration.

Dans la mesure où la probabilité de réalisation de cette zone d'activité paraît élevée (aux dires du maître d'ouvrage), il est compréhensible que le projet objet de l'enquête prenne en compte les besoins à venir et identifiés à ce jour pour celle-ci.

Toutefois dans la mesure où la prise en compte du projet Magna Porta paraît présenter un surcoût important et où sa réalisation n'est pas validée à ce jour, je recommande au maître d'ouvrage de différer les aménagements relatifs à ce futur projet dont la réalisation ultérieure ne générerait pas de surcoûts importants.

Aménagement des accès en mode doux

Les aménagements de la RD3 et de l'avenue de la gare sont de nature à favoriser la circulation en modes doux pour l'accès à la gare mais aussi pour la circulation locale entre Manduel et Redessan et pour l'accès au collège Via Domitia. La séparation des voies piétonnes et cyclables par rapport à la voie routière par des espaces verts sécurise totalement les usagers et incite à leur utilisation.

Du fait des contraintes de site, l'accès au collège nécessite une traversée de la RD3 pour les usagers de ces voies en mode doux. La mise en place d'un carrefour à feux tricolores paraît être la meilleure solution.

La mise en place d'une passerelle, étudiée suite à une demande de la commission d'enquête précédente, n'a pas été retenue par le maître d'ouvrage. A ce sujet je considère que, compte tenu du rallongement important de parcours qu'imposeraient les rampes d'accès (pente de 5%), la plupart des usagers n'utiliseraient pas cette passerelle et traverseraient la RD3 au niveau du sol et des feux tricolores qui resteraient par ailleurs indispensables. Sa réalisation n'est donc pas souhaitable. Les détails techniques et financiers fournis par le maître d'ouvrage ainsi que mon avis argumenté sont développés dans le rapport d'enquête (titre I ; § 7.2 ; observation PM7)

2.3. Avis sur l'aspect environnemental

Bruit

La RD3 modifiée induit une augmentation des niveaux de bruit limitée à 1,5 dB (A), ce qui représente un accroissement non significatif.

L'avenue de la gare ne génère pas de dépassement du seuil admissible de 60 dB (A) pour les riverains actuels. Sur ces bases il est justifié de ne pas envisager de mesure compensatoire dans le cadre du projet.

Il est cependant regrettable qu'une évaluation du niveau de bruit global (bruit routier + bruit ferroviaire + bruit de voisinage) ne soit pas disponible. Je recommande la réalisation d'une étude complémentaire de bruit global après la mise en service de la gare afin de définir les mesures compensatoires éventuelles qui s'avèreraient nécessaires.

Qualité de l'air

Au niveau local, il ressort de l'étude d'impact, suivant une modélisation des concentrations en produits polluants réalisée à l'horizon 2040, que l'impact du projet sur la qualité de l'air est négligeable par rapport à la situation actuelle.

Dans un cadre plus général, les aménagements réalisés ou projetés (ligne CNM ; nouvelle gare et voies d'accès) visent à réduire la circulation routière au profit d'une circulation ferroviaire et contribuent ainsi à une amélioration globale de la qualité de l'air sur une plus grande échelle.

Eaux souterraines

- Phase chantier :

Les risques environnementaux sont les risques classiques d'un chantier de terrassement. Une attention particulière devra être portée à la réalisation des noues pour éviter une interaction avec la nappe phréatique. Les mesures envisagées me paraissent bien adaptées.

Il me paraît indispensable de faire un recensement exhaustif des puits d'alimentation en eau potable des riverains, même si ceux-ci ne sont pas déclarés en mairie. Le maître d'ouvrage devra veiller à informer les riverains concernés et devra mettre en place les mesures palliatives nécessaires en cas de contamination.

- Phase exploitation :

Les noues et bassins d'infiltration prévus pour gérer les eaux pluviales permettront d'alimenter la nappe phréatique tout en la protégeant des pollutions accidentelles (complexe filtrant).

La CLE du SAGE Vistre, nappes Vistrenque et Costières considère que les suivis piézométriques sont insuffisants et mal positionnés et propose une implantation qui lui semble mieux adaptée. La réponse du maître d'ouvrage n'est pas satisfaisante et je considère qu'un point devra être fait avec la CLE pour étudier la pertinence de cette proposition.

Eaux superficielles

- Phase chantier :

Les risques environnementaux sont ceux d'un chantier de terrassement classique. Des mesures devront être prises en particulier pour limiter les matières en suspension dans les eaux de ruissellements.

- Phase exploitation :

La réalisation de noues et de bassins d'infiltration pour gérer les eaux pluviales semble être une solution bien adaptée qui devrait limiter les inconvénients liés à l'imperméabilisation des voies liées à l'avenue de la gare et qui apporte un intérêt paysager supplémentaire.

Les précautions nécessaires pour éviter la prolifération des moustiques devront être prises lors de la réalisation des noues (pentes permettant d'éviter la stagnation) et lors des opérations de maintenance.

Les aménagements prévus en bordure de la RD3 n'augmenteront pas la surface imperméabilisée. Actuellement les eaux pluviales collectées sur les surfaces imperméabilisées de la RD3 sont rejetées dans un fossé sans régulation du débit de fuite. Le projet permettra de collecter ces eaux pluviales vers des noues d'infiltration et apporte ainsi une amélioration par rapport à la situation actuelle.

Espèces protégées

Le dossier de saisine du CNPN relatif à la demande de dérogation aux interdictions de destruction d'espèces protégées évalue les impacts du projet sur ces espèces.

Les impacts bruts du projet sont faibles ou très faibles pour les insectes, les amphibiens et les mammifères terrestres. Ils sont faibles pour la plupart des oiseaux mais modérés pour l'outarde canepetière et l'œdicnème criard.

Les impacts résiduels globaux après prise en compte des effets cumulés relatifs aux autres projets concernant le site (gare et CNM) sont estimés comme faibles ou modérés pour la plupart des espèces mais deviennent forts pour l'outarde canepetière et l'œdicnème criard.

Les mesures compensatoires envisagées sont soit l'acquisition par le maître d'ouvrage d'une dizaine d'hectares (scénario 1), soit un conventionnement avec des agriculteurs sur 20 à 25 hectares (scénario 2). Ces mesures sont acceptées par le CNPN qui souhaite que ces zones compensatoires soient situées en Costières Nîmoises. Elles répondent également aux recommandations de l'Autorité environnementale.

A ce jour les zones envisagées par le maître d'ouvrage sur les communes de Bezouce et Saint-Gilles en Costières Nîmoises semblent répondre à ces objectifs.

Ces mesures de compensation me paraissent adaptées. Elles répondent aux impacts « forts » générés par l'ensemble des projets de ce secteur. Il reste à préciser les besoins en UC (Unités de Compensation) et à compléter éventuellement le dispositif proposé par le maître d'ouvrage. Les exigences du CNPN devraient pouvoir être satisfaites par des terrains situés en Costières Nîmoises.

Je considère qu'une solution mixte entre le scénario 1 (acquisition de parcelles) et le scénario 2 (conventionnement avec des exploitants agricoles) pourrait répondre judicieusement au besoin.

3. AVIS DU COMMISSAIRE-ENQUÊTEUR SUR L'ENSEMBLE DU PROJET

La réalisation de ce projet est une nécessité liée au choix d'implantation de la nouvelle gare.

Les options retenues permettront un accès à la gare dans de bonnes conditions et en développant les modes doux.

Les impacts sur l'environnement sont significatifs mais aucune autre option ne permettrait de les réduire de manière notable. Je considère que ces impacts sont maîtrisés et restent acceptables par les mesures de réduction et de compensation envisagées.

Sur les bases du rapport d'enquête et des avis et motivations développés précédemment j'émet un avis favorable sur l'ensemble du projet.

Fait aux Angles (Gard), le 12 avril 2018

Le commissaire-enquêteur



Jean-Louis BLANC