

Synthèse de la réunion publique de Manduel

Mardi 24 mai à 18h30

1.1 Informations générales

- Réunion publique organisée à l'initiative de Nîmes Métropole dans le cadre de la concertation publique relative à l'aménagement de l'avenue de la Gare de Manduel-Redessan et des accès en mode doux
- **Date** : mardi 24 mai 2016
- **Lieu** : salle Bernard Gimenez de Manduel
- **Durée** : La réunion publique a démarré aux environs de 18h45 et s'est achevée à 21h.
- **En tribune** :
 - Pour la commune de Manduel :
 - Jean Jacques Granat, Maire
 - Lionel Hebrard, Adjoint
 - Pour Nîmes Métropole :
 - Michel Bazin, Vice Président délégué à l'aménagement du territoire
 - Marc Duchenne, Directeur déplacements et organisation des transports
 - Isabelle Fonteneau, chef de projet infrastructure
 - Stéphane Saint Pierre, Nicaya Conseil, AMO
- **Nombre de personnes présentes** : environ 60

1.2 Déroulement

- **Lancement de la réunion par Stéphane Saint Pierre, AMO pour la concertation et animateur des débats**
 - Rappel de quelques règles en vue du bon déroulement de la séance : respect des personnes, des points de vue, bienveillance, respect des temps de parole ; s'écouter, pouvoir permettre l'expression de l'ensemble des points de vue ; éviter de se juger...
- **Prise de parole d'accueil de la part du Maire de la commune et du Vice Président de Nîmes Métropole**
 - Rappel est fait par Monsieur Granat que le principe même d'aménagement de la gare ou son site d'implantation ne sont pas à l'ordre du jour de la séance puisque ce projet a déjà été débattu et qu'il a été validé par les services de l'Etat.
 - Monsieur Bazin précise quant à lui que le projet présenté est le fruit d'un travail collaboratif entre Nîmes Métropole et les 2 maires des communes concernées : Manduel et Redessan
- **Déroulé du support powerpoint de présentation selon l'ordre du jour suivant :**

- Présentation des principes réglementaires de la concertation
 - Contexte du projet
 - Objectifs de l'avenue de la gare
 - Variantes de tracés
 - Trafic prévisionnel et dimensionnement des voiries
 - Suite du processus
 - Echanges avec la salle
- **La présentation des différents éléments techniques est ensuite réalisée par Marc Duchenne et Isabelle Fonteneau techniciens de Nîmes Métropole**

1.3 Synthèse des échanges

- **Mme Michèle Credié fait état de la position de certains nîmois qui souhaitent l'implantation de la gare sur la ville de Nîmes**

Marc Duchenne précise qu'en 2012 le débat public sur le projet de ligne Montpellier/Perpignan proposait 3 sites d'implantation de gare ; qu'à l'issue de ce débat, c'est le site de Manduel qui a été choisi et validé par décision de l'Etat et qu'en conséquence, la question du site n'est aujourd'hui plus à l'ordre du jour.

- **M. Régis Thibaut s'interroge à la fois sur le nom définitif de cette gare, sur le projet plus global de développement économique du secteur et sur ces incidences sur la voirie.**

Marc Duchenne indique que la dénomination de la gare est du ressort du maître d'ouvrage, à savoir SNCF Réseau. Il précise que le nom du projet de développement économique du secteur, porté cette fois par Nîmes Métropole est Magna Porta ; que ce projet est encore au stade de la réflexion mais que le projet d'avenue de la gare s'est appuyé sur des hypothèses basses et hautes de trafic en fonction de l'évolution économique du secteur. Par ailleurs, le dimensionnement de la voie prévu dans le projet prévoit le cas échéant une possibilité d'élargissement.

- **Mme Marie Louise Sabatier indique qu'elle aurait trouvé pertinent de connaître au moins les zones concernées par le développement économique futur pour mieux se déterminer sur un choix de variante de tracé. Elle fait également remarquer que le tracé privilégié arrive au droit du collègue.**

Marc Duchenne indique que le projet de développement économique est encore en phase d'études. Le tracé préférentiel est justement celui qui donne le plus de souplesse foncière et de facilités pour envisager le développement d'un futur projet économique. Il explique que ce tracé a fait l'objet d'un travail de concertation avec les agriculteurs locaux et que le projet s'insère dans une perspective où le développement agricole est pris en considération. C'est également ce tracé qui répond le plus à la problématique de sauvegarde des espèces protégées sur le secteur. Il précise enfin que la variante 1 du tracé pourrait à terme constituer un doublement routier en cas de développement économique et donc de trafic importants. Les impacts de trafic au niveau du collègue et la gestion des déplacements a été considérée comme un enjeu majeur dans les études qui ont permis de définir ce tracé. Les

aménagements envisagés au niveau du collège sont de nature à préserver la sécurité des collégiens.

- **Un participant à la réunion exprime des questionnements quant au périmètre de la ZAD prévue et à la position de la zone d'activité. Il regrette l'absence d'échelle sur les documents fournis qui ne permet pas de se repérer. Il exprime aussi son étonnement quant au fait de privilégier la préservation des espèces à la sécurité des collégiens dans le choix du tracé préférentiel.**

Jean Jacques Granat rappelle que la sécurité des enfants reste une priorité ; que c'est pour cette raison que le projet prévoit l'aménagement de voies en modes doux ; que le collège est et restera tourné vers le centre du village et que le trafic à ce niveau ne changera pas.

Marc Duchenne ajoute que la longueur de l'avenue de la gare, quel que soit le tracé retenu n'excèdera pas 1,5km et que le périmètre de la ZAD fait partie des éléments projetés lors de la réunion.

- **Mme Cornelia Maurel s'interroge sur les nuisances sonores et demande si des études en la matière ont été réalisées.**

Marc Duchenne explique que ce type d'études intervient lors de l'étude globale d'impact qui constitue la phase suivante du projet. Il indique également que le dimensionnement modéré choisi pour l'avenue de la gare répond aussi à l'objectif d'inciter les usagers à utiliser les modes doux comme mode de déplacement privilégié par une offre répondant le plus largement possible aux besoins. L'offre TER permettra de se déplacer au quotidien plus facilement à pied ou en vélo ce qui ne générera pas de nuisances supplémentaires.

- **M. Lionel Hébrard, Adjoint au Maire indique que la variante 3 proposée pose souci dans la mesure où elle obère le développement global du projet économique, débouche sur le chemin de Fumérien et dévierait toute la circulation devant l'entrée du collège, des logements sociaux et le quartier de vie.**

- **M. Guy Martin insiste sur l'importance de la présence de l'intitulé « Manduel-Redessan » dans le nom de la future gare dans la mesure où il y aura une halte TER. Il se positionne pour la variante 1 qui peut-être aménagée à partir du rond-point et qui selon lui permet d'éviter le trafic.**

Marc Duchenne indique que ces propositions sont prises en considération. Il précise que le choix du tracé doit prendre en compte l'ensemble des besoins de la zone (chalandise, développement économique, agriculture...) ; que la variante 1 pourrait-être réalisé à partir du développement de la zone économique une fois le choix préférentiel réalisé.

- **M. Bruno Icardi, 1^{er} adjoint, insiste à nouveau sur le nom qui doit être largement reconnu et « résonner » pour la population Il précise que la gare sera plus proche de Redessan que de Manduel.**

- **M. Guy Martin propose de travailler sur un nom en lien avec la romanité. Il s'inquiète du trafic que cela va générer pour la traversée de Redessan et souhaiterait une autre proposition d'accès à la gare. Il s'inquiète enfin du transport de matières dangereuses sur la nouvelle ligne ferroviaire.**

- **M. Georges Palens s'interroge sur la participation du département dans ce projet et des voies routières qui sont de son ressort.**

Marc Duchenne indique que le Conseil Départemental du Gard va intervenir sur le RD999 dont il a la maîtrise d'ouvrage. En ce qui concerne la RD3, pour des raisons de logique de projet, c'est Nîmes Métropole qui prendra la maîtrise d'ouvrage de cette voie dont le financement partenarial est en cours de discussion.

- **M. Jean pose la question des problèmes de sécurité engendrés par le carrefour à feu tricolore prévu et demande des explications quant au parti pris architectural du projet (murs de soutènement, sur-élévation de la voie...)**

Marc Duchenne explique que les feux tricolores garantissent une meilleure sécurité que les ronds-points (même avec feu), particulièrement en ce qui concerne les déplacements vélos et piétons. Le projet privilégiant les déplacements par modes doux, le choix c'est donc porté vers ce type de traitement, raisonnable en coût et efficace en terme de sécurité.

Isabelle Fonteneau indique que la voie n'est pas surélevée mais que des noues en pente douce y sont creusées de part et d'autre. Cette option permet à la fois de garantir l'écoulement des eaux pluviales et le caractère paysager de la voirie. Les murs de soutènement de part et d'autre sont quant à eux un parti pris purement architectural.

- **M. Marc Champoin propose une troisième variante composée d'une voie en Y menant au rond-point sud depuis la voie ferrée. Ce triangle permettrait d'imaginer des aménagements autour d'un axe structurant réservé aux vélos et aux piétons sur le tracé préférentiel.**

Marc Duchenne prend note de cette proposition et précise tout d'abord que vis-à-vis du périmètre de la ZAD, un des objectifs importants est de préserver la zone agricole. Pour des raisons de coût, le maître d'ouvrage cherche aussi à concentrer les fonctionnalités attendues.