

Synthèse de la réunion publique de Redessan

Mercredi 18 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** : mercredi 18 mai 2016
- **Lieu** : salle de la Fontaine, Redessan
- **Durée** : La réunion publique a démarré aux environs de 18h45 et s'est achevée à 21h.
- **En tribune** :
 - Pour la commune de Redessan : Fabienne Richard, Maire
 - Pour SNCF Réseau, Franck Bolla, responsable communication
 - 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 50

1.2 Déroulement

- **Prise de parole d'accueil de la part du Maire de la commune et du Vice Président de Nîmes Métropole**
 - Mot d'accueil de Madame Richard
 - Monsieur Bazin rappelle quant à lui que l'objectif de la réunion est de présenter le projet puis d'échanger afin que les remarques des habitants puissent être prises en compte.
- **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

- **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...

- **La présentation des différents éléments techniques est ensuite réalisée par Marc Duchenne technicien de Nîmes Métropole ainsi que par Franck Bolla, responsable communication de SNCF Réseau**

1.3 Synthèse des échanges

- **Un premier intervenant demande à ce que le nom de la gare soit en lien avec le village de Redessan. Il explique aussi que le rond-point sud de Manduel est historiquement l'entrée principale du village et préconise de faire passer l'avenue de la gare à ce niveau par le Sud plutôt que par le Nord. Il demande qu'une étude soit faite en ce sens**

Marc Duchenne prend note de cette demande et précise que dans l'étude du projet, Nîmes Métropole a souhaité préserver les zones agricoles de ce secteur en ne morcelant pas les parcelles et que par ailleurs ce secteur ne fait pas partie de la zone d'aménagement différée (ZAD).

Par ailleurs le tracé choisi est plus favorable aux déplacements directs en mode doux entre la future gare et Manduel

- **Un second intervenant s'interroge sur les problèmes de sécurité liés à cet aménagement et au nombre de voitures qui vont passer en lien avec la RD3 et la RD999**

Marc Duchenne précise que sur la RD3 des aménagements sécurisés sont prévus. Il prend note de la demande de séparation entre les voies en mode doux et les voies de circulation automobile et de l'importance du traitement du carrefour. Il précise que la mise en œuvre d'un carrefour à feux présente en la matière beaucoup plus de garanties.

En ce qui concerne le RD999, Marc Duchenne précise qu'un travail est mené avec le Conseil Départemental pour trouver des solutions d'apaisement en termes de circulation.

- **Un troisième intervenant ré-insiste sur l'importance du lien entre le nom de la future gare et le village de Redessan. Il précise que le tracé préférentiel est selon lui celui qui présente le plus de contraintes vis-à-vis du collège tout proche et indique qu'il est plus favorable à la variante 1. Il exprime enfin ses doutes quant aux estimations de trafics réalisées qu'il pense sous évaluées. Il propose donc la mise en place d'un deuxième accès à la gare à l'Est via un chemin déjà existant pour éviter que le trafic en provenance de Beaucaire et environ n'impacte Redessan**

Madame Richard explique que cette solution paraît difficile à mettre en œuvre dans la mesure où le chemin concerné est dédié au passage de matériels agricoles, difficilement compatibles avec la circulation routière.

Un membre du public précise aussi que, telle que la gare est prévue, aucun accès par l'Est n'est aujourd'hui envisagé.

Marc Duchenne ajoute que Nîmes Métropole est en incapacité de se prononcer sur une telle question qui relève d'une réflexion départementale mais assure qu'elle sera traitée dans le cadre du réaménagement de la RD999.

- **Un quatrième intervenant indique sa préférence pour la variante 1 du tracé pour des raisons de sécurité. Il précise également que pour des raisons de sécurité, un rond point lui paraît plus fiable.**

Marc Duchenne précise que l'un des objectifs du projet est de favoriser les modes doux entre Manduel et le collège en dehors de la RD3. Il rappelle qu'un carrefour traité par feux est plus sûr qu'un rond-point et que les feux intelligents permettent aujourd'hui à la fois de garantir la fluidité de la circulation et la sécurité des piétons.

En ce qui concerne la variante 1, Marc Duchenne précise que cette voie est tout à fait complémentaire du tracé préférentiel dans le cadre d'un plan phasé d'aménagement et qu'elle pourrait être développée en même temps que la réalisation du projet Magna Porta.

- **Un cinquième intervenant expose ses inquiétudes quant à la circulation à venir pour la traversée du village, notamment aux heures de pointe. Il indique vouloir que le Conseil Départemental réfléchisse à une déviation qui vient du Nord et qui irait se raccorder sur le rond point actuel de l'ancienne gare.**

Marc Duchenne précise que cette remarque est en marge de la concertation tout en en prenant bonne note. Il réexplique que la mise en place de la gare s'accompagnera d'un certain nombre d'aménagements et d'organisation de circulation qui permettront de restreindre le trafic de transit. Il indique que Nîmes Métropole travaille en ce sens avec les communes sur les Plans Locaux de Déplacement (PLD).

- **Un sixième intervenant explique qu'un comptage a déjà été réalisé il y a 30 ans et que les chiffres étaient déjà éloquentes et remet en question les comptages effectués par Nîmes Métropole. Il s'interroge sur la non prise en compte de l'axe Nord/Sud.**

- **Mme Richard, Maire de la commune ajoute que cela fait des mois que la commune évoque cette inquiétude auprès de Nîmes Métropole et précise qu'elle est également dubitative sur les chiffres de trafic annoncés. Elle demande à être entendue par Nîmes Métropole.**

Marc Duchenne indique qu'il comprend ces inquiétudes puisqu'une augmentation du nombre de véhicules est incontestable. Il explique que compte tenu des délais de réalisation des infrastructures routières, il faut trouver des solutions d'accompagnement de la gare qui soient réalisables à plus court terme. Il faut peut-être, via un Plan de Déplacement Local, mettre en place des solutions de dissuasion pour fermer le trafic de transit en centre village et mettre en place d'autres solutions de circulation qui ne seront pas pénalisantes en terme de temps pour les automobilistes.

- **Un huitième intervenant précise que le comptage a été réalisé par Nîmes Métropole en 2015, pendant une phase de travaux qui minorait le trafic.**

- **Un neuvième intervenant s'étonne que compte tenu de l'ampleur du projet dans sa globalité, le Bureau d'étude n'ait pas pris en compte que le flux de circulation était dévié sur le collège et demande que l'impact de la gare soit réétudiée.**
- **Un dixième intervenant exprime ses inquiétudes quant au problème de pollution et indique que la variante 1 aura probablement moins d'impact.**
- **Un onzième intervenant demande des précisions quant aux aménagements futurs du Conseil Départemental entre la RD999 et la RD3 à la construction d'un futur nouveau rond-point et à la calibration actuelle du pont**

Marc Duchenne explique que l'un des avantages de ce projet est de pouvoir insister sur l'importance d'un cheminement sécurisé tout le long de la RD3 qui devient indispensable pour que les collégiens de Redessan puissent se rendre en mode doux au collège de Manduel. Le projet prévoit ainsi une passerelle de franchissement pour les piétons et les vélos.
- **Un douzième intervenant demande des précisions quant au point de départ et d'arrivée de cette passerelle**

Marc Duchenne explique que la passerelle s'accroche aux aménagements déjà réalisés et est positionnée le long du pont.
- **Un treizième intervenant demande des précisions quant au choix de faire passer les élèves de Redessan par un chemin actuellement fermé qui ne leur permet pas d'accéder au collège par l'entrée sécurisée.**

Marc Duchenne explique que cette voie sera ouverte uniquement aux vélos et aux piétons et que c'est la seule solution pour une sécurisation tout au long de la voie.
- **Un quatorzième intervenant explique que la piste cyclable et piétonne est prévue à l'Est de la RD3 alors que pour les collégiens de Redessan il serait plus pertinent qu'elle se situe à l'Ouest pour qu'ils n'aient pas à traverser.**

Marc Duchenne explique qu'une contrainte ferroviaire implique que la passerelle soit de ce côté. Un aménagement de l'autre côté représenterait un coût non finançable à ce jour.
- **Un quinzième intervenant exprime sa préférence pour la variante 1 qui ne représente pas de gêne sur le bâti et demande en quoi comme indiqué lors de l'exposé, la variante 1 est défavorable à la mise en place des modes doux et nuit au développement économique.**

Marc Duchenne explique qu'effectivement la variante 1 est la variante la moins pénalisante en ce qui concerne l'impact sur le bâti. En matière de mode doux, la variante 1 est moins favorable car beaucoup moins directe pour Manduel. Pour la zone de développement, celle-ci étant à ce jour encore non définie, la variante 1 est plus contraignante alors que le tracé préférentiel permet de conserver intactes toutes les possibilités d'aménagements futurs.
- **Un seizième intervenant pose la question de la protection des sauterelles sur la zone.**

Marc Duchenne explique la solution de tracé préférentiel permet la protection de l'habitat des sauterelles protégées.

- **Un dix-septième intervenant propose une solution alternative cumulant les variantes 1 et 3 pour la mise en place d'une solution en Y favorisant la fluidité du trafic et l'utilisation de du tracé préférentiel en voie réservée aux modes doux, qui protégerait aussi les sauterelles.**
- **Un dix-huitième intervenant demande des précisions quant au séquençage du projet et à la sécurité des habitants durant la période pendant laquelle l'avenue de la gare sera faite et pas encore le nouveau tronçon de la RD 999. Il regrette que dans le tableau multicritères le critère « sécurité » n'apparaisse pas.**
- **Un vingtième intervenant demande d'ajouter le positionnement de la ZAD sur le plan ainsi que les limites des communes de Redessan et Manduel en vue de la réunion publique de la semaine suivante**
- **Un vingt et unième intervenant indique qu'il serait bon d'indiquer également les tracés des axes principaux de la future ZAD pour imaginer le raccordement à la gare et l'urbanisme qui en découlera.**

Marc Duchenne explique qu'effectivement au delà de la notion de variantes de tracés, il faut davantage regarder les propositions comme des phases possibles d'aménagement qui interviendront au fur et à mesure de l'aménagement de la zone.

- **Un vingt-deuxième intervenant pose la question de la répartition de la maîtrise d'œuvre en ce qui concerne la RD3 et du rôle du Conseil départemental**

Marc Duchenne explique que le département, au moins pour la phase d'études, a délégué la maîtrise d'ouvrage de la RD3 à Nîmes Métropole pour traiter le projet de façon globale. Une délibération a été prise en ce sens.

- **Un vingt-troisième intervenant explique que la SNCF a coupé le lien entre Manduel et Redessan et demande que ce lien soit restauré. Il évoque également la problématique du financement de la déviation de la RD999.**

Stéphane Saint Pierre explique qu'en ce qui concerne le contournement SNCF, Nîmes Métropole n'est pas en charge de ce dossier et ne peut apporter aucune réponse.

Marc Duchenne indique que le financement de la RD999 est du ressort du département.