

NOTICE EXPLICATIVE

Déclassement de la voie dénommée « ancien chemin de Jonquières » cadastrée sous le numéro AH 604 sur la commune de Manduel.

Sommaire :

- 1. Contexte juridique – page 2.**
- 2. Contexte urbain et caractéristiques du projet Magna Porta – page 2 et 3.**
- 3. Description de la voie concernée – page 8.**
- 4. Motivation du déclassement page 10.**
- 5. Incidence du déclassement – page 11.**

1. Contexte juridique

La voie dénommée « ancien chemin de Jonquières » cadastrée sous le numéro AH 604 appartient au domaine public routier communautaire.

Conformément à l'article L.141-3 du Code de la voirie routière, tout déclassement susceptible d'altérer ses fonctions de desserte ou de circulation doit faire l'objet d'une enquête publique préalable.

2. Contexte urbain et caractéristiques du projet Magna Porta

Le site-projet de Magna Porta est localisé en limite Est de la zone urbaine de MANDUEL entre la RD3 et la gare TGV Nîmes Pont du Gard, mise en service en Décembre 2019.

Il est composé de 4 secteurs indicés de 1 à 4, correspondant aux **4 quadrants de projet délimités par l'Avenue Philippe Lamour et la voie fret SNCF**.



D'une superficie totale d'environ 68,8 ha (incluant l'Avenue Philippe Lamour et la voie SNCF), elle est délimitée :

- À l'Est par la gare TGV Nîmes Pont du Gard et le contournement LGV Nîmes-Montpellier,
- À l'Ouest par la RD 3 qui marque aujourd'hui la limite Est de la zone urbaine,
- Au Nord par la voie SNCF,
- Au Sud par des parcelles à dominante agricole.

L'opération d'aménagement Magna Porta **est desservie à partir de la RD 3 :**

- Par le giratoire existant donnant aujourd'hui accès à la zone d'activités artisanales de Fumérien, dont une des branches, aujourd'hui non aménagée, est destinée à la desserte de la zone ;

- Par l'Avenue Philippe Lamour qui relie la RD 3 à la gare TGV Nîmes Pont du Gard

En terme d'occupation des sols, l'opération Magna Porta est composée principalement de milieux ouverts à semi-ouverts (pour l'essentiel, des friches à des stades d'évolution variés, des prairies sèches, des fourrés, un secteur de pelouse à Brachypode de Phénicie et quelques parcelles de vignes), mais également de milieux arborés (avec des boisements de peupliers en limite Nord et une haie de cyprès) et des milieux anthropiques (avec notamment le réseau ferroviaire qui traverse la zone en son centre, l'Avenue Philippe Lamour).

En matière de risques et nuisances, est située hors de la zone inondable délimitée par le Plan de Prévention des Risques d'Inondation approuvé par arrêté préfectoral n°2014-094-0015 du 4 avril 2014.

Elle est par contre impactée par le risque ruissellement, la modélisation hydraulique réalisée dans le cadre de l'étude « Zonage des ruissellements » produite par le Cabinet PROGEO Environnement en juillet 2025 mettant en évidence un aléa modéré, ponctuellement fort, sur la quasi-totalité du secteur, selon plusieurs axes d'écoulement Sud-Nord.

L'exondement du secteur pour une pluie de référence centennale conditionne l'urbanisation de cette zone et des différents secteurs la composant.

Deux « patchs » au sein des quadrants 1 et 4 sont également classés en aléa incendie de forêt très élevé, par le « porter à connaissance » de l'Etat en date d'octobre 2021. L'urbanisation de la zone va, de fait, supprimer l'aléa et donc le risque sur l'emprise de projet ; les parcelles périphériques ne sont quant à elle pas classées en aléa feu de forêt.

Le parti d'aménagement de l'opération Magna Porta est très largement déterminé par :

- Sa desserte par l'Avenue Philippe Lamour, accès majeur associant une voie routière lente à un parcours de circulations douces (piétons et cycles) largement dimensionné, sur lequel viendront se greffer les voies de desserte interne de la zone,
- Le découpage en 4 quadrants de la zone, par l'Avenue Philippe Lamour selon un axe Est-Ouest et par la voie fret selon un axe Nord-Sud
- La topographie de la zone, qui conduit à localiser les bassins d'exondement, venant intercepter les écoulements, en limite Sud, à l'interface de la zone agricole.

La desserte interne de chaque quadrant est assurée par une voie en boucle connectée sur l'Avenue Philippe Lamour au niveau des 4 seuils déjà aménagés. Ces voies de desserte interne seront bordées de noues paysagées, de trottoirs et stationnements plantés.

Les circulations poids lourds seront autant que possible contenues sur l'Avenue Philippe Lamour ; pour ce faire, deux ronds-points seront aménagés avec obligation d'accès des poids lourds pour la desserte des quadrants 1 et 4 Est (correspondant aux secteurs IAUE1 et IAUE4) dédiés notamment à des activités industrielles : le premier à l'entrée Nord du quadrant 1, le second à l'entrée Sud du quadrant 4.

Les façades des bâtiments implantés le long de l'Avenue Philippe Lamour, feront l'objet d'un traitement qualitatif exigeant ; elles constitueront en effet la première vitrine de la zone pour les usagers empruntant cette Avenue.

L'emprise de projet Magna Porta est aujourd'hui d'ores et déjà desservie par la piste cyclable aménagée le long de l'Avenue Philippe Lamour et qui permet de relier la gare Nîmes Pont du Gard au centre bourg de MANDUEL. Concernant les cheminements piétons, les seuls cheminements en place à l'heure actuelle sont ceux longeant l'Avenue Philippe Lamour.

Les aménagements modes doux vont être considérablement développés dans le cadre du projet :

- cheminements piétons le long des voies de desserte interne,
- venelles « agricoles » connectant les voies de desserte interne et prenant appui sur les espaces de rétention paysagers.

Ces cheminements sont prévus pour créer une continuité piétonne sur l'ensemble du projet et desservir l'ensemble des équipements.

Les espaces paysagers sont conçus et positionnés pour répondre à plusieurs fonctions :

- Fonction hydraulique (compensation à l'imperméabilisation et exondement) ;
- Fonction écologique (maintien et développement de la biodiversité) ;
- Fonction environnementale (tampon avec la voie fret, réduction du bruit des activités et infrastructures ferroviaires, limitation des îlots de chaleur) ;
- Fonction sociale et cadre de travail (espaces partagés, espaces de détente voire d'activités physiques).

Plusieurs types d'espaces peuvent ainsi être distingués

- Les espaces plantés sur parcelles privées dont certains espaces de rétention aménagés en espaces verts / espaces de détente.
- Les bassins de rétention et bassins d'exondement sur espace public traités en prairies naturelles comportant des espaces de rencontre et de détente à l'échelle de la zone.
- Les espaces verts en couronne de la zone, intégrant les bassins d'exondement et de rétention, en interface avec les infrastructures ferroviaires et les espaces agricoles périphériques.
- Une oliveraie centrale : espace structurant et de distanciation des infrastructures ferrées.
- Les plantations d'accompagnement des voies de desserte interne.

Les espaces libres seront systématiquement végétalisés (plantations arborées ou arbustives) avec des essences diversifiées favorisant la biodiversité.

Les « jardins frais » constitués par les espaces de rétention garantissent un équilibre entre les pleins et les vides à l'échelle de la zone ; ils constituent des respirations au cœur d'un tissu bâti dense. Outre leur fonction hydraulique :

- Ils sont autant d'îlots de fraîcheur permettant de faire face au réchauffement climatique en cours ; ils sont pourvus d'un couvert végétal, ponctué de clairières, qui contribuent à maintenir l'humidité et la température à des niveaux agréables en cas de forte chaleur.
- Ils constituent des continuités écologiques en lien avec les espaces périphériques et représentent, à leur échelle, des espaces favorables à la biodiversité.

Enfin, les stationnements publics - en complément des stationnements privés sur lots - sont programmés sur les voiries secondaires ; ils s'insèrent sous les alignements d'arbres et sont longés par des circulations piétonnes ; ce positionnement s'organise en lien avec la gestion des eaux pluviales (noues paysagées).

La programmation de l'opération Magna Porta, au stade actuel des réflexions, présente les vocations suivantes :

Le quadrant 1 sera dédié aux activités industrielles et notamment :

- Aux activités en lien avec la création de procédés visant au développement des énergies renouvelables ;
- Aux activités de création et de développement de procédés de recyclage des matériaux du BTP et de valorisation de déchets inertes ;
- Aux activités tertiaires permettant l'utilisation et le développement technique de ces procédés ;
- Aux start-ups développant une agriculture performante et une petite industrie de la french Agri-tech et la robotique ;
- Aux commerces professionnels de vente de procédés concernant les énergies renouvelables.

Le quadrant 2 sera réservé aux activités de data center / calculateur haute intensité (en lien avec la disponibilité de la fibre noire permettant de transmettre les données très haut débit vers le ou les clients finaux) mais également à la création d'un pôle santé et d'activités autour de la santé et de la recherche pharmaceutique.

Le quadrant 3 sera davantage dédié à l'accueil de sièges sociaux d'entreprises, activités tertiaires, pôle de formation, hôtellerie et équipements communs.

Le quadrant 4 sera quant à lui occupé par des industries et des bâtiments tertiaires.

Les quadrant 3 et 4 permettront également le déploiement de parcs photovoltaïques sur les bassins d'exondement situés en limite Sud.

Concernant la gestion des eaux de ruissellement et la compensation à l'imperméabilisation des sols induite par le projet, des mesures ont été étudiées et prises en compte dans la conception du projet et dans les dossiers réglementaires qui le régisse, à savoir :

- **Mesures d'exondement**

Conformément à la doctrine des Services de l'Etat dans le département du Gard, l'urbanisation de la zone Magna Porta est conditionnée à la réalisation des travaux d'exondement définis par l'étude PROGEO Environnement.

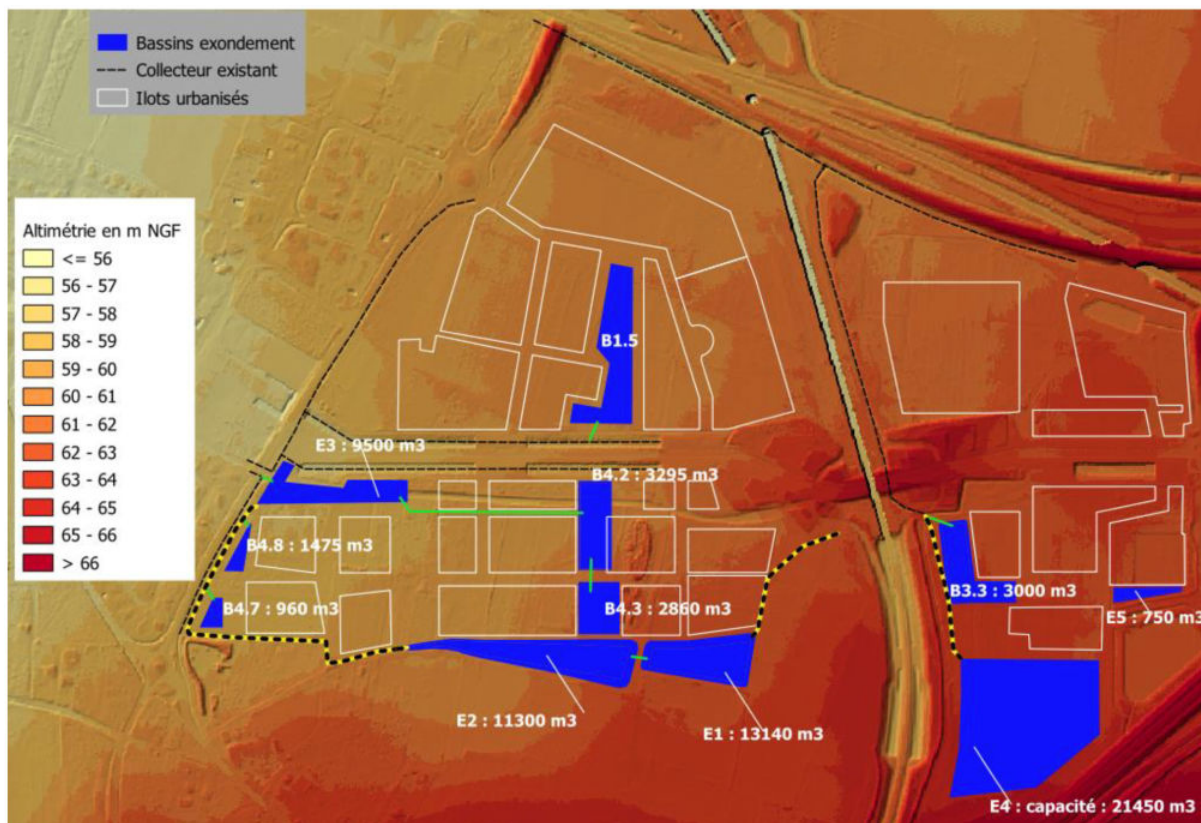
Le principe d'exondement retenu consiste à intercepter l'ensemble du ruissellement provenant des bassins versant amont.

Les aménagements prévus consistent donc en en la création de 11 bassins d'un volume total de 71 000 m3 permettant d'assurer la mise hors d'eau des zones urbanisées du projet Magna Porta.

Les trois bassins situés en limite Sud de la zone (E1 et E2 fonctionnant en cascade et E4) d'un volume total de près de 46 000 m3 permettent d'intercepter la totalité des ruissellements des bassins versants

amont ; ils assurent le stockage des eaux ruisselant en direction du projet et leur acheminement vers le pont bas de la zone.

Les autres bassins permettent la mise hors d'eau pour les ruissellements liés à la pluie tombant sur la zone de projet et la non-aggravation des débits sur les secteurs situés à l'aval du projet.



Mesures d'exondement des îlots urbanisés de la zone Magna Porta
Source : PROGEO Environnement, Juillet 2025

• Mesures de compensation

Les bassins de compensation à l'imperméabilisation sont de deux types :

- Bassins de stockage privés, collectant les eaux de certains lots
- Bassins de stockage publics, collectant les eaux pluviales de certains îlots et des espaces publics.

En complément, des noues paysagées de stockage et de transport longeant les voies de desserte interne des quadrants sont prévues.

Autour de ces bassins paysagers seront aménagés des îlots de fraîcheur, des espaces de détente, des parcours sportifs... ; ils dessineront des continuités écologiques au sein de la zone, en lien avec les espaces de mosaïque agricole périphériques.

L'ensemble des ouvrages hydrauliques (bassins d'exondement et de compensation) feront en effet l'objet d'un traitement « naturel » venant conforter leur rôle en termes de paysage et de biodiversité :

- Ensemencement et plantation d'espèces locales non invasives supportant une submersion temporaire, plantations d'arbres et arbustes en bosquets.
- Pente douce à minima sur un côté pour éviter à la faune d'y être piégée, pose de nichoirs (oiseaux) et/ou de gîtes artificiels à chiroptères, « hôtels » à insectes.

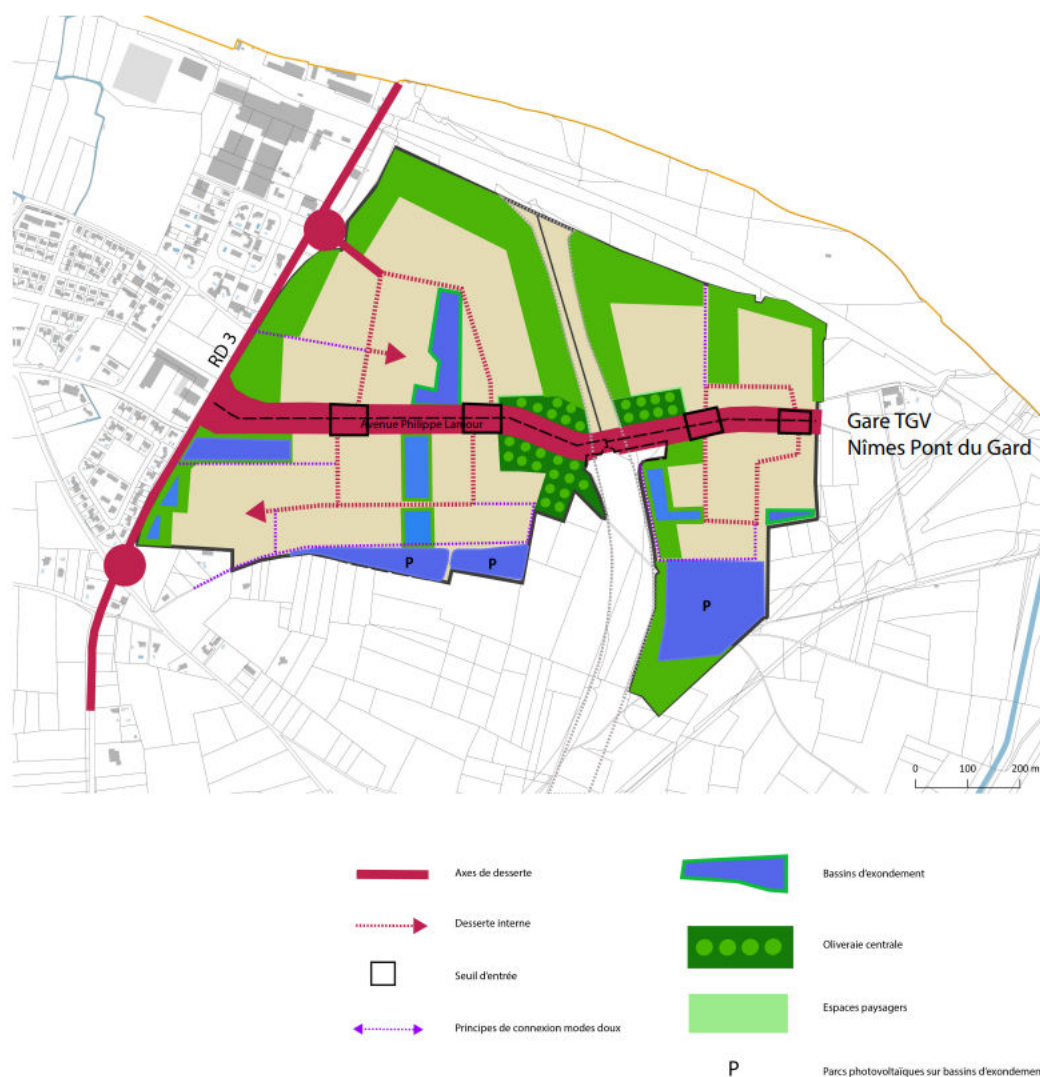
Enfin, **parmi les autres mesures prévues dans la mise en œuvre du projet, des mesures de réduction des incidences environnementales voire d'accompagnement figurent à l'étude d'impact du projet d'aménagement Magna Porta** et devront être mises en œuvre tant en phase chantier qu'en phase exploitation.

Parmi ces mesures, il convient notamment de retenir :

- La défavorabilisation des secteurs d'intérêt pour l'herpétofaune. A l'approche d'un homme ou d'un engin de chantier, un reptile va avoir tendance à se réfugier dans les gîtes les plus proches ; si ceux-ci sont détruits lors du chantier sans précaution particulière, le risque de destruction d'individus de reptiles est fort. Toutefois, le déplacement le plus délicatement possible des matériaux constituant les gîtes à reptiles (blocs de pierres, gravats...) puis leur évacuation hors de l'emprise de projet permet de limiter ce risque. La présence d'un expert herpétologique permet également de capturer les individus détectés pour ensuite de les relâcher dans des secteurs non concernés par les travaux.
- L'accompagnement d'un écologue pour la destruction douce du bâti situé au Sud de l'Avenue Philippe Lamour, de façon à réduire l'impact de dérangement et destruction d'individus de chiroptères,

Ces dispositions viennent en complément des dispositions générales figurant à l'OAP thématique « continuités écologiques » (voir Chapitre 2) : respect d'un calendrier d'intervention adapté aux sensibilités des différents groupes faunistiques et permettant de réduire l'impact de destruction / dérangement d'individus d'amphibiens, reptiles, mammifères et oiseaux ; gestion des espèces invasives ; limitation de la pollution lumineuse ; modalités de plantations et d'entretien des espaces verts ; prise en compte de la biodiversité dans les aménagements hydrauliques et paysagers.....

Concernant le volet Planification, le PLU arrêté par le Conseil Municipal en date du 30/09/2025 classe la zone en IAUE et intègre le schéma illustratif des orientations d'aménagement et de programmation de la zone suivant :

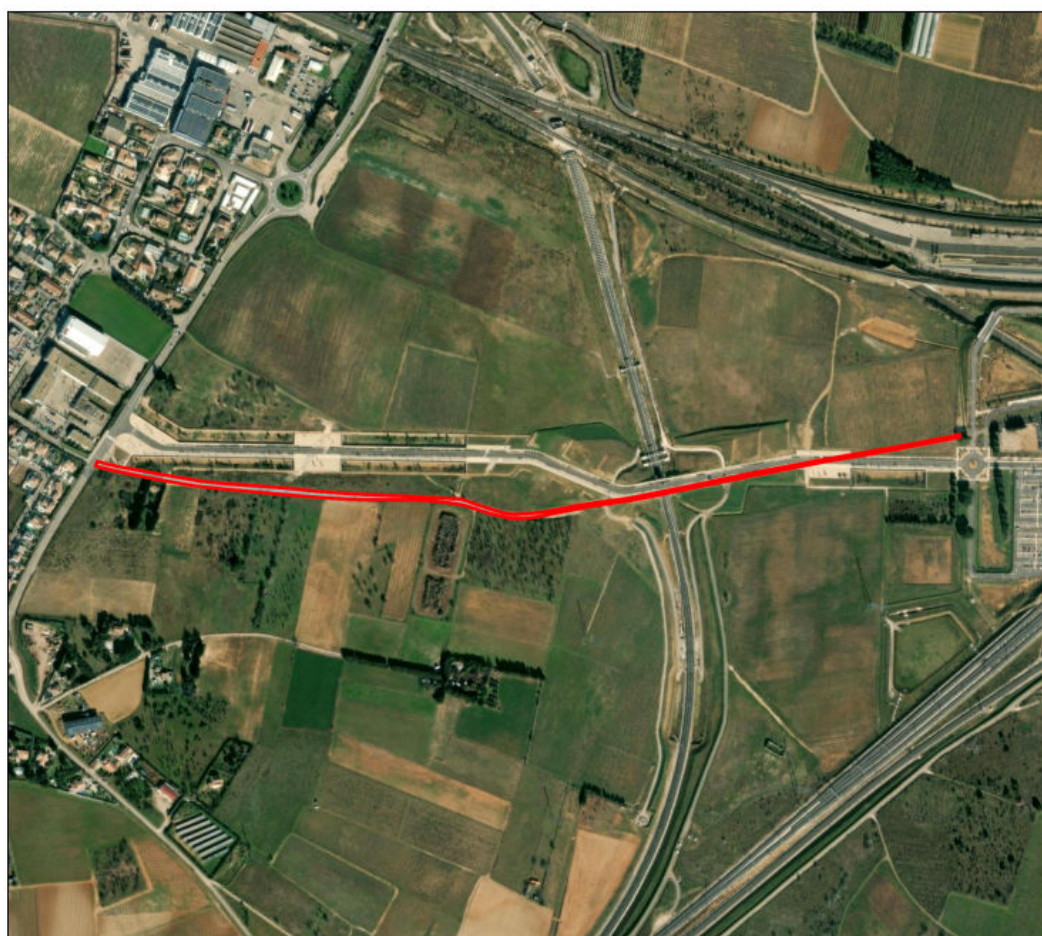
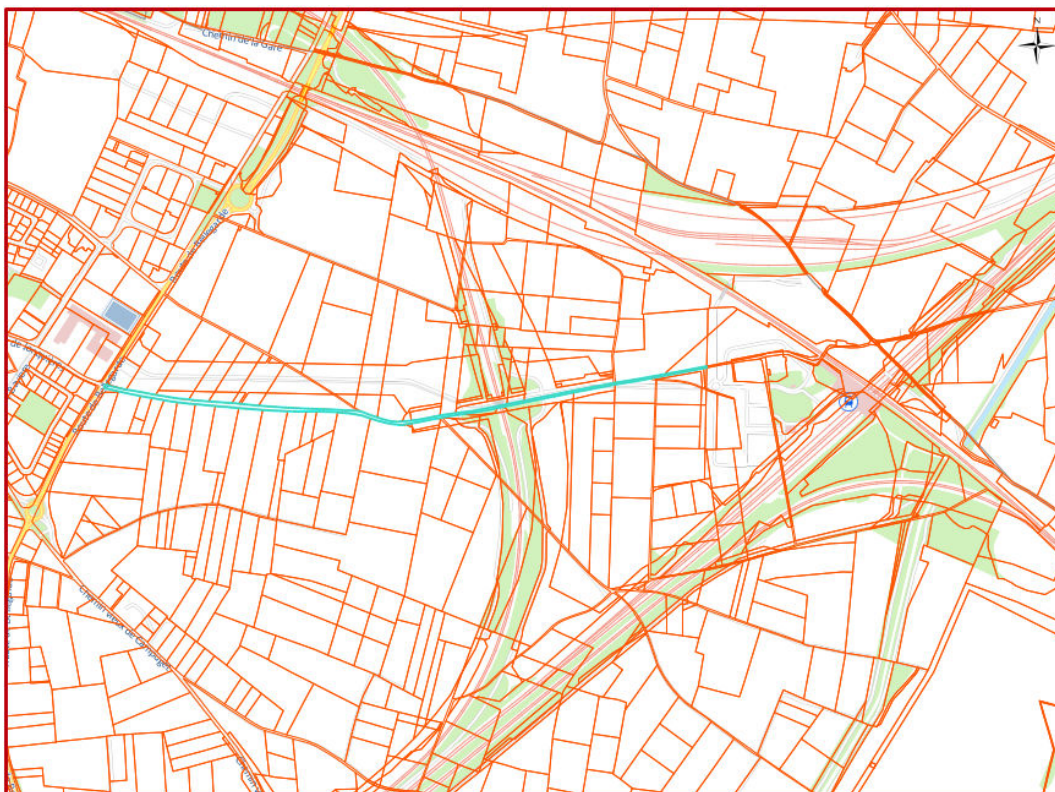


En conclusion et fort de l'aménagement urbain et paysager projeté sur ce site de près de 69 hectares, l'ensemble des chemins existants, desservant des terrains naturels et agricoles voués à être tous acquis par la SPL AGATE, se verront supprimés au profit de nouveaux axes de desserte de nouveaux terrains viabilisés destinés à être cédés à des porteurs de projets économiques.

C'est pourquoi, le déclassement de la voie existante ci-après décrite est nécessaire pour permettre le transfert dans le domaine privé de la communauté d'agglomération, la cession de cette emprise foncière à la SPL AGATE et in fine rendre l'opération possible.

3. Description de la voie concernée

La voie concernée, dénommée « Chemin de Jonquières » est empruntable via la RD n°3, elle traverse le quadrant 4 de l'opération Magna Porta et se trouve en impasse puisque la voie fret depuis sa création vient le scinder en deux parties distinctes. La voie fret n'est en effet pas franchissable depuis ce chemin. L'autre portion traverse le quadrant 3 pour prendre fin au sud-est du quadrant 2, en impasse également.



Ce chemin dénommé « Chemin des Jonquières », d'une largeur variable comprise entre 3,50 et 4,00 mètres est référencé au cadastre sous le n°AH0604 et dispose d'une contenance de 6 492m².

Dans sa portion présente sur les quadrants 2 et 3, les parcelles desservies par ce chemin sont toutes propriété de la SPL AGATE. Dans sa portion présente sur le quadrant 4, les parcelles qu'il dessert sont déjà acquises ou en cours d'acquisition par la SPL AGATE par voie amiable ou le seront à terme par voie d'expropriation.

– statut juridique.

Ce chemin est à l'origine un chemin communal propriété de la commune de Manduel depuis une délibération du 5 janvier 1984. Il a été classé dans le domaine public de la commune.

Il a par la suite été cédé à la communauté d'agglomération de Nîmes Métropole par délibération du 2 décembre 2019 afin de rationaliser sa gestion dans le cadre de l'aménagement de la zone Magna Porta et de la création de la gare nouvelle de Nîmes Pont du Gard sous maîtrise d'ouvrage de Nîmes Métropole. Cette cession est intervenue de domaine public à domaine public par application de l'article L 3112-1 du code général de la propriété des personnes publiques.

Il est donc à ce jour toujours classé dans le domaine public routier communautaire, d'où la nécessité de le désaffecter et le déclasser de manière à pouvoir le céder à la SPL AGATE.

4. Motivations du déclassement

Le déclassement de la voie cadastrée AH 604, dénommée « ancien chemin de Jonquières », est rendu nécessaire par la réalisation de l'opération d'aménagement Magna Porta portée sur le territoire de la commune de Manduel.

Justification technique

Le chemin de Jonquières traverse l'emprise même du futur projet d'aménagement. Son maintien dans le domaine public routier communautaire est incompatible avec l'organisation des voiries, des réseaux et des équipements prévus dans le cadre du projet. Par ailleurs, la création de la voie fret SNCF a interrompu la continuité historique du chemin, lequel se présente désormais sous la forme de deux tronçons distincts en impasse. Cette configuration limite fortement son intérêt fonctionnel en matière de circulation et de desserte.

Justification urbanistique

L'opération Magna Porta constitue un projet structurant de développement économique à l'échelle de l'agglomération. Elle prévoit l'aménagement de près de 69 hectares destinés à accueillir des activités industrielles, tertiaires, technologiques, de recherche, de santé, de formation et d'hôtellerie. Dans ce contexte, les emprises foncières actuellement occupées par le chemin de Jonquières doivent être intégrées au périmètre opérationnel afin de permettre la réalisation cohérente du plan d'aménagement, des équipements publics et des infrastructures internes de desserte.

Justification fonctionnelle

La vocation initiale du chemin consistait à desservir des parcelles agricoles ou naturelles. Or, l'ensemble des terrains concernés est aujourd'hui acquis ou en cours d'acquisition par la SPL AGATE dans le cadre de l'opération Magna Porta. La fonction de desserte publique du chemin est ainsi appelée à disparaître au profit d'un nouveau maillage viaire interne spécialement conçu pour répondre aux besoins futurs de la zone d'activités. Le maintien de cette voie dans le domaine public ne présente donc plus d'utilité au regard des usages futurs du secteur.

5. Incidences du déclassement

Impacts sur la circulation

Le déclassement de la voie AH 604 n'est pas de nature à porter atteinte aux conditions générales de circulation. Le chemin concerné constitue actuellement une voie secondaire en impasse, dont l'usage demeure limité. Les futures voies internes prévues dans le cadre de l'aménagement Magna Porta assureront une desserte plus adaptée aux besoins de circulation de la zone et garantiront la continuité des déplacements au sein du projet.

Impacts sur les accès riverains

Le déclassement ne génère pas de suppression d'accès pour des propriétés privées enclavées. Les parcelles actuellement desservies par le chemin sont détenues ou destinées à être maîtrisées foncièrement par la SPL AGATE dans le cadre de l'opération d'aménagement. Aucun riverain ne se trouvera privé d'un accès à sa propriété du fait du déclassement.

Mesures compensatoires éventuelles

Le projet prévoit la création d'un réseau complet de voiries internes, de cheminements piétons et cyclables ainsi que d'espaces publics permettant d'assurer les fonctions de desserte aujourd'hui remplies par le chemin de Jonquières. Ces nouveaux aménagements offriront des conditions de circulation, de sécurité et d'accessibilité améliorées pour les futurs usagers de la zone. En conséquence, aucune mesure compensatoire spécifique supplémentaire n'apparaît nécessaire.

