



Association Pour les Initiatives Collectives de Nîmes Métropole

ASPIC

Aspic Nîmes Métropole. Adresse : 4 rue Crémieux 30000 NIMES
Tél. 06 72 79 71 15
Courriel : aspicnimes@hotmail.fr

Nîmes le 2 juillet 2016

Pour **LES ETATS GENERAUX DU RAIL et de l'INTERMODALITE**

REPORTER LA GARE DE MANDUEL

Introduction :

L'Aspic est association adhérente de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports et à ce titre, dans un débat comme celui des Etats Généraux, elle entend bien se situer à deux niveaux :

- celui que propose le questionnaire de la Région Occitanie, destiné à l'utilisateur individuel et à l'expression de ses besoins, ce qui fait l'objet de réponses individuelles de ses membres,
- celui de la réaction collective aux projets tels qu'annoncés et omniprésents dans la presse, la Région ayant marqué sa volonté de suspendre son intervention jusqu'à exploitation des Etats généraux. C'est le cas de la gare de Manduel, dont Nîmes Métropole annonce l'accélération des travaux alors qu'à ce jour le Contournement Nîmes Montpellier se termine mais que pour la gare il n'y a pas d'enquête publique en cours.

Le débat est complexe, mais pour l'utilisateur nîmois la question est claire : cette gare, tout de suite, alors qu'aucune condition de son efficacité ne serait remplie avant longtemps, est-elle un progrès ? Ou va-t-elle en fait réduire demain la desserte de Feuchères, avec une contrepartie sans intérêt avant 20 ans ? Pour éclairer des positions qui ne soient pas que des affirmations incantatoires ou l'expression de sentiments personnels, il est nécessaire de faire appel à la compréhension d'un argumentaire qui, lui permet l'échange et pas seulement la dénégation.

C'est pourquoi nous essayons ici de formaliser sereinement les arguments que nous entendons faire valoir contre la construction de la gare de Manduel-Redessan, sans arrière-pensée autre que la recherche du meilleur compromis dans l'intérêt commun.

1) Sur le CNM, le fret, tout le fret :

C'est l'objectif premier du CNM : éviter le passage du fret dans Nîmes (et pas seulement des produits dangereux) et à terme sur la ligne nouvelle Montpellier Perpignan bénéficier d'une continuité européenne du fret. On ne peut que se réjouir de son ouverture, à condition que

dans la relation complexe entre Sncf Réseau et les exploitants le fret ne soit pas partagé entre les deux lignes pour équilibrer les péages de RFF...

Pour les Nîmois c'est une exigence absolue, vis-à-vis des crédits publics au service de la sécurité, sans compter la réduction des nuisances.

C'est aussi la condition pour laisser la place à une augmentation des trains du quotidien sur l'ensemble de la ligne.

Le processus de décision a été si long et chaotique que l'on a oublié que dans l'enquête publique du projet LNMP, l'évaluation économique et sociale (2003) pouvait dire parmi les justifications du choix d'alors de passer par les gares centrales « l'analyse de la SNCF a montré que le remplissage des trains serait significativement inférieur à Manduel par rapport à la gare centre » (p.11)

2) *Une gare qui serait construite bien avant qu'elle soit utile*

Le seul événement prévu et connu à ce jour dont on peut être aujourd'hui certain qu'il impactera lourdement le trafic ferroviaire est la prolongation de la ligne à destination de Perpignan, qui permettra un jour de terminer l'axe européen Calais-Barcelone. Or à ce jour, aucune date, aucun calendrier ne permet de prévoir la date à laquelle le tronçon Montpellier-Perpignan sera opérationnel. L'actuelle répartition des crédits de l'Etat renvoie loin les échéances. D'ici là, le CNM ne peut éventuellement être utile au TGV que pour quelques dessertes Paris Montpellier sans arrêt. Paris Nîmes direct par Manduel représenterait 30 minutes de plus qu'aujourd'hui pour une écrasante majorité de Nîmois, sans compter les effets néfastes de la rupture de charge sur la fréquentation voyageurs..

3) *Une gare sans destination voyageurs :*

Conçue loin de Nîmes, elle ne correspond pas aux exigences reconnues par tous les techniciens transports et les autorités organisatrices de transport, ou par le rapport de Fabienne Keller (2009) qui écarte l'hypothèse des gares ex-urbanisées.

- a) Elle n'est pas un pôle générateur de trafic: faible population, à caractère pavillonnaire à proximité. Au nord est, la gare d'Avignon TGV est privilégiée. Au sud, c'est Feuchères.
- b) Elle n'est pas une destination, on n'ira à Manduel que pour aller ailleurs
- c) Elle n'est pas une étoile ferroviaire comparable à Nîmes centre. Et dans un avenir proche elle ne peut ni accueillir des navettes vers Nîmes ni être une correspondance à hauteur de Feuchères.

Alors, pourquoi une telle gare, dont les coûts sont élevés pour les collectivités publiques ? les arguments de ses promoteurs méritent d'être analysés :

4) *La gare serait justifiée par les prévisions de trafic :*

Les différents documents utilisés (dont l'enquête publique CNM, 2009) pour promouvoir le projet évoquent un trafic à la date de l'inauguration de la gare de Manduel-Redessan (2020) qui se décomposerait de la façon suivante :

- en gare de Manduel-Redessan : 30 TGV par jour
 - en gare de Nîmes Feuchères : 36 TGV par jour, plus l'ensemble du trafic TER-TEE
- qu'il convient de comparer au trafic actuel de gare de Nîmes Feuchères : 44 TGV par jour

On comprend donc que le nombre de TGV passant par Nîmes, toutes gares confondues, va passer de 44 TGV par jour en 2016 à 66 TGV par jour en 2020. Rien dans les éléments d'environnement connus ne permet d'expliquer une croissance de trafic de 50% en quatre ans. Cette croissance du trafic ne serait donc justifiée que par l'attractivité du territoire, qui, si elle n'est pas contestée, apparaît comme terriblement surévaluée. Les enquêtes démographiques de l'INSEE ne donnent au Gard, sur le moyen terme, qu'une croissance de 1% maximum, la croissance se déporte sur les métropoles....

Ces prévisions sont aujourd'hui d'autant plus irréalistes que l'Observatoire de la saturation de la ligne LNMP, en mai de cette année, montrait que la gare de Saint Roch n'est pas saturée, que la gare de Feuchères ne l'est pas non plus en utilisant à plein le CNM pour le fret. Et que de surcroît on enregistre une baisse de trafic fret et de trafic TGV, une augmentation de trafic TER.

Ce qui est justifié : c'est ce que préconise la Cour des comptes, mettre l'effort sur le train du quotidien, et quand sera mise en place la ligne nouvelle rapide LNMP (pas forcément LGV traditionnelle puisqu'elle doit être mixte) reconsidérer la place du trafic voyageur et ses stations.

Soulignons-le : à ce jour, la SNCF Réseau fait comme si les TGV étaient bientôt là, et la SNCF Mobilité qui décide des trains s'en garde bien. Il est vrai aussi qu'elle sera peut être en concurrence sur la clientèle de Nîmes centre avec de nouveaux exploitants en 2020 (dont ses propres filiales...)

5) La gare comme élément d'un tout cohérent ? non, trois fois non

En fait, sans doute aussi pour rassembler des financements différenciés en fonction des acteurs, le projet global n'en est plus un. Il est saucissonné, la gare n'en est qu'une tranche isolable... Lors des démarches préalables à la construction du CNM, le projet a été envisagé de façon parcellaire, en considérant indépendamment la voie, la gare de Montpellier et la gare de Nîmes. De même, aujourd'hui, on nous annonce un budget de 95 Million d'Euros pour la gare, qui elle-même fait partie d'un projet plus ample puisqu'il faut y rajouter les voies d'accès, et les aménagements des routes aboutissant à Redessan (RD 999 en particulier).

Cette approche par projet et sous-projets permet de n'envisager que des enveloppes financières partielles sans jamais considérer l'enveloppe totale. Cette attitude a été vivement critiquée par la Cour des Comptes, et montre dans le cas des gares de Montpellier et Manduel toute sa perversité. En effet, on présente aujourd'hui les deux gares comme étant indispensables, acquises, et en fait comme des conséquences inévitables des choix passés régissant le CNM. Mais les enquêtes publiques et les études préalables au CNM n'ont jamais permis d'apprécier la pertinence des gares.

On se trouve donc dans la situation dans laquelle le CNM fait consensus, parce qu'il est justifié, mais ses conséquences induites (les gares) font débat parce qu'elles n'ont pas été intégrées au projet initial. Puisque les projets ont été dissociés, et que le CNM a été prévu sans gares, il n'y a aucune raison de se précipiter dans la réalisation des gares. L'effet bénéfique de jonction entre les chantiers qui aurait permis de finaliser voie et gares en une seule vague est maintenant définitivement perdu, peu importe que les gares soient construites deux ans ou dix ans après la construction du CNM.

Une exploitation sans gares était prévue à l'origine, puisque le projet initial du CNM prévoyait le raccordement de Saint BRES, par lequel les TGV contournant Nîmes sans s'y arrêter pouvaient rejoindre la gare de Montpellier-Saint-ROCH.

En décidant, sans enquête publique, sans respecter aucune démarche préalable, de ne pas construire ce raccordement à Saint BRES, les décisionnaires du chantier CNM ont fait naître une nouvelle contrainte très lourde sur l'exploitation future sans que cela ne fasse jamais l'objet d'aucun débat public ou d'aucune étude.

La gare de Montpellier Sud de France serait donc le fruit d'une décision opaque prise sans concertation (la non-construction du raccordement), et la gare de Manduel la conséquence directe de la construction de la gare de Montpellier Sud de France.

6) *La gare, une occasion en or d'opérations non ferroviaires ?*

Il ne fait aucun doute que cette démarche visant à imposer de force des gares dans un projet dans lequel elles ne s'imposent pas est le fruit d'une volonté politique. Les maires concernés ont d'ailleurs clamé haut et fort leur souhait de voir une gare excentrée s'implanter chez chacun d'entre eux. Chacun a donc eu à cœur d'obtenir sa propre gare dans l'espoir de voir naître autour de ces équipements financés en grande partie par la collectivité nationale des bassins d'activité sources de dynamisme pour leurs villes respectives. Sans aller jusqu'à l'exemple de Louvigny, au milieu de nulle part, Amiens, Oyonnax, Aix en Provence et Besançon, ont elles aussi en leur temps eu à cœur d'obtenir la construction de gares excentrées censées attirer l'activité économique, et l'on a vu ce qu'il en devait être.... A l'inverse, Marseille, le Mans, Lille, ont souhaité conserver leurs gares en centre-ville. Dans notre Région, la ligne LGV qui vient d'être approuvée joindra Toulouse et Bordeaux chacune en centre-ville...

Aujourd'hui Nîmes prétend créer autour de la gare de Manduel un aménagement de 160 hectares (Montpellier prétend de son côté aménager 350 hectares autour de la Mogère). Mais le projet de Nîmes est si peu cohérent que personne à ce jour n'est capable de mettre quoi que ce soit dans ces 160 hectares. Un premier projet en février 2015 faisait la part belle au logement et prévoyait un parc des expositions. Devant le tollé général, ce projet a été 'provisoirement abandonné' (l'engagement de ne pas construire de logements vaut jusqu'en 2021) et l'on a prétendu organiser une consultation, dont il est ressorti que l'on pourrait construire un parc à thème. Pour finir, on a donné un nom à cet espace 'Magna Porta' (cette porte pseudo romaine n'ouvre sur rien, surtout pas sur Nîmes) mais nul n'est capable de savoir ce qui pourrait bien s'y faire, sauf peut-être Monsieur LACHAUD qui sait déjà que cela créera 4.000 emplois. Nîmes Métropole a investi dans une série de zones d'activités qui peinent à se remplir : la zone de Manduel pourrait peut siphonner les investisseurs concernés...est-ce un objectif raisonnable ? Ce qui est acquis, par contre, c'est qu'un tel projet détruirait massivement des terres agricoles qui créent aujourd'hui une activité économique réelle et non pas hypothétique. À ce jour, aucun projet, aucune vision n'anime le projet Nîmois. Tous les documents de présentation évoquent un aménagement qui pourrait sortir de terre à partir de 2025. Il n'y a donc aucune nécessité de précipiter la construction de la gare de Manduel.

Au final, il n'est pas pertinent de mettre à la charge des contribuables et des usagers de la SCNF le financement d'une gare qui n'est pour l'instant qu'un prétexte pour un projet non encore défini, et bien mal engagé.

7) *Est-ce du patriotisme local ?*

En plus d'être animés par la volonté de faire financer par la collectivité nationale et départementale un équipement local, les politiques nîmois ont cru devoir présenter les choses sous un jour tout à fait insidieux, en laissant croire que Nîmes ne serait plus desservie par le TGV si la gare de Manduel n'était pas construite. Mais l'ego des uns et des autres refuse d'admettre qu'un train puisse desservir Montpellier et ne pas desservir Nîmes. On a donc vu surgir des arguments pour le moins surprenants :

- "Il n'est pas question que la ville de Nîmes regarde passer les trains" : c'est d'autant moins pertinent que les TGV desservent déjà la gare de Nîmes

- "La ligne entre Montpellier et Nîmes est saturée" : mais avec les trains de fret qui passeront désormais sur le CNM, de nombreux sillons seront libérés
- "La gare de Nîmes est saturée" : La gare de Cannes, avec un quai en moins, accueille 25% de passagers en plus, et la gare d'Avignon TGV, avec deux quais seulement accueille 10% de passagers en plus. Rappelons que l'Observatoire de la saturation LNMP vient d'affirmer le contraire, soulignant ainsi que les choix purement politiques en matière de transports sont souvent contredits par les faits. Où sont les compétences ?

Au final, sur la base des populations respectives des deux villes, il n'y a rien de choquant à envisager que certains trains puissent desservir Montpellier sans desservir Nîmes. Cela pourrait même constituer un avantage concurrentiel non négligeable pour le TGV face à l'avion sur le trajet Montpellier Paris, puisque le trajet durerait quelques minutes de moins qu'en prévoyant un arrêt à Manduel. La vraie question reste celle de l'efficacité du modèle économique de l'exploitant, qui ne voudra pas renoncer à la desserte de Feuchères et Saint Roch. Au-delà de Montpellier il ne pourra pas renoncer à la desserte des villes centre (Béziers, Narbonne, Perpignan...) mais ne pourra échapper à la transformation du TGV en omnibus que si la nouvelle ligne autorise une grande souplesse d'exploitation. Manduel, Mogère, c'est le maximum de rigidité...

8) Où est le pôle multimodal, le véritable pôle d'échanges

On a renoncé à l'appellation de PUM, Pôle multimodal de Manduel. Le nom de Magna Porta parle de porte sans plus. Avec juste raison, la multimodalité comme dans toutes les villes est au centre.

A Manduel, pas d'autoroute, pas d'aéroport, pas de voie Nord Sud, le seul accès est la voiture.

Le site de Feuchères accueille les nœuds principaux

- Du réseau de transport en commun de l'agglomération, Tango
- Du réseau bus de desserte du département, Edgard, qui assume un rôle décisif, le transport scolaire,
- Du réseau ferroviaire qui assure la correspondance avec Alès, deuxième ville du département, le Grau du Roi, Tarascon, sans compter les stations TER à l'ouest comme à l'est.
- Dans le futur, la ligne droite du Rhône pourrait être rouverte (en discussion avec Auvergne Rhône Alpes)

Enfin, comment qualifier la volonté de construire tout de suite Manduel alors que la même agglomération doit s'investir dans la mise en place d'un BHNS qui a pour objet en desservant l'agglomération d'Est en Ouest l'accès général de Feuchères ?

La mauvaise appréciation du « timing » du processus est encore plus patente si comme le dit lui-même le Président de l'agglomération (interview dans la Gazette ce mois) il n'y aura pas avant longtemps de possibilité de desserte par navette de Manduel à Nîmes ;

On peut alors incontestablement établir que la gare de Nîmes centre est un pôle multimodal offrant un très grand nombre de connexions, alors que la gare de Manduel restera quoi qu'il arrive une gare pour voitures.

9) La gare paradoxale : l'accès au train par la multiplication des trajets voiture

Ce manque d'inter-modalité en gare de Manduel en fait une "gare pour voitures". Cela transparaît dans le plan de la gare tel qu'il est aujourd'hui présenté lors des différentes réunions : il y a beaucoup de places de parking, à la fois au nord de la gare pour le stationnement long et à l'ouest de la gare pour le stationnement court.

Alors même que la France a organisé la COP21, et qu'elle a été première signataire de l'accord international qui en a été la conséquence, les responsables du projet de la gare l'ont configurée pour la voiture et uniquement pour la voiture.

Pour donner une couleur "écologique" artificielle au projet, des voies piétonnes et cyclables ont été très affichées dans une voie finalement minimale. On pourra légitimement s'interroger sur la pertinence d'un chemin piétonnier d'un kilomètre et demi conduisant de la gare à... l'entrée du collège de Manduel. En dehors des habitants du lotissement entourant le collège de Manduel, qui donc est susceptible d'emprunter ce chemin piétonnier ? Et même pour ceux-là, qui a envie de cheminer 2 kilomètres avec sa valise, sans savoir quel temps il fera lors du trajet retour.

10) Ce serait aux Nîmois d'aller à Manduel...s'ils le veulent bien

Ce choix d'une gare pour les voitures étant fait, il est intéressant d'examiner de près les voiries qui permettront d'atteindre la gare :

Dans un premier temps, à l'ouverture hypothétique de la gare, , la seule voie nouvelle par rapport à l'existant serait la route de la gare à la route RD3. De là, les véhicules pourraient tourner à gauche pour rejoindre Bellegarde par la route actuelle, (qui est si peu roulante que le trafic y serait faible), entrer dans Manduel (mais on ne construit pas une gare de 100 millions d'euros pour les 6.000 habitants de Manduel), soit rejoindre la RD999 dans son tracé actuel. Rappelons ici que ce tracé de la RD999 fait l'objet d'un projet de déviation depuis 10 ans (la DUP date de 2005, le passage inférieur sous la voie de chemin de fer est construit depuis 10 ans), afin que la route évite les villages de Redessan et Jonquières, dans lesquels elle était considérée en 2003 comme la route la plus accidentogène du Gard.

Cette situation ne serait pas viable, mais le CD du Gard a d'ores et déjà prévu d'aménager les 1400 mètres qui séparent le rond-point de l'ancienne gare de Manduel de la RD3. Cet aménagement est prévu depuis très longtemps, et les réserves foncières ont été faites depuis plus de dix ans.

Il s'agit là du seul aménagement départemental prévu pour irriguer la gare de Manduel, et cela permettrait exclusivement de faciliter l'arrivée sur le site en provenance de l'ouest.

- Rien n'est prévu pour l'approche par le Nord : les voyageurs qui souhaiteraient rejoindre la gare depuis Bezouze, Remoulins ou Meynes seront dissuadés de traverser Redessan par des ralentisseurs. Ainsi, il rejoindront le chemin des canaux (CD135), et au moment du tourne à gauche vers Manduel, on est plus proche de la gare de Nîmes Feuchères que de la gare de Manduel-Redessan,
- Rien n'est prévu pour l'approche par l'Est : les voyageurs habitant Tarascon préféreront sans nul doute rejoindre la gare d'Avignon (Google maps évalue le trajet à 21 minutes vers la gare d'Avignon, et 24 minutes vers la gare de Manduel), pour voyager vers Paris.
- Rien n'est prévu pour l'approche par le sud : les voyageurs habitant le centre-ville d'Arles mettront 8 minutes de plus pour rallier la gare d'Avignon, mais ils pourront prendre un train 10 minutes plus tard pour arriver à la même heure à Paris. Seuls les habitants d'Arles à destination de l'Ouest pourront trouver un bénéfice à rejoindre la gare de Manduel.

La seule approche prévue de la gare est donc l'approche par l'Ouest, c'est à dire pour les Nîmois et ceux qui arrivent de l'ouest Nîmois, qui paradoxalement préféreront tous rejoindre la gare de Nîmes Centre, plus proche, que la gare de Manduel.

Dans ces conditions, ne vaudrait-il pas mieux, encore une fois différer la construction de la gare de Manduel à une échéance à laquelle l'ensemble des accès aura été rendu possible ?

11) La gare en zone agricole et en zone protégée

La loi Alur appelle au respect des zones agricoles (le site est concerné) et à celui de la protection des espèces. Les grands chantiers, comme par exemple celui de Notre Dame des Landes, nous ont habitués

à ce que les aménageurs fassent peu de cas des décisions de protection de l'environnement prises dans chaque territoire. Malgré tout, s'il a été décidé que la zone Natura 2000 couvrirait l'est du canal des costières et le sud du chemin du Mas Larrier, c'est bien pour protéger les espèces qui y vivent.

La voie a déjà opéré une tranchée considérable dans cette zone. On peut l'admettre dans la mesure où la justification du CNM était de détourner les trains de marchandises des centres ville, où l'enjeu de la sécurité était manifeste, et où il n'y avait aucun tracé alternatif qui aurait permis de contourner la ZPS.

La situation en ce qui concerne la gare est totalement différente : il existe des emplacements alternatifs. Mais la véritable solution de développement durable est de ne pas construire de gare excentrée à Nîmes.

12) Une gare à crédit :

Le grand public n'a pas accès aux contenus des différents partenariats public-privé conclus pour le CNM, ni au tarif des péages facturés à SNCF Mobilité par SNCF Réseaux. Nous ne pouvons donc que faire des hypothèses sur les modes de calcul économiques de la rentabilité et du fonctionnement des différents équipements. Dans ce contexte, il est impossible d'argumenter sur les impacts économiques des différentes options. Nous devons attendre de voir l'Évaluation économique et sociale (le bilan coût avantages) de l'Enquête publique pour en apprendre un peu plus. Malgré tout, nous pouvons légitimement craindre que le financement du CNM ne soit possible qu'en augmentant le nombre de trains qui l'empruntent, et en supprimant les dessertes de Nîmes centre.

Cela reviendrait à devoir aujourd'hui corriger une erreur de raisonnement du passé, en étant contraint d'investir dans un nouvel équipement qui n'aurait pour seule utilité que de justifier les errances passées. Soyons tous lucides : tous les acteurs économiques concernés par ce projet vivent à crédit, et depuis longtemps. La dette de SNCF Réseaux est évaluée à 35 milliard d'euros, celle du département du Gard est de 335 millions d'euros, et celle de la ville de Nîmes de 210 millions d'euros, et que Nîmes Métropole, outre ses emprunts toxiques, abonde son budget transports à plus de 20% avec le Budget général.... Tous ces acteurs ne peuvent donc se permettre d'investir que pour des opérations dont la rentabilité est certaine, et qui plus est rapide. Aujourd'hui, rien dans les éléments exposés pour défendre le projet ne permet d'établir de façon certaine le retour rapide sur investissement de la gare de Manduel-Redessan.

Conclusion : investir au service de l'utilisateur, ailleurs, autrement

Le projet de gare à Manduel est le résultat d'un processus de décision très, trop long, qui a au fil d'ajustements successifs fait oublier l'essentiel ; la Mission interministérielle sur la ligne LNMP avait tranché : ligne mixte, gares centrales, pour des raisons de concentration des investissements sur l'essentiel, l'axe européen. Et pour éviter les énormes coûts liés à des gares ex-urbanisées à Nîmes, Montpellier, Béziers, Narbonne, Perpignan... finalement inutiles si comme dans les autres pays européens la ligne à grande vitesse décrochait au passage des agglomérations tout en autorisant les trains directs en fonction des logiques économiques de l'exploitation. C'est sur LNMP ce que permettait le décrochement de Saint Bres, abandonné au nom des gares excentrées...

La gare de Manduel, comme la gare de la Mogère, a été conçue et imaginée à une époque pour le tout-TGV, il était porteur d'espoir et une ville avait peur d'en être privée, avant la crise des subprimes et ses conséquences économiques, avant l'accident de Breigny sur Orge, et enfin avant la prise de conscience environnementale qui a conduit aux accords mondiaux sur le climat. Peut-on encore raisonner aujourd'hui comme on raisonnait en 2005 ? Peut-on encore tabler sur une croissance de

l'économie à 5 % ? Peut-on encore construire des équipements entièrement conçus pour la voiture ? Peut-on encore bétonner à outrance les surfaces agricoles et assister impuissants aux dégâts causés par les inondations, faute d'avoir laissé libre suffisamment de surface d'infiltration ?

Et si l'on revenait à la raison ? et si les financeurs de ces projets de gare reconnaissaient que ce n'est pas de dépenser qui suffit à justifier les bons choix pour l'usager, qui doit rester référence du bien commun ?

Il deviendrait possible de déplacer les financements de la SNCF Réseau, de l'Etat, de la Région et du département sur les lignes à renouveler, sur le train du quotidien : le réseau ferré du Gard à lui tout seul le justifie :

- La ligne Alès Bessèges, décidée, financée, n'est toujours pas remise en service, au grand désespoir des habitants concernés. Une ville est en train d'étouffer lentement parce que le train de la dessert plus.
- La ligne Rive droite du Rhône, attendue depuis des années, n'est toujours pas rouverte, alors même qu'elle drainerait un trafic voyageur intéressant pour la SNCF, et remplirait une fonction écologique réelle.
- L'actuelle ligne Nîmes Montpellier mériterait des investissements (suppression de passages à niveau par exemple). Elle sera soulagée du trafic fret grâce au CNM, mais resterait "fragile".
- La réorganisation du Cévenol qui trop rare et lent ne joue pas son rôle pour Alès et pour Nîmes. Le renforcement de la desserte TER entre Nîmes et Alès étant encore plus justifié par le regroupement de l'intercommunalité de Leins Gardonnenque à Nîmes Métropole.

Oui il est difficile de reconnaître que le changement profond des conditions économiques, sociales et institutionnelles rend un projet caduc. Mais ce serait un honneur pour nos dirigeants que de reconnaître le bien-fondé des besoins nouveaux. Pour les jeunes de la Région Occitanie, comment oser leur dire que les liens inter-universitaires de Nîmes à Toulouse ne sont pas prioritaires ? Comment oser dire aux travailleurs pendulaires que des gares ex-urbanisées, sources de ruptures de charge, doivent prendre la place des gares centrales, gages de proximité et d'intermodalité?

Reporter la construction de la gare de Manduel n'est pas un refus de l'avenir : peut-être faudra-t-il un jour reposer la question, mais elle sera autre, liée à des évolutions économiques et à des liens territoriaux dont nous ne savons rien encore.

Pour les membres de l'Aspic,



André Bruston, président-