PROJET GARE NOUVELLE
NÎMES-MANDUEL-REDESSAN

ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE

MÉMOIRE EN RÉPONSE DE SNCF RÉSEAU AUX OBSERVATIONS DES COMMISSAIRES ENQUÊTEURS

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Région Occitanie Pyrénées Méditerranée

nîmes métropole

Montpellier méditerranée métropole

SNCF RÉSEAU

SOMMAIRE

04 INTRODUCTION

07 PRÉAMBULE

13 OBSERVATIONS FORMULÉES PAR LA COMMISSION D'ENQUÊTE

21 OBSERVATIONS FORMULÉES PAR LE PUBLIC

PAR THÈME

PARTICULIÈRES

79 OBSERVATIONS FORMULÉES PAR LES PARTIES PRENANTES

PAR LES ÉLUS, SYNDICATS, PARTIS POLITIQUES ET ORGANISATIONS PROFESSIONNELLES

PAR DES ASSOCIATIONS

INTRODUCTION

Par arrêté préfectoral du n° 30-2017-01-02-005 l'enquête publique unique relative au **projet de réalisation de la gare nouvelle Nîmes-Manduel-Redessan** a été ouverte**, du lundi 6 février au vendredi 17 mars 2017.**

L'ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE

Cette enquête est préalable à :

- la déclaration d'utilité publique du projet et à la cessibilité des propriétés ou parties de propriétés nécessaires à la réalisation du projet,
- la mise en compatibilité des documents d'urbanisme de Manduel et de Redessan,
- l'autorisation unique requise au titre de l'ordonnance 2014-619 du 12 juin 2014 et son décret d'application 2014-751 du 1er juillet 2014 et au titre des articles L214-2 à L214-6 du code de l'environnement,
- la délivrance des permis de construire.

Comme le stipule l'arrêté d'ouverture d'enquête en son article 6, *« à l'expiration du délai d'enquête, les registres d'enquête publique sont clos par un membre de la commission d'enquête.*
Le Président de la commission d'enquête rencontre le responsable du projet sous huitaine et lui communique les observations écrites et orales, consignées dans un procès-verbal de synthèse.
Le responsable du projet dispose d'un délai de quinze jours pour produire ses observations éventuelles conformément aux obligations des articles R123-18 et R214-8 du code de l'environnement. »

Ainsi, le procès-verbal de synthèse des observations du public recueillies au cours de l'enquête publique unique et les demandes de la commission d'enquête ont été transmis à SNCF Réseau le jeudi 23 mars 2017.

Pour la bonne poursuite de la procédure, SNCF Réseau doit faire parvenir à la commission d'enquête son mémoire en réponse. **Ce présent document constitue le mémoire en réponse de SNCF Réseau aux observations relevées par la commission d'enquête.**

LE MÉMOIRE EN RÉPONSE

Le mémoire en réponse se présente comme suit :

- Un **préambule** rappelant les principes fondamentaux de SNCF Réseau, les grandes lignes du projet de gare nouvelles Nîmes-Manduel-Redessan et son historique,

- Une première partie consacrée aux **réponses aux observations formulées par la commission d'enquête**. Ces observations sont au nombre de 3.

- Une seconde partie dédiée aux **réponses aux observations formulées par le public :**
  - 15 observations thématiques ont été identifiées par les commissaires enquêteurs. Le maître d'ouvrage y a répondu individuellement.
  - La commission d'enquête a regroupé des observations particulières ne rentrant pas spécifiquement dans les thèmes évoqués. SNCF Réseau s'est concentré sur les thématiques n'ayant pas été traitées dans les précédentes parties.

- Une troisième partie traite des **réponses aux observations formulées par les parties prenantes** provenant des élus ; Syndicats, partis politiques et organisations professionnelles ; associations.
  SNCF Réseau s'est concentré sur les thématiques n'ayant pas été traitées dans les précédentes parties.

  L'ensemble des observations favorables au projet n'ont pas fait l'objet de commentaires de la part du maître d'ouvrage.
  Pour rappel, les arguments développés par ces parties prenantes sont principalement :

  - **Les atouts pour l'avenir économique et touristique du territoire gardois,**
    En facilitant la desserte du territoire, et avec plus d'un million de voyageurs attendus en 2020, la gare participera au dynamisme économique de la métropole et à son attractivité en tant que destination touristique. Elle deviendra une réelle porte d'entrée du territoire et de l'histoire de la Grande Région Occitanie.

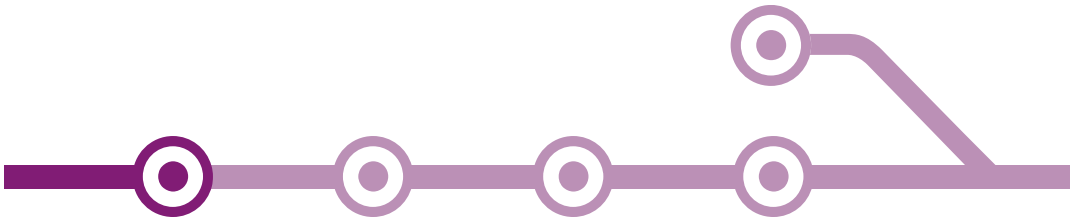
  - **L'amélioration de l'accès à la grande vitesse,**
    Les voyageurs auront le choix de prendre les trains à grande vitesse soit en gare centre de Nîmes soit en gare nouvelle Nîmes Manduel Redessan. Les temps de trajets entre Nîmes et Montpellier seront plus rapides : 15 minutes séparent les deux gares nouvelles.

  - **Le développement des dessertes des trains du quotidien,**
    Les TER s'arrêteront aussi au droit de la gare nouvelle : ils desserviront d'un côté Nîmes Centre (en 8 min) ou Beaucaire (en 10 min) selon une desserte à coordonner avec le trafic TGV et fonction des décisions de l'autorité organisatrice régionale.

  - **La facilité de stationnement au travers de parkings plus pratiques,**
    En évitant la traversée de Nîmes et les éventuelles difficultés de stationnement en centre-ville, les habitants de l'agglomération pourront accéder à la gare nouvelle plus sereinement.

  - **La création d'un véritable pôle d'échange multimodal,**
    Cette deuxième gare, réel pôle d'échange multimodal, sera accessible à tous les modes : TER, transports collectifs, voitures et modes doux.

PRÉAMBULE



LES PRINCIPES FONDAMENTAUX DE SNCF RÉSEAU

Au sein du groupe SNCF, l'un des premiers groupes mondiaux de mobilité et de logistique, SNCF RÉSEAU est une entreprise publique (établissement public de l'État, à caractère industriel et commercial), gestionnaire du réseau ferré national, dont la vocation est de développer le transport ferroviaire et d'améliorer sa qualité de service, pour les voyageurs et pour le fret.

SNCF RÉSEAU REMPLIT UNE MISSION DE SERVICE PUBLIC AU QUOTIDIEN

SNCF RÉSEAU développe, modernise et commercialise l'accès au réseau ferré dans une logique de solidarité du territoire. Il est le garant de la sécurité et de la performance de 30 000 km de lignes, dont 2 000 km de lignes à grande vitesse.

Créé le 1er janvier 2015 suite à la réforme ferroviaire et organisé autour de 4 métiers (accès réseau, circulation, maintenances et travaux, ingénierie et projets), SNCF RÉSEAU réunit SNCF Infra, DCF et RFF au sein du groupe SNCF.

Ce rapprochement stratégique vise à améliorer la qualité de service vis-à-vis de ses clients, parvenir à l'équilibre financier de ses activités d'ici 2020 et renforcer la qualité des déplacements de 5 millions de voyageurs et 250 000 tonnes de marchandises par jour.

Deuxième investisseur public français, comptant 52 000 collaborateurs, SNCF RÉSEAU fait de la maintenance et de la modernisation de l'infrastructure existante sa priorité stratégique. SNCF RÉSEAU pilote à cet effet un grand plan de modernisation (+ de 2,5 milliards d'euros et 1 500 chantiers par an) avec une priorité donnée aux trains du quotidien roulant sur le réseau classique.

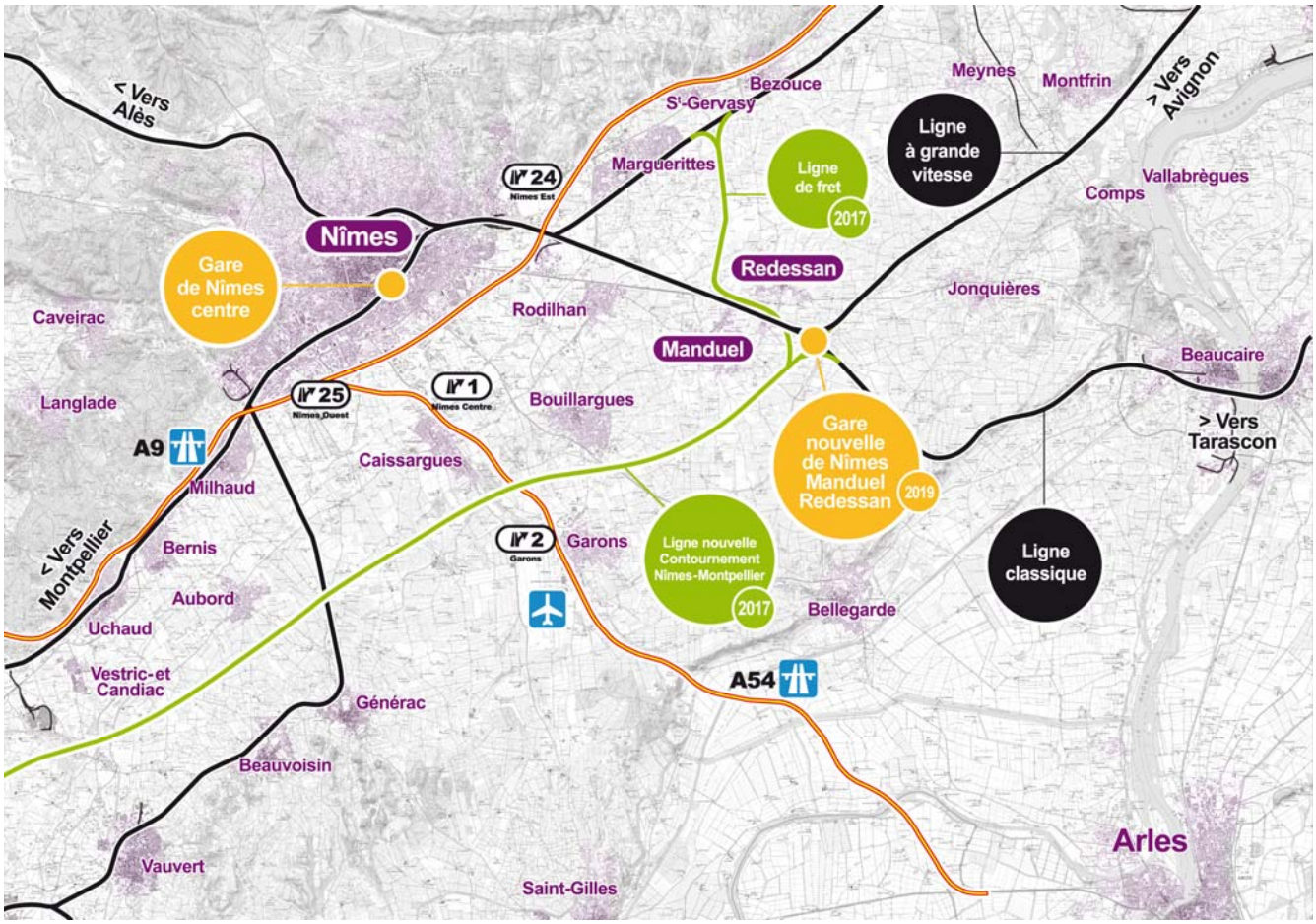
LA GARE NOUVELLE
UN ATOUT FORT POUR LE TERRITOIRE GARDOIS

UN ACCÈS AMÉLIORÉ À LA GRANDE VITESSE

Située sur la ligne à grande vitesse qui relie Paris à Montpellier, la gare nouvelle permettra l'accès au trafic des Trains à Grande Vitesse (TAGV) desservant le Gard et d'offrir une intermodalité notamment entre le trafic TAGV sur le Contournement de Nîmes et Montpellier (CNM) et le trafic TER sur la ligne classique. La gare nouvelle en permettant la circulation d'un plus grand nombre de TAGV sur le CNM induit une libération de capacité sur la ligne classique, aujourd'hui saturée, au profit des trains du quotidien.

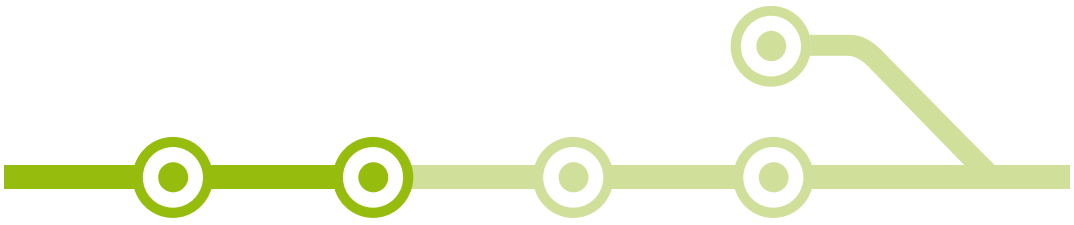
UNE PORTE D'ENTRÉE SUR LA RÉGION OCCITANIE

Positionnée au carrefour du réseau ferré languedocien, la gare nouvelle favorisera le dynamisme économique et touristique du territoire gardois.
Accessible aux TER, aux transports collectifs, aux voitures et aux modes doux, la gare nouvelle sera un véritable pôle d'échange multimodal, particulièrement attractif pour les habitants de la périphérie Sud et Est du territoire.



Les estimations de trafic énoncées ci-après correspondent à des projections de trafic effectuées par SNCF Réseau dans le cadre de l'étude socio-économiques de la gare nouvelle Nîmes Manduel Redessan.

OBSERVATIONS FORMULÉES
PAR LA COMMISSION D'ENQUÊTE



CE1 - COÛT DU PROJET

Le coût de l'avenue de la gare est-il inclus dans cette estimation ? Les coûts du projet présentés dans le dossier de la gare ne sont pas actualisés. Quels pourraient être les écarts à la date de réalisation du projet ? (2020 ?)

Réponse de SNCF Réseau :

Les enquêtes publiques « gare nouvelle» et « avenue de la gare » ont été organisées volontairement simultanément, en accord avec les services de la préfecture, afin que les informations de coûts des projets constituant le programme de travaux soient accessibles au public au même moment. Le coût de l'avenue de la gare est porté par Nîmes Métropole, et à ce titre, apparait dans le dossier d'enquête portant sur l'avenue de la gare.

Le coût du projet de la gare nouvelle est quant à lui celui fixé par sa convention de financement et confirmé par les études réalisées depuis 2012, c'est-à-dire 95 M€.
Les actualisations du coût du projet (budget prévisionnel) sont possibles. La convention de financement le prévoit sur la base de l'indice BT01 publié tous les mois par l'INSEE.

A ce jour, sur la base du dernier indice BT01 connu, le budget prévisionnel maximal pourrait être réévalué à 97.6M€ aux conditions économiques de décembre 2016.
L'indice BT01 variant à la hausse ou à la baisse, lors du dépôt du dossier d'enquête publique, l'actualisation du montant du projet avec le dernier indice connu à ce moment-là correspondait à 95,85 M€. Les écarts sont faibles et afin de ne pas introduire divers montants dans les dossiers publics nous avons retenu la valeur initiale de 95M€ issue de la convention de financement.

Concernant le coût du projet à la date de réalisation, nous ne pouvons pas anticiper l'actualisation sur les prochaines années. Il faut retenir que le coût total et définitif du projet sera la somme des dépenses faites à des conditions économiques différentes entre 2012 et 2020.

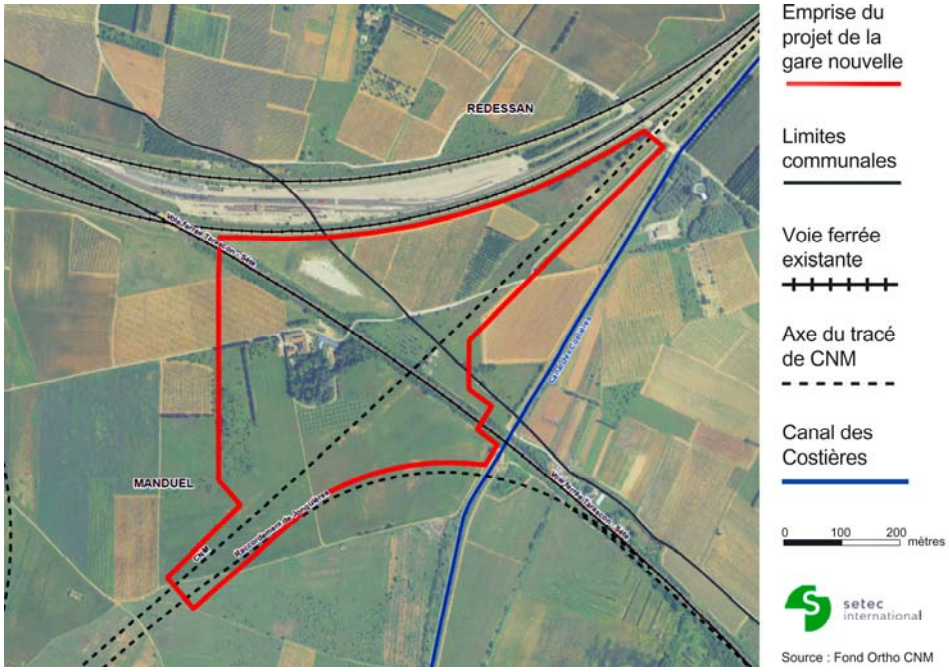
SNCF Réseau s'engage à ne pas dépasser le budget de 95M€ (aux conditions économiques de juillet 2011).

CE2 - SUPERFICIES DU PROJET

Le dossier ne fait pas apparaître clairement les superficies d'emprise du projet de gare et leur impact sur la zone agricole.
Les valeurs mentionnées dans les imprimés CERFA des dossiers permis de construire et les valeurs annoncées dans différentes parties de l'étude d'impact portent sur des superficies différentes.

Réponse de SNCF Réseau :

L'emprise du projet de gare nouvelle est **de 26,11 hectares**. Elle est représentée ci-dessous en rouge.



La particularité du périmètre de la gare nouvelle est sa superposition avec les emprises ferroviaires existantes constituées par le CNM et la ligne classique Tarascon Sète qui ont été intégrées à l'emprise du projet du fait de la réalisation de travaux.

- Pour les dossiers environnementaux, la surface totale du projet gare est prise en compte,
- Pour les dossiers de permis de construire, seul le périmètre d'aménagement du pôle d'échange est pris en compte. Il exclut les travaux techniques situés à l'intérieur des infrastructures ferroviaires, à l'exception des zones de quais.

L'emprise sur les terres agricoles exploitées par des structures pérennes et actives est décrite dans la partie 7.5.4.2. du dossier d'étude d'impact (page 309 à 314) et rappelées ci-dessous :

- Projet de gare nouvelle (SNCF Réseau) : 3,26 ha
- Projet de voiries d'accès (Nîmes Métropole) : 5,08 ha

Nota : La thématique de l'impact sur les surfaces agricoles est exposée plus en détail dans la réponse à la question Q5.

Les demandes de permis de construire portent sur une surface totale de 20,6 ha, en valeur arrondie, comme indiqué sur le plan masse des dossiers de demande de permis de construire (pièce PC1-02) et en cohérence avec les dossiers d'enquête parcellaire :

- Superficie de 157 916 m² (arrondie à 15,79 ha) sur la commune de Manduel,
- Superficie de 47 911 m² (arrondie à 4,79 ha) sur la commune de Redessan,
- Soit un total de 205 827 m² (arrondi à 20,6 ha).

Les données chiffrées sur les surfaces à aménager, indiquées dans les permis de construire en page 3 de CERFA, seront actualisées en conséquence.

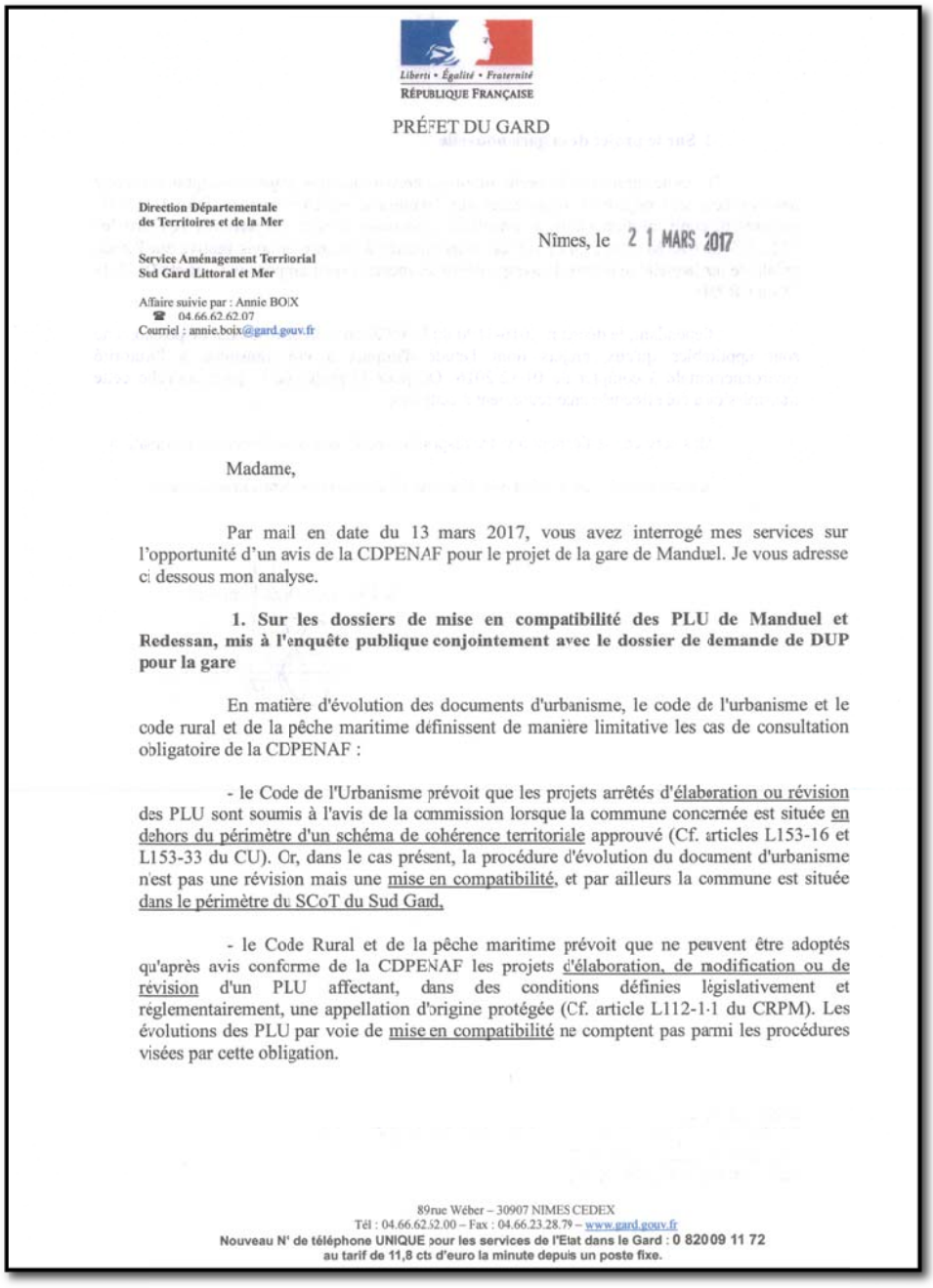
Les surfaces cadastrales listées en page 9 des CERFA de demande de permis de construire de Manduel et Redessan concernent l'intégralité des parcelles du projet avant leur découpage et seront actualisées.

CE3 - AVIS DE LA CEDEPENAF

L'avis de la CEDEPENAF sur la consommation des espaces agricoles ne figure pas au dossier. Quelles en sont les raisons ?

Réponse de SNCF Réseau :

Réglementairement, il n'y a pas de saisine obligatoire de la CDPENAF par SNCF Réseau dans le contexte du projet de la gare. Les services de l'Etat sont en charge de cette instance. Il est joint ci-dessous le courrier de la DDTM du Gard du 21 mars 2017.
Ce courrier apporte toutes les précisions utiles.



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DU GARD

Direction Départementale
des Territoires et de la Mer

Service Aménagement Territorial
Sud Gard Littoral et Mer

Affaire suivie par : Annie BOIX
☎ 04.66.62.62.07
Courriel : annie.boix@gard.gouv.fr

Nîmes, le 21 MARS 2017

Madame,

Par mail en date du 13 mars 2017, vous avez interrogé mes services sur l'opportunité d'un avis de la CDPENAF pour le projet de la gare de Manduel. Je vous adresse ci dessous mon analyse.

1. Sur les dossiers de mise en compatibilité des PLU de Manduel et Redessan, mis à l'enquête publique conjointement avec le dossier de demande de DUP pour la gare

En matière d'évolution des documents d'urbanisme, le code de l'urbanisme et le code rural et de la pêche maritime définissent de manière limitative les cas de consultation obligatoire de la CDPENAF :

- le Code de l'Urbanisme prévoit que les projets arrêtés d'élaboration ou révision des PLU sont soumis à l'avis de la commission lorsque la commune concernée est située en dehors du périmètre d'un schéma de cohérence territoriale approuvé (Cf. articles L153-16 et L153-33 du CU). Or, dans le cas présent, la procédure d'évolution du document d'urbanisme n'est pas une révision mais une mise en compatibilité, et par ailleurs la commune est située dans le périmètre du SCoT du Sud Gard,

- le Code Rural et de la pêche maritime prévoit que ne peuvent être adoptés qu'après avis conforme de la CDPENAF les projets d'élaboration, de modification ou de révision d'un PLU affectant, dans des conditions définies législativement et réglementairement, une appellation d'origine protégée (Cf. article L112-1-1 du CRPM). Les évolutions des PLU par voie de mise en compatibilité ne comptent pas parmi les procédures visées par cette obligation.

89rue Wéber – 30907 NIMES CEDEX
Tél : 04.66.62.62.00 – Fax : 04.66.23.28.79 – www.gard.gouv.fr
Nouveau N° de téléphone UNIQUE pour les services de l'État dans le Gard : 0 820 09 11 72
au tarif de 11,8 cts d'euro la minute depuis un poste fixe.

2. Sur le projet de la gare nouvelle

Le code rural et de la pêche maritime prévoit que des projets susceptibles d'avoir des conséquences négatives importantes sur l'économie agricole peuvent faire l'objet de mesures de compensation visant à consolider l'économie agricole du territoire (Cf. articles L112-1-3 du CRPM). La CDPENAF est alors amenée à émettre un avis motivé sur l'étude préalable par laquelle le maître d'ouvrage décrit les mesures qu'il propose (Cf. article D112-1-18 du CRPM).

Cependant, le décret n°2016-1190 du 31/08/2016 a précisé que ces dispositions ne sont applicables qu'aux projets dont l'étude d'impact a été transmise à l'Autorité environnementale à compter du 01/12/2016. Or, pour le projet de la gare nouvelle cette transmission a été effectuée antérieurement à cette date.

Mes services se tiennent à votre disposition pour tout complément d'information.

Je vous prie d'agréer, Madame, l'assurance de ma considération distinguée.

Le Directeur Départemental

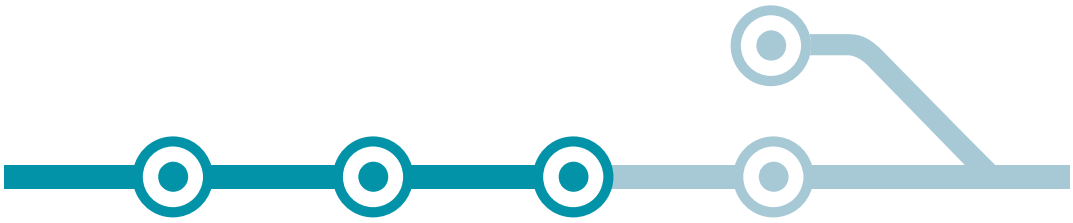
Le Directeur Départemental
des Territoires et de la Mer du Gard

André HORTH

SNCF RÉSEAU
DIRECTION TERRITORIALE OCCITANIE/MONTPELLIER
101 Allée de Delos – BP 91242
34011 MONTPELLIER Cedex 1

OBSERVATIONS FORMULÉES
PAR LE PUBLIC

- PAR THÈMES
- PARTICULIÈRES



OBSERVATIONS CLASSÉES **PAR THÈMES**

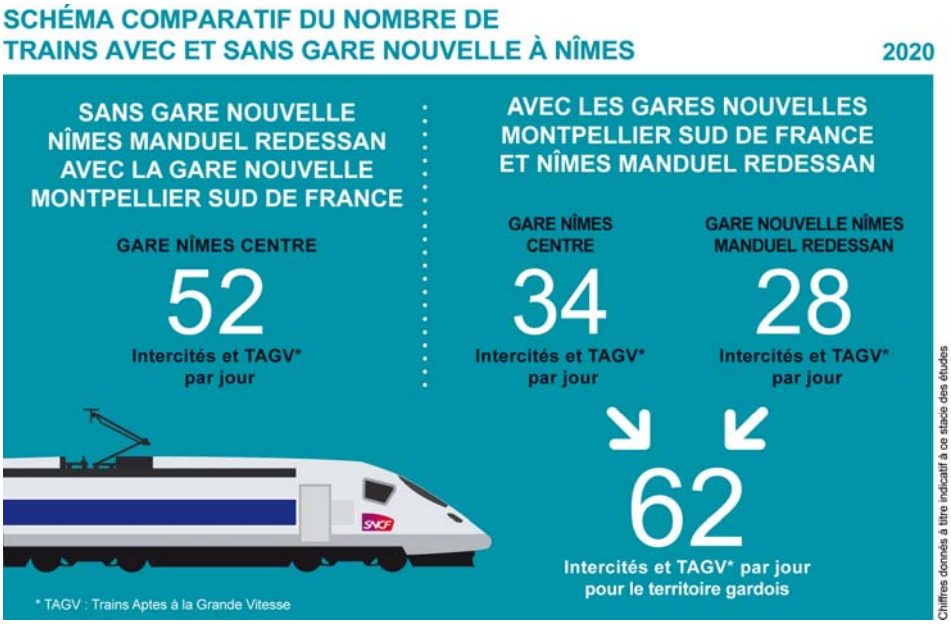
Q1- DEVENIR DES ACCÈS TGV DEPUIS LA GARE FEUCHÈRES

De nombreuses contributions font valoir l'attachement des gardois aux pratiques actuelles d'accès aux TGV et leur crainte que le projet de gare nouvelle les prive de cet avantage, induisant de fait des contraintes d'accès supplémentaires (à partir de Nîmes mais aussi du Nord ou l'Ouest du département).
La répartition des trafics entre la gare actuelle et la gare nouvelle semble avoir été mal comprise :
Nature des liaisons sur la voie classique et la voie CNM, fréquence et horaires journaliers, prévisions d'évolution aux différents horizons du projet.

Réponse de SNCF Réseau :

Avec la gare nouvelle SNCF Réseau prévoit qu'une partie des Trains à Grande Vitesse (TAGV) desservant actuellement la gare Feuchères soient reportés vers le CNM en desservant la gare nouvelle Nîmes Manduel Redessan.

Afin de présenter au public les trains qui continueront à desservir la gare Feuchères, l'étude socio-économique de SNCF Réseau évoque les dessertes suivant deux hypothèses de projection en 2020 : avec la gare nouvelle et sans la gare nouvelle.
Elle montre une répartition équilibrée des dessertes entre les deux gares de Nîmes.



Nota : Dans le scénario sans la gare nouvelle, SNCF Réseau a estimé qu'en 2020, 10 Intercités et TAGV passeraient alors sur le CNM sans desservir Nîmes.

Exemple de dessertes TGV sur les gares de Nîmes Centre et de Nîmes Manduel de SNCF Réseau.

Définition :
1 Aller-Retour correspond à 2 trains desservant la gare, un dans chaque sens

2020	Nombre d'aller-retour journalier sans gare nouvelle	
Missions	Type de train	Gare de Nîmes centre
Marne la Vallée - Montpellier	TAGV	1
Paris - Montpellier	TAGV	4
Paris - Béziers	TAGV	2
Paris - Perpignan	TAGV	3
Paris - Barcelone	TAGV	0
Lyon (ou au-delà) - Montpellier	TAGV	7
Lyon (ou au-delà) - Barcelone	TAGV	1
Lyon (ou au-delà) - Toulouse	TAGV	4
Marseille - Barcelone	TAGV	1
Bordeaux/Toulouse - Marseille/Nice	Intercités/TET	3
Nombre total d'aller-retour		**26**
Nombre total de trains		**52**

Nota : Dans le scénario sans la gare nouvelle, SNCF Réseau a estimé qu'en 2020, 10 Intercités et TAGV passeraient alors sur le CNM sans desservir Nîmes.

2020	Nombre d'aller-retour journalier avec gare nouvelle		
Missions	Type de train	Gare de Nîmes centre	Gare de Nîmes Manduel Redessan
Marne la Vallée - Montpellier	TAGV	1	0
Paris - Montpellier	TAGV	4	0
Paris - Béziers	TAGV	2	0
Paris - Perpignan	TAGV	0	3
Paris - Barcelone	TAGV	0	2
Lyon (ou au-delà) - Montpellier	TAGV	7	0
Lyon (ou au-delà) - Barcelone	TAGV	0	1
Lyon (ou au-delà) - Toulouse	TAGV	0	4
Marseille - Barcelone	TAGV	0	1
Bordeaux/Toulouse - Marseille/Nice	Intercités/TET	3	3
Nombre total d'aller-retour		**17**	**14**
Nombre total de trains		**34**	**28**

L'analyse de ce dernier tableau permet de constater que les Gardois auront toujours une desserte TAGV conséquente en gare de Nîmes centre, desserte qui restera supérieure à la desserte de la gare nouvelle Nîmes Manduel Redessan.

Il s'agit d'une prévision de dessertes évaluée par SNCF Réseau qui est jugée représentative au total. Pour autant, il ne s'agit pas d'un engagement des opérateurs ferroviaires d'autant qu'à partir de 2023 le transport ferroviaire de voyageurs sera ouvert à la concurrence. Les trains emprunteront alors la ligne la plus pertinente et/ou rentable compte tenu des origines/destinations des trains, de l'intérêt commercial de gagner les 15 mn en passant par le CNM ou de l'intérêt commercial de desserte des centres villes.
Toutefois, afin de rassurer les auteurs des contributions craignant que la gare de Nîmes Feuchères ne soit plus desservie par les TAGV, **il est important de préciser que la plupart des TAGV au départ ou à destination de Montpellier passeront toujours par les gares de centre-ville**. En effet, ces TAGV sont accueillis au centre d'avitaillement et de maintenance légère situé à Montpellier et accessible uniquement par la ligne ferroviaire historique.

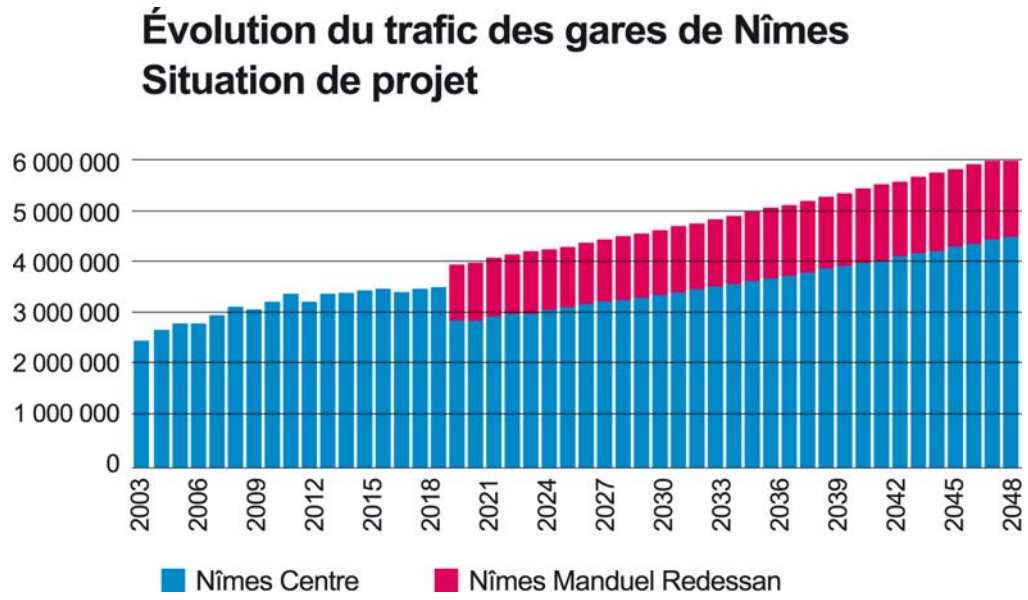
COMBIEN DE PERSONNES SONT CONCERNEES ?

1 700 000 voyageurs grandes lignes utilisent chaque année la gare de Nîmes Feuchères. SNCF réseau estime que **750 000 de ces voyageurs seront amenés à utiliser la gare nouvelle** Nîmes Manduel Redessan, les autres continueront à utiliser la gare Feuchères.

Actuellement, une partie des futurs voyageurs de la gare nouvelle n'utilisent pas la gare Feuchères. Il s'agit de voyageurs gardois du sud-est et bucco-rhodaniens du nord-ouest du département qui utilisent aujourd'hui les gares d'Avignon TGV et d'Aix-en-Provence TGV du fait de leur meilleure accessibilité.
La gare nouvelle présentera un avantage d'accès aux Trains à Grande Vitesse pour plus de la moitié de ses utilisateurs et attirera de nouveaux voyageurs.

DEVENIR DE LA GARE DE NIMES FEUCHERES

La gare de Nîmes Feuchères accueille chaque année 3 500 000 voyageurs. Les voyageurs TER représentent une part importante qui va progresser dans les prochaines années.
Le graphique ci-dessous permet de visualiser l'évolution de la fréquentation prévisionnelle dans les deux gares, tous types de voyageurs grandes lignes et TER.



La gare de Nîmes Feuchères reste la gare la plus fréquentée y compris par les Trains à Grande Vitesse.
La gare de Nîmes Manduel Redessan garantit la desserte du Gard par tous les trains empruntant le CNM.

Q2- NAVETTES FERROVIAIRES ET/OU BUS ENTRE NIMES CENTRE ET LA GARE NOUVELLE

Plusieurs contributions évoquent la question de la 3ème voie à quai, jugée indispensable pour certains dès la mise en service mais dont le coût et le financement n'ont pas été inclus au dossier, y compris en termes d'exploitation future. Il en va de même des nécessaires liaisons bus.

Réponse de SNCF Réseau :

DESSERTE TER

La gare nouvelle est implantée au croisement entre la ligne ferroviaire existante et le Contournement de Nîmes et Montpellier. Elle est conçue pour permettre dès sa mise en service les liaisons entre les TER et les Trains à Grande Vitesse (TAGV). La halte TER de Manduel sera déplacée et ses nouveaux quais seront construits sous la gare nouvelle afin de permettre l'arrêt des trains au plus proche des quais TAGV.

Au droit de la gare nouvelle, **44 TER par jours passent actuellement** en direction ou en provenance de Nîmes Centre, seulement 13 TER s'arrêtent à la halte actuelle Manduel-Redessan. L'arrêt de la plupart de ces 44 TER au niveau de la gare nouvelle est probablement envisageable ; un travail portant sur les horaires de desserte TER a été engagé afin d'offrir une interconnexion FER /FER pertinente.

La Région, en qualité d'autorité organisatrice des transports régionaux, sera force de décision dans le choix et le volume de la desserte TER de la gare nouvelle.

En 2011, lors de la mise au point de la convention de financement de la gare nouvelle, les partenaires financeurs se sont accordés sur la nature des installations indispensables au fonctionnement de la gare nouvelle dans de bonnes conditions : les voyageurs se rendant à la gare nouvelle auront la possibilité dès la mise en service de la gare de pouvoir s'y rendre en utilisant les TER**.**

3ème VOIE A QUAI

L'aménagement complémentaire d'une « 3ème voie à quai » consiste en la création d'une voie ferrée localisée en zone de gare avec son quai. Cet aménagement pourrait se justifier dans le cas d'un besoin d'évolution des dessertes TER.

En effet, la fonction ferroviaire de cet aménagement serait de pouvoir organiser des TER terminus au niveau de la gare nouvelle. Il s'agirait alors d'une nouvelle offre TER vers Nîmes centre dont la gare de départ et d'arrivée serait la gare nouvelle.

Pour l'instant, le programme de la gare nouvelle ne comprend pas cet équipement.

Au titre du Contrat de Plan Etat Région une étude prospective, technique et de desserte a été engagée début 2017 afin de permettre aux autorités organisatrices des transports de définir puis de décider des orientations de l'offre en fonction des besoins et des coûts d'exploitation.

L'opportunité et l'intérêt de la 3ème voie à quai seront examinés lors de cette étude.

DESSERTE BUS

Les lignes périurbaines du réseau Tango permettent aux Manduellois et aux Redessanais de rejoindre la ville (Gare routière de Nîmes). Elles seront modifiées afin de desservir la gare nouvelle.

Les fréquences actuelles seront adaptées par Nîmes Métropole en fonction de l'évolution des besoins :

- ligne 31 : 1 passage / heure ; trajet entre 20 et 30 minutes pour Redessan selon les arrêts,
- ligne 32 : 2 passages / heure. trajet entre 30 et 45 minutes pour Manduel selon les arrêts.

Pour compléter ces lignes, la ligne de bus interurbaine E51 du réseau départemental EDGARD permet de relier Redessan et Manduel à Beaucaire et à Nîmes par la RD999.

Q3- INCONVÉNIENTS LIES A L'ÉLOIGNEMENT DE LA GARE NOUVELLE

De très nombreux usagers ou acteurs locaux soulignent cet effet négatif induisant l'augmentation des temps et coûts de transport, l'incidence sur la pollution du fait du report modal sur les transports routiers et l'aggravation des risques de sécurité routière.

Réponse de SNCF Réseau :

A la mise en service de la gare nouvelle, le fonctionnement du doublet de gares (Nîmes centre et Nîmes-Manduel-Redessan) permettra d'offrir deux points d'accès distincts à l'offre de Trains à Grande Vitesse (TAGV).

Ainsi, la majorité des destinations seront accessibles en gare de Nîmes centre et la fréquence des trains permettra une couverture horaire tout au long de la journée.

Le tableau ci-dessous présente une répartition possible de l'offre de trains Grandes Lignes entre les deux gares telle qu'envisagée à la mise en service de la gare nouvelle selon les projections socio-économiques de SNCF Réseau.

2020	Nombre d'aller-retour journalier avec gare nouvelle		
Missions	Type de train	Gare de Nîmes centre	Gare de Nîmes Manduel Redessan
Marne la Vallée - Montpellier	TAGV	1	0
Paris - Montpellier	TAGV	4	0
Paris - Béziers	TAGV	2	0
Paris - Perpignan	TAGV	0	3
Paris - Barcelone	TAGV	0	2
Lyon (ou au-delà) - Montpellier	TAGV	7	0
Lyon (ou au-delà) - Barcelone	TAGV	0	1
Lyon (ou au-delà) - Toulouse	TAGV	0	4
Marseille - Barcelone	TAGV	0	1
Bordeaux/Toulouse - Marseille/Nice	Intercités/TET	3	3
	Total	17	14

Dans la majorité des cas, **les voyageurs disposeront de la possibilité de prendre leur train sur le site le mieux adapté à leur lieu d'habitation et à leur mode d'accès en gare.**

Ainsi, pour les habitants de l'est et du sud du Gard et de l'ouest de la Région PACA, les accès à la grande vitesse seront facilités.

Pour les voyageurs en provenance ou à destination de Nîmes centre, de l'ouest et du Nord du Gard ou de la Lozère, la gare centre restera le point d'accès privilégié à l'offre Grandes Lignes et les conditions d'accès associées ne seront pas (ou rarement) modifiés.

Ces voyageurs pourraient également être intéressés par un accès à la gare nouvelle au regard notamment de ses facilités de stationnement et également par des conditions de circulation moins contraintes qu'au centre-ville de Nîmes. Il est important de noter qu'actuellement plus de

60% des voyageurs de la gare de Nîmes centre accèdent à la gare en voiture, avec une part importante de Nîmois.

D'une manière générale, les rabattements sur la gare nouvelle seront majoritairement réalisés en voiture, entrainant localement des effets négatifs pour la collectivité en termes de pollution et de sécurité routière. Ces effets sont pour autant marginaux au regard des reports modaux permis par le projet à une échelle plus large. Ceux-ci sont largement positifs en termes de pollution et de sécurité routière.

Afin de donner un ordre de grandeur en limitant l'analyse aux seuls voyageurs grandes lignes, SNCF Réseau a évalué les effets suivants :

- Effets négatifs pour 450 000 voyageurs locaux,
- Effets positifs pour 450 000 voyageurs locaux
- Effets positifs pour 3 900 000 voyageurs présents dans les trains et gagnant du temps grâce à la création de la gare, par le report de leur TAGV sur le CNM quelle induit.

Par ailleurs, le projet permet la possibilité d'améliorer l'offre de transport régional sur la ligne classique en libérant de la capacité, notamment entre Nîmes et Sète. Tous les voyageurs des trains du quotidien en bénéficieront avec des retombées favorables de report modal de la voiture vers le train au niveau local.

Q4- SATURATION DE LA GARE ET DE LA LIGNE EXISTANTE

Ce sujet est évoqué au travers de nombreuses observations qui soulignent que l'observatoire de la saturation ferroviaire a conclu à l'absence de saturation de la gare de Nîmes et que la mise en service de la voie CNM résoudra le problème de la saturation de la ligne classique entre Nîmes et Montpellier.

Réponse de SNCF Réseau :

LES TRAVAUX DE L'OBSERVATOIRE DE LA SATURATION NIMES PERPIGNAN ET LA NOTION DE SATURATION

L'Observatoire de la Saturation Nîmes Perpignan a été mis en place en novembre 2013 sous le pilotage du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD) en collaboration avec les différents acteurs du système ferroviaire (SNCF Réseau, les entreprises ferroviaires, la Région…). Cet observatoire, après 3 ans de travail, a donné lieu à la publication d'un rapport public en mai 2016, visant à présenter l'ensemble de la démarche scientifique mise en œuvre et les résultats associés à ces travaux.
Ce rapport est consultable sur le site du gouvernement :
http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/009771-01_rapport_cle2eeb41.pdf

La saturation est un phénomène complexe à appréhender. Elle vise à traduire un sous-dimensionnement de l'infrastructure au regard des usages qui en sont faits et se caractérise par une dégradation des conditions de circulations (régularité/ponctualité notamment) et/ou par une incapacité à satisfaire l'ensemble des demandes de circulations en volume, fonctionnalité et/ou qualité.
La capacité de l'infrastructure ferroviaire et les contraintes qui lui sont associées sont donc des critères dimensionnant d'un état de saturation. Elles se déclinent sur deux périmètres principaux, en ligne et dans les nœuds. Les contraintes capacitaires sur ces deux périmètres sont directement liées. Il convient aussi d'ajouter la saturation en gare, pour les voies à quai et sur les quais, qui génère des contraintes supplémentaires sur la saturation de l'infrastructure.
Par ailleurs, le volume, le positionnement horaire des trains et leur politique d'arrêt sont des facteurs dimensionnant de l'usage de l'infrastructure et notamment la notion de saturation se décline principalement sur les périodes de pointe.

Les travaux de l'Observatoire de la Saturation ont porté sur le périmètre de la capacité en ligne et ont visé à appréhender :

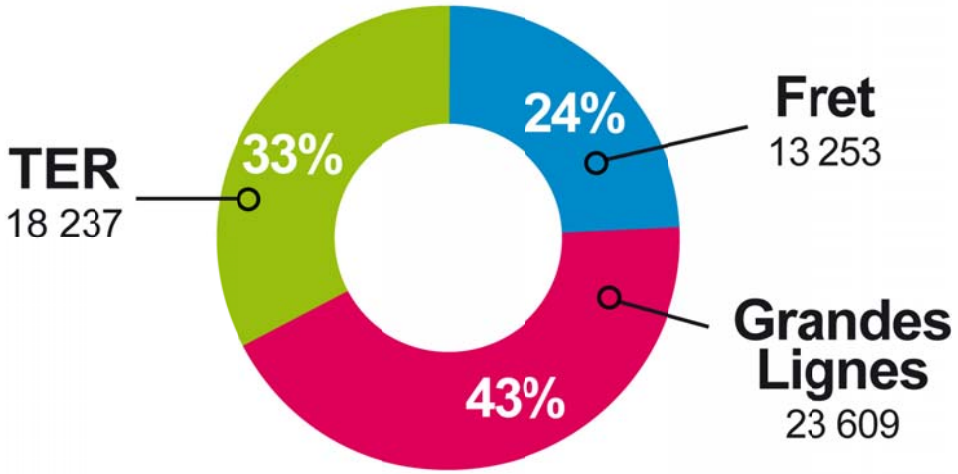
- l'utilisation de l'infrastructure
- les conditions de circulations des trains,
- le niveau de saturation de l'axe méditerranéen entre Nîmes et Perpignan.

Les conclusions du rapport de l'Observatoire mettent en relief la forte utilisation actuelle de l'axe et son incapacité à accueillir la croissance attendue des trafics, **traduisant ainsi la limite de capacité de la ligne existante :**
« Les résultats confirment et objectivent une utilisation très importante de la ligne, notamment entre Nîmes et Montpellier » […] « Cette forte utilisation crée […] un verrou limitant le nombre de circulations aux heures de pointe et bridant voire empêchant les évolutions »

L'AXE NIMES MONTPELLIER AUJOURD'HUI, LA GARE NIMES CENTRE ET SES USAGES

L'axe Nîmes Montpellier est le plus utilisé du réseau ferré en Occitanie avec plus de 54 000 circulations annuelles en 2015. Il est caractérisé par une forte mixité des circulations, des politiques d'arrêt et des vitesses pratiquées :

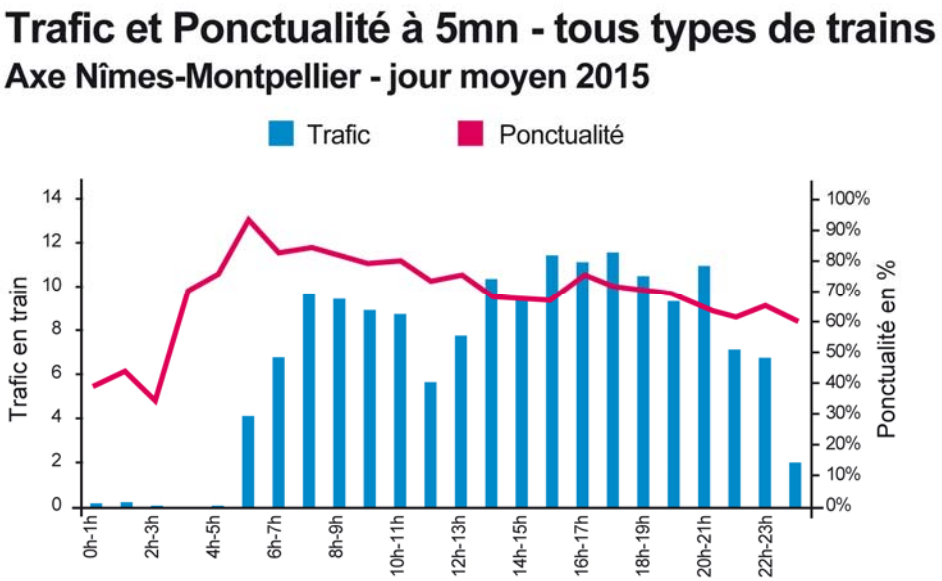
- Des trains régionaux (TER), caractérisés par une forte présence de voyageurs pendulaires (domicile-travail ou domicile-études) en relation avec les pôles urbains de Nîmes, Montpellier, Sète, Béziers et Narbonne. Ces circulations sont concentrées autour des heures de pointe du matin, du midi et du soir. Ce sont des trains qui roulent généralement sur de courtes distances (100 à 200 km maximum), qui ont de bonnes performances d'accélération et une vitesse élevée (160 km/h) mais qui s'arrêtent très souvent.
- Des trains voyageurs longue distance de type TAGV ou Intercités. Ils sont assurés par des matériels rapides (160 km/h sur la ligne classique) et s'arrêtent peu souvent. Ils roulent en très grande majorité de jour (5h-24h), sauf pour quelques trains de nuit.
- Des trains de transports de marchandises, ayant une origine locale, ou en en transit. Ce sont généralement des trains de long parcours, qui roulent à des vitesses modérées (entre 80 et 120 km/h), et qui ne s'arrêtent quasiment jamais.



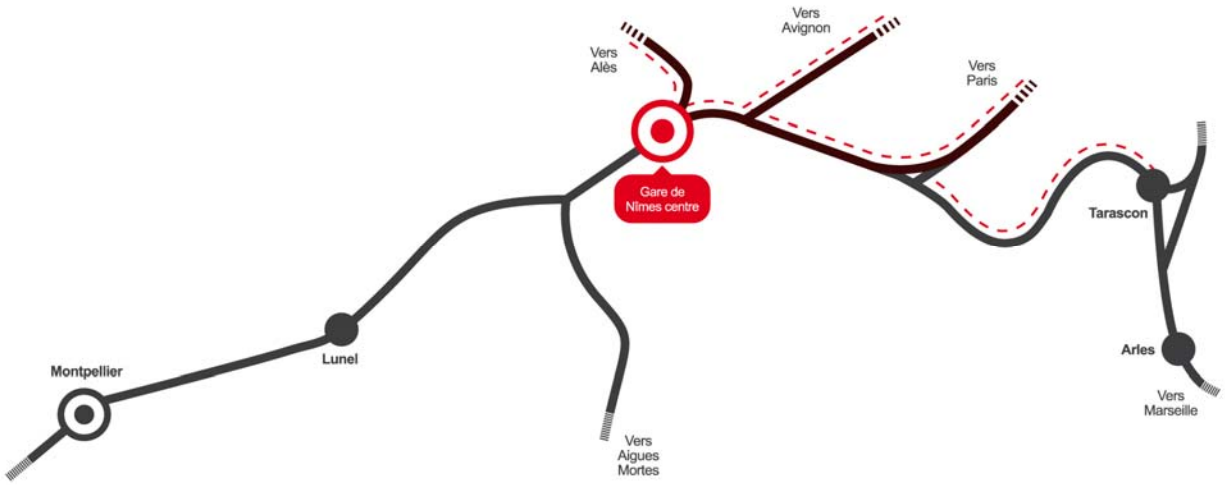
Les trains par catégorie
Axe Nîmes-Montpellier circulations 2015

L'itinéraire littoral entre Nîmes et Perpignan n'offre **aucune solution alternative en cas d'incident** important sur la ligne. La section de ligne Nîmes-Montpellier, du fait de la forte densité des circulations, du nombre significatif de passages à niveau, des aléas climatiques avec en particulier les incendies de l'été, et des accidents de personnes, est soumise à une incidentologie élevée. Les incidents majeurs, d'une durée supérieure à 2h, sont malheureusement trop fréquents malgré les efforts engagés.

La qualité de service offerte par cet axe est marquée par des conditions de circulation qui se dégradent au cours de la journée. Par exemple, l'analyse de la ponctualité à 5 minutes des trains sur l'axe démontre une détérioration de la qualité de service au long de la journée en passant de 90% le matin pour atteindre 60% en soirée. On comptabilise ainsi, en 2015, près de 350 000 minutes de retard pour les tous les trains de l'axe, soit des millions de minutes de retard pour les voyageurs et les marchandises.



Le positionnement du nœud Nîmois au sein du réseau ferré, et notamment son caractère d'étoile ferroviaire à la croisée de plusieurs lignes ferroviaires majeures (Ligne classique Nîmes-Montpellier, ligne à grande vitesse, Ligne fret de la Rive Droite du Rhône, lignes régionales Nîmes-Le Grau du Roi et des Cévennes) est à l'origine d'un usage important de la gare de Nîmes centre. Le triage de Nîmes Courbessac pour l'activité fret et la zone de garage et d'entretien des TER sont également générateurs de nombreux mouvements sur le site.



Nîmes centre (Feuchères) est la gare régionale présentant **le niveau d'utilisation le plus important de l'axe méditerranéen** avec près de 80 000 mouvements de trains en gare en

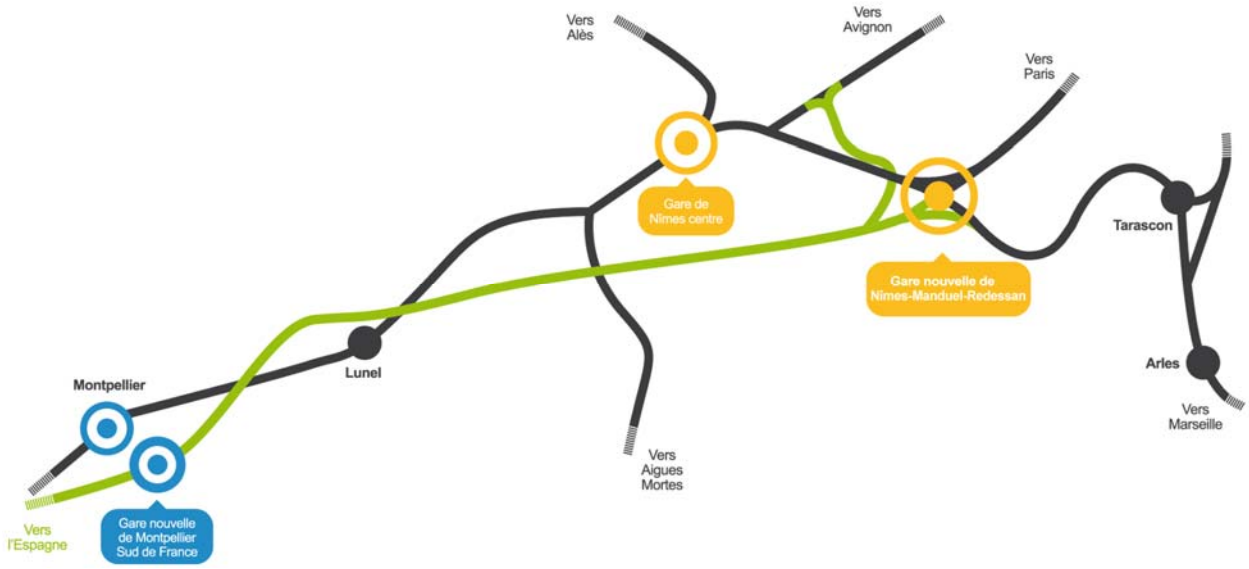
2015. Par ailleurs, c'est également, la gare disposant des infrastructures les moins dimensionnées avec 4 voies à quai et 1 voie passante.
La gare de Nîmes centre, du fait de sa forte utilisation et de sa capacité réduite, ne permet pas aujourd'hui d'accueillir des batteries de TAGV. Il est déjà nécessaire de réordonnancer des sillons TAGV, au détriment d'une capacité optimisée en ligne, pour gérer les flux de clients sur les quais de la gare. Ce phénomène est aggravé pendant les périodes d'affluences estivales qui pourraient conduire à des problèmes de sécurité sur les quais.

Capacité et usages des gares de l'arc méditerranéen

GARES	Nombre de voies à quai	Mouvements trains 2015	Mouvements trains Heure de pointe
NÎMES	4	79 181	17
LUNEL	4	55 406	12
MONTPELLIER	6	60 562	13
BÉZIERS	5	49 777	12
NARBONNE	5	59 467	14
PERPIGNAN	6	40 075	9

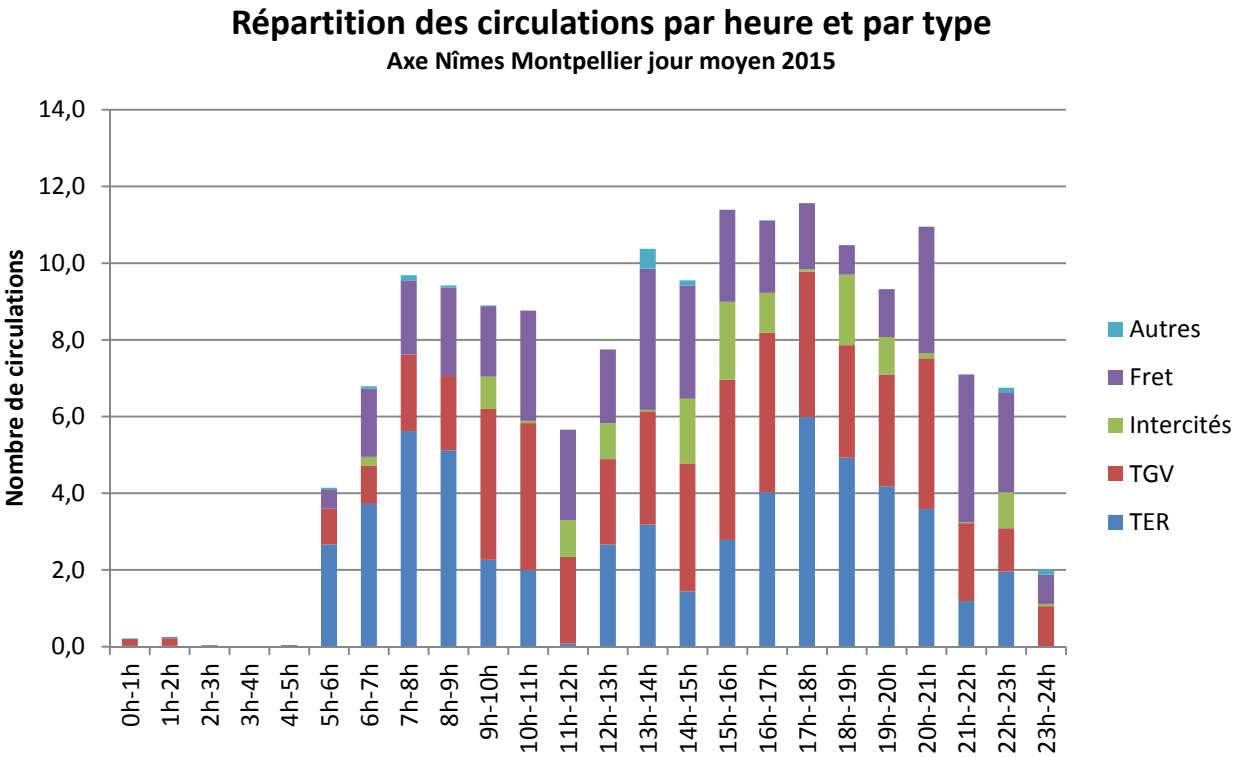
Source : SNCF Réseau

LA MISE EN SERVICE DU CNM ET LE REPORT DU FRET, UNE SOLUTION DURABLE DE DESATURATION DE LA LIGNE CLASSIQUE ENTRE NIMES ET MONTPELLIER



A la mise en service du Contournement de Nîmes Montpellier, la majorité des trains de fret basculeront de la ligne historique vers la ligne nouvelle, venant ainsi **libérer de la capacité sur la ligne classique entre Nîmes et Montpellier.**

Bien que les circulations de trains de marchandise représentent 24% des circulations de l'axe, **les gains de capacité à l'heure de pointe du soir resteront faibles**. En effet, **les circulations de trains de marchandise en période de pointe représentent moins de 2 trains sur 12, soit 15% des trains circulant à cette période.**



La mise en service de la gare de Montpellier Sud de France sera accompagnée du basculement de quelques trains Grandes Lignes de l'itinéraire historique vers la ligne nouvelle. Ces changements d'itinéraires permettront une meilleure disponibilité de la ligne historique, mais ne concerneront que de manière marginale la période de pointe du soir.

Enfin, la volonté du Conseil Régional Occitanie de développer un cadencement au quart d'heure sur cet axe, suite à la mise en service du CNM, entrainera des besoins de circulation de 2 trains régionaux supplémentaires à l'heure de pointe du soir. **Le report d'itinéraire des trains de fret et de trains Grandes Lignes ne compensera pas suffisamment le besoin de capacité pour ces nouvelles circulations régionales,** augmentant ainsi les contraintes associés aux conditions de circulations sur la ligne actuelle.

Ainsi, la mise en service du Contournement de Nîmes Montpellier et de la gare de Montpellier Sud de France permettra de dégager de la capacité sur la ligne historique. Pour autant, cela ne répondra pas simultanément aux besoins de développement de l'offre régionale sur cet axe et d'amélioration significative des conditions de circulation.

La mise en service de la gare nouvelle de Nîmes Manduel Redessan sera accompagnée d'un basculement plus important des circulations Grandes Lignes (TAGV, Intercités) de la ligne classique vers le CNM. **Ces basculements de trains de voyageurs libéreront de manière significative de la capacité sur la ligne classique, notamment aux heures de pointe et permettra donc d'améliorer les conditions de circulations sur la ligne historique**, tout en préservant la possibilité d'un développement de l'offre sur cet axe.

Par ailleurs, avec la gare nouvelle de Nîmes Manduel Redessan, l'itinéraire alternatif permis par le Contournement de Nîmes Montpellier gagnera en pertinence en offrant la possibilité, en cas d'incident majeur sur la ligne historique, de **maintenir la desserte TAGV des villes de Nîmes et de Montpellier via un passage des trains par la ligne nouvelle**.

Cette nouvelle modalité d'exploitation ferroviaire de l'axe littoral, qui limite considérablement la rétention des trains en cas de perturbation, permettra aussi un retour plus rapide à une exploitation normale de la ligne classique.

Q5- SURFACE DES ESPACES AGRICOLES UTILISEE

Cette observation est régulièrement mise en avant, globalisant le plus souvent cette consommation entre le projet de gare au sens strict, le projet d'aménagement des voies d'accès et la consommation supplémentaire induite par le projet Magna Porta. Une mise au point est nécessaire pour apprécier la réalité de cet impact, donnant le rapport des superficies concernées aux SAU communales.

Réponse de SNCF Réseau :

DETAIL DES SUPERFICIES AGRICOLES CONCERNEES PAR LES EMPRISES DU PROJET

Gare nouvelle

L'emprise de 26ha du projet de gare nouvelle présentée dans le dossier d'enquête concerne les aménagements exhaustifs liés à la gare et ceux reliés à l'infrastructure du CNM. Sur cette emprise, et selon l'occupation du sol diagnostiquée, les terres à vocation agricole sont d'environ 7ha (SAU).

L'étude confiée à la Chambre d'agriculture et présentée dans le volet agricole de l'étude d'impact de la gare montre que toute cette SAU ne fait pas l'objet d'une exploitation agricole à titre principal. En effet, l'étude réalisée a ainsi détaillé les surfaces agricoles exploitées par des structures agricoles pérennes et actives sur le secteur.
Les résultats de l'étude révèlent une emprise de 3ha 26a 41ca sur l'espace agricole cultivé par ces propriétaires-exploitants ou fermiers titrés. Cette emprise se répartit comme suit :

- 2ha 90a 06ca en vignoble AOC Costières de Nîmes
- 3635m² en arboriculture cerisiers

Les 4 ha restants sur la SAU ont été déjà été acquis par SNCF Réseau (Domaine Larrier). Le reste des terrains appartiennent aux collectivités, à SNCF Réseau (dans le cadre d'autres projets ferroviaires) ou à BRL.

Avenue de la gare

L'emprise de l'avenue de la gare et de l'aménagement de la RD3 ainsi que les délaissés (car devenus inaptes à l'exploitation) à acquérir concernent environ 8.3ha de SAU dont environ 5ha sont effectivement exploités par des agriculteurs. 0.5ha appartiennent aux collectivités, 2.5ha à SNCF Réseau.

Le total de SAU concernée par la gare et ses accès est d'environ 15.3ha dont 8ha sont effectivement de la surface agricole exploitée de façon pérenne.

Magna porta

Le projet Magna Porta est en cours de définition et son emprise n'est pas connue. Se référer à la réponse Q13.

MESURES D'EVITEMENT DU PRELEVEMENT AGRICOLE POUR LA GARE NOUVELLE

L'assiette foncière de la gare nouvelle a été établie en limitant au maximum l'emprise sur les terrains tiers et sur l'agriculture.
En effet, sur la base des surfaces issues de l'enquête parcellaire, 54% du périmètre de la gare sont implantés sur du patrimoine ferroviaire au titre du TGV Med, du CNM et de la voie ferrée historique, ainsi que sur le patrimoine des collectivités. Les 46% restants sont des parcelles agricoles et des parcelles non agricoles comme par exemple le Mas Larrier et son bois. Ainsi l'emprise du projet a été ajustée aux besoins stricts des installations et des fonctionnalités de la gare.

MESURES DE COMPENSATION DU PRELEVEMENT AGRICOLE POUR LA GARE NOUVELLE

Le domaine agricole bâti acquis par SNCF Réseau sera valorisé et l'espace boisé attenant est maintenu. La partie agricole du domaine devenue propriété de SNCF Réseau à l'intérieur du périmètre de la gare représente environ 4ha dont 2.5ha de terre, 1.2ha de vigne et 0.3ha de bois.

Le préjudice des anciens occupants agricoles a été indemnisé par SNCF Réseau et n'a pas été pris en compte par l'expertise de la chambre d'agriculture dans les impacts à compenser.

Tous les exploitants concernés par les acquisitions antérieures au titre de la gare et de ses voiries ont été indemnisés dans le respect des protocoles en vigueur.

Enfin, le prélèvement foncier sur la zone AOC Costières de Nîmes pour l'approvisionnement de la cave coopérative de Redessan, pilier de la viticulture locale bénéficie d'une compensation financière validée par la profession agricole et la structure collective aux fins d'acquisition d'une surface identique de terre à vignes au sein de la zone d'appellation.

Q6- JUSTIFICATION ÉCONOMIQUE DU PROJET

Diverses observations évoquent ce sujet en contestant la rentabilité du projet de la GNNMR au regard du report du trafic sur la voie CNM, à sa mise en service comme à terme, et en formulant l'hypothèse d'une justification essentiellement fondée sur la rentabilité économique du projet Magna Porta encore en gestation.

Réponse de SNCF Réseau :

LES PRINCIPES DE L'EVALUATION SOCIO-ECONOMIQUE

L'évaluation socio-économique d'un projet a pour objectif d'apprécier l'intérêt de ce dernier pour la collectivité. Il s'agit de **quantifier et valoriser l'ensemble des avantages et des inconvénients que l'opération génère.** Ces effets sont pour certains, monétaires (ex : le coût d'investissement de la gare) ou, non monétaires (ex : les gains de temps des voyageurs, la pollution, …).

Les effets non monétaires sont valorisés à partir d'éléments financiers produits par le Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie, par exemple, **la valeur d'une tonne de CO_2 émise est estimée à 30€ en 2010.**
La rentabilité du projet est ainsi estimée à travers un bilan des contributions positives et négatives qui lui sont associées. A titre d'exemple, le coût d'investissement de la gare intervient de manière négative dans le bilan et à l'inverse les gains de temps des voyageurs interviennent de manière positive dans le bilan.

L'EVALUATION SOCIO-ECONOMIQUE DE LA GARE NOUVELLE

L'évaluation du projet de gare nouvelle Nîmes Manduel Redessan est réalisée notamment, au regard de l'offre de services ferroviaires, des conditions d'accès, des gains et pertes pour les voyageurs, des différents effets pour la société (pollution, bruit, sécurité routière …) et des coûts globaux du projet (coûts d'investissement et coûts de fonctionnement).

Le projet Magna Porta, dont la consistance est en cours de définition, n'est pas intégré à l'évaluation socio-économique du projet de la gare nouvelle. Il n'est donc pas valorisé dans le cadre des dossiers soumis à l'Enquête.

LES BENEFICES DIRECTS DE LA GARE DE NIMES MANDUEL REDESSAN

Les principaux avantages du projet de gare nouvelle sont liés à **l'amélioration des services ferroviaires sur le périmètre d'étude.**

En effet, la mise en service de la gare s'accompagnera d'une restructuration de l'offre de trains Grandes Lignes sur l'axe, entrainant ainsi un usage plus important du Contournement de Nîmes et Montpellier (CNM). Le rééquilibrage des circulations entre les deux lignes, ligne classique et ligne nouvelle, permettra un meilleur fonctionnement du doublet de lignes et par conséquent du système ferroviaire en général dans ce secteur :

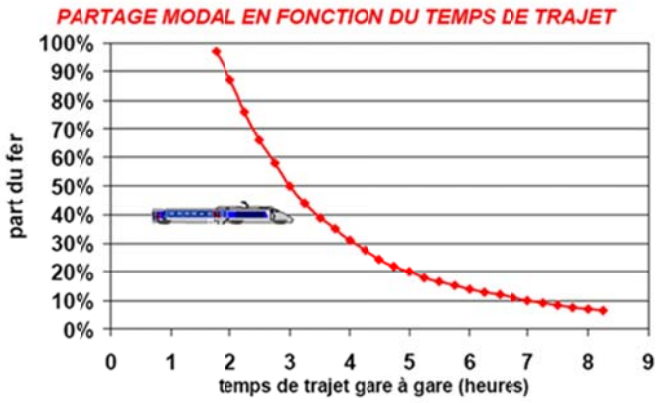
- Grâce au transfert vers le CNM des TAGV, consommateurs de capacité de circulations aux heures de pointes, une augmentation de l'offre de transports du quotidien sera possible accompagnée d'une meilleure régularité sur la ligne classique,

- Sur le Contournement de Nîmes et Montpellier, l'augmentation de l'offre TAGV permettra aux voyageurs les empruntant, des temps de parcours réduits entre Montpellier et Nîmes.

Ces gains, dont bénéficient les usagers du système ferroviaire sont intégré au bilan socio-économique du projet. Sont notamment valorisés ; les gains de temps des voyageurs en transit et ceux liés à l'amélioration des conditions de circulations sur la ligne historique entre Nîmes et Montpellier.

LES BENEFICES INDIRECTS DE LA GARE DE NIMES MANDUEL REDESSAN

Les améliorations du fonctionnement du système ferroviaire induisent une évolution du comportement des voyageurs. Certains voyageurs renonceront ainsi à leur voiture ou à utiliser l'avion, pour prendre le train. Le graphique ci-dessous illustre les données utilisées pour déterminée la part du report modal vers le train avec le modèle d'analyse.



Source : Ademe

Selon le modèle d'analyse, le projet permettra de diminuer annuellement d'environ 29 millions de kilomètres les parcours en voiture et près de 5 millions de kilomètres, en avion, soit une diminution notable de la pollution, des émissions de gaz à effet de serre et de l'insécurité routière.

Ce sont près de 570 000 tonnes de CO_2 dont le rejet sera évité grâce au projet, sur une période de 50 ans.

UN BILAN SOCIO-ECONOMIQUE FORTEMENT POSITIF

Le résultat du bilan socio-économique de l'opération s'apprécie par un indicateur principal : la Valeur Actualisée Nette Socio-Economique (VAN-SE).
La VAN-SE valorise en euros le bilan des effets du projet pour la collectivité sur 50 ans (y compris les effets non monétaires). Il atteint pour la gare nouvelle Nîmes Manduel Redessan, 1,7 milliards d'euros (CE 2012), ce qui classe ce projet parmi les plus créateurs de valeur pour la collectivité. A titre de comparaison, la VAN-SE du projet GPSO est de 0.6 milliards d'euros (CE 2013).

Ce résultat démontre clairement que **l'investissement initial de 95M€ consenti par les partenaires de l'opération relève d'une utilisation très efficace de l'argent public.**

Q7- COORDINATION TRAFIC TER ET TGV

Argument clé du choix du site d'implantation, cette question est soulevée à de nombreuses reprises, le dossier ne permettant pas de connaître les modalités retenues en gare de Manduel pour assurer de réelles correspondances.

Réponse de SNCF Réseau :

La gare nouvelle de Nîmes Manduel Redessan, par son positionnement au croisement de la ligne historique interrégionale Occitanie-PACA et du contournement de Nîmes et Montpellier, offrira la possibilité de correspondances entre les services ferroviaires nationaux, Trains à Grande Vitesse (TAGV), Intercités et les services ferroviaires régionaux TER.

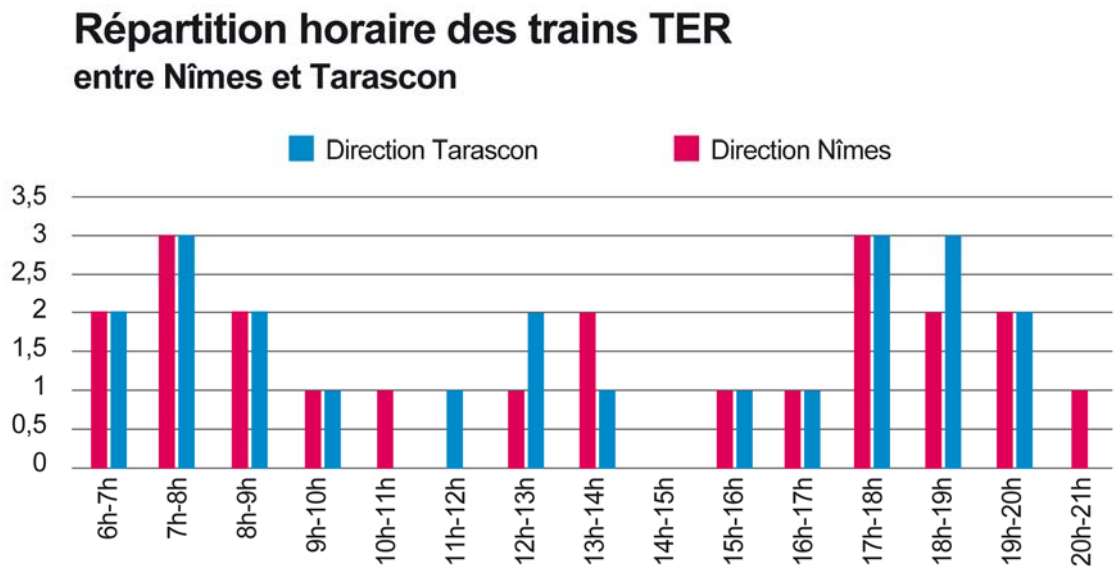
La qualité des correspondances représente un enjeu important pour le projet de gare nouvelle.

Elle se sera assurée par :

- une bonne articulation des arrêts des trains régionaux et nationaux au niveau de la gare
- une optimisation des cheminements piétons entre les quais TAGV et TER

Les horaires des trains sont construits 2 ans avant la circulation effective des trains. Le travail d'ajustement des horaires pour la mise en service de la gare n'a pas encore été réalisé. Il sera essentiel de coordonner tous les acteurs concernés afin de construire les horaires de façon adéquate.

A ce stade, sur la base des horaires des trains actuels nous pouvons faire une première analyse qui donne une idée de la qualité des correspondances qui pourront être offertes au niveau de la gare nouvelle.



44 Trains régionaux circulent aujourd'hui au niveau du site de la gare nouvelle, la desserte par les trains régionaux de ce nouveau point d'arrêt, qui reste à décider par l'autorité organisatrice, sera potentiellement fréquente.

La répartition horaire de ces trains tend à montrer que les correspondances aux heures de pointe seront de bonne qualité (2 à 3 TER par heure et par sens). A l'inverse, aux heures creuses (1 à 2 TER par sens et par heure), une attention particulière sera portée sur l'ordonnancement des dessertes. La Région, autorité organisatrice des TER, pourra décider de l'arrêt des trains et des ajustements horaires si besoin.

Les différents partenaires seront parties prenantes dans la qualité du service offert aux voyageurs.

Les autorités organisatrices des transports, SNCF Réseau, SNCF Mobilités, accorderont une attention particulière à ce sujet lors de la construction des horaires pour la mise en service de la gare nouvelle.

Q8- VARIANTE SANS GARE AVEC RACCORDEMENT À SAINT-BRÈS

Cette solution, initialement prévue dans le projet CNM, est présentée par de nombreux contributeurs comme de nature à permettre le maintien durable de la desserte TGV de la gare de Nîmes centre. Les arguments techniques et financiers relatifs à l'abandon de cette solution doivent être donnés pour apprécier l'intérêt de cette variante sans gare nouvelle. (Question qui rejoint celle exprimée par l'Ae)

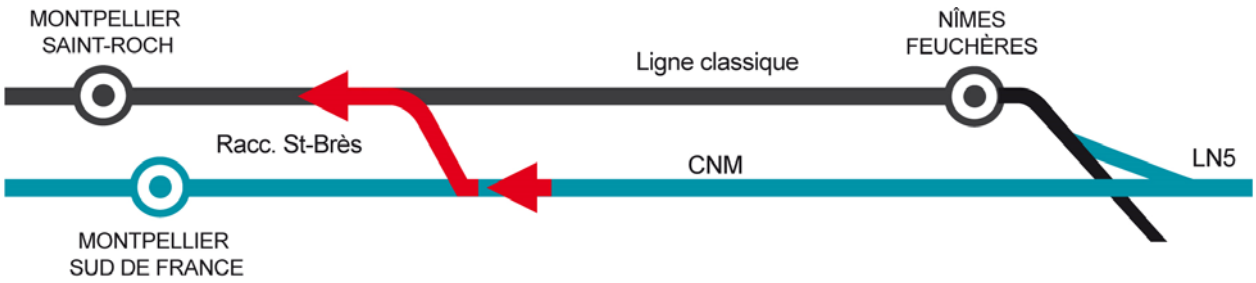
Réponse de SNCF Réseau :

Après la mise en service du CNM et de la gare de Montpellier Sud de France, les alternatives qui permettraient d'utiliser uniquement la gare de Nîmes Feuchères pour tous les Trains à Grande Vitesse consisteraient en la création d'un raccordement entre le Contournement de Nîmes et Montpellier et la ligne classique.

RACCORDEMENTS DE SAINT-BRES

Le raccordement dénommé « St Brès »

Le raccordement de « St Brès » prévu initialement dans le projet CNM permettait de desservir la gare de Montpellier St Roch en venant du CNM, ou inversement aux trains venant de Montpellier St Roch d'emprunter le CNM en direction de Paris.
D'un point de vue fonctionnel, ce raccordement ne peut pas permettre le maintien de la desserte TAGV de la gare de Nîmes Centre.



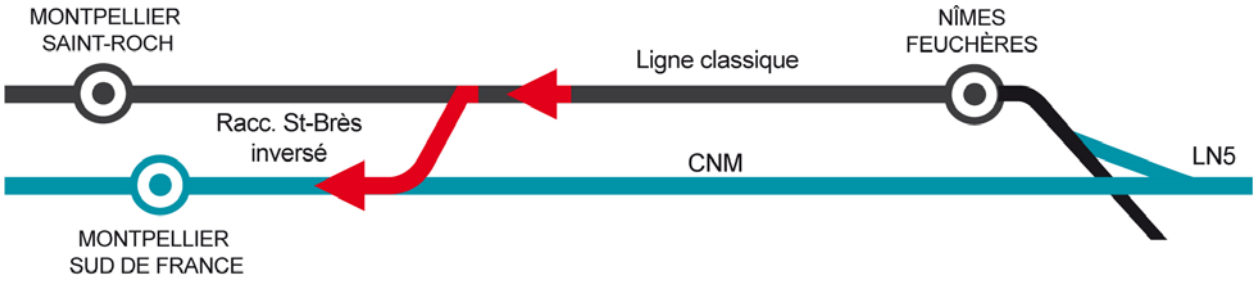
Suite à la décision de construction de la gare nouvelle de Montpellier Sud de France, la gare nouvelle remplace les fonctions ferroviaires du raccordement et l'investissement dans le raccordement n'était plus justifié.

Le raccordement dénommé « St Brès inversé »

Le raccordement de « St Brès inversé » représenté ci-dessous, est un raccordement ferroviaire

qui permettrait aux TAGV de desservir la gare de Nîmes Feuchères puis de se reconnecter au CNM.

Les partenaires financiers ont souhaité faire étudier ce raccordement afin de desservir ultérieurement la gare de Montpellier Sud de France avec des TER en provenance de Lunel, en prévision d'une évolution éventuelle de l'offre TER.



Sa conception a été prédéfinie avec des jonctions d'une seule voie ferrée sur le CNM et sur la ligne classique, dédoublées en deux voies ferrées dans la zone de raccordement afin de permettre l'attente ou le croisement des trains. Il a fait l'objet de mesures conservatoires ponctuelles au niveau de la plateforme du CNM afin de faciliter sa réalisation ultérieure.

Comme toutes installations ferroviaires nouvelles, la conception et les choix techniques retenus répondent aux besoins ferroviaires recherchés. Par exemple, un raccordement ferroviaire peut être conçu avec une ou deux voies ferrées, conçu à niveau ou en dénivelé…, les choix techniques sont faits suivant le nombre de trains envisagé, les conditions de circulation sur les lignes ferroviaires raccordées, les prévisions d'évolution de la desserte, le nombre de trains devant emprunter le raccordement, etc.

Modifier la fonction ferroviaire initiale de ce raccordement pour y faire circuler des TAGV induit le changement de conception du raccordement. Une étude sommaire menée en ce sens a montré l'inadéquation entre le coût du raccordement et ses performances.

LES AUTRES RACCORDEMENTS :

Pour permettre une meilleure compréhension du sujet, nous présentons ci-dessous les autres éventuels raccordements possibles qui ont été mentionnés et discutés avec les partenaires financiers.

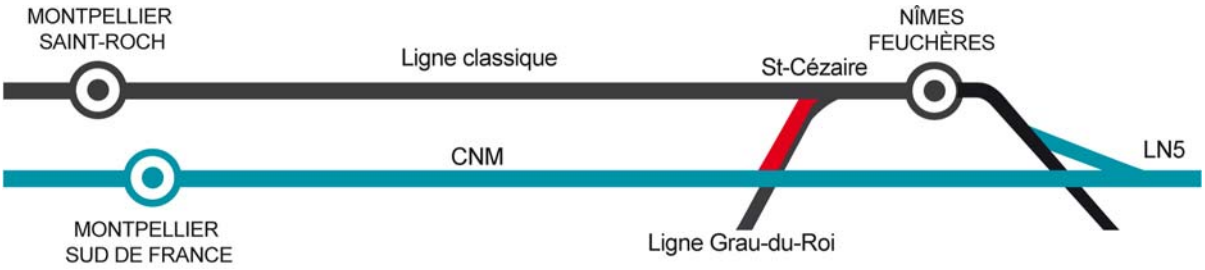
Le raccordement dénommé « Grau du Roi – Générac »

Ce « long raccordement » est possible en utilisant la ligne Nîmes - Le Grau du Roi. Il permettrait également d'utiliser la gare de Nîmes Feuchères pour la desserte de tous les TAGV. Cette alternative avait été analysée en 2009 lors du débat public de la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan. Elle est présentée dans l'étude d'impact qui décrit les besoins de modernisation

qu'entrainerait cette variante sur la ligne Nîmes - Le Grau du Roi, avec son doublement et son électrification sur ce tronçon.
Ces derniers travaux viennent s'ajouter aux travaux très complexes d'adaptation du raccordement à St Césaire de la ligne Grau du Roi à la ligne existante et au raccordement de la ligne Grau du Roi au CNM.

Le coût global de réalisation est très important.

Schéma ferroviaire alternatif avec un raccordement à St Césaire



Le raccordement dénommé « Gallargues-le-Montueux »

Il existe un autre croisement entre le CNM qui permettrait la création d'un raccordement avec les mêmes fonctions ferroviaires, le raccordement de « Gallargues ». Ce raccordement permettrait lui aussi aux TAGV de desservir la gare de Nîmes Feuchères en se déconnectant au CNM au niveau de la commune de Gallargues-le-Montueux (proche du Vidourle).

LES FONCTIONS FERROVIAIRES DES RACCORDEMENTS

Les diverses solutions de « raccordement » entre le CNM et la ligne classique, qui permettraient la desserte de Nîmes Feuchères sans création de la gare nouvelle, présentent des fonctions ferroviaires assez similaires qui ne répondent pas aux attentes des partenaires financeurs.

Les TAGV sortent de la LGV ou du CNM et circulent sur la ligne classique pour desservir Nîmes Feuchères

- Les TGV desservant Nîmes ont un temps de parcours allongés par une vitesse réduite et une distance augmentée.
- Les opérateurs ferroviaires privilégiant la performance du CNM ne desserviront plus Nîmes.

Les TAGV circulent sur une partie de la ligne classique entre Nîmes Feuchères et Montpellier jusqu'au raccordement

- Le développement de l'offre TER entre Nîmes et Montpellier sera contraint,
- La gare de Nîmes Feuchères de plus en plus utilisée, bloquera toute évolution des dessertes ferroviaires.

Leur coût d'investissement est très important comparativement aux bénéfices

Raccordement	Gain de temps	Coût
St Brès inversé	2 mn	> 140 M€
Gallargues	4 mn	> 150 M€
St Césaire - Ligne Grau du Roi	7 mn	> 250 M€

Conclusion :

Dans le contexte du niveau de saturation de la ligne classique et de la gare de Nîmes Feuchères, les partenaires financeurs ont écartés les scénarios de raccordements qui n'apportaient pas d'amélioration des dessertes TER entre Nîmes et Montpellier.

De plus, leurs coûts de construction dépassent largement ceux de la gare nouvelle.

Les analyses d'exploitation ferroviaire confirment ou non l'intérêt des scénarios sur des critères ferroviaires (capacité, nombre de trains possibles, vitesse des trains, évolution souhaitée…).

Il faut retenir que les fonctionnalités ferroviaires attendues sont prioritaires dans la décision.
En effet, les scénarios sans gare avec les différents lieux des raccordements déclinés en différentes solutions techniques pour chacun des raccordements impliquent de nombreuses études techniques.

Il n'est pas possible de faire réaliser des études techniques, hydrauliques, hydrogéologiques et des inventaires écologiques,... de toutes ces alternatives alors qu'elles ne répondent pas aux objectifs ferroviaires initialement définis et souhaités par les partenaires financeurs. SNCF Réseau propose et étudie uniquement les alternatives qui répondent fondamentalement aux besoins ferroviaires attendus. Ces éléments sont présentés dans le dossier d'étude d'impact.

Q9- AUGMENTATION DES CHARGES D'EXPLOITATION LIÉES À LA NOUVELLE GARE

Au delà des coûts liés à l'investissement, le projet va générer des coûts de fonctionnement qui ne sont pas chiffrés, tant pour l'exploitant de la gare que pour les collectivités impliquées dans les accès et l'organisation des transports terrestres.

Réponse de SNCF Réseau :

Les évaluations des coûts d'exploitation de la gare nouvelle ont été réalisées par SNCF Réseau et intégrées au bilan socio-économique du projet gare.

L'évaluation socio-économique a pour objet d'apprécier l'intérêt du projet pour l'ensemble de la collectivité. Elle évalue les conséquences monétaires du projet et en fait la balance entre les conséquences positives et les conséquences négatives après monétarisation.
De façon simplifiée : Le projet coûte au début pour sa construction, puis rapporte tout au long de sa durée de vie. Les coûts d'exploitation ont été intégrés en négatif dans les coûts annuels de l'évaluation socio-économique.

Concernant les transports terrestres portés par les collectivités, ils sont envisagés par une simple adaptation des itinéraires des lignes de bus urbains et départementaux sur le secteur et l'arrêt des TER au niveau de la gare nouvelle.

En parallèle, la conception de la gare nouvelle a fait l'objet d'une attention particulière afin de réduire ses coûts de fonctionnement et d'exploitation par :

UNE EXPLOITATION AVEC MUTUALISATION DES MOYENS

Un certain nombre d'équipements d'exploitation ferroviaires sont décentralisés sur la gare de Nîmes Centre pour permettre la mutualisation de certains personnels d'exploitation qui seront autant que possible partagés. Les locaux pour les accueillir en gare de Nimes Manduel Redessan sont donc réduits.

LA DIMENSION ENTRETIEN / MAINTENANCE

Les coûts d'entretien, de nettoyage et de maintenance ont été une préoccupation permanente de la conception. Les choix constructifs, le choix des matériaux, le traitement architectural en particulier des halls sont conçus en ce sens.

UNE GARE ECONOME EN ENERGIE

Dans le cadre d'une démarche « Bâtiments Durables Méditerranéens » la recherche de solutions économes en énergie a été intégrée : Bâtiment de service ultra isolé, utilisation systématique de la technologie leds pour l'éclairage, climatisation réservée aux rares espaces fermés (commerce, salle d'attente…).

UNE OPTIMISATION DES SURFACES DES LOCAUX D'EXPLOITATION

En retour d'expérience des gares nouvelles précédentes (gares du TGV Rhin Rhône en particulier), les locaux destinés aux agents d'exploitation et aux prestataires de services sont réduits au juste nécessaire, avec, en particulier, une mutualisation des locaux «sociaux», des espaces communs et une optimisation des locaux techniques.

UN JUSTE DIMENSIONNEMENT DES ESPACES DEDIES AU PUBLIC

Un Bâtiment Voyageurs conçu de manière compacte autour des circulations verticales de mise en communication des différents niveaux de la gare. Les halls, quais, et accès sont dimensionnés en tenant compte de l'affluence du public en période de pointe (concomitance de 2 TGV, etc…). Des études de flux approfondies ont permis de concevoir l'ensemble des espaces d'attente et de circulation (circulations horizontale et verticale) pour garantir la fluidité et le confort en gare. Ce dimensionnement est valable avec les prévisions de trafic à la mise en service, mais il est également compatible avec les évolutions futures.

Le projet de la gare est étudié afin de réduire ses futurs coûts de maintenance et d'exploitation. Ces coûts seront équilibrés par les avantages apportés par la gare nouvelle et pris en charge par les différents bénéficiaires.

Q10- RISQUES DE DÉSERTIFICATION ÉCONOMIQUE ET TOURISTIQUE DU CENTRE VILLE

Plusieurs contributions évoquent un impact sensible sur l'activité économique et touristique en centre ville de Nîmes lié à la diminution du trafic longues distances en gare centrale.

Réponse de SNCF Réseau :

Une gare représente un **élément d'attractivité important pour un territoire**, notamment en matière touristique.

La gare nouvelle sera le point nodal d'une politique touristique centrée sur la Romanité et Nîmes Métropole a souhaité disposer d'un espace d'accueil touristique de 30 m m^2 dans le hall voyageurs de la gare nouvelle afin de renforcer les flux vers les sites touristiques du territoire, prioritairement les monuments de la ville de Nîmes et le futur musée de la Romanité.

La gare nouvelle va ainsi participer au renforcement des flux touristiques, y compris vers le centre-ville de Nîmes.

Concernant les commerces de proximité, les projections économiques de l'agglomération Nîmes Métropole et du SCOT excluent toute possibilité de surfaces commerciales en proximité de la gare nouvelle. Il n'y aura donc aucun impact négatif à prévoir sur le commerce de proximité en centre-ville.

Concernant les autres secteurs d'activités (industrie, tertiaire), la nouvelle gare est un atout pour engager des actions de développement économique à partir d'une approche exogène. A titre d'exemple, la gare TGV de ROVALTAIN (agglomération de Valence Romans) a permis de susciter l'implantation d'une centaine d'entreprises nouvelles.

Enfin, la fréquentation de la gare de centre-ville de Nîmes restera importante et continuera à progresser avec l'amélioration de l'offre ferroviaire pour les transports régionaux *(voir réponse à la question Q1).*

Q11- IMPLANTATIONS ALTERNATIVES

De nombreuses observations remettent en cause les critères retenus en faveur de la GNNMR au détriment des variantes étudiées ou d'autres sites d'implantation (Garons notamment), dont les avantages potentiels ont été écartés.

Réponse de SNCF Réseau :

L'opportunité d'une gare nouvelle dans le Gard sur la ligne du Contournement de Nîmes et de Montpellier (CNM) a été débattue en 2009. En effet, dans le cadre du Débat Public relatif au projet de Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan, deux réunions publiques ont été organisées à Nîmes et Alès afin d'échanger sur *« Les services ferroviaires dans le Gard. Une gare nouvelle : Pourquoi ? Comment ? ».*

Les études comparatives de localisation d'une gare nouvelle dans l'agglomération nîmoise présentaient trois sites d'implantation : Manduel, Campagnolle et Campagne. L'expression des différents acteurs conclut à la préférence du site du Manduel, pour son principal atout qui est l'interconnexion ferroviaire entre les Trains à Grandes Vitesse (TAGV) et les TER.

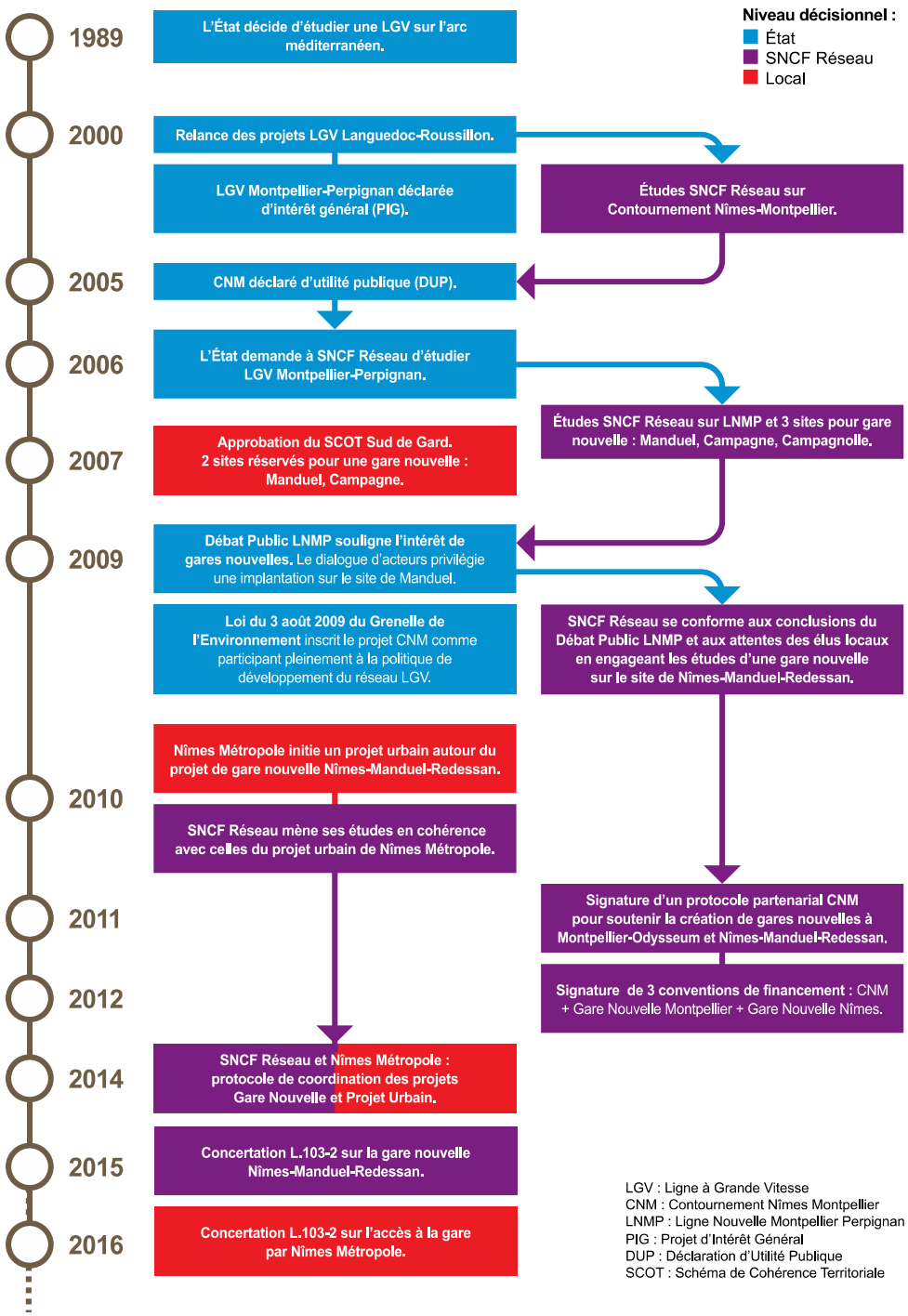
Ce processus de concertation s'est traduit en 2012 avec la signature de la convention de financement pour une gare nouvelle sur le site de Manduel-Redessan. Cette convention de financement, signée par la Région Languedoc-Roussillon, Montpellier Agglomération, Nîmes Agglomération, l'Etat et RFF a ainsi acté l'engagement des partenaires pour ce site.

Conformément à cela, depuis 2012, toutes les études de définition du projet ainsi que les études environnementales, les négociations foncières, les mesures conservatoires prises par le CNM se sont portées sur le site de Manduel-Redessan. A l'inverse, les autres sites n'ont pas fait l'objet d'études ou de mesures conservatoires afin de garantir leur compatibilité avec l'implantation ultérieure d'une gare.

Par respect du processus de concertation et de décision depuis 2009, le dossier d'enquête publique présenté au public intègre la synthèse de l'étude comparative réalisée en 2009. Il présente ainsi l'atout principal qui a permis que le site de Manduel-Redessan soit privilégié : l'interconnexion TAGV/TER avec le croisement de la ligne CNM et de ligne ferroviaire existante.

Les avantages / inconvénients de chacune des implantations, qui ont servis de support au débat et à la prise de décision, sont présentés de façon transparente dans la partie 6 de l'étude d'impact.

HISTORIQUE DES DÉCISIONS



Q12- COÛT DU PROJET ET FINANCEMENT

Question soulevée de manière récurrente, tant par le public que par divers élus et associations, faisant valoir d'une part que le montant annoncé n'a pas été actualisé et que, d'autre part, de nombreux coûts induits ne sont pas chiffrés (notamment en matière de liaisons routières et de desserte ferroviaire nécessaires au bon fonctionnement de la gare nouvelle).

Réponse de SNCF Réseau :

Le montant du projet gare est de 95 M€.
La question de l'actualisation est traitée dans la réponse à la question CE1. Tous les coûts d'investissement sur le périmètre ferroviaire sont compris, les coûts d'exploitation sont intégrés dans le bilan socio-économique. Ces coûts d'exploitation seront équilibrés par les bénéfices apportés à la société, par l'attractivité ferroviaire, par l'augmentation de l'usage des trains, par la réduction de CO2 à l'échelle globale.

S'agissant de l'avenue de la gare, nous rappelons que nous avons convenu avec Nîmes Métropole et la préfecture du Gard d'organiser les enquêtes publiques de façon simultanée afin que le public soit informé du coût global.

Le montant du projet de l'avenue de la gare est de 14.5 M€.

S'agissant d'une éventuelle 3ème voie à quai, il s'agit d'une possibilité d'évolution ultérieure de l'infrastructure ferroviaire de la gare nouvelle. Comme toute création ou modification d'infrastructure, elle répondra à des besoins ferroviaires qui auront été définis, souhaités et financés par les autorités organisatrices des transports ferroviaires. Dans le cadre du projet et à la mise en service de la gare, il n'est pas prévu de réaliser une 3ème voie à quai.

S'agissant d'aménagements routiers qui seraient nécessaires et qui représenteraient des coûts supplémentaires, nous avons mené une étude portant sur les effets du programme de travaux sur le trafic routier et dont les résultats sont présentés dans la partie 7.5.7.2.2. de l'étude d'impact (page 321). Cette étude démontre que les infrastructures routières sont suffisamment dimensionnées pour l'augmentation du trafic routier lié à la création de la gare nouvelle.

Les besoins supplémentaires qui seraient liés au projet « Magna Porta » seront traités dans le cadre de ce futur projet.

Q13- IMPACT ENVIRONNEMENTAL GLOBAL DU PROGRAMME DES TRAVAUX (GARE, ACCÈS, MAGNA PORTA)

De manière récurrente, les observations font valoir les préconisations de l'AE et contestent le fait qu'elles n'aient pas été prises en compte, ce qui minimise les impacts et ne permet pas une appréciation globale à terme.

Réponse de SNCF Réseau :

SNCF Réseau et Nîmes Métropole ont saisi l'Autorité Environnementale début 2015 pour une demande de cadrage préalable dans le but de définir le programme de travaux entre le projet de gare nouvelle et le projet urbain.

Lors de la visite du site par l'Autorité Environnementale, Nîmes Métropole avait présenté à l'Ae l'avancement des réflexions au sujet du projet urbain ainsi que la nécessité de concertation et d'accompagnement par les acteurs locaux.

Dans son avis en réponse de juin 2015, l'Autorité Environnementale rappelle les principes mais laisse les maîtres d'ouvrage libres d'intégrer tout ou partie du PUM dans le programme de travaux. En effet, consciente des difficultés et des délais nécessaires à la définition d'un projet d'aménagement urbain, les recommandations de l'AE sont formulées de la manière suivante : « 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, Nîmes métropole a informé SNCF Réseau d'une remise en question du projet urbain et de délais de concertation plus importants. Dans ce contexte, SNCF Réseau et Nîmes métropole ont décidé de ne pas intégrer le projet urbain au programme de travaux.

Depuis le dépôt des dossiers en juin 2016, le projet urbain tel qu'il était envisagé en 2015 a notablement évolué sans pour autant être stabilisé à ce jour. En effet, Nîmes Métropole envisagerait à présent un projet de développement économique dénommé Magna Porta. Des réflexions sont menées sur son implantation, son programme, sa vocation, sa taille, son calendrier… Dans ces conditions nous avons intégré au mieux l'ensemble des éléments du « projet urbain » connus lors du dépôt des dossiers. Ils sont présentés dans le chapitre 12 de l'étude d'impact « Conséquences prévisibles des projets sur le développement éventuel de l'urbanisation ».

Les effets cumulés des projets de la gare nouvelle et ses voiries d'accès avec le futur « projet Magna Porta » ne peuvent pas être étudiés. En effet, ce projet n'est pas un projet « connu » puisqu'il n'a pas fait l'objet d'autorisation à ce jour. Aucun élément d'étude ne peut être pris en référence dans le dossier d'étude d'impact au titre des effets cumulés.

Lorsque le « projet Magna Porta » sera défini et stabilisé, il fera l'objet de procédures d'autorisation prenant en compte la gare nouvelle et ses voiries dans son analyse environnementale, au titre des effets cumulés.

Q14- QUALITÉ DES SERVICES EN GARE NOUVELLE

Diverses observations abordent la question des prestations ou des aménagements qui paraissent utile au confort des usagers et au bon usage des installations.

Réponse de SNCF Réseau :

L'INTERMODALITE

La gare nouvelle Nîmes Manduel Redessan offrira aux voyageurs une intermodalité et une accessibilité facilitée en véhicules personnels, aux transports en communs et aux mobilités douces.

Le projet intègre une gare routière dédiée aux bus de l'agglomération et aux cars ainsi qu'une une station de taxis pour la prise en charge des voyageurs. Les transports en communs et les taxis bénéficieront d'une voie dédiée dans la zone de gare afin de garantir la fluidité de la circulation.

L'accès à la gare en véhicules particuliers sera également facilité par une dépose-minute au contact immédiat de la gare.

LES STATIONNEMENTS

Les capacités de stationnement ont été largement dimensionnées et seront capables d'évoluer pour s'adapter aux besoins futurs. Dans un premier temps, environ 1 000 places sont prévues au bénéfice de tous types d'usagers : accompagnateurs de voyageurs, usagers du TER, voyageurs longue distance abonnés ou non, avec possibilité de réservation de places de stationnement en ligne.

Les parcs de stationnement, au nord comme au sud du site seront tous situés dans un rayon faible autour du bâtiment voyageurs et des quais. Les places seront toutes accessibles aux personnes à mobilité réduite, éclairées, intégrées dans un environnement végétalisé.
Les places de stationnement de longue durée situées au nord du site seront en grande partie couvertes par des ombrières qui auront également pour rôle de produire de l'énergie (panneaux photovoltaïques).

Les voyageurs pourront recharger leurs véhicules électriques avec une offre d'environ 80 bornes de recharge.

L'ensemble des parcs de stationnement seront confiés à un exploitant qui assurera en permanence l'accueil et l'information du public, l'entretien des espaces et la fonction sûreté. Un dispositif de videoprotection et de contrôle d'accès, avec barrières aux entrées et système de Visualisation de Plaques d'Immatriculation sera installé.

Les tarifs seront définis et adaptés aux différents types d'usage. Le parking courte-durée bénéficiera d'une tarification incitative avec un premier temps gratuit. La gratuité pour les abonnés TER sera convenue avec la Région Autorité organisatrice des transports TER.

Le stationnement des 2 roues est également favorisé avec la création d'un espace qui leur est réservé dans le parking courte durée d'une capacité de 50 places environ, à proximité immédiate du parvis de la gare.

Par ailleurs, 100 places de stationnement sont prévues pour la location de voitures.

Les déplacements alternatifs sont également favorisés : mise en œuvre de stationnement destiné aux cycles à proximité du parvis de la gare, accessible par des cheminements doux depuis la voie d'accès principal de la gare.

Le stationnement sauvage sera évité par la mise en place de bordures, de mobiliers ou de clôtures le long des voies d'accès et par la mise en place d'une clôture sur la totalité du site.

LA GARE

L'accès au bâtiment de la gare et aux quais est facilité par une lisibilité des espaces et des parcours piétons depuis les parcs de stationnements :

- Depuis le parking longue-durée, l'accès au bâtiment est assuré par une passerelle piétonne, qui permet également un accès direct aux quais TER.
- Depuis le parking courte-durée, l'accessibilité à la gare se fera par un cheminement fonctionnel ombragé, également à niveau et à courte distance du bâtiment voyageurs.

Le parvis disposera de bancs et sera ombragé par des arbres de haute tige, pour la plupart de grande taille car déjà existants et conservés. Il sera protégé du mistral par le bâtiment de service formant un écran.

Le hall principal de la gare sera doté d'une salle d'attente confortable, chauffée et climatisée, d'un commerce multi-fonctions qui proposera entre autres un service de restauration à emporter et un rayon presse.

Des espaces d'attente complémentaires dispersés dans les halls proposeront des sièges et tables, des jeux pour enfants et l'information voyageurs. Un vaste espace d'attente et d'embarquement, à l'écart des flux, est réservé pour les départs en TAGV de type Ouigo.

Les quais TAGV et TER seront accessibles depuis la gare par différents moyens : escaliers fixes, escaliers mécaniques, ascenseurs et rampes d'accès.

Des abris et des écrans de protection au vent seront implantés sur les quais et permettront aux voyageurs de se protéger des conditions météorologiques.

Q15- CESSIBILITÉ ET EXPROPRIATION

Question relative à la cessibilité ou aux expropriations des terrains BRL

Réponse de SNCF Réseau :

Lors de la préparation du dossier d'enquête parcellaire de la gare nouvelle, le périmètre de besoin foncier déterminé par SNCF Réseau a englobé dans son extrémité sud-est les parcelles AH 431 et AH 435 sises sur la commune de Manduel et appartenant à BRL.

Après l'information apportée par BRL en date du 23/09/2016, le périmètre de l'enquête parcellaire n'a pas pu être modifié, mais SNCF Réseau ne demandera pas l'intégration de ces parcelles à l'arrêté départemental de cessibilité, ni à l'ordonnance d'expropriation.

En effet, ces parcelles se situent dans une zone du projet de la gare sur laquelle SNCF Réseau envisage uniquement des aménagements paysagers. SNCF Réseau ajustera ces aménagements afin de ne pas impacter les installations de BRL, ni gêner leur accès.

OBSERVATIONS PARTICULIÈRES NE RENTRANT PAS SPÉCIFIQUEMENT DANS LES THÈMES CI-DESSUS

Réponses à la question Q16.

SNCF Réseau s'est concentré sur les thématiques n'ayant pas été traitées dans les précédentes parties. Les contributions ont parfois été reformulées afin de faciliter la compréhension du lecteur.

Manque d'information concernant l'utilisation de la ligne LGV :
- où prendre le train pour Perpignan ?
- le désengorgement de la ligne actuelle n'est possible que si la ligne LGV est complétée jusqu'à Perpignan et Barcelone. A quelle date? Quel sera le temps de trajet vers ces villes?

Réponse de SNCF Réseau :

La plupart des TAGV en provenance ou à destination de Perpignan devraient emprunter le CNM et desservir la nouvelle gare Nîmes Manduel Redessan.

Pour se rendre à Perpignan, les voyageurs pourront si nécessaire continuer à emprunter les TER réguliers en gare de Nîmes Feuchères. Le temps de trajet moyen entre Nîmes et Perpignan est de 2h30.

Le désengorgement de la ligne actuelle entre Nîmes et Montpellier s'initiera dès la mise en service du CNM avec le transfert de nombreux trains de fret sur le CNM. Il sera effectif avec la gare nouvelle Nîmes Manduel Redessan qui induira le transfert de TAGV de la ligne actuelle vers le CNM.

En passant par le CNM les trains de voyageurs gagneront 10 à 15 minutes. Les TAGV mettent en moyenne 2h05 entre Nîmes et Perpignan. Le temps de trajet des TAGV entre la gare nouvelle et Perpignan est estimé à 1h50.

Des hectares de terres agricoles disparaissent. Quel est le projet de développement économique autour de cette nouvelle gare? Développement productiviste ou développement en respectant la qualité de vie?

Réponse de SNCF Réseau :

Le projet de développement économique porté par Nîmes Métropole est en cours de réflexion avec la volonté d'utiliser la Romanité pour le tourisme et la valorisation de l'agriculture.

Sur le périmètre de la gare nouvelle, ses emprises ont été ajustées afin de limiter son impact sur les terres agricoles

Envisager autrement les dessertes TAGV en utilisant des hubs pour certaines gares, Montpellier notamment.

Réponse de SNCF Réseau :

Il s'agit d'une contribution remarquable par les éléments de réflexion présentés.

Après l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs et après la réalisation de la ligne nouvelle Montpellier Perpignan, les stratégies des futurs opérateurs ferroviaires, bien entendu non connues à ce jour, reposeront certainement sur des approches nouvelles en termes d'organisation des dessertes.

Mais aujourd'hui, les partenaires financeurs ont souhaité offrir aux gardois les mêmes accès à la grande vitesse ferroviaires qu'aux héraultais. L'absence de raccordement à St Brès participe à cette équité puisque les TAGV qui desserviront Montpellier St Roch desserviront Nîmes Feuchères.

Enfin la création de la gare nouvelle Nîmes Manduel Redessan n'est pas incompatible avec la réalisation ultérieure d'un raccordement ferroviaire à St Brès.

Demande de gratuité des toilettes pour les voyageurs

Réponse de SNCF Réseau :

Les gares sont des lieux d'accueil du public et les toilettes qui sont accessibles gratuitement font l'objet de dégradations notables et régulières. Le service proposé est alors de faible qualité et la majorité des usagers n'en sont pas satisfaits.

Dans de nombreuses gares les toilettes payantes ont été mises en place par la SNCF en contrepartie d'un meilleur service en termes d'hygiène et de qualité. Les clients des toilettes sont aujourd'hui satisfaits de la qualité du service fourni en contrepartie d'une faible participation.

Concernant la gare nouvelle, les modalités de gestion de cet équipement ne sont pas encore décidées.

Des travaux ont eu lieu pour une première tranche de ligne TGV qui s'est arrêtée sur Redessan avec -2 bretelles de raccordement aux lignes SNCF existantes -De nouveaux travaux pour continuer cette ligne TGV sont en "train" de s'achever Plus de 100 hectares de vignes et terre agricoles ont été perdues avec des terres destinées à protéger des espèces endémiques - Un projet de gare est à l'étude avec sa DUP - Un futur projet de ZAD pour financer cette gare existe en parallèle. Des distances entre les habitations et le [...] ne font qu'augmenter, et impose des zones tampons non prévues et un manque va créer des confits entre les agriculteurs et les non agriculteurs. La cave viticole de Redessan "Cellier du Bondavin" n'a à ce jour touché aucune [...] prévues par la loi. Car ces pentes de terrain augmentent les frais fixes et mettent en péril la structure. Monsieur le commissaire enquêteur, si vous lisez cette demande, ferait vous quelque chose pour que les lois soient appliquées et que cette coopérative puisse survivre.

Réponse de SNCF Réseau :

Concernant la compensation des préjudices surfacique et productif de la cave de de Redessan, SNCF Réseau a prévu une mesure exceptionnelle qui est reprise dans le volet étude d'impact en sa page 312, ainsi rédigé :

« L'analyse des impacts sur l'agriculture et la viticulture locales de la Chambre d'agriculture a mis en évidence l'enjeu particulier de la cave coopérative de Redessan en tant que pilier de l'économie agricole locale.
Les impacts cumulés du projet gare et des autres projets ferroviaires ont sensiblement réduit la zone d'apport déjà peu importante de cette cave. De plus, 31% de la zone d'apport de la structure est en AOC dont le territoire est limité. La cave a réalisé de gros investissements pour améliorer la vinification de la production et n'envisage pas de délocalisation ou de regroupement avec d'autres structures.
De plus, la cave ne compte que peu d'adhérents et la pyramide des âges des exploitants justifierait une action volontariste pour installer de jeunes coopérateurs. Afin de lui permettre de consolider son activité économique, SNCF Réseau accepte d'engager une mesure exceptionnelle de financement d'acquisition de surfaces agricoles aptes à la plantation de vignes, à la mesure des surfaces en AOC perdues sous l'emprise du périmètre de la gare (pour mémoire 2.9 ha).
Les modalités détaillées permettant le respect de l'objectif fixé ci-dessus seront convenues par protocole entre SNCF Réseau et la cave coopérative de Redessan. La chambre d'agriculture garantira l'équité du dispositif ».

Il est à noter que les représentants de la cave de Redessan et de la profession agricole ont été associés au calcul de l'indemnité et l'ont validé.

Aucune obligation réglementaire n'est opposée à SNCF Réseau. Cette mesure a été accordée pour maintenir la pérennité de la cave coopérative malgré les 2.9ha de prélèvement surfacique de sa zone d'apport.

Personne en attente des paiements d'OCVIA pour une occupation temporaire sur 13ha et problème d'accès à une propriété par un chemin devenu impraticable par un véhicule léger.

Réponse de SNCF Réseau :

Cette demande concerne le chantier du Contournement de Nîmes et Montpellier dont SNCF Réseau a transmis la maîtrise d'ouvrage à OCVIA en juin 2012.

Toutes les demandes d'indemnités d'occupation et de dommages travaux doivent leur être adressées. Toutefois, SNCF Réseau prend note des observations et transmettra les doléances à l'équipe d'OCVIA pour réparation d'un préjudice avéré.

Pourquoi faire ce type de projet (ligne nouvelle et gare nouvelle) sans avoir auparavant remis à niveau l'ensemble du réseau ferré ?

Réponse de SNCF Réseau :

Depuis 2013, dans le cadre du « Grand Projet de Modernisation du Réseau », le montant moyen des travaux réalisés chaque année s'élèvera à 2,5 milliards d'euros d'investissements jusqu'en 2020.

Ce programme est consacré à la concrétisation de 4 engagements : améliorer la performance du réseau, augmenter la capacité des trains sur le réseau, maintenir un haut niveau de sécurité et améliorer le confort et l'accessibilité des infrastructures.

Dans ce cadre, trois grandes catégories de travaux sont réalisées :

- **La modernisation du réseau existant** : voies, signalisation, caténaires, ouvrages d'art (tunnels, ponts, viaducs), remplacement de passages à niveau par des ponts-rails, etc.
- **Le développement** : création de nouvelles lignes pour optimiser le trafic
- **L'entretien courant :** surveillance du réseau et remplacement partiel de traverses, de coupons de rails, d'aiguillages et de caténaires, etc.

Proposition que les trains Alès-Nîmes déplacent leur terminus sur la gare nouvelle en passant par Nîmes Centre

Réponse de SNCF Réseau :

La Région Occitanie est l'autorité organisatrice des transports ferroviaires régionaux.

En prévision de la mise en service de la gare nouvelle Nîmes Manduel Redessan, il lui appartient de définir la politique de desserte des trains régionaux. A ce titre, elle pourra décider d'organiser des dessertes ferroviaires en provenance d'Alès et en direction de Marseille ou Avignon afin de desservir avec le même train la gare nouvelle. Les trains passeraient alors par

Nîmes Feuchères en faisant un arrêt prolongé (5 à 10 mn). A la mise en service de la gare nouvelle les trains ne pourront pas avoir leur terminus à la gare nouvelle. En effet, cette fonction n'a pas été jugée indispensable au bon fonctionnement de la gare lors de sa mise en service. Pour autant, la gare nouvelle est conçue afin d'être compatible avec cette évolution lorsqu'elle sera nécessaire.

En effet, les partenaires financeurs ont décidé de mesures conservatoires dans le projet afin que les installations ferroviaires soient évolutives en cas de besoin.

Sous l'impulsion de la Région, une étude d'évolution des dessertes ferroviaires est en cours afin de définir les adaptations à prévoir dans les prochaines années.

Devenir du Mas Larrier qui ne doit pas être bradé à des intérêts privés.

Réponse de SNCF Réseau :

SNCF Réseau a acquis le mas Larrier qui se situe sur l'emprise du projet de la gare nouvelle.

Lors des premières études, il était envisagé de démolir le bâtiment. Lors du travail collaboratif engagé entre SNCF Réseau et Nîmes Métropole, la volonté de conservation et de la valorisation du mas est apparue évidente.

Le projet Gare a intégré le bois du mas dont les arbres centenaires seront préservés.

Lors de la concertation préalable SNCF Réseau a bien pris note des attentes des habitants à ce sujet, attaché à la conservation de ce patrimoine et à la valorisation des produits locaux. La destination du bâtiment n'a pas été intégrée au projet de la gare nouvelle car SNCF Réseau n'est pas l'acteur le plus pertinent pour porter cet aménagement.

Il est prévu de confier à Nîmes Métropole cette responsabilité afin d'orienter les choix de valorisation en lien avec les volontés locales.

Programme de travaux :

- Remise en cause de la notion de programme vis-à-vis du CNM et de la Gare SDF en s'appuyant essentiellement sur l'avis de l'AE. Souhait d'une reprise des études précédemment réalisées (CNM et Gare SDF)
- Remise en cause de la notion de programme vis-à-vis du PUM. Demande d'une analyse globale sur les effets du PUM.
- Demande de prise en compte des effets cumulés du projet PUM et de Gare.
- Demande d'intégration du projet de 3ème voie dans un programme de travaux global Gares/CNM/PUM.

Réponse de SNCF Réseau :

- SNCF Réseau expose son programme de travaux dans le dossier d'étude d'impact, au chapitre 1.3.2.1. Celui-ci consiste en la réalisation d'un Pôle d'échange multimodal

intégrant la gare ainsi que la route d'accès et les raccordements aux réseaux. Il ne comprend ni la ligne CNM, ni la gare nouvelle Montpellier Sud de France. En effet, il s'agit de **projets distincts et indépendants** de la gare nouvelle de Nîmes Manduel Redessan, ne constituant pas une unité fonctionnelle au regard du code de l'environnement. Ainsi ces différents projets ne font pas l'objet d'une même étude d'impact.

- Concernant le PUM, se reporter à la réponse faite la question Q13.

- Enfin, l'aménagement complémentaire d'une « 3ème voie à quai » consiste en la création d'une voie ferrée localisée en zone de gare avec son quai. Cet aménagement pourrait se justifier dans le cas d'un besoin d'évolution des dessertes TER. En effet, la fonction ferroviaire de cet aménagement serait de pouvoir organiser des TER terminus au niveau de la gare nouvelle. Il s'agirait alors d'une nouvelle offre TER dont la gare de départ et d'arrivée serait la gare nouvelle. Pour l'instant, la Région autorité organisatrice des transports TER n'a pas envisagé ce type d'évolution.
  Au titre du Contrat de Plan Etat Région une étude a été engagée afin d'examiner l'évolution de l'offre TER entre Nîmes et Sète après 2020. Il s'agit d'une étude de prospection permettant aux autorités organisatrices des transports de définir puis de décider des orientations de l'offre TER en fonction des besoins et des coûts d'exploitation. L'opportunité et l'intérêt de la 3ème voie à quai sera examinée lors de ces études. **Le projet de 3ème voie à quai n'est donc à ce jour ni certain, ni défini, raisons pour lesquelles il n'est pas intégré au programme de travaux.**
  Toutefois, les partenaires financeurs ayant prévu l'évolution ultérieure de la gare nouvelle en la rendant compatible avec une future 3ème voie à quai, les terrassements seront réalisés en mesure conservatoire, la conception des quais et des cheminements des voyageurs tient également compte de cette compatibilité ultérieure. D'un point de vue environnemental, les emprises nécessaires à la 3ème voie à quai sont intégrées dans le périmètre du projet de gare nouvelle. Ainsi, tous les impacts sur l'environnement liés aux terrassements sont pris en compte et traités par des mesures environnementales.

Remise en cause de l'analyse de variantes vis-à-vis du scénario sans gare qui n'est pas assez approfondi ; reprise des temps de trajets pour aller aux trois sites.

Réponse de SNCF Réseau :

Le scénario sans gare nouvelle a été décrit dans l'étude d'impact (partie 6.1.2.1. page 241) et dans le mémoire en réponse à l'avis de l'autorité environnementale (partie 3.1. page 4).

Le scénario sans gare nouvelle avec un raccordement au Contournement de Nîmes et Montpellier consiste à assurer la desserte trains à grande vitesse de la gare de Nîmes centre à partir de deux raccordements entre les lignes existantes et le CNM, le premier raccordement est existant côté Paris situé à Redessan, le second à créer côté Montpellier.
Avec ce scénario :

- **Les temps de parcours sont augmentés de 10 à 15 minutes** pour les trains s'arrêtant à Nîmes centre (Cela réduit l'attrait des trains à la grande vitesse sur un parcours Montpellier – Paris, ou induit la non desserte de Nîmes centre suivant la stratégie commerciale des Entreprises Ferroviaires);

- **La capacité de la gare de Nîmes centre deviendrait progressivement critique** et incompatible avec les besoins d'évolution du trafic de proximité entre pôles urbains.

Ce scénario a été écarté car il nécessite un investissement financier bien supérieur à la création de la gare nouvelle et ne permet ni le développement de l'offre ferroviaire sur la ligne existante, ni de réduire le niveau de saturation de Nîmes centre aux heures de pointes.

Le scénario sans gare nouvelle sans raccordement au Contournement de Nîmes et Montpellier consisterait à n'avoir aucun lien direct entre le territoire Gardois et la ligne nouvelle CNM.
Dans ce scénario, après l'ouverture à la concurrence des transports de voyageurs, les entreprises ferroviaires qui décideront d'utiliser la performance et la régularité offerte par la nouvelle infrastructure ferroviaire du Contournement de Nîmes et Montpellier **ne pourront pas desservir le territoire Gardois**. Dans ce cas, les habitants du territoire devront aller prendre ces trains à grande vitesse en gare d'Avignon TGV ou en gare de Montpellier Sud de France. L'offre de trains à grande vitesse continuant à emprunter la ligne existante et à desservir la gare de Nîmes pourrait progressivement se réduire de moitié. Il s'agit donc d'un scénario de réduction des dessertes ferroviaires qui a été écarté.

D'un point de vue méthodologique, comme exposé ci-dessus, les fonctions ferroviaires des scénarios alternatifs sont totalement différentes du projet envisagé. L'intégration de leur analyse dans le tableau qui compare les 3 sites d'implantation d'une gare nouvelle n'apporterait pas l'éclaircissement souhaité.

Nous invitons le lecteur à consulter la réponse faite à la question Q8

L'accès à la gare sera principalement en voiture individuelle avec des impacts négatifs pour les usagers et l'environnement. Faible compétitivité de la gare d'un point de vue des transports publics, remise en cause de la desserte TER qui ne sera pas synchronisée.

Réponse de SNCF Réseau :

Le dossier d'étude d'impact présente précisément les hypothèses de part modale de rabattement liées à la gare nouvelle (partie 3.1.3. page 55) :

- **22 %** pour les transports en TER, bus et autocars ;
- **6%** pour les trajets à pied et à vélo ;
- **72 %** pour les véhicules (VP).

Le mode de transport principal d'accès à la gare sera la voiture. Partant de ce constat, SNCF Réseau et Nîmes Métropole ont mené une étude portant sur les effets du programme de travaux sur le trafic routier et dont les résultats sont présentés dans la partie 7.5.7.2.2. de l'étude d'impact (page 321). Ces résultats ont servi de base de calcul pour définir les effets du programme de travaux sur l'environnement, notamment en termes de dimensionnement de routes, de qualité de l'air et de nuisances sonores. Les conclusions montrent l'absence d'effets significatifs sur l'environnement et les usagers.

D'un point de vue des transports publics, les dossiers font état du potentiel existant lié à la localisation de la gare. Le projet de gare comprenant l'aménagement de quai sur la ligne classique entre Tarascon et Nîmes, cette interconnexion TAGV/TER permet un potentiel réel pour les autorités organisatrices des transports ferroviaires de mettre en place une desserte

synchronisée. Ce potentiel est aujourd'hui de 44 trains TER passant (dans les deux sens) ainsi qu'un temps de trajet ferroviaire entre Nîmes et Manduel/Redessan de 8 minutes.

Concernant l'adéquation de l'offre TER et TAGV en gare nouvelle, le lecteur pourra se référer à la réponse de SNCF Réseau à la question Q7 relative à la coordination TER/TGV en gare nouvelle.

Les impacts sur les accès routiers depuis les autoroutes A9 et A54 sont ignorés dans l'étude d'impact et l'étude socioéconomique. Ils seraient susceptibles de nécessiter d'importants réaménagements non évalués.

Réponse de SNCF Réseau :

SNCF Réseau et Nîmes Métropole ont mené une étude portant sur les effets du programme de travaux sur le trafic routier et dont les résultats sont présentés dans la partie 7.5.7.2.2. de l'étude d'impact (page 321). Cette étude a été réalisée sur la base des prévisions de fréquentation voyageurs de la gare, des modalités de rabattement en gare et des déplacements routiers réalisés à l'échelle de l'aire de chalandise de la gare (local et national).
Ces éléments comprennent donc les liaisons et les flux vers et depuis les autoroutes A9 et A54 et ne sont pas ignorés.

L'analyse des effets du programme de travaux sur le trafic routier se présente au travers de deux échelles de temps :

- pour 2020 à la mise en service de la gare
- pour 2040 avec l'augmentation de la fréquentation voyageurs attendue.

Les résultats de cette étude montrent clairement une **augmentation du trafic routier non significative par rapport aux capacités des réseaux existants**.

A l'horizon 2020, c'est la RD3 (entre la RD999 et l'avenue de la gare) qui est la plus impactée par le projet. En effet, le trafic estimé aura augmenté de 38 % en comparaison avec les comptages réalisés en 2015 (35 % liés à la mise en service de la gare nouvelle et 3 % du fait de l'augmentation générale du trafic routier). Sur les autres tronçons, le projet de gare nouvelle engendre une augmentation de trafic comprise entre 5 et 13 %.

A l'horizon 2040, c'est aussi la RD3 (entre la RD999 et l'avenue de la gare) qui est la plus impactée par le projet. En effet, le trafic sur cet axe passera de 6 400 véh/jour en 2015 à 10 560 véh/jour en 2040 dont 3 310 véh/jour liés à la gare nouvelle de Nîmes Manduel Redessan. Sur les autres tronçons, le projet de gare nouvelle engendre une augmentation de trafic comprise entre 6 et 17 %.
Les infrastructures de transports dans leur état actuel, et notamment la RD3 à 2×1 voies, sont tout à fait en mesure d'accepter ces augmentations de trafics.

Pour rappel, le projet urbain ne fait pas partie du programme de travaux dont les éléments de justification sont apportés plus haut.

Les dossiers ne présentent pas clairement les dispositions prévues pour le stationnement. Comparaison avec d'autres gares laissant entendre que le nombre de places est trop faible.
Sous dimensionnement des places de stationnement, pas d'explication sur les agrandissements possibles malgré la recommandation de l'AE.

Réponse de SNCF Réseau :

Les caractéristiques détaillées des parkings sont présentées dans les notices architecturales (pièces PC 4) et illustrées dans les plans masse (pièces PC 2) des deux permis de construire, présentés à l'enquête publique. Une synthèse a été intégrée aux chapitres 2.1.4. page 22 et 3.1.2.3. pages 54-55 de l'étude d'impact pour leur positionnement et au chapitre 3.1.3, pages 55, 56 et 57 de l'étude d'impact pour la description de l'intermodalité, des accès et des parkings.

La conception et l'implantation des parkings sont guidées par plusieurs critères en plus de ceux relatifs à l'environnement :

- Les parkings doivent être positionnés au plus proche des quais afin de garantir le confort des voyageurs. Cette proximité évite également le stationnement non autorisé en dehors des espaces appropriés.
- Ils sont dimensionnés en nombre de places suivant les prévisions de la fréquentation de la gare et en tenant compte des retours d'expériences sur les dernières gares créées. La faisabilité de leur adaptation est également prévue en cas d'augmentation de la fréquentation de la gare.

De plus, la conception des parkings a pris en compte des contraintes environnementales qui limitent les alternatives envisageables :

- Les espaces situés au sud de la ligne CNM sont en zone Natura 2000, ce qui a contraint le choix d'une implantation des parkings au nord du CNM, zones à moindres enjeux écologiques.
- Les parkings souterrains ont été écartés en raison de la présence de la nappe souterraine.

A la suite de la concertation locale, l'emprise au sol des parkings a été réduite et la possibilité de créer de futurs parkings sur un étage en cas de besoin d'extension a été prévue. Cette évolution éventuelle se ferait donc sans impacts sur les emprises foncières utilisées par les viticulteurs et agriculteurs.

L'analyse comparative des besoins de stationnement pour des gares TGV similaires à la future gare nouvelle de Nîmes Manduel Redessan et citeée dans les observations des associations, tend à montrer que :

- Le dimensionnement des parkings de la gare TGV non interconnectée d'Aix en Provence représente environ 1000 places pour 1 millions de voyageurs (ex : Aix TGV - 3600 places pour 3,6 millions de voyageurs en 2015)
- Le dimensionnement des parkings pour une gare TGV interconnectée avec le réseau classique et desservie par des trains régionaux est compris entre 400 et 750 places par millions de voyageurs utilisant la gare (ex : Avignon TGV - 3000 places pour 4,2 Millions de voyageurs en 2015, Valence TGV - 1400 places pour 3,2 Millions de voyageurs en 2015)

La gare nouvelle de Nîmes Manduel Redessan prévoit plus de 1000 places de parking à sa mise en service en 2020 pour une fréquentation de 1,1 millions de voyageurs. Au regard des exemples précédemment cités, **le dimensionnement du stationnement en gare nouvelle de Nîmes Manduel Redessan est supérieur à ce qui est observé dans des gares similaires déjà en service.**

Remise en cause des gains socio-économiques liés à la gare : FNE LR souligne qu'ils ne sont pas démontrés dans l'étude socio-économique. De plus, FNE LR précise que les trafics sont surestimés en s'appuyant notamment sur les prévisions de trafic en gare Sud de France et la liquidation de TP Ferro (trafic international).

Réponse de SNCF Réseau :

L'évaluation socio-économique du projet de gare nouvelle (cf. pièce E du dossier d'enquête lié à la DUP) conclu à la **forte utilité du projet pour la collectivité**, au regard notamment des résultats positifs du bilan socio-économique.
L'analyse de risque présentée dans cette même pièce et relative à un scénario de desserte de la gare moins ambitieux (11 AR/j TAGV en gare nouvelle) montre que le projet **conserve une forte utilité pour la collectivité et que son utilité ne serait pas remise en cause en cas de révision de la politique de dessertes associée au projet.**

Inventaires globalement conformes pour une étude d'impact mais quelques lacunes dommageables.

Réponse de SNCF Réseau :

La pression d'observations pour ces projets est tout à fait conforme aux pratiques actuelles, voire supérieures, surtout pour un dossier d'étude d'impact. Elle a été actée avec les experts écologues et les services de l'Etat en amont des interventions de terrain.

Pour mémoire, la pression d'observation n'est pas tout à fait celle indiquée dans la contribution. En effet, il est indiqué au chapitre 1.3, partie III du dossier de demande de dérogation au titre des espèces protégées que le secteur inventorié en 2015 a également fait l'objet de nombreux inventaires depuis 2006. **Le total de prospections sur ce secteur et d'environ 58 journées ou nuits.**

Absence de données sur les femelles d'outardes et sur les comptages CNM 2016.

Réponse de SNCF Réseau :

L'étude de la population des Outardes canepetières de la ZPS Costière nîmoise est encadrée depuis 2010 par le CNRS de Chizé, dirigée par Vincent Bretagnolle. En 2010 et 2011, plus de

500 quadrats « femelles » ont été prospectés par 5 personnes, selon une méthode validée par le CNRS de Chizé, et encadrée par V. Bretagnolle et le thésard Pierrick Devoucoux.

Les données récoltées ont permis d'établir des analyses importantes pour notamment alimenter la quantification des impacts de projets tels que le CNM sur cette catégorie de la population d'Outarde. Les résultats obtenus ont également permis d'estimer, après discussions entre tous les participants – CNRS, maître d'ouvrage, BIOTOPE, DREAL LR, COGARD, DDTM, etc - que **les suivis de terrains centrés sur les femelles d'outarde étaient suffisants en l'état et qu'il était raisonnable de les limiter au regard des perturbations importantes qu'ils peuvent engendrer** lors de ces prospections.

Informations erronées sur la date de début des travaux du CNM et le lien avec les premières chutes d'effectifs d'Outardes en 2013.

Réponse de SNCF Réseau :

SNCF Réseau confirme les hypothèses présentées dans le dossier de dérogation au titre des espèces protégées.

En effet, **les effectifs d'Outardes de 2013, qui font état d'une chute des populations**, datent de la période de reproduction (avril-mai 2013), et **ont donc été constatés avant le début des travaux du CNM**. Ces derniers ont débutés en novembre 2013, suite à l'obtention des arrêtés d'autorisation.

Plus forte perte d'effectifs d'Outardes canepetières de tout l'arc méditerranéen. Démontrer que le projet permet le maintien de la population d'outardes en bon état de conservation.

Réponse de SNCF Réseau :

Il a été démontré dans la thèse de Pierrick Devoucoux que la première petite chute des effectifs de mâles chanteurs, comptabilisée en mai 2013, donc avant tous travaux liés au CNM, était explicable par une saturation des habitats.
En 2014, la nouvelle chute d'effectifs, nettement plus forte, est effectivement liée aux travaux du CNM qui ont enlevés des habitats à l'espèce (soit par destruction sous emprise des travaux, soit par des nuisances et donc un éloignement des oiseaux). Notons qu'il ne s'agit pas de destruction d'individus, et que ces oiseaux ont donc cherché (peut-être avec difficulté) des habitats propices ailleurs, en Crau ou dans la plaine littorale Languedocienne.

Avec l'accélération de la mise en œuvre des mesures compensatoires par Oc'Via dès 2013, et l'atteinte des objectifs quantifiés dès 2015, la population d'outarde au sein de la ZPS remonte clairement (+ 10%).
L'effort ne se relâche pas et 2016 montre une nouvelle fois une **augmentation (+ 2.6%) de la population d'Outardes au sein de la ZPS, où se déroulent la grande majorité des mesures compensatoires.**

Les impacts cumulés auraient dû être analysés à l'échelle de la métapopulation d'Outardes canepetières (Crau, Beaucaire, Marseille,…). Les impacts cumulés auraient dû prendre en compte le PUM (destruction d'un Lek de 9 mâles chanteurs).

Réponse de SNCF Réseau :

Le sujet a été abordé souvent avec les spécialistes (CNRS, Pierrick Devoucoux, COGARD, DREAL LR, BIOTOPE), lors de l'établissement du dossier de dérogation au titre des espèces protégées du CNM (2012), et depuis, pour ce projet de gare Nouvelle. Les données d'échanges et de communication entre ces noyaux de populations sont manquantes. Les quelques éléments récents obtenus suite à l'équipement de balises Argos sur une dizaine d'individus d'outardes en 2010 par P. Devoucoux n'ont pas donné suite à une analyse suffisamment poussée pour être intégrable dans les dossiers que BIOTOPE a produits. BIOTOPE ne peut donc évaluer des éléments sur une base fondamentale qui n'existe pas. C'est en substance ce qui est écrit dans le dossier de dérogation au titre des espèces protégées du projet de Gare Nouvelle

Comme indiqué dans la réponse faite à l'observation Q13, l'opportunité du PUM n'est pas encore confirmée à ce jour. Il est donc délicat de présenter les impacts d'un projet dont le maître d'ouvrage ignore tout de ses contours, y compris de son potentiel de réalisation. Si ce projet est confirmé ultérieurement, il fera l'objet de procédures d'autorisation traitant des impacts sur la ZPS.

Distances d'impact estimées sur l'Outarde canepetière et l'Œdicnème criard inférieures aux distances réelles issues des études de Pierrick Devoucoux notamment.

Réponse de SNCF Réseau :

Le débat a été maintes fois abordé lors des multiples réunions entre les Services de l'Etat, le Maître d'Ouvrage, BIOTOPE, le COGARD, et le CNRS (Thésard Pierrick Devoucoux). **Les distances d'évitement proposées dans les divers dossiers sur la Costière Nîmoise, homogènes entre dossiers, sont issues d'un consensus** entre les maigres données antérieures de retour d'expérience, la connaissance de la situation dans la ZPS (avec un bout de LGV en activité : la LGV Méditerranée) et les problématiques d'occupation des sols (dont il faut extraire l'influence, par un procédé mathématique complexe – Pierrick Devoucoux et Aurélien Besnard, statisticien au CNRS de Montpellier).

Les suivis et les études à venir en post-doc de Pierrick Devoucoux permettront de rediscuter à posteriori des distances d'évitement de l'Outarde canepetière selon les constats de terrain. A ce jour, ces éléments ne sont pas consolidés scientifiquement.

Mesures compensatoires Outardes canepetières et Œdicnèmes criards présentées uniquement pour la gare et non pas pour les voiries.

Réponse de SNCF Réseau :

Comme il est indiqué dans la pièce C du dossier de Déclaration d'Utilité Publique, le projet de gare nouvelle et le projet de voiries d'accès ont le même horizon de réalisation, mais pas le même calendrier d'études de conception et de procédures. Le dossier de demande de dérogation des voiries d'accès au titre des espèces protégées ne pouvait être déposé à l'instruction en même temps que celui de la gare nouvelle (juin 2016), les études de conception n'étant pas suffisamment définies à cette date. Il ne pouvait donc pas être présenté le dimensionnement des mesures compensatoires pour les voiries dans les dossiers soumis à enquête publique.
Toutefois, des tendances sont présentées dans le dossier d'étude d'impact sur la compensation des voiries, au titre du site Natura 2000, dans le chapitre 7.4.3. **Le dossier de demande de dérogation au titre des espèces protégées des voiries d'accès a été finalisé par Nîmes Métropole au premier trimestre 2017 et est actuellement soumis à instruction.** Ce dossier présente le plan de mesures compensatoires des voiries et fera également l'objet d'une enquête publique au titre de la procédure d'autorisation unique.

L'enjeu sur le Rollier d'Europe est sous-estimé. Le site présente au moins un enjeu potentiel pour la nidification de l'espèce. L'espèce n'a pourtant pas fait l'objet d'une demande dérogatoire pour la perte de son habitat d'alimentation.

Réponse de SNCF Réseau :

L'analyse faite par BIOTOPE concernant les 2 couples éloignés de Rollier est cohérente : il a été réalisé suffisamment de prospections (*cf. nombre de passages aux bonnes périodes, voir réponse à l'observation 7)* pour savoir qu'il n'y avait **pas de nidification de cette espèce** sur la zone d'emprise du chantier de la Gare Nouvelle.

L'estimation des habitats potentiels est toujours intéressante mais elle ne peut donner lieu à une demande de dérogation pour une espèce non avérée, sauf en cas éventuel de très forte probabilité, ce qui n'est pas le cas du Rollier d'Europe ici.

Malgré les mesures calendaires et de « défavorabilisation » des habitats, rien ne peut garantir qu'aucune espèce de reptile ne sera détruite (couleuvre à échelon, Lézard ocellé,…). L'impact résiduel sur la Coronelle girondine est sous-estimé par les destructions directes et par la perte de 4.5 ha d'habitats.

Réponse de SNCF Réseau :

L'impact sur cette espèce a été calibré en tenant compte :

- D'un effort de prospection réalisé par des experts herpétologues de terrain très compétents (Benjamin Adam : 16 ans d'expérience à BIOTOPE et David Sannier : 6 ans d'expérience à Biotope), notamment zoomé sur les futures emprises de la gare. Cet effort est supérieur aux standards acceptés par les Services de l'Etat ;
- De données bibliographiques qui restent faibles localement (environnement agricole, très peu d'arbres et de roche intéressant les reptiles) et ont été intégrées dans l'étude ;
- Des discussions sur le sujet qui ont été entérinées avec la DREAL LR lors de plusieurs réunions pendant le déroulement de cette étude en 2015 et 2016.

Rien ne démontre dans le dossier de dérogation que le site d'implantation des mesures compensatoires pour le Lézard ocellé est non saturé. L'absence de perte nette de biodiversité n'est donc pas garantie.

Réponse de SNCF Réseau :

Le Lézard ocellé est une espèce casanière lorsqu'elle est installée sur un site propice : un gîte lui permettant de se réfugier en cas de danger, une nourriture en abondance (surtout dans les friches herbacées, les haies et murets) la moins éloignée possible de son gîte. Dans ce cas, le rayon d'action peut ne pas dépasser 50 à 100 m (avis d'experts partagés).

Dans ce schéma, et dans le contexte du site compensatoire de Bezouce, très riche en orthoptères et autres proies, **une augmentation de l'offre en gîte pourrait entrainer un renforcement de la population de ce lézard**, dont les données actuelles ne montrent pas une occupation « tous les 50 à 100m ». Il y a toujours une part aléatoire, expérimentale dans les mesures ayant trait à des espèces sauvages, c'est inévitable. Inversement, partir d'un site sans aucune donnée de lézard ocellé apporte aussi une part aléatoire quant à la possibilité de recolonisation (sans transfert forcé de lézard). Etant donnée la faible densité de cette espèce localement et cette part aléatoire, le risque d'échec nous a semblé plus grand.

Aucune mesure compensatoire n'est proposée pour les amphibiens. Cette population subie donc une perte nette de biodiversité.

Réponse de SNCF Réseau :

Les populations d'amphibiens ne subissent pas de grosse perte sur l'emprise de la gare Nouvelle et constituent un enjeu écologique faible (cf carte des enjeux amphibiens page 99 du dossier de demande de dérogation au titre des espèces protégées). Seuls des individus plus ou moins isolés ont été observés. Les populations éventuelles ne peuvent être qu'instables en

l'absence de point d'eau permanent et sont opportunistes (Crapaud calamite et Pélodyte ponctué).

La perte d'habitat de Saga pedo (friches au mas de Perset) est avérée alors que cette espèce ne figure pas sur la demande de dérogation au titre des espèces protégées.

Réponse de SNCF Réseau :

Le Mas Perset n'est pas touché par les emprises de la Gare Nouvelle. Il le sera peut-être par le projet de voies d'accès, dont le Maître d'Ouvrage est Nîmes Métropole, dont le dossier de dérogation a été déposé à l'instruction en mars 2017.

Les conditions de dérogation ne sont pas remplies :
- Absence d'alternative au projet non démontrée
- Le CNM et le PUM, justifiant le projet, auraient dû être intégrés à l'étude
- Pour plusieurs espèces le dossier ne démontre pas la non remise en cause de l'état de conservation des populations (notamment Outarde canepetière).

Réponse de SNCF Réseau :

- Alternatives : Se reporter à la réponse faite à l'observation du public Q11.

- L'évaluation socio-économique de la gare nouvelle de Nîmes-Manduel-Redessan, justifiant le projet de gare, est réalisée uniquement au regard de l'évolution des services ferroviaires offerts et de la politique de dessertes associée. En effet, la mise en service de la gare s'accompagnera d'une restructuration de l'offre de trains Grandes Lignes sur l'axe, entrainant ainsi un usage plus important du Contournement de Nîmes et Montpellier (CNM). Le rééquilibrage des circulations entre les deux lignes, ligne classique et ligne nouvelle, sera à l'origine d'un meilleur fonctionnement du doublet de lignes et par conséquent du système ferroviaire en général dans ce secteur avec une amélioration des conditions de circulations des trains sur la ligne classique par les reports d'itinéraires vers le CNM et une diminution des temps de parcours pour les trains circulant sur le CNM.
  Ces améliorations du fonctionnement du système ferroviaire sont intégrées à la justification économique du projet.
  La gare peut être un élément moteur pour le développement d'un projet urbain, mais celle-ci n'est pas justifiée par le projet urbain.

- Pour finir, **le dossier démontre la non remise en cause de l'état de conservation des populations**, et notamment de l'Outarde canepetière : le projet de Gare Nouvelle ne remet pas du tout en cause à lui seul la population d'Outarde canepetière, ni celle d'Œdicnème criard. Il concerne moins de 1% de ces populations.

Au regard de la procédure Natura 2000, les projets de PEM et de ZAD dépassent amplement les grandeurs de surfaces préconisées dans le Docob. Les éléments concernant la ZAD ne sont pas présentés dans les dossiers et les équipements et infrastructures de desserte adaptés ne sont pas prévus (tels que préconisés par le DOCOB).

Réponse de SNCF Réseau :

Le projet de gare nouvelle est bien mentionné dans le DOCOB qui fait état des projets d'urbanisation sur la Costière Nîmoise. Par ailleurs, l'emprise même du projet de gare, hors CNM et ligne TER existante, est d'une dizaine d'hectares. **Il est donc conforme aux grandeurs de surfaces préconisées dans le Docob**, s'étalant sur 2 communes.

Par ailleurs la desserte de la gare a été étudiée et est intégrée au projet comme décrit dans l'étude d'impact. Ce document précise également que tous les équipements nécessaires au fonctionnement de la gare, notamment les réseaux, seront mis en place avant la mise en exploitation de la gare.

Demande de vérification de la compatibilité du projet avec la disposition 5A-04 du SDAGE. FNE souligne aussi le risque d'imperméabilisation vis-à-vis de la recharge de la nappe et le creusement des bassins qui sont susceptibles d'aggraver la pollution de la nappe à l'occasion des pluies cévenoles.

Réponse de SNCF Réseau :

Le dossier d'autorisation loi sur l'eau, pièce D de la procédure d'autorisation unique soumis à enquête, présente l'analyse de la compatibilité du projet de gare avec le SDAGE (partie 5.8.1.2. page 86). Cette analyse démontre la compatibilité du projet avec toutes les orientations fondamentales du SDAGE, et plus particulièrement avec toutes ses dispositions. La disposition 5A-04 « Eviter, réduire et compenser l'impact des nouvelles surfaces imperméabilisées » est ainsi bien respecté au travers des mesures :

- **d'évitement de l'imperméabilisation avec l'optimisation de l'emprise** du projet,
- **de réduction avec le maintien d'un maximum de surface perméable** comme cela est le cas à l'intérieur du bois existant du Mas Larrier,
- **de compensation avec la mise en œuvre de noues et les bassins d'infiltration** qui permettent de compenser les 6 ha imperméabilisés par le projet de gare.

Afin de réduire l'impact sur la nappe lié à l'imperméabilisation du projet, le projet de gare nouvelle comprend la réalisation de bassins d'infiltration, qui permettent une recharge de la nappe comme à l'état initial. Ces bassins récupèreront les eaux des surfaces imperméabilisées du projet.

D'un point de vue de l'aggravation de la pollution existante, il faut préciser que la masse d'eau souterraine n'a pas atteint le bon état chimique en 2015 en raison de taux trop importants de pesticides et de nitrates comme cela est rappelé dans l'état initial de l'étude d'impact (partie 4.3.4.2.3. page 91) et du dossier loi sur l'eau (partie 5.3.4.4.2. page 58). Ces éléments sont issus des activités agricoles et les activités liés à la gare en phase travaux et exploitation n'ont pas vocation à aggraver cette situation. Au contraire, **SNCF Réseau s'est engagé au travers de son dossier d'autorisation loi sur l'eau à proscrire l'utilisation de produits**

phytosanitaires sur le site de la gare et en privilégiant les traitements mécaniques et la lutte biologique.
Enfin, les côtes de fond de bassins ont été définies en respectant une hauteur minimale d'un mètre avec le niveau des hautes eaux, permettant de préserver la qualité de la filtration des eaux, même durant le creusement des bassins.

L'étude d'impact ne traite pas des effets cumulés tel que prévu par l'article L 122-3 du code de l'environnement.

Réponse de SNCF Réseau :

L'application du 2° du II de l'article L. 122-3 du code de l'environnement est précisée dans l'article R. 122-5 en précisant le contenu d'une étude d'impact. C'est notamment le point R. 122-5 II 5° e) qui souligne :
« Une description des incidences notables que le projet est susceptible d'avoir sur l'environnement résultant, entre autres :
[…]
e) cumul des incidences avec d'autres projets existants ou approuvés, en tenant compte le cas échéant des problèmes environnementaux relatifs à l'utilisation des ressources naturelles et des zones revêtant une importance particulière pour l'environnement susceptibles d'être touchées. Ces projets sont ceux qui, lors du dépôt de l'étude d'impact :

- ont fait l'objet d'une étude d'incidence environnementale au titre de l'article R. 181-14 et d'une enquête publique ;
- ont fait l'objet d'une évaluation environnementale au titre du présent code et pour lesquels un avis de l'autorité environnementale a été rendu public. »

L'étude d'impact a ainsi bien pris en compte les projets concernés, (notamment les projets du CNM et de la gare Sud de France) pour définir les effets cumulés de ces projets avec le programme de travaux.

Afin d'évaluer les enjeux environnementaux de manière globale, tel que demandé par l'Autorité Environnementale, cette analyse très détaillée des effets cumulés est présentée au chapitre 11 de l'étude d'impact (page 401) et représente plus de 60 pages.

Les enquêtes publiques n'intègrent pas le dossier de demande d'autorisation unique des voiries d'accès et ne respecte pas l'article L. 122-1 du code de l'environnement.

Réponse de SNCF Réseau :

La demande d'autorisation unique est régie par un cadre réglementaire très précis et assez récent au travers du Décret n° 2014-751 du 1er juillet 2014 pris en application de l'ordonnance du 12 juin 2014.
Le principe d'une autorisation environnementale unique pour les projets soumis à autorisation au titre de la Loi sur l'Eau et les milieux aquatiques (L. 214-3 du code de l'environnement), vise

à regrouper au sein d'une procédure unique les autorisations délivrées pour un même projet au titre du Code de l'Environnement et du Code Forestier.
Ces demandes sont ainsi propres à chaque maître d'ouvrage et relatives à ses propres installations, ouvrages, travaux et aménagements.

Ce cadre réglementaire se démarque de la notion de « programme de travaux » de l'article L. 122-1 du code de l'environnement qui prescrit le regroupement des projets pour réaliser l'évaluation environnementale, comme cela est le cas pour les projets de gare et de voiries d'accès avec la réalisation d'une étude d'impact globale et commune aux deux maîtres d'ouvrage SNCF Réseau et Nîmes Métropole.

Pour faciliter la compréhension des dossiers d'enquête publique et des réglementations qui les régissent, une pièce spécifique est présente dans chaque dossier. Il s'agit de la pièce C, Cadrage réglementaire. **Cette pièce précise notamment les différences de planning entre le projet de gare de celui des voiries d'accès et ainsi le décalage de dépôt des demandes d'autorisation unique.**
Il n'existe aucun texte réglementaire qui exige le dépôt simultané des demandes d'autorisations relatives à plusieurs projets formant un programme de travaux au sens de l'article L. 122-1 du code de l'environnement.

Non-conformité de la demande d'Autorisation unique à l'article L122-1 en raison de la non prise en compte des voies du CNM comme une composante du projet.

Réponse de SNCF Réseau :

La notion de programme de travaux est propre à l'article L.122-1 et s'applique pour la réalisation de l'étude d'impact et non pas pour la demande d'autorisation unique. L'étude d'impact réalisée et présente dans chacun des dossiers d'enquête publique, se base sur un programme de travaux précis formé du projet de gare et du projet de voiries d'accès à la gare. La justification de ce programme de travaux est présentée dans la partie 1.3.2.1 de l'étude d'impact, notamment les raisons de l'exclusion du projet CNM de ce programme. Une réponse particulière sur ce sujet a été faite en page 61 du présent mémoire.

Remise en cause du projet au travers de son impact vis-à-vis des orientations du SCOT « Sud du Gard » sur les continuités écologiques : le programme de réalisation de pôle urbain associé à celle d'une gare est contradictoire à l'orientation de préservation des continuités écologiques.

Réponse de SNCF Réseau :

Les projets de gare nouvelle et de ses voiries d'accès représentent une superficie bien inférieure aux 190 ha régulièrement mentionnés. Ceux-ci correspondent à un périmètre de réflexion et en aucun cas à un projet défini. La gare nouvelle s'intègre dans un triangle ferroviaire entre le CNM et la ligne Tarascon-Sète. Bien qu'identifié à l'échelle macroscopique comme réservoir de biodiversité, localement ce territoire est déjà très anthropisé. De plus, des plantations seront réalisées, notamment au niveau de la butte du parking Nord, et le bosquet du

mas Larrier sera conservé au maximum, permettant de conserver des îlots de biodiversité et des corridors pour certaines espèces de faune.

Malgré la possible correspondance ferroviaire vers le centre-ville, aucune présentation d'éléments de détails sur les liaisons prévues et leurs fréquences n'est faite pour contribuer à la diminution du trafic automobile, un des objectifs du PDU.

Réponse de SNCF Réseau :

Le PDU de Nîmes Métropole se décline en 7 leviers d'action permettant d'atteindre les objectifs généraux dont la diminution du trafic automobile :

- 1. La multimodalité, support de l'intermodalité,
- 2. Des transports publics attractifs et efficaces,
- 3. Une circulation maîtrisée et sûres,
- 4. Une politique de stationnement cohérente et globale à l'échelle de l'agglomération nîmoise,
- 5. Promouvoir et sécuriser les modes doux,
- 6. Intégrer les impératifs économiques de l'agglomération,
- 7. L'environnement et l'aide au changement de comportement

Le projet de gare nouvelle entraine localement une augmentation du trafic automobile dont les effets sur l'environnement (qualité de l'air, trafic routier, bruit) ne sont pas significatifs, voir nuls. Ce projet est compatible dans les grandes lignes avec le PDU de Nîmes Métropole en créant un potentiel d'offres de transports publics et de développement de l'intermodalité pour le territoire nîmois et gardois. Le PDU de Nîmes Métropole est en cours de révision et intègrera totalement la gare nouvelle une fois révisé.

Les réponses à la demande de présentation de détail vis-à-vis des liaisons entre la gare nouvelle et la gare de Nîmes Feuchères sont apportées au travers de la réponse à la question Q2.

Les surfaces d'urbanisation sont contradictoires avec la préservation de la ZPS. Aucun des deux projets ne prévoit les équipements et infrastructures de desserte adaptés aux activités et emplois induits.

Réponse de SNCF Réseau :

Le projet de gare nouvelle est bien mentionné dans le DOCOB qui fait état des projets d'urbanisation sur la Costière Nîmoise. Par ailleurs, l'emprise même du projet de gare, hors CNM et ligne TER existante, est d'une dizaine d'hectares. Il est donc conforme aux grandeurs de surfaces préconisées dans le Docob, s'étalant sur 2 communes.

Par ailleurs la desserte de la gare a été étudiée et est intégrée au projet comme décrit dans l'étude d'impact. Ce document précise également que tous les équipements nécessaires au fonctionnement de la gare, notamment les réseaux, seront mis en place avant la mise en exploitation de la gare.

Incomplétude de l'étude sur la qualité de l'air et les GES car non comparaison de scénarios notamment vis-à-vis du PUM et donc non-conformité à l'article L 101 du code de l'urbanisme.

Réponse de SNCF Réseau :

L'article L. 101 du Code de l'urbanisme concerne la gestion du territoire français, patrimoine commun de la nation et plus particulièrement le rôle des collectivités publiques en tant que gestionnaires et garantes de ce patrimoine. Cet article précise l'action des collectivités publiques en matière d'urbanisme, qui vise à atteindre les objectifs généraux de développement durable.

Sur la thématique de la qualité de l'air et des bilans des gaz à effets de serre, une étude a été menée de façon à qualifier l'état initial du site (partie 4.5.11. de l'étude d'impact) puis les effets du projet aux niveaux local et global (parties 7.5.7, 7.5.12 et 8.3.1.7. de l'étude d'impact). L'étude des effets s'est faite à partir des hypothèses de part modale de rabattement liées à la gare nouvelle (partie 3.1.3. page 55) et des prévisions de trafics routiers pour définir les effets du programme de travaux sur la qualité de l'air.

Les résultats montrent un impact très faible sur la qualité de l'air et une diminution de la production des gaz à effet de serre de façon générale.

L'étude menée ne prend en compte les projets non définis à ce jour comme le projet urbain et la troisième voie pour les raisons invoquées précédemment en page 61 du présent mémoire.

Remise en cause de la justification du projet vis-à-vis du trafic annoncé.

Réponse de SNCF Réseau :

L'évaluation socio-économique du projet de gare nouvelle (cf. pièce E du dossier d'enquête) conclut à la forte utilité du projet pour la collectivité, au regard notamment des résultats positifs du bilan socio-économique.
L'analyse de risque présentée dans cette même pièce et relative à un scénario de desserte de la gare moins ambitieux (11 AR/j TGV en gare nouvelle) montre que **le projet conserve une forte utilité pour la collectivité et que son utilité ne serait pas remise en cause en cas de révision de la politique de dessertes associée au projet.**

Pourquoi avoir prévu 3 Trains d'Equilibre du Territoire (TET, appelés également intercités) desservant la gare nouvelle dans l'étude socio-économique, alors que ces trains sortiront du CNM avant la gare nouvelle ? Cela fausse l'étude socio-économique.

Réponse de SNCF Réseau :

En fonction du type de train utilisé, les TET (Intercités) pourraient emprunter le CNM, desservir la gare nouvelle de Montpellier Sud de France, la gare nouvelle Nîmes Manduel Redessan en direction d'Avignon TGV, Aix-en-Provence TGV et Marseille.

Dans le cadre de l'étude socio-économique, SNCF Réseau a considéré qu'il était possible qu'une partie de ces trains soit affectée à la desserte de la transversale sud passant par la gare nouvelle Nîmes Manduel Redessan.

Pour autant, s'agissant d'une hypothèse dépendante d'une évolution du matériel et de la politique de desserte du territoire, SNCF Réseau a pris la précaution de mesurer les écarts liés à l'absence de ce nouveau matériel TET dans l'étude socio-économique *(page 34 – Chapitre 6.2.3.2)* et donc au maintien de la desserte de la gare de Nîmes Feuchères par ces TET.

Le bilan socio-économique du projet reste très largement positif.

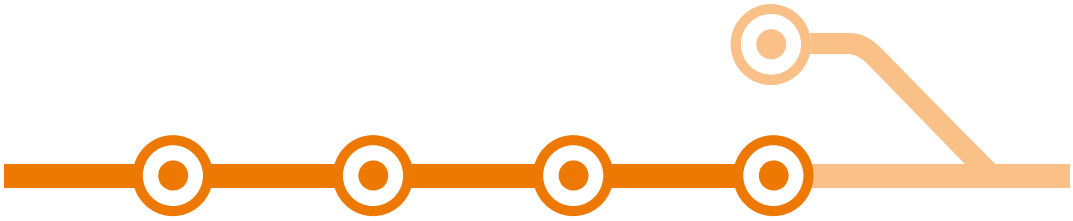
Famille d'exploitant local : s'oppose à la construction de la gare : problématique d'itinéraire pour les clients, sanitaires, de surface de pâture

Réponse de SNCF Réseau :

Le 2 février 2017, SNCF Réseau a **rencontré cette famille** sur le site du Mas de Colombe à Manduel sur leur propriété-exploitation.
Cette rencontre avait pour but de recenser les différentes revendications de la famille par rapport aux contraintes et préjudices engendrés par les projets ferroviaires. Un examen est en cours au sein des services de SNCF Réseau pour **évaluer la réalité de ses préjudices et calculer les indemnités éventuellement dues ou les mesures envisageables**. Un rapprochement avec la Chambre d'agriculture permettra de fixer les montants ou les mesures telle que la procédure partenariale le prévoit.

OBSERVATIONS FORMULÉES PAR LES PARTIES PRENANTES

- PAR LES ÉLUS, SYNDICATS, PARTIS POLITIQUES ET ORGANISATIONS PROFESSIONNELLES
- PAR DES ASSOCIATIONS



OBSERVATIONS FORMULÉES **PAR LES ÉLUS, SYNDICATS, PARTIS POLITIQUES ET ORGANISATIONS PROFESSIONNELLES**

Réponses aux questions Q17 et Q18.

SNCF Réseau s'est concentré sur les thématiques n'ayant pas été traitées dans les précédentes parties. Les contributions ont parfois été reformulées afin de faciliter la compréhension du lecteur.

La gare nouvelle va dégrader fortement les conditions de transport de la grande majorité des usagers

Réponse de SNCF Réseau :

Le projet de la gare nouvelle Nîmes Manduel Redessan, porté par les partenaires financeurs dont la région, est un projet au service d'une grande majorité des voyageurs utilisateurs du train.

En premier lieu, elle est **au service des voyageurs grande ligne** présents dans les TAGV qui vont emprunter le CNM du fait de la création de la gare nouvelle. Ces voyageurs « passants » sont au nombre de 3,9 Millions toutes les années. Ils vont **gagner en moyenne 10 à 15 minutes de temps de trajet.**

Ensuite, elle va permettre de **libérer de la capacité ferroviaire** sur la ligne historique entre Nîmes et Montpellier afin justement d'améliorer la performance des trains du quotidien, mieux gérer les incidents, rétablir rapidement une situation à la normale, réduire les retards, ajuster les horaires avec plus de souplesse afin de répondre aux attentes des voyageurs en lien avec la région autorité organisatrice des transports. Cela concerne 1,8 Millions de voyageurs annuels à Nîmes Feuchères utilisant les trains régionaux.

Enfin, en créant un deuxième point d'accès à la grande vitesse dans le département du Gard, 450 000 voyageurs annuels vont gagner entre 5 et 20 minutes pour accéder aux TAGV.

En contrepartie, quelques voyageurs Nîmois ou habitants au nord du département vont devoir se rendre à la gare nouvelle lorsque les destinations ou les horaires des trains de la gare de Nîmes Feuchères ne répondront pas à leurs attentes. Nous estimons que ces voyageurs seront au nombre de 450 000 annuellement, voyageurs qui vont perdre 5 à 20 mn

Le bilan au service des voyageurs est très largement positif.

La gare nouvelle va aggraver la catastrophe technique et financière de la gare absurde de Montpellier La Mogère (Montpellier Sud de France)

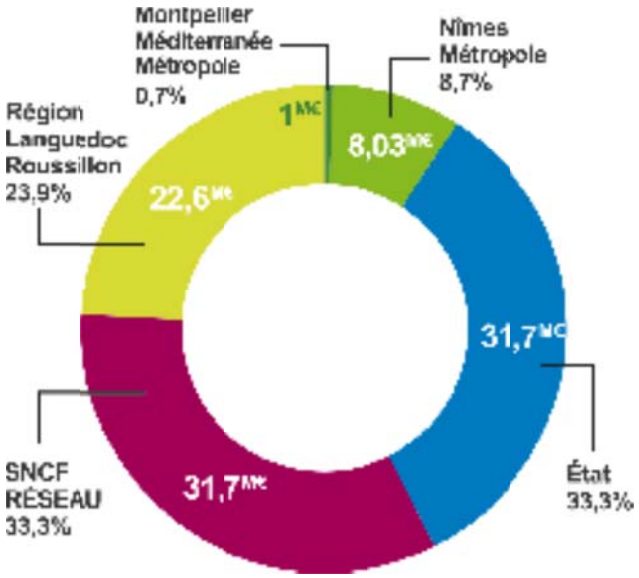
Réponse de SNCF Réseau :

En induisant le report de TAGV sur le CNM, la gare nouvelle Nîmes Manduel Redessan va améliorer la fréquentation de la gare nouvelle de Montpellier Sud de France.

La gare nouvelle va provoquer une situation financière intenable pour l'agglomération de Nîmes, qui n'a pas les moyens de payer en plus de l'infrastructure de la gare et ses voies accès, le service de navettes indispensable à son fonctionnement.

Réponse de SNCF Réseau :

Nîmes Métropole est un partenaire financeur très dynamique et engagé dans la mise en œuvre de la gare nouvelle.
Nîmes Métropole porte un projet de territoire et décide de ses choix budgétaires.



Concernant les navettes qui seraient indispensables à son fonctionnement, nous invitons le lecteur à se reporter aux réponses des questions Q7 et Q12 synthétisées par la commission d'enquête.

Accessibilité routière de la gare nouvelle et besoins d'investissement routier du Conseil Départemental

Réponse de SNCF Réseau :

L'accessibilité routière de la gare nouvelle sera permise par la **création d'une voie d'accès** au site (avenue de la gare) **raccordée sur la 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 maitrise d'ouvrage de Nîmes Métropole.

La **participation du Conseil Départemental au financement des aménagements routiers ne devrait porter que sur la partie du projet relative aux réaménagements de la RD3** et sera convenue entre Nîmes Métropole et le Conseil Départemental.

Un projet contraire aux conclusions des Etats Généraux du Rail et de l'Intermodaltité

Réponse de SNCF Réseau :

Le Conseil Régional suite aux EGRIM a présenté ses conclusions en décembre 2016 et a notamment définit sa position relative aux gares nouvelles :
« La Région ne soutiendra les projets de gares nouvelles que si ils sont utiles à la population, interconnectés quai à quai avec le réseau classique et desservis par les réseaux urbains »

Le projet de Gare Nouvelle de Nîmes Manduel Redessan répond à l'ensemble des critères émis par la Région dans le cadre des conclusions des EGRIM, soit :

- **Un projet utile à la population :** la gare nouvelle de Nîmes Manduel Redessan est un projet visant à faciliter l'accès au transport ferroviaire pour les populations locales, que ce soit pour des déplacements régionaux (TER) ou longue distance (TAGV et Intercités).
- **Un projet interconnecté :** le choix du site d'implantation du projet de gare nouvelle a été réalisé dans une volonté de promouvoir l'interconnexion TER/TAGV au niveau de la future gare.
- **Un projet desservi par les réseaux urbains :** le projet de gare nouvelle accueillera les bus urbains et départementaux (lignes 31 et 32, E51), les modes doux (cyclistes piétons).

La gare actuelle de Nîmes centre-ville est parfaitement positionnée en centre-ville. Le projet de gare à Manduel ne pourra pas remplacer cette étoile ferroviaire

Réponse de SNCF Réseau :

Le projet de la gare nouvelle Nîmes Manduel Redessan n'a pas vocation à remplacer la gare de Nîmes centre-ville. **Elle constitue un deuxième point d'accès aux TAGV pour les gardois.**

La gare de Nîmes Feuchères restera la gare la plus fréquentée et la plus desservie par les trains, y compris par les TAGV. Nous invitons le lecteur à lire la réponse à la question Q1.

La gare nouvelle va permettre de libérer de la capacité ferroviaire sur la ligne historique entre Nîmes et Montpellier. L'objectif est justement d'améliorer les trains du quotidien, mieux gérer les incidents, réduire les retards, ajuster les horaires avec plus de souplesse afin de répondre aux attentes des voyageurs. Nous invitons le lecteur à lire la réponse à la question Q4.

A quoi aurait servi de construire le viaduc de Courbessac à Nîmes si nous devions reperdre tout ce temps gagné pour faire le trajet de Nîmes - Manduel ?!
Il en sera de même de toute façon d'où que l'on arrive par train.

Réponse de SNCF Réseau :

Le viaduc de Courbessac a permis d'améliorer la liaison ferroviaire entre Nîmes et Alès. La gare nouvelle ne modifiera pas les avantages du viaduc pour tous les voyageurs du quotidien.

La mise en place de la desserte ferroviaire entre Alès et la gare nouvelle pourra être envisagée par la Région autorité organisatrice des transports. Mais comme tout transport public conventionné, les TER devront être suffisamment remplis pour justifier cette desserte. Il est alors très probable que les liaisons TER entre Alès et la gare nouvelle passent par la gare de Nîmes centre-ville et se poursuivent vers Avignon ou Marseille.

Aujourd'hui, les Avignonnais qui souhaitent prendre un train en direction de l'Espagne ont une offre TAGV limitée aux trains venant de Marseille.

Avec la gare nouvelle, ils seront nombreux à pourvoir venir en TER de la gare d'Avignon centre-ville à la gare nouvelle Nîmes Manduel Redessan. Ils gagneront du temps (gain de 7 mn sur l'accès TER + gain 10 mn des TAGV passant par CNM) et bénéficieront des TAGV venant de Paris, Lyon…en direction de l'Espagne.

Cela va coûter des millions d'euros : 95 + 15 M€ avenue de la gare + 15 M€ (3ème voie qui n'est pas dans le projet tout en l'étant avec la réserve foncière), alors que nous avons besoin de rénover nos lignes régionales, nos quais et nos gares TER et besoin de matériel supplémentaire

Réponse de SNCF Réseau :

Utiliser le budget de la gare nouvelle afin d'améliorer les infrastructures existantes consiste à proposer l'alternative « sans gare nouvelle et sans raccordement au CNM ».

Les raisons principales ayant conduit les partenaires financeurs à écarter ce scénario sont les suivantes :

- Les TAGV emprunteraient le CNM sans pouvoir desservir Nîmes,

- L'offre TAGV à Nîmes Feuchères se réduirait et imposerait progressivement aux gardois d'aller prendre les trains à grande vitesse à Avignon TGV ou à Montpellier Sud de France.
- La ligne historique et la gare de Nîmes Feuchères ne permettraient pas d'améliorer l'offre TER *(Voir réponse à la question Q4)*

Concernant le projet de la 3ème voie à quai nous invitons le lecteur à consulter la réponse à la question Q2.

Le Conseil Départemental regrette de ne pas voir le projet urbain intégré dans la procédure, notamment dans étude d'impact et étude socio-économique. Cette absence ne lui permet pas d'apprécier les effets cumulés des deux projets sur la thématique de la capacité du réseau routier et sur les enjeux de mobilité multimodale. L'observation souligne aussi que le manque d'approche global ne permet pas de prendre en compte les inévitables investissements nécessaires pour offrir des conditions d'accessibilité satisfaisantes.

Réponse de SNCF Réseau :

SNCF Réseau et Nîmes Métropole ont mené une étude portant sur les effets du programme de travaux sur le trafic routier et dont les résultats sont présentés dans la partie 7.5.7.2.2. de l'étude d'impact (page 321).
Cette étude se base sur l'analyse socio-économique du projet de gare nouvelle avec la prise en compte des prévisions :

- de fréquentations voyageurs,
- de report modal,
- de déplacements routiers dans toute l'aire de chalandise de la gare (local et national).

L'analyse des effets du programme de travaux sur le trafic routier se présente au travers de deux échelles de temps :

- pour 2020 à la mise en service de la gare
- pour 2040 avec l'augmentation de la fréquentation voyageurs attendue.

Les résultats de cette étude montrent clairement une augmentation du trafic routier non significative par rapport aux capacités des réseaux existants.

A l'horizon 2020, c'est la RD3 (entre la RD999 et l'avenue de la gare) qui est la plus impactée par le projet. En effet, le trafic estimé aura augmenté de 38 % en comparaison avec les comptages réalisés en 2015 (35 % liés à la mise en service de la gare nouvelle et 3 % du fait de l'augmentation générale du trafic routier). Sur les autres tronçons, le projet de gare nouvelle engendre une augmentation de trafic comprise entre 5 et 13 %.

A l'horizon 2040, c'est aussi la RD3 (entre la RD999 et l'avenue de la gare) qui est la plus impactée par le projet. En effet, le trafic sur cet axe passera de 6 400 véh/jour en 2015 à 10 560 véh/jour en 2040 dont 3 310 véh/jour liés à la gare nouvelle de Nîmes Manduel Redessan. Sur les autres tronçons, le projet de gare nouvelle engendre une augmentation de trafic comprise entre 6 et 17 %.
Les infrastructures routières dans leur état actuel, et notamment la RD3 à 2×1 voies, sont tout à fait en mesure d'accepter ces augmentations de trafics.

Le projet urbain en cours de définition par Nîmes Métropole ne fait pas partie du programme de travaux pour les raisons évoquées dans les réponses aux observations sur la définition du programme de travaux et reprises dans le détail (Q13)

La demande majoritaire des habitants de la région, clairement exprimée dans l'enquête publique SOFRES des Etats Généraux du Rail et de l'Intermodalité organisés par le Conseil Régional Occitanie Pyrénées Méditerranée : c'est « Créer de nouvelles gares, sur les lignes TGV, en dehors des centres villes» qui est le seul des 6 objectifs proposés qui a été jugé à 51 % pas important…Notons que les scores les plus positifs concernent « augmenter le nombre de trains sur les lignes TER » ….

Réponse de SNCF Réseau :

La création d'une gare nouvelle en dehors du centre-ville ne peut pas être appréciée ou jugée d'une façon générale en faisant abstraction des particularités locales des territoires et villes concernées. Ces particularités sont souvent déterminantes.

Par exemple, si le tracé de la nouvelle voie ferrée passe proche du centre-ville, si les infrastructures ferroviaires existantes dans le centre-ville peuvent aisément être modifiées afin d'accueillir un accroissement des circulations ferroviaires, s'il est possible de réaliser des raccordements de la ligne nouvelle vers la gare de centre-ville à moindre coût et sans créer de contraintes d'exploitation ferroviaire sur les lignes raccordées… alors il serait totalement inopportun de créer une gare nouvelle à l'extérieur du centre-ville.

Il est possible que certaines villes de la région concernées par un projet de cette nature répondent en partie à ces critères, mais ce n'est pas le cas de Nîmes.

En effet,

- la ligne existante est saturée (voir réponse à la question Q4),
- en centre-ville la voie ferrée est construite sur un viaduc qui interdit tout élargissement de la voie ferrée sauf à envisager des travaux d'une importance démesurée,
- la gare Nîmes Feuchères est implantée sur le viaduc avec les mêmes contraintes.
- Le tracé du CNM passe à plus de 10 km du centre-ville et les différentes analyses des raccordements possibles font état de coûts d'investissement très importants, bien supérieurs à la création d'une gare nouvelle.
- Enfin, la distance de ces raccordements induit une perte de temps considérable aux TAGV desservant la gare de Nîmes Feuchères à tel point qu'il serait inutile à ces TAGV de revenir sur le CNM après avoir desservi Nîmes, autant poursuivre leur trajet sur la ligne historique et desservir Montpellier St Roch.

SNCF Réseau note l'importance que les habitants du territoire accordent à l'augmentation du nombre de trains sur les lignes TER.
La volonté des partenaires financeurs de la gare nouvelle Nîmes Manduel Redessan est justement l'amélioration des trains régionaux sur la ligne existante.

En effet, en induisant le report de TAGV vers le CNM, la ligne existante pourra :

- accueillir plus de TER et améliorer la qualité de service de ces trains,
- ajuster les horaires plus facilement aux attentes des voyageurs,
- réduire les rétentions des TER pour laisser passer les TAGV,
- répondre aux attentes des habitants utilisant les trains du quotidien.

.

OBSERVATIONS FORMULÉES **PAR LES ASSOCIATIONS**

Réponses aux questions Q19.

SNCF Réseau s'est concentré sur les thématiques n'ayant pas été traitées dans les précédentes parties. Les contributions ont parfois été reformulées afin de faciliter la compréhension du lecteur.

L'existence d'un « programme de travaux » est indéniable.
Il inclut les sous-projets suivants :

- CNM (Contournement ferroviaire de Nîmes et de Montpellier),
- gare TGV de Montpellier-Mogère (ou Montpellier Sud de France),
- gare TGV de Manduel (ou Nîmes-Manduel-Redessan),
- Pôle Urbain Multimodal (ou zone « Porta Magna »),
- 3e voie TER à Manduel.

Réponse de SNCF Réseau :

SNCF Réseau s'est positionné à plusieurs reprises à ce sujet, dans les dossiers soumis à l'enquête, dans le mémoire en réponse à l'Autorité Environnementale et dans la réponse à la question Q13.

Indépendamment des interprétations règlementaires, les partenaires financeurs se sont accordés sur un financement commun de plusieurs infrastructures. Bien entendu, il n'y aurait pas de projet de gare nouvelle s'il n'y avait pas eu le CNM.

L'objet de l'enquête publique est bien la gare nouvelle Nîmes Manduel Redessan, qu'il est possible de réaliser ou pas suivant l'intérêt public qu'elle représente.

Si elle n'est pas autorisée, cela ne remettra pas en cause la mise en service du CNM, ni la gare nouvelle de Montpellier Sud de France, tous deux déjà construits.

Concernant les futurs projets « 3ème voie à quai » et « Magna Porta », nous invitons le lecteur à prendre connaissance des réponses apportées aux questions Q2 et Q13.

En réalité, seul le CNM est financé par le RTE-T (projet 2007-FR-03010-P : 152 M€) ; les gares TGV de Montpellier-Mogère et de Manduel n'ont pas été soutenues par l'Union Européenne, et l'Union Européenne a même ouvert une procédure pré-contentieuse (« EU Pilot ») contre la France concernant l'ajout de ces deux gares

Réponse de SNCF Réseau :

Le CNM et la gare nouvelle de Montpellier Sud de France sont soutenues par l'Union Européenne du fait de leur modalité de financement faisant appel à un montage innovant. Les contrats de Partenariat Public Privé rentrent dans cette catégorie.

La gare nouvelle n'est pas soutenue par l'Union Européenne puisqu'elle ne répond pas à ces critères. SNCF Réseau assure la maîtrise d'ouvrage du projet.

Au sujet de la procédure EU Pilot sur la notion de programme, elle fait l'objet d'échanges entre les Autorités Françaises et l'Union Européenne. La procédure a été initiée pour la gare de Montpellier Sud de France.

Incohérence sur le fait que l'autorisation unique ne porte que sur le projet de gare nouvelle. Non prise en compte notamment dans le dossier de demande de dérogation à l'interdiction de destruction d'habitats et d'individus du projet de PUM. Remise en cause du programme de travaux.

Réponse de SNCF Réseau :

En premier lieu, SNCF Réseau souhaite rappeler que l'autorisation unique ne porte que sur la gare nouvelle du fait des écarts de planning entre les études de conception de la gare et des voiries.
En effet, l'avancement des études des voiries ne permettait pas d'élaborer les dossiers nécessaires à l'autorisation unique en même temps que ceux de la gare. Le dossier d'autorisation unique de la gare nouvelle a été déposé à l'instruction en juin 2016 tandis que le dossier d'autorisation unique des voiries a été déposé à l'instruction en mars 2017.

Concernant le programme de travaux, se reporter à la réponse faite à la réponse de l'observation du public Q13.

L'utilité de la gare nouvelle de Nîmes Manduel Redessan est liée à la mise en service du projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan.

Réponse de SNCF Réseau :

L'utilité de la gare nouvelle de Nîmes Manduel Redessan n'est pas liée au projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan (LNMP).

Comme cela est explicité dans l'étude socio-économique, la gare nouvelle est fortement créatrice de valeur pour la collectivité et cela en l'absence du projet LNMP.

Le rappel au projet LNMP évoqué dans le dossier d'enquête est fait à titre de présentation du contexte du projet de la gare nouvelle. Le projet LNMP n'est pas intégré aux études justifiant l'intérêt général de la gare nouvelle.

SNCF Réseau affirme dans ses dossiers que le projet de gare nouvelle permettra une diminution de la pollution. Or les modalités d'accès à la gare nouvelle seront orientées vers un usage plus important de la voiture individuelle.

Réponse de SNCF Réseau :

La diminution de la pollution permise par le projet de gare nouvelle se décline selon 3 effets induits par la mise en service du projet 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 vehicules.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 vehicules.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.

Quelles seront les conséquences sur l'organisation des services ferroviaires suite à la mise en service de la gare nouvelle Nîmes Manduel Redessan ?

Réponse de SNCF Réseau :

La mise en service de la gare nouvelle Nîmes Manduel Redessan sera accompagnée d'une évolution de l'offre ferroviaire sur l'arc méditerranéen et plus spécifiquement sur l'axe Nîmes Montpellier.
Ces évolutions, présentées dans le cadre du dossier soumis à l'enquête, peuvent être résumées comme suit :

- Réorganisation de l'offre de trains longue distance, à travers une répartition des trains entre l'itinéraire historique et le contournement de Nîmes Montpellier
- Augmentation possible de l'offre régionale (TER) sur la ligne historique suite aux gains de capacité (report d'une partie des trains Grandes Lignes) permis par le projet ;

La gare de Nîmes Feuchères conservera son rôle de centralité ferroviaire principale avec des offres ferroviaires variées la desservant et des possibilités de correspondance importantes, notamment vers les Cévennes (ligne du Cévenol) et vers la mer (ligne Nîmes-Le Grau du Roi).

Beaucoup de contributions remettent en cause le modèle des gares nouvelles en périphérie d'agglomération.

Réponse de SNCF Réseau :

Le modèle des gares en périphérie d'agglomération, bien que contesté, est étudié et retenu dans de nombreux projets ferroviaires.
C'est notamment le cas des gares nouvelles d'Agen et de Montauban dans le cadre des Grands Projet du Sud Ouest (GPSO).

Les choix entre une desserte de la gare centre ou création d'une gare nouvelle sont issus d'une analyse globale visant à appréhender les avantages et les inconvénients de chacune des localisations vis-à-vis des fonctions ferroviaires possibles et attendues.

Pour le cas de la gare nouvelle Nîmes Manduel Redessan, l'alternative via une desserte de Nîmes centre présente de grandes limites au regard notamment de l'incapacité de l'infrastructure actuelle à accueillir une augmentation des circulations que ce soit dans le nœud de Nîmes, notamment la capacité de la gare, et sur la ligne entre Nîmes et Montpellier.
De plus, la configuration actuelle de la gare de Nîmes Feuchères en viaduc et en zone urbaine dense, ne permet pas d'envisager l'adaptation des infrastructures pour augmenter la capacité, sauf à des coûts d'investissement extrêmement lourds.

Pour tenter de remplir ses obligations de Partenariat Public Privé, la Mogère appelle Manduel à lui fournir le maximum de trains : TGV, GL comme Marseille Bordeaux, avec péage à Manduel plus péage à la Mogère ? Dans ce cas à terme tous les TGV éviteraient la gare centre de Nîmes pour valoriser les 2 gares nouvelles (logique des infrastructures à rembourser, SNCF Réseau) quitte à fragiliser les missions TGV elles-mêmes ; elles seraient moins attractives dans leurs gares à distance, d'accès fondé sur le véhicule individuel et concurrencés par la route elle-même (blablacar… cars Macron ou pas).

Réponse de SNCF Réseau :

Les contrats de Partenariat Public Privé sont des contrats à prix forfaitaires qui couvrent l'investissement d'origine et l'entretien de l'ouvrage pendant une durée prédéterminée. Contrairement aux contrats de concessions le partenaire privé n'obtient pas la rentabilité de son investissement à travers les gains amenés par l'exploitation de l'ouvrage (comme les péages d'autoroutes), mais par sa capacité à bien maîtriser les dépenses d'investissement et ultérieurement les dépenses d'entretien de l'ouvrage.

Il n'y a donc aucun lien entre le fait que les opérateurs ferroviaires choisissent d'emprunter la ligne classique ou la ligne nouvelle et le fait que cette dernière et la gare de Montpellier Sud de France aient été réalisées en contrat de partenariat.

Pour assurer un équilibre dans l'utilisation des infrastructures SNCF Réseau a proposé à l'ARAFER de maintenir une tarification égale pour les deux lignes.

Les infrastructures ferroviaires créées constituent un maillage que les futurs opérateurs ferroviaires utiliseront au mieux dans le contexte de l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs.

Nous invitons le lecteur à prendre connaissance des rôles et missions de l'ARAFER qui est l'Autorité de régulation des activités ferroviaires accompagnant le secteur ferroviaire dans son ouverture progressive à la concurrence et émet des avis conformes sur la tarification qui s'impose à SNCF Réseau. Elle garantit à tous les nouveaux opérateurs ferroviaires un accès équitable au réseau ferré national.

A travers ses propositions de tarification à l'ARAFER, SNCF Réseau s'attache à tenir compte du contexte concurrentiel auquel seront soumis les opérateurs ferroviaires afin que le système ferroviaire garde toute sa pertinence à service rendu équivalent.