CARRIÈRES ET PROFESSIONS

Assistanat / Secrétariat

VOUS AVEZ DU TALENT ?
Rejoignez
la plus grande équipe de communication
du Grand Sud

MEDIA innove et bouge en faisant évoluer ses compétences et son
er natif. Désormais, les équipes commerciales vont au-delà en
ssant un rôle de conseil auprès des annonceurs. De l'écoute initiale
gentielle naissent nos recommandations stratégiques et nos propo-
is co-construites avec nos clients. De la prise de brief à la créa, l'ob-
est d'arriver à une solution de communication cross média et mul-
ale efficiente.

diMédia recrute ASSISTANT COMMERCIAL H/F

Montpellier (CDD)

missions
urer, en relation constante avec les commerciaux et sous la res-
sabilité de votre responsable, le suivi, le contrôle et le traite-
nt administratif des dossiers.
résenter l'interface entre les différents services techniques,
ninistratifs et commerciaux, tout en garantissant le respect des
thodes et procédures auxquelles vous aurez été formés.

re profil
formation minimum BAC + 2, vous témoignez d'une expérience
issie d'au moins 2 ans dans ce type de fonction.
us êtes capable de prendre des initiatives et de gérer des mis-
ns diverses et transversales. Vous êtes vif, réactif et pragmatique,
us savez négocier, argumenter, synthétiser afin d'optimiser la
nsmission des informations.

tre candidature doit être adressée à :
...@midilibre.com
réf. Assistant commercial Montpellier

MidiMédia
Les Journaux du Midi
www.midimedia-publicite.com

JULIETTE, petite femme de 58 ans, esprit léger, veut rencontrer un M. charmant pour couler des jours heureux.
Lui tél. au 0895 69 40 24 (emi-0,80€/mn). 635910

Belle JF de 27A, NIKKY, veut trouver un homme libertin de suite que pour les plans rapides et discrets sans prise de tête. Tel 04.89.80.02.27. (ncap non surtaxe)

Mariées, mais insatisfaites, elles recherchent sur la région des partenaires pour moments coquins et discrets. Contact au 04.28.65.28.65. (TEL ON - non surtaxe)

Ni club ni agence.
3400 annonces H/F avec tél. pr rencontres sérieuses P à P sur la région.
POINT RENCONTRES MAGAZINE doc gratuite s/pli discret
0800 02 88 02 n° gratuit 635560

Flo belle infidèle de 40A ch partenaire sexuel pour soirées ou aprem coquines Peut recevoir chez elle. Tel au 06.21.45.02.34 (TEL ON - non surtaxe)

Clara 45A toujours prête pour un plan à 2 ch hom pour soirees sensuelles. Mobile : 06.21.45.01.82. TEL ON (non surtaxe)

Alicia ch hom partageant son amour du cuir et des jeux coquins. Contacte la au 06.21.45.02.09 TEL ON (non surtaxe)

ALICE belle femme mûre
Pas libre, ch. Hom
sit. indifférente pr rdv
discret l après midi.
Contact : 0895 07 96 28
830396 (aby-0,80 /mn).

Josy 50A propose des moments calins en toute discretion Son num 06.23.82.59.29 (TEL ON - non surtaxe)

Fat TAMOUR AU TELEPHONE en DIRECT et sans ATTENTE au 0895.895.970 (TEL ON - 0,80eur/min)

Josy 60A propose des moments calins en toute discretion Son num 06.23.82.59.28 (TEL ON - non surtaxe)

Stéphanie jeune divorcée ch hom pour assouvir ses besoins de sexe uniquement. Rien de sérieux. Son tel : 06.01.45.06.52. TEL ON (non surtaxe)

Sylvie Fem aux formes généreuses ch hom pour tendresse partagées. + si affinités Tel : 06.23.63.54.17. (TEL ON - non surtaxe)

Matrimonial Rencontre

Rencontres sérieuses de qualité dans votre région depuis 45 ans

PASSEZ VOTRE SAINT-VALENTIN 2017 À DEUX
6 MOIS OFFERTS*

tél 04 66 29 02 66

fidelio-gard.fr
Sérieux depuis 40 ans !

Nouvel an, nouvelle vie, nouveau départ. Fidelio vous souhaite de faire la plus belle rencontre de votre vie ! Sérieux depuis plus de 40 ans! tél 04 66 29 02 66.

fidelio-gard.fr
C'est du sérieux!
04 66 29 02 66

73 ANS ex directeur financier, div. 1M 85, prestance d'un homme affirmé, tendre c'est un bel homme recherchant qualité de vie Vs : 55/70 ansCVD LR tél 04 66 29 02 66

fidelio-gard.fr
C'est du sérieux!
04 66 29 02 66

61 ANS VOIX DOUCE.. brune, cheveux longs, fine élégante, c'est une belle femme, douce attachante. veuve, s'assume. Vs : 58/68 ans, CVD LR tél 04 66 29 02 66

Amitiés-Sorties

Dame 75 ans habitant Le Grau du Roi, recherche Monsieur 68/75 ans, BCBG, pour amitié et plus si affinité. Tél 07.55.86.67.93

AVIGNON - Charles 67 ans, bien physiquement, caractère doux, rencontrerait Dame âge et physique indifférents, pour moment agréable et amitié. Tél ou SMS au 06.65.58.83.31.

Charmante blonde aux yeux verts, cheveux longs, la cinquantaine, bien physiquement, rencontrerait Monsieur pour moment agréable. Tél 07.86.47.80.68. Près Alès.

Alésienne 65 ans, sympa, enjouée, dynamique, curieuse, prête pour un bel échange, avec Monsieur délicat, attentionné, gourmet, libre, non fumeur, demeurant sur la région d'Alès. Écrire à Midi Media, 2 Bd des Pyrénées, CS 20001, 66007 Perpignan cedex. Sous réf. 634371.

Détente

EPS non trouvé
...\SF10\00638110.eps
NIMES_GRAS_//184341 /
Détente

ALES LORENA, vous attend pour un moment de détente et de relaxation. Tel 06.66.56.11.16. (502332361)

Nouvelle sur NIMES belle brune 24 ans. Douce et coquine vous propose un bon moment de détente. Tél 07.33.45.08.32 (5790749619).

Homme propose à tous, près d'ALES, initiation aux soins du corps et détente réciproque aux huiles essentielles dans cadre raffiné et discret à un tarif résonnable. Tél. 06.41.30.88.04. (5.529612162)

NIMES EMMA très belle femme de 23 ans, Bruné, très douce et sensuelle, reçoit en appartement privé pour un très bon moment coquin. Je vs attend, bisous à très vite. 07.63.94.07.50. (513328033)

YASMINE, très belle blonde marocaine de 25 ans, 1ère fois à Nîmes. reçoit pour un moment de détente inoubliable. Douce et sensuelle, je serais vs satisfaire. 06.03.04.89.63. (s - en cours)

Prix abordable GANGES, cadre discret, agréable, Belle PULPEUSE la cinquantaine, sep, relax.ou qualité douceur ou fermeté. Entre 9H et 20H. 06.82.81.99.53 (390660447)

ALES belle pulpeuse exotique coquine avec forte poitrine, vous reçoit dans cadre agréable et discret pour un moment de détente. Tél. 07.85.65.27.55. (522423474)

Envie d'un instant de détente et de charme optez pour la qualité, tout est prévu pour vous chouchouter. 7J/7 de 10h à 19h. Tél. 06.29.23.25.33 (388444580).

NÎMES "Liza" belle femme, très agréable, belle poitrine, main de fée, pour modelage coquin, joli cadre, résidence privée. Tél 06.44.89.81.16 (488829346)

NIMES, détente soft ou sévère où l'on prend son temps. Différentes prestations de qualité. Pas d'appel masqué. 06.27.54.07.36 (5311.948.491)

NIMES, LILLA, belle black, 40A sensuelle, forte poitrine naturelle. Prend son temps pr moment agréable. Hygiène assurée. Seniors bienvenus. 07.58.65.70.28 (777548490)

Nouvelle "NATHALIA" pour la 1re fois sur MENDE, 30 ans, brune, forte poitrine, vous invite à partager un moment de tendresse. 06.73.29.91.59. (489450970)

Nîmes "Alina" belle fille raffinée, gentille et douce. J'offre un service très exclusif modelage inoubliable. Je vous invite dans un cadre agréable. 06.20.19.69.25. (523570940).

Melanie 24A NIMES, peau sucrée pr passer moment détente. Douce et à l'écoute de chacun. T. discrète. Reçoit ds cadre chaleureux. 06.08.23.63.61 (513328699)

Nouvelle FILLE A MENDE, très BELLE BLACK très gentille vous reçoit pour Massages et moments de Détente dans appart privé très discret. DISPO TOUS LES JOURS à toutes heures. 06.05.82.15.52 (513472762)

Sur MENDE "KELLY" élégante fille, très douce, très gentille, forte poitrine, vous propose un bon moment de détente. Tél. 06.22.48.64.96. (Siren : 405172579).

ANNONCES LEGALES ET OFFICIELLES

Habilité à publier par arrêté de Monsieur le Préfet du Gard
MidiMédia Publicité
Tél. 04.67.07.69.40 - Fax : 04.67.07.69.39
34438 - Saint-Jean-de-Védas cedex

lundi
16 janvier 2017

ANNONCES LEGALES

635331

Liberté · Égalité · Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Préfet du Gard

INSTALLATIONS CLASSÉES POUR LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

Commune de Nîmes

Par arrêté préfectoral n° 17.003N du 6 janvier 2017, la SAS Durand Récupération, est autorisée sous réserve de la stricte observation des prescriptions imposées, à exploiter un centre de transit, de regroupement et de tri de déchets dangereux et non dangereux et de métaux, d'alliages, de déchets de métaux, ainsi que d'une installation de stockage, dépollution, démontage et découpage de véhicules hors d'usage et portant renouvellement de l'agrément de ladite installation de stockage, de dépollution et de démontage de véhicules hors d'usage, sur la commune de Nîmes.

Cet arrêté peut être consulté en Mairie de Nîmes, au bureau des procédures environnementales de la préfecture du Gard et sur le site internet départemental de l'État dans le Gard.

637902

ML 16 janvier 2017
« Gare nouvelle »

Liberté · Égalité · Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Préfet du Gard

AVIS D'ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE

Communes de Manduel et Redessan (Gard) relative à la réalisation de la gare nouvelle de Nîmes Manduel Redessan, maître d'ouvrage : SNCF Réseau

Par arrêté préfectoral du n° 30-2017-01-02-005 une enquête publique unique relative au projet de réalisation de la gare nouvelle Nîmes Manduel Redessan est ouverte en mairie de Manduel, siège de l'enquête, et de Redessan, pendant 40 jours consécutifs, du lundi 6 février 2017 9 heures au vendredi 17 mars 2017 inclus à 17heures.

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

- à la délivrance des permis de construire.

Sous réserve des résultats de l'enquête, la déclaration d'utilité publique de l'opération portant mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la commune de Manduel et de Redessan sera prononcée par arrêté du préfet du Gard, en vue de la cessibilité des immeubles nécessaires à la réalisation du projet.

La décision susceptible d'intervenir au titre de la nomenclature IOTA, est un arrêté préfectoral d'autorisation assorti de prescriptions ou de refus, après avis du Conseil Départemental de l'Environnement et des Risques Sanitaires et Technologiques (CODERST).

La commission d'enquête désignée par Madame la présidente du tribunal administratif de Nîmes est composée de :

- Monsieur Yves Florand officier de la marine nationale retraité, président de la commission d'enquête,

- Monsieur Alain Criol, ingénieur hydraulique AEP et assainissement retraité

-Madame Jeanine Riou, ingénieur sanitaire, directrice adjointe à la DDASS du Gard, retraitéemembres titulaires

- et Monsieur Jean-Pierre Holvique, chef du bureau des infrastructures gazières au MEEDM, retraité, membre suppléant.

Les pièces des dossiers spécifiques à chaque procédure, ainsi qu'un registre d'enquête, seront déposés pendant la durée de l'enquête, en mairies de Manduel, (place de la mairie) et de Redessan, 13 avenue de la République où ils pourront être consultés aux heures normales d'ouverture des bureaux :

Mairie de Manduel : du lundi au vendredi de 8h30 à 12 heures et de 13h30 à 17 heures.

Mairie de Redessan : lundi, mardi, jeudi et vendredi : de 8 heures à 12 heures et de 13h30 à 17h30, mercredi : de 8 heures à 13 heures.

Ces pièces sont également accessibles sur le site internet dédié à cette enquête http://enquetepublique.gare2-nimesmanduel.com durant la même période.

Les observations, propositions et contre propositions du public seront consignées sur les registres d'enquête ouverts à cet effet.

Elles pourront également être adressées par correspondance au président de la commission d'enquête domicilié en mairie de Manduel (Hôtel de Ville, place de la mairie, 30129 Manduel) ainsi que par voie électronique sur le registre dématérialisé du site spécifique dédié à cette enquête : enquetepublique.gare2-nimesmanduel.com. du lundi 6 février 2017 à 9 heures au vendredi 17 mars 2017 à 17 heures.

Un accès gratuit aux dossiers est mis en place sur un poste informatique dans les locaux de la communauté d'agglomération de Nîmes métropole, immeuble « Le Colisée », au niveau du hall d'accueil, 3 avenue du Colisée 30947 Nîmes cedex 9, ainsi qu'en mairie de Manduel, aux horaires suivants : du lundi au vendredi de 8h30 à 12 heures et de 13h30 à 17 heures.

Un commissaire enquêteur, membre de la commission, recevra personnellement le public à l'occasion des permanences qui seront tenues en mairie aux jours et heures suivants :

Manduel : lundi 6 février 2017 de 9 heures à 12 heures mardi 21 février 2017 de 9 heures à 12 heures mercredi 8 mars 2017 de 14 heures à 17 heures vendredi 17 mars 2017 de 14 heures à 17 heures.

Redessan : mardi 14 février 2017 de 9 heures à 12 heures mardi 7 mars 2017 de 9 heures à 12 heures vendredi 17 mars 2017 de 9 heures à 12 heures.

Ce projet fait l'objet d'une étude d'impact et d'un avis de l'autorité environnementale, qui seront annexés aux dossiers d'enquête.

Tout renseignement utile sur le projet peut également être obtenu auprès de : SNCF Réseau, 101 allée de Délos BP 91 242- 34011 Montpellier cedex 1 (Monsieur Bolla responsable du projet de la gare, (+33) 04.48.18.57.50).

Le présent avis sera affiché en mairies de Manduel et Redessan ainsi que sur le site des travaux. Il sera également publié sur le site internet départemental de l'État dans le Gard à l'adresse suivante : www.gard.gouv.fr.

Le rapport et les conclusions de la commission d'enquête seront tenus à la disposition du public pendant une durée d'un an à compter de la clôture de l'enquête en mairie de Manduel, de Redessan, ainsi qu'en préfecture du Gard.

[redacted]

annexe a1

MPLOI
MATIONS

ploi offres

BTP

ARTISANS GROS OEUVRE ... 40 kms autour de ...LIER. Paiement mensuel ... Travail assuré à l'an... IDV au 04.67.50.40.66.

...ISERIE BOIS LACLAU & ... (34) Recherche MENUISIER POSEUR ... DESSINATEUR (H/F) en ... fie, poss. CDI, tél : ... 15.58. ou mail : menuiso-...@sogotel.net

omptabilité
stion/Finance

...TION CONSEIL recrute société de NÎMES, un(e) ...NT(E) GESTION ADMI... ...IVE en CDI. Au sein du ... expertise-comptable, vous ... en toute autonomie au ... on administrative. De for... ...ac + 2 minimum de type ... PME PMI, vous avez des ... ances en gestion clients, ... on et comptabilité. Vous ... des qualités relationnelles, ... onnelles. Vous êtes organ... autonome, dynamique et ... Merci denvoyer CV + LM ... à communication@gene-...nsell.fr

...iers de la vente

HARLY
OUX
AUTOMOBILES
ALÈS (30)
recrute
VENDEUR
confirmé VN/VO
Expérience obligatoire
Rigoureux
Vous avez la culture du résultat
et de la qualité
Rémunération motivante
CONTACT
06 11 58 45 77
Envoyer CV + LM à

Emploi demande

Assistante de vie, recherche emploi temps complet, chez personne âgée, nuit/jour, nourrie/logée. Tél 06.51.98.48.77

PEINTRE QUALIFIE cherche EMPLOI chez particulier, pour rénovation volets/portails, peintures extérieurs / intérieurs. Règlement CESU. Tél 06.45.40.20.19

MACON cherche travaux (placo, toiture, murs en pierre, dallage, récupère bois...) chez particulier. Pose menuiserie. Paiement CESU. Tél 06.51.94.24.06

BONNES AFFAIRES

Maison

Meuble, décoration et brocante

ANTIQUAIRE achète objets...
DÉPLACEMENT GRATUIT
PAIEMENT IMMÉDIAT

Collectionneurs achète Disques, Cartes Postales, Vieux Livres, BD, Vieux Vins, Meubles et Bibelots 1900. Tél. 06.19.75.05.83. Part.

ACHETE meubles anciens : livres, pendules, luminaires, sculptures bronze et marbre, tableaux, bibelots, poupées, vases, cartes postales.

Antiquaire achète

- Manteaux de fourrure
- Pendules et montres anciennes
- Argenterie
- Tableaux et miroirs anciens

- Sacs de luxe (Hermès)
- Vases de Gallé, et Daum
- Instuments de musique
- Art asiatiques
- Armes anciennes

☎ 06 80 66 30 57
ysecula@orange.fr
Site : yves.secula.free.fr

ACHÈTE
Violons 1000€
Violoncelles 3000€
Même à restaurer
SE DÉPLACE
Ne laissez pas vos violons s'éteindre
AU 07 89 42 14 85

Part. tonneau bordelais 225l transformé en bar avec 2 portes en façade et étagère pour les verres en chêne naturel décoration intérieure et extérieure très convivial très beau cadeau original 130 € tel 0612205512

Beauté, soin, santé

Vends fauteuil électrique, monte escalier avec barre droite, excellent ...

Cuisine, art de la table

Cherche travaux de Relooking d'éléments de cuisine, toutes couleurs tout style. Atelier, Vernissage. Tel: 06.86.84.76.69

Loisirs

Art, collections et grands crus

ACHETE Comptant au + haut cours : collections stocks TIMBRES (France, Colonies, tous pays, ttes importances), CARTES POSTALES, MONNAIES. Déplacement, expertise gratuits. Tél : 09.81.78.52.10

Passionné poupées anciennes, mais poupées tête porcelaine ou tête seule, automates anciens. Même abîmées (1880-1930), achète chez moi modèle. 06.51.09.18.82

ACHETE COLLECTIONS importantes TIMBRES, France et monde entier, VIEUX PAPIERS, MONNAIES Antiques et Royales, LIVRES rares, CARTES POSTALES. Expertise gratuite. 04.68.48.16.85.

Animaux

Chats

Le chat de votre coeur est certainement parmi ceux proposés par facebook : association .par amour des chats. Stérilisés, vaccinés, tatoués. Renseignements 04.67.99.37.13.

Contacts-Rencontres

Rencontres

SYLVIE, 49ans, aime voyager & bricoler. Féminine et soignée, aimerait 1 compagnon auprès d'elle pour 2017. Elle est dispo au 0895 07 92 07 (emi-0,80€/mn).

Brune experte, TP XL, 24A. LINE, très chaude ch. des hommes endurants à satisfaire. RV discrets au 04.88.80.02.28. (ncap non surtaxe)

SOPHIE, belle métisse de 22 ans seule et affamée depuis 3 mois ch. sex friends à croquer de tt urgence. Contacts au 04.36.80.03.75 (ncap non surtaxe)

Rencontre de qualité avec des femmes de votre région en toute discrétion 05.48.90.31.67 (9h/23h - 7/7) (434061099)

VALOU, brune sexy, 29A, solo et en manque, ch. des hommes capables de la régaler discrètement tous les A.M. 04.86.80.03.71. (ncap non sur-

Voyance

GRASSY
Je peux vous aider à résoudre vos problèmes
Amour, fidélité conjugale, solitude, rencontre, mariage, commerce, travail, affection, chance, santé
Résultats rapides dans tous les domaines
Déplacement dans tout le département sur RDV
06 20 49 11 42
04 13 39 95 37
contact@mbamba-grassy...com

Services

Employé(e) de maison

Recherche aide à domicile - Font Romeu - Pyrénées 2000 - Présence aide maison 12h/sem. le matin, contre studio confort indép. 25m2, meublé, chauffé, SDE, jardin, parking. Tél 04.68.30.04.98 matin

Travaux Maison extérieur

DEBARRASSE maison, cave, greniers, tous locaux, jardins. GRATUITEMENT. TRAVAIL RAPIDE. fini par nettoyage. 06.23.83.22.98.

Part. Sur St Just - DEBARRASSE gratuitement Maison, Cave, Grenier... véhicule utilitaire, travail soigné. Tél 07.70.26.87.10.

OCCITANIE / SERVICES

GARD

La Marseillaise du Languedoc
A Montpellier :
4 rue de la République Montpellier
Tél. 04 67 06 88 70.
Fax 04 67 92 56 56
Courriel :
agmontpellier@lamarseillaise.fr
Annonces légales de l'Hérault
montpellier.lamarseillaise@gmail.com
A Nîmes :
20 rue Jean-Reboul, 1er étage
Tél. : 04 66 27 95 95
Fax : 04 66 05 55 35
Courriel :
agnimes@lamarseillaise.fr
Agenda
agendalanguedoc@lamarseillaise.fr
Annonces légales du Gard
vauclusepub@lamarseillaise.fr
04 90 14 86 60
Et ailleurs :
agsete@lamarseillaise.fr
agales@lamarseillaise.fr
agbeziers@lamarseillaise.fr
Site internet : lamarseillaise.fr
Siège central : 17-19 cours d'Estienne d'Orves – BP 1862 13222 Marseille Cedex.
Tél. : 04 91 57 75 00

BEAUCAIRE

URGENCES (SUITE)

ERDF
08 10 33 30 30
Sécurité de dépannage de gaz
08 00 47 33 33

SERVICES

Mairie
Hôtel de Ville - place Georges-Clemenceau, BP 134
De 8h30 à 12h et de 13h30 à 17h
Tél. : 04 66 59 10 06
Fax : 04 66 59 30 40
Courrier électronique :
webmestre@beaucaire.fr
Mairie annexe de la Moulinelle
Centre commercial de la Moulinelle, place du 8 mai 1945
04 66 68 23 75

CULTURE

Musée Auguste Jacquet
Place Raymond VII
04 66 59 90 07

ALÈS

La Marseillaise du Languedoc
agales@lamarseillaise.fr

URGENCES

Hôpital
811 avenue du docteur Jean-Goubert

SERVICES

Mairie
Mairie PRIM' : Pôle de ressources d'informations multiservices. Services concernés : Pôle Citoyenneté, Pôle Enfance-Jeunesse, Pôle Temps libre et Pôle Développement du Territoire.
11 Rue Michelet
Du lundi au vendredi de 8h30 à 12h et de 13h30 à 17h.
04 66 56 11 00

CULTURE

Ciné Cinéplanet
1 boulevard Vauban
Cinéma les Arcades
10 place Gabriel-Péri
04 66 52 63 03
Théâtre le Cratère
Square Pablo Néruda
04 66 52 52 64

Théâtre La Pelousse Paradise
3 rue Josué-Louche
04 66 55 68 22
Musée Pierre-André-Benoit
Rue de Brouzen
Quartier de Rochebelle
04 66 86 98 69
Musée du Colombier
Rue Jean Mayodon
04 66 86 30 40

SPORTS

Piscine Toboggan
Quai de la Brigade du Languedoc
04 66 91 20 70
Piscine d'été Cauvel
Rue Léo Lagrange
04 66 86 12 40

BAGNOLS-SUR-CÈZE

URGENCES

Centre hospitalier
7 avenue Alphonse-Daudet
04 66 79 10 11
Clinique la Garaud
217 rue André-Penchenier
04 66 90 60 66
Commissariat
Rue Gentil
04 66 90 63 90
Gendarmerie nationale
435 avenue Roger-Salengro
04 66 89 60 29

SERVICES

Mairie
Place Auguste Mallet
04 66 50 50 50
Mission locale d'insertion
5 Rue des jardins du souvenir
04 66 89 09 34
Communauté d'Agglomération du Gard Rhodanien
140 Avenue du Commando Vigan Braquet
04 66 89 51 55

CULTURE

Conservatoire municipal de musique et de danse
Impasse Cyprien-Granier
04 66 89 09 51
Cinéma Casino
16 rue du Casino
04 66 89 60 47

LE GRAU-DU-ROI

URGENCES

CHU (Centre hospitalier universitaire Nîmes)
Route de Carnon
04 66 02 25 00
Gendarmerie
227 route Marines Port Camargus
04 66 93 21 15

SERVICES

Mairie
1 place Libération
04 66 73 94 22
Centre communal d'actions sociales
Allée Victor-Hugo
04 66 35 54 83
Service des eaux (SDEI)
60 route E de Mirman
08 10 36 33 63
Société nationale des sauveteurs en mer
04 66 88 96 49

CULTURE

Palais des Sports et de la Culture
Allée Victor-Hugo
04 66 51 10 70
Théâtre Jean-Pierre Cassel
Palais des sports, Allée Victor-Hugo,
04 66 51 10 70
Arènes
Route d'Aigues-Mortes
04 66 51 12 12
Cinéma Marcel-Pagnol
9 rue Victor-Hugo
04 66 53 74 99
Médiathèque
Allée Victor-Hugo
04 66 53 04 63

SOMMIÈRES

URGENCES

Centre hospitalier
Le Mas Careiron
04 66 80 32 70
Pompiers
Avenue Raoul-Gaussen
04 66 80 88 55
Croix Rouge
8 rue Abbé Fabre
04 66 80 36 71
Gendarmerie
Avenue Raoul-Gaussen
04 66 80 03 29

SERVICES

Mairie
27 quai Frédéric-Gaussorgues
04 66 80 88 00
Centre des finances publiques
Rue de la Condamine
04 66 80 00 62
Office de tourisme
27 quai Frédéric-Gaussorgues
04 66 80 99 30
Communauté de communes du Pays de Sommières
Rue de l'Arnède
04 66 71 29 36

CULTURE

Cinéma le Venise
Rue Compane
04 66 80 49 72

SAINT-GILLES

URGENCES

Médecin de garde (week-end et jours fériés)
06 09 08 48 98
Pharmacie de garde (week-end et jours fériés)
3237
Police municipale
04 66 87 31 44
Gendarmerie nationale
04 66 87 10 00
Centre de secours
04 66 87 77 00
Centre antipoison
04 91 75 25 25

SERVICES

Mairie
2 rue Victor-Hugo
04 66 87 15 39
Trésorerie - Perception
11 rue de la Vis
04 66 87 32 92
Office du tourisme
1 place Frédéric-Mistral
04 66 87 33 75

CULTURE

Centre social et culturel la Croisée
36 bis Avenue Emile-Cazelles
04 66 21 51 27

SPORTS

Piscine municipale
129 Route de Nîmes
04 66 87 32 50

ANNONCES OFFICIELLES

PARUTION À PUBLIER PAR ARRÊTÉ PRÉFECTORAL

GARD - 20, rue Jean Reboul - 30000 NÎMES
agnimes@lamarseillaise.fr
Renseignements et devis : vauclusepub@lamarseillaise.fr / tél. 04.90.14.86.60

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
PRÉFET DU GARD

AVIS D'ENQUETE PUBLIQUE UNIQUE

COMMUNES DE MANDUEL ET REDESSAN (Gard)
Relative à la réalisation de la gare nouvelle de Nîmes Manduel Redessan
maître d'ouvrage : SNCF Réseau

Par arrêté préfectoral du n° 30-2017-01-02-005 une enquête publique unique relative au projet de réalisation de la gare nouvelle Nîmes Manduel Redessan est ouverte en mairie de Manduel, siège de l'enquête, et de Redessan, **pendant 40 jours consécutifs, du lundi 6 février 2017 9h00 au vendredi 17 mars 2017 inclus à 17h00.**
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
- à la délivrance des permis de construire
Sous réserve des résultats de l'enquête, la déclaration d'utilité publique de l'opération portant mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la commune de Manduel et de Redessan sera prononcée par arrêté du préfet du Gard, en vue de la cessibilité des immeubles nécessaires à la réalisation du projet.
La décision susceptible d'intervenir au titre de la nomenclature IOTA, est un arrêté préfectoral d'autorisation assorti de prescriptions ou de refus, après avis du Conseil Départemental de l'Environnement et des Risques Sanitaires et Technologiques (CODERST).
La commission d'enquête désignée par Madame la présidente du tribunal administratif de Nîmes est composée de :
-Monsieur Yves FLORAND, officier de la marine nationale retraité, président de la commission d'enquête,
-Monsieur Alain ORIOL, ingénieur hydraulique AEP et assainissement, retraité
-Madame Jeanine RIOU, ingénieur sanitaire, directrice adjointe à la DDASS du Gard, retraitée
membres titulaires
-et Monsieur Jean-Pierre HOLUIGUE, chef du bureau des infrastructures gazières au MEEDM, retraité, membre suppléant.
Les pièces des dossiers spécifiques à chaque procédure, ainsi qu'un registre d'enquête, seront déposés pendant la durée de l'enquête, en mairies de Manduel, (place de la mairie) et de Redessan, 13 avenue de la République où ils pourront être consultés aux heures normales d'ouverture des bureaux :
Mairie de Manduel : du lundi au vendredi de 8H30 à 12h00 et de 13h30 à 17h00
Mairie de Redessan : lundi, mardi, jeudi et vendredi : de 8h00 à 12h00 et de 13h30 à 17h30, mercredi de 8h00 à 13h00.
Ces pièces sont également accessibles sur le site internet dédié à cette enquête http://enquetepublique.gare2-nimesmanduel.com durant la même période. Les observations, propositions et contre propositions du public seront consignées sur les registres d'enquête ouverts à cet effet. Elles pourront également être adressées par correspondance au président de la commission d'enquête domicilié en mairie de Manduel (Hôtel de Ville, place de la mairie, 30129 Manduel) ainsi que par voie électronique sur le registre dématérialisé du site spécifique dédié à cette enquête : enquetepublique.gare2-nimesmanduel.com. du lundi 6 février 2017 à 9h00 au vendredi 17 mars 2017 à 17h00.
Un accès gratuit aux dossiers est mis en place sur un poste informatique dans les locaux de la communauté d'agglomération de Nîmes métropole, immeuble « Le Colisée », au niveau du hall d'accueil, 3 avenue du Colisée 30947 Nîmes cedex 9, ainsi qu'en mairie de Manduel, aux horaires suivants : du lundi au vendredi de 8H30 à 12h00 et de 13h30 à 17h00.
Un commissaire enquêteur, membre de la commission, recevra personnellement le public à l'occasion des permanences qui seront tenues en mairie aux jours et heures suivants :
MANDUEL :
lundi 6 février 2017 de 9h00 à 12h00
mardi 21 février 2017 de 9h00 à 12h00
mercredi 8 mars 2017 de 14h00 à 17h00
vendredi 17 mars 2017 de 14h00 à 17h00
REDESSAN :
mardi 14 février 2017 de 9h00 à 12h00
mardi 7 mars 2017 de 9h00 à 12h00
vendredi 17 mars 2017 de 9h00 à 12h00
Ce projet fait l'objet d'une étude d'impact et d'un avis de l'autorité environnementale, qui seront annexés aux dossiers d'enquête.
Tout renseignement utile sur le projet peut également être obtenu auprès de : SNCF Réseau, 101 allée de Délos BP 91 242 34011 MONTPELLIER cedex 1 (Monsieur BOLLA responsable du projet de la gare, (+33) 04.48.18.57.50).
Le présent avis sera affiché en mairies de Manduel et Redessan ainsi que sur le site des travaux. Il sera également publié sur le site internet départemental de l'État dans le Gard à l'adresse suivante : www.gard.gouv.fr.
Le rapport et les conclusions de la commission d'enquête seront tenus à la disposition du public pendant une durée d'un an à compter de la clôture de l'enquête en mairie de Manduel, de Redessan, ainsi qu'en préfecture du Gard.

La Marseillaise 16 janvier 2017
"Gare nouvelle Nîmes Manduel Redessan"

annexe 2

AVIS D'ENQUETES PUBLIQUES (LES ECHOS - 19 janvier 2017 (Gare nouvelle + Voies d'Accès)

annexe A.3

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
PRÉFET DU GARD

AVIS D'ENQUETE PUBLIQUE UNIQUE
COMMUNES DE MANDUEL ET REDESSAN (GARD)
Relative à la réalisation de la **voie d'accès** à la gare nouvelle de Nîmes Manduel Redessan
Maître d'ouvrage : communauté d'agglomération Nîmes métropole

Par arrêté préfectoral n° 30-2017-01-02-004 une enquête publique unique relative au projet de réalisation de la voie d'accès à la gare nouvelle Nîmes Manduel Redessan est ouverte en mairie de Manduel, siège de l'enquête, et de Redessan, **pendant 40 jours consécutifs, du lundi 6 février 2017 9h00 au vendredi 17 mars 2017 inclus à 17h00.**

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 du document d'urbanisme de Manduel

Sous réserve des résultats de l'enquête, la déclaration d'utilité publique de l'opération portant mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la commune de Manduel et de Redessan sera prononcée par arrêté du préfet du Gard, en vue de la cessibilité des immeubles nécessaires à la réalisation du projet.

La commission d'enquête désignée par Madame la présidente du tribunal administratif de Nîmes est composée de :

- Monsieur Yves FLORAND officier de la marine nationale retraité, président de la commission d'enquête,
- Monsieur Alain ORIOL, ingénieur hydraulique AEP et assainissement, retraité
- Madame Jeanine RIOU, ingénieur sanitaire, directrice adjointe à la DDASS du Gard, retraitée

membres titulaires

- et Monsieur Jean-Pierre HOLUIGUE, chef du bureau des infrastructures gazières au MEEDM, retraité,

membre suppléant.

Les pièces des dossiers spécifiques à chaque procédure, ainsi qu'un registre d'enquête, seront déposés pendant la durée de l'enquête, en mairies de Manduel, place de la mairie et de Redessan, 13 avenue de la République où ils pourront être consultés aux heures habituelles d'ouverture des bureaux :

Mairie de Manduel : du lundi au vendredi de 8H30 à 12h00 et de 13h30 à 17h00
Mairie de Redessan : lundi, mardi, jeudi et vendredi : de 8h00 à 12h00 et de 13h30 à 17h30, mercredi: de 8h00 à 13h00.

Ces pièces seront également accessibles sur le site internet dédié à cette enquête : www.aggloforum.nimes-metropole.fr durant la même période.

Les observations, propositions et contre propositions du public seront consignées sur les registres d'enquête ouverts à cet effet.

Elles pourront également être adressées par correspondance au président de la commission d'enquête domicilié en mairie de Manduel (Hôtel de Ville, place de la mairie, 30129 Manduel) ou par voie électronique à l'adresse suivante : enquetevoieaccesgare@nimes-métropole.fr

Un accès gratuit aux dossiers est mis en place sur un poste informatique dans les locaux de la communauté d'agglomération de Nîmes métropole, immeuble « Le Colisée », au niveau du hall d'accueil, 3 avenue du Colisée 30947 Nîmes cedex 9, ainsi qu'en mairie de Manduel, aux horaires suivants : du lundi au vendredi de 8H30 à 12h00 et de 13h30 à 17h00.

Un commissaire enquêteur, membre de la commission, recevra personnellement le public à l'occasion des permanences qui seront tenues en mairie aux jours et heures suivants :

MANDUEL :	REDESSAN :
lundi 6 février 2017 de 9h00 à 12h00 mardi 21 février 2017 de 9h00 à 12h00 mercredi 8 mars 2017 de 14h00 à 17h00 vendredi 17 mars 2017 de 14h00 à 17h00	mardi 14 février 2017 de 9h00 à 12h00 mardi 7 mars 2017 de 9h00 à 12h00 vendredi 17 mars 2017 de 9h00 à 12h00

Ce projet fait l'objet d'une étude d'impact et d'un avis de l'autorité environnementale, qui seront annexés aux dossiers d'enquête.

Tout renseignement utile sur l'ensemble du projet peut également être obtenu auprès de la communauté d'agglomération Nîmes métropole, immeuble Le Colisée, 3 avenue du Colisée 30 947 Nîmes cedex 9 (Isabelle FONTENEAU responsable du projet d'aménagement de la voie d'accès 04.66.02.25.80).

Le présent avis sera affiché en mairies de Manduel et Redessan ainsi que sur le site des travaux. Il sera également publié sur le site internet départemental de l'État dans le Gard à l'adresse suivante : www.gard.gouv.fr.

Le rapport et les conclusions de la commission d'enquête seront tenus à la disposition du public pendant une durée d'un an à compter de la clôture de l'enquête en mairie de Manduel, Redessan, ainsi qu'en préfecture du Gard.

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
PRÉFET DU GARD

AVIS D'ENQUETE PUBLIQUE UNIQUE
COMMUNES DE MANDUEL ET REDESSAN (GARD)
Relative à la réalisation **de la gare nouvelle de Nîmes Manduel Redessan**
maître d'ouvrage : SNCF Réseau

Par arrêté préfectoral du n° 30-2017-01-02-005 une enquête publique unique relative au projet de réalisation de la gare nouvelle Nîmes Manduel Redessan est ouverte en mairie de Manduel, siège de l'enquête, et de Redessan, **pendant 40 jours consécutifs, du lundi 6 février 2017 9h00 au vendredi 17 mars 2017 inclus à 17h00.**

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

- à la délivrance des permis de construire

Sous réserve des résultats de l'enquête, la déclaration d'utilité publique de l'opération portant mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la commune de Manduel et de Redessan sera prononcée par arrêté du préfet du Gard, en vue de la cessibilité des immeubles nécessaires à la réalisation du projet.
La décision susceptible d'intervenir au titre de la nomenclature IOTA, est un arrêté préfectoral d'autorisation assorti de prescriptions ou de refus, après avis du Conseil Départemental de l'Environnement et des Risques Sanitaires et Technologiques (CODERST).

La commission d'enquête désignée par Madame la présidente du tribunal administratif de Nîmes est composée de :

- Monsieur Yves FLORAND officier de la marine nationale retraité, président de la commission d'enquête,
- Monsieur Alain ORIOL, ingénieur hydraulique AEP et assainissement, retraité
- Madame Jeanine RIOU, ingénieur sanitaire, directrice adjointe à la DDASS du Gard, retraitée

membres titulaires

- et Monsieur Jean-Pierre HOLUIGUE, chef du bureau des infrastructures gazières au MEEDM, retraité, membre suppléant.

Les pièces des dossiers spécifiques à chaque procédure, ainsi qu'un registre d'enquête, seront déposés pendant la durée de l'enquête, en mairies de Manduel, (place de la mairie) et de Redessan (13 avenue de la République) où ils pourront être consultés aux heures habituelles d'ouverture des bureaux :

Mairie de Manduel : du lundi au vendredi de 8H30 à 12h00 et de 13h30 à 17h00
Mairie de Redessan : lundi, mardi, jeudi et vendredi : de 8h00 à 12h00 et de 13h30 à 17h30, mercredi: de 8h00 à 13h00.

Ces pièces sont également accessibles sur le site internet dédié à cette enquête enquetepublique.gare2-nimesmanduel.com durant la même période.

Les observations, propositions et contre propositions du public seront consignées sur les registres d'enquête ouverts à cet effet

Elles pourront également être adressées par correspondance au président de la commission d'enquête domicilié en mairie de Manduel (Hôtel de Ville, place de la mairie, 30129 Manduel) ainsi que par voie électronique sur le registre dématérialisé du site spécifique dédié à cette enquête : enquetepublique.gare2-nimesmanduel.com, du lundi 6 février 2017 à 9h00 au vendredi 17 mars 2017 à 17h00.

Un accès gratuit aux dossiers est mis en place sur un poste informatique dans les locaux de la communauté d'agglomération de Nîmes métropole, immeuble « Le Colisée », au niveau du hall d'accueil, 3 avenue du Colisée 30947 Nîmes cedex 9, ainsi qu'en mairie de Manduel, aux horaires suivants : du lundi au vendredi de 8H30 à 12h00 et de 13h30 à 17h00.

Un commissaire enquêteur, membre de la commission, recevra personnellement le public à l'occasion des permanences qui seront tenues en mairie aux jours et heures suivants :

MANDUEL :	REDESSAN :
lundi 6 février 2017 de 9h00 à 12h00 mardi 21 février 2017 de 9h00 à 12h00 mercredi 8 mars 2017 de 14h00 à 17h00 vendredi 17 mars 2017 de 14h00 à 17h00	mardi 14 février 2017 de 9h00 à 12h00 mardi 7 mars 2017 de 9h00 à 12h00 vendredi 17 mars 2017 de 9h00 à 12h00

Ce projet fait l'objet d'une étude d'impact et d'un avis de l'autorité environnementale, qui seront annexés aux dossiers d'enquête.

Tout renseignement utile sur le projet peut également être obtenu auprès de : SNCF Réseau, 101 allée de Délos BP 91 242 34011 MONTPELLIER cedex 1 (Monsieur BOLLA responsable du projet de la gare, (+33) 04.48.18.57.50).

Le présent avis sera affiché en mairies de Manduel et Redessan ainsi que sur le site des travaux. Il sera également publié sur le site internet départemental de l'État dans le Gard à l'adresse suivante : www.gard.gouv.fr.

Le rapport et les conclusions de la commission d'enquête seront tenus à la disposition du public pendant une durée d'un an à compter de la clôture de l'enquête en mairie de Manduel, de Redessan, ainsi qu'en préfecture du Gard

nels (plusieurs réacteurs nucléaires sont en inspection) et structurels avec l'arrêt, ces dernières années, de centrales au charbon et au fioul dans l'objectif de lutter contre le réchauffement.

Les énergies renouvelables peuvent-elles aider ?

Par rapport à 2012, nous avons plus de renouvelables. Mais lors d'épisodes de froid, à 19 heures (au plus fort du pic de consommation), on ne peut pas compter sur le solaire. Le vent est quant à lui aléatoire. A l'inverse, la production thermique (charbon, fioul et gaz) est très flexible.

Quel est le rôle du citoyen ?

Il est possible d'économiser l'équivalent de trois ou quatre réacteurs nucléaires au moment du pic, dans les prochains jours, qui s'annoncent critiques. On peut faire tourner son lave-linge plus tard, débrancher les appareils en veille... Le but est d'éviter que les gestionnaires de réseau réduisent la tension ou interrompent la fourniture finale.

Comment peut-on éviter des situations tendues ?

Il faut continuer à diversifier le mix énergétique en allant vers moins de nucléaire et gagner en «agilité» dans nos consommations – ce qui sera plus facile avec les compteurs intelligents.

Recueilli par **O.Le.**

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DU GARD

AVIS D'ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE
COMMUNES DE MANDUEL ET REDESSAN (GARD)
Relative à la réalisation de la gare nouvelle de Nîmes Manduel Redessan
maître d'ouvrage : SNCF Réseau

Par arrêté préfectoral du n° 30-2017-01-[illegible]-005 une enquête publique unique relative au projet de réalisation de la gare nouvelle Nîmes Manduel Redessan est ouverte en mairies de Manduel, siège de l'enquête, et de Redessan, **pendant 40 jours consécutifs, du lundi 6 février 2017 9h00 au vendredi 17 mars 2017 inclus à 17h00.**

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 L.214-[illegible] à L.214-6 du code de l'environnement
- à la délivrance des permis de construire

Sous réserve des résultats de l'enquête, la déclaration d'utilité publique de l'opération portant mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la commune de Manduel et de Redessan sera prononcée par arrêté du préfet du Gard, en vue de la cessibilité des immeubles nécessaires à la réalisation du projet. La décision susceptible d'intervenir au titre de la nomenclature IOTA, est un arrêté préfectoral d'autorisation assorti de prescriptions ou de refus, après avis du Conseil Départemental de l'Environnement et des Risques Sanitaires et Technologiques (CODERST).

La commission d'enquête désignée par Madame la présidente du tribunal administratif de Nîmes est composée de :

- Monsieur Yves FLORAND officier de la marine nationale retraité, président de la commission d'enquête
- Monsieur Alain ORIOL, ingénieur hydraulique AEP et assainissement, retraité
- Madame Jeanne RIOU, ingénieur sanitaire, directrice adjointe à la DDASS du Gard, retraitée

membres titulaires

- et Monsieur Jean-Pierre HOLUIGUE, chef du bureau des infrastructures [illegible] au MEEDM, retraité, membre suppléant

Les pièces des dossiers spécifiques à chaque procédure, ainsi qu'un registre d'enquête, seront déposés pendant la durée de l'enquête, en mairies de Manduel, (place de la mairie) et de Redessan (21 avenue de la République) où ils pourront être consultés aux heures habituelles d'ouverture des bureaux :

Mairie de Manduel : du lundi au vendredi de 8h30 à 12h00 et de 13h30 à 17h00
Mairie de Redessan : lundi, mardi, jeudi et vendredi : de 8h00 à 12h00 et de 13h30 à 17h30, mercredi de 8h00 à 12h00.

Ces pièces sont également accessibles sur le site internet dédié à cette enquête enquetepublique-gare2-nimesmanduel.com durant la même période.

Les observations, propositions et contre propositions du public seront consignées sur les registres d'enquête ouverts à cet effet.

Elles pourront également être adressées par correspondance au président de la commission d'enquête domicilié en mairie de Manduel (Hôtel de Ville, place de la mairie, 30129 Manduel) ainsi que par voie électronique sur le registre dématérialisé du site spécifique dédié à cette enquête : enquetepublique-gare2-nimesmanduel.com du lundi 6 février 2017 à 9h00 au vendredi 17 mars 2017 à 17h00.

Un accès gratuit aux dossiers est mis en place sur un poste informatique dans les locaux de la communauté d'agglomération de Nîmes métropole, immeuble « Le Colisée », au niveau du hall d'accueil, 1 avenue du Colisée 30947 Nîmes cedex 9, ainsi qu'en mairie de Manduel, aux horaires suivants : du lundi au vendredi de 8h30 à 12h00 et de 13h30 à 17h00.

Un commissaire enquêteur, membre de la commission, recevra personnellement le public à l'occasion des permanences qui seront tenues en mairie aux jours et heures suivants :

MANDUEL :	REDESSAN :
lundi 6 février 2017 de 9h00 à 12h00 mardi 21 février 2017 de 9h00 à 12h00 mercredi 8 mars 2017 de 14h00 à 17h00 vendredi 17 mars 2017 de 14h00 à 17h00	mardi 14 février 2017 de 9h00 à 12h00 mardi 7 mars 2017 de 9h00 à 12h00 vendredi 17 mars 2017 de 9h00 à 12h00

Ce projet fait l'objet d'une étude d'impact et d'un avis de l'autorité environnementale, qui seront annexés aux dossiers d'enquête.

Tout renseignement utile sur le projet peut également être obtenu auprès de : SNCF Réseau, 101 allée de Délos BP 91 242 34011 MONTPELLIER cedex 1 (Monsieur BOLLA responsable du projet de la gare (+33) 04.48.18.57.30).

Le présent avis sera affiché en mairies de Manduel et Redessan ainsi que sur le site des travaux. Il sera également publié sur le site internet départemental de l'État dans le Gard à l'adresse suivante : www.gard.gouv.fr

Le rapport et les conclusions de la commission d'enquête seront tenus à la disposition du public pendant une durée d'un an à compter de la clôture de l'enquête en mairie de Manduel, de Redessan, ainsi qu'en préfecture du Gard.

Avis Libération du Jeudi 19 janvier 2017
"Gare nouvelle Nîmes-Manduel
Redessan"

annexe a4

MC 7 février 2017
« Gare nouvelle »

ANNONCES LÉGALES

831469

SUCCESSION VACANTE

D.D.F.I.P. - Pôle G.P.P.

Par décision du Tribunal de Grande instance d'Alès en date du 10 novembre 2016, M. le Directeur départemental des Finances publiques, domicilié 334, allée Henri-II-de-Montmorency, Montpellier (34000), a été nommé curateur de la succession vacante de Mme Berthe Maillet, veuve Brunel, décédée le 1er mars 2012 à Alès (Gard). Référence : 0348011737. Les créanciers doivent déclarer leur créance par lettre recommandée avec AR.

837903

Liberté - Égalité - Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Préfet du Gard

AVIS D'ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE

Communes de Manduel et Redessan (Gard) relative à la réalisation de la gare nouvelle de Nîmes Manduel Redessan, maître d'ouvrage : SNCF Réseau

Par arrêté préfectoral du n° 30-2017-01-02-006 une enquête publique unique relative au projet de réalisation de la gare nouvelle Nîmes Manduel Redessan est ouverte en mairie de Manduel, siège de l'enquête, et de Redessan, pendant 40 jours consécutifs, du lundi 6 février 2017 9 heures au vendredi 17 mars 2017 inclus à 17 heures.

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

- à la délivrance des permis de construire

Sous réserve des résultats de l'enquête, la déclaration d'utilité publique de l'opération portant mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la commune de Manduel et de Redessan sera prononcée par arrêté du préfet du Gard, en vue de la cessibilité des immeubles nécessaires à la réalisation du projet.

La décision susceptible d'intervenir au titre de la nomenclature IOTA est un arrêté préfectoral d'autorisation assorti de prescriptions ou de refus, après avis du Conseil Départemental de l'Environnement et des Risques Sanitaires et Technologiques (CODERST).

La commission d'enquête désignée par Madame la Présidente du tribunal administratif de Nîmes est composée de :

- Monsieur Yves Florand, officier de la Marine nationale retraité, président de la commission d'enquête,

- Monsieur Alain Orio, ingénieur hydraulique AEP et assainissement, retraité

- Madame Jeanine Riou, ingénieur sanitaire, directrice adjointe à la DDASS du Gard, retraitée

membres titulaires

- et Monsieur Jean-Pierre Holique, chef du bureau des infrastructures gazières au MEEDM, retraité, membre suppléant.

Les pièces des dossiers spécifiques à chaque procédure, ainsi qu'un registre d'enquête, seront déposés pendant la durée de l'enquête, en mairies de Manduel, (place de la Mairie) et de Redessan, 13, avenue de la République, où ils pourront être consultés aux heures normales d'ouverture des bureaux :

Mairie de Manduel : du lundi au vendredi de 8 h 30 à 12 heures et de 13 h 30 à 17 heures

Mairie de Redessan : lundi, mardi, jeudi et vendredi : de 8 heures à 12 heures et de 13 h 30 à 17 h 30.

mercredi : de 8 heures à 13 heures.

Ces pièces sont également accessibles sur le site internet dédié à cette enquête http://enquetepublique.gare2-nimesmanduel.com durant la même période.

Les observations, propositions et contre propositions du public seront consignées sur les registres d'enquête ouverts à cet effet.

Elles pourront également être adressées par correspondance au président de la commission d'enquête domicilié en mairie de Manduel (Hôtel de Ville, place de la Mairie, 30129 Manduel) ainsi que par voie électronique sur le registre dématérialisé du site spécifique dédié à cette enquête : enquetepublique.gare2-nimesmanduel.com. du lundi 6 février 2017 à 9 heures au vendredi 17 mars 2017 à 17 heures.

Un accès gratuit aux dossiers est mis en place sur un poste informatique dans les locaux de la communauté d'agglomération de Nîmes métropole, immeuble « Le Colisée », au niveau du hall d'accueil, 3, avenue du Colisée 30947 Nîmes cedex 9, ainsi qu'en mairie de Manduel, aux horaires suivants : du lundi au vendredi de 8 h 30 à 12 heures et de 13 h 30 à 17 heures.

Un commissaire enquêteur, membre de la commission, recevra personnellement le public à l'occasion des permanences qui seront tenues en mairie aux jours et heures suivants :

Manduel :

lundi 6 février 2017 de 9 heures à 12 heures

mardi 21 février 2017 de 9 heures à 12 heures

mercredi 8 mars 2017 de 14 heures à 17 heures

vendredi 17 mars 2017 de 14 heures à 17 heures

Redessan :

mardi 14 février 2017 de 9 heures à 12 heures

mardi 7 mars 2017 de 9 heures à 12 heures

vendredi 17 mars 2017 de 9 heures à 12 heures

Ce projet fait l'objet d'une étude d'impact et d'un avis de l'autorité environnementale, qui seront annexés aux dossiers d'enquête.

Tout renseignement utile sur le projet peut également être obtenu auprès de : SNCF Réseau, 101, allée de Délos - BP 91 242 - 34011 Montpellier cedex 1 (Monsieur Bolla, responsable du projet de la gare, (+33) 04.48.18.57.60).

Le présent avis sera affiché en mairies de Manduel et Redessan ainsi que sur le site des travaux. Il sera également publié sur le site internet départemental de l'État dans le Gard à l'adresse suivante : www.gard.gouv.fr.

Le rapport et les conclusions de la commission d'enquête seront tenus à la disposition du public pendant une durée d'un an à compter de la clôture de l'enquête en mairie de Manduel, de Redessan, ainsi qu'en préfecture du Gard.

837595

AVIS D'ENQUÊTE PUBLIQUE

ZONAGE ASSAINISSEMENT DE LA COMMUNE DE SAINT-JULIEN-DE-CASSAGNAS

Le public est informé qu'en application de l'arrêté n°154-2017 de Monsieur le Maire de la commune de St-Julien- de-Cassagnas du 12 Janvier 2017 ; il sera procédé à une enquête publique sur le projet du zonage d'assainissement de la commune de Saint-Julien-de-Cassagnas du Lundi 6 Février 2017 au Vendredi 10 Mars 2017 soit pendant 33 jours consécutifs.

Madame Jacqueline BUTTY a été désignée pour conduire la présente enquête publique par Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Montpellier.

Les pièces du dossier d'enquête, dont une notice explicative et des plans de zonage ainsi qu'un registre d'enquête à feuillets non mobiles, coté et paraphé par le commissaire enquêteur, seront tenus à la disposition du public, pendant la durée de l'enquête, du Lundi 6 Février 2017 au Vendredi 10 Mars 2017

- à la mairie de St Julien-de-Cassagnas - 17 route des Mages - 30500 St-Julien-de-Cassagnas du lundi au vendredi de 9 heures à 12 heures, mardi, mercredi, jeudi, vendredi de 15 heures à 17 heures, sauf le lundi de 17 heures à 19 heures.

Le public pourra prendre connaissance du dossier et consigner ses observations, propositions et contre-propositions, sur le registre ouvert à cet effet ou les adresser par correspondance au commissaire-enquêteur :

- à la mairie 17 route des Mages 30500 St-Julien-de-Cassagnas.

Le commissaire enquêteur sera présent à la mairie de St-Julien-de-Cassagnas pour recevoir les observations écrites ou orales du public aux dates et heures suivantes :

Lundi 6 Février 2017 de 9 h à 12 heures

Mercredi 22 Février 2017 de 9 h à 12 heures

Vendredi 10 Mars 2017 de 14 h à 17 heures

Dans un délai de trente jours à compter de la date de clôture de l'enquête, le commissaire-enquêteur transmettra au maire de Saint-Julien-de-Cassagnas le dossier de l'enquête accompagné du registre et des pièces annexées, avec son rapport et ses conclusions motivées.

Ces documents seront mis à la disposition du public, en copie, à la mairie de St Julien-de-Cassagnas pendant un an à compter de la date de clôture de l'enquête.

A l'issue de l'instruction Le Conseil Municipal se prononcera par délibération sur l'approbation du zonage d'assainissement de la commune de St-Julien-de-Cassagnas et pourra, au vu des conclusions de l'enquête publique, décider s'il y a lieu, d'apporter des modifications au projet des zonages d'assainissement en vue de cette approbation.

APPEL D'OFFRES

862029

AVIS D'APPEL PUBLIC À LA CONCURRENCE

MARCHÉ À PROCÉDURE ADAPTÉE

1 - Pouvoir adjudicateur : Alès Agglomération, représentée par M. Max Roustan, président, bâtiment Atome, 2, rue Michelet, B.P. 60249 – Alès cedex.

2 - Objet du marché : marché d'étude pour la réalisation d'un diagnostic réseau de l'assainissement collectif sur la commune de Saint-Christol-lez-Alès.

3 - Caractéristique du marché : le marché concerne la réalisation d'un ensemble d'études permettant : l'identification des dysfonctionnements du réseau des eaux usées et leurs causes, l'analyse de l'état structurel du réseau, l'évaluation du système d'autosurveillance, ainsi que l'évaluation qualitative et quantitative des flux hydraulique et de pollutions collectés, traités et rejetés par le réseau d'assainissement dans le milieu naturel.

La mission est découpée en 6 phases :

1. - Etat des lieux des données disponibles et prédiagnostic du réseau d'assainissement.
2. - Campagnes de mesure des débits.
3. - Localisation précise des anomalies et des dysfonctionnements du réseau.
4. - Campagne de mesure des charges polluantes.
5. - Bilan du fonctionnement du réseau d'assainissement – diagnostic.
6. - Programme travaux.

Le délai global (toutes phases confondues) prévu pour l'exécution de l'ensemble des prestations est de 14 mois, périodes de validation des rapports et/ou autres documents à rendre comprises.

Le marché prendra effet à compter de la date de notification de l'ordre de service prescrivant le démarrage de la phase 1.

4 - Procédure : marché à procédure adaptée soumis aux dispositions de l'article 27 du Décret n°2016-360 du 25 mars 2016.

5 - Conditions de délai :

Date limite de réception des offres : vendredi 24 février 2017.

6 - Adresse auprès de laquelle les documents peuvent être obtenus : Service de la commande publique, place de l'Hôtel-de-Ville, BP 70038, 30101 Alès cedex – Constance Mesa Garcia. Tél : 04.34.24.70.79 / Fax : 04.66.56.10.35. Mail: constance.mesa-garcia@alesaggio.fr ou sur la plate forme de dématérialisation: www.achatpublic.com – Avis n° 3087756.

7 - Autres informations : l'avis de marché est visible dans son intégralité sur le site www.achatpublic.com, sur le BOAMP ou sur le site : http://www.alescevennes.fr/

8 - Date d'envoi à la publication : le 3 février 2017.

Sur simple envoi de fax ou réception de courrier

PARUTION DANS LES MEILLEURS DÉLAIS

Annonces légales
Appels d'offres
Enchères immobilières
Avis d'adjudication
Vie des sociétés

C'est simple
depuis notre site
www.midilibre-legales.com
ou au :
04 3000 20 20
(coût d'un appel local)

Parution dans ... délai

Vous créez votre entreprise ?
Nous assurons vos formalités de publication.

Contactez-nous

L'immobilier

Parution mardi, jeudi, dimanche

Rédigez votre petite annonce
(En majuscule, sans abréviation avec un espace entre chaque mot)

Choisissez votre formule
(Tarifs T.T.C. - 5 lignes + internet inclus)

Rubriques Immo :
publication mardi + jeudi + dimanche

PA sans photo

Éditions
- ☐ Toutes éditions
- ☐ Aude
- ☐ P.-O.
- ☐ Hérault
- ☐ Aveyron
- ☐ Gard-Lozère

Formule trio • simple
- ☐ 18 € (une édition)
- ☐ 28 € (deux éditions)
- ☐ 41,50 € (toutes éditions)

Formule trio • 2 semaines
- ☐ 29,50€ (une édition)
- ☐ 46,50 € (deux éditions)
- ☐ 56,50 € (toutes éditions)

Formule trio • 3 semaines
- ☐ 41,50 € (une édition)
- ☐ 61,50 € (deux éditions)
- ☐ 71,50 € (toutes éditions)

Ligne supplémentaire
- ☐ 3 € (une édition)
- ☐ 7,50 € (deux éditions)
- ☐ 10 € (toutes éditions)

1re date de parution : ____ / ____ /2016

Votre PA avec photo
En vente uniquement sur internet
ou connectez-vous sur
www.midilibre-annonces.com

Par courrier
Remplissez ce bon de commande et renvoyez-le avec votre chèque bancaire à l'ordre de :
MidiMédia Publicité
2, boulevard des Pyrénées, CS 20001
66007 Perpignan Cedex

Nom : ....
Prénom : ....
Adresse : ....
....
....
Ville : ....
Code postal :
Ø

Par téléphone

IMMO - AUTO- DIVERS - BONNES AFFAIRES
04 3000 7000

OFFRES D'EMPLOI
04 3000 9000

Sous 48 h après réception de votre règlement. Selon le jour de parution le plus proche, avec un règlement par CB.

L'immobilier

POUR FAIRE PARAÎTRE VOS AVIS

MidiMédia Publicité
PAR TÉLÉPHONE (paiement par carte bancaire)
Tél. 04 3000 8000 fax : 04 67 07 69 33
OU AUPRÈS DE NOS CORRESPONDANTS LOCAUX

AVIS D'OBSÈQUES

NÎMES, MARUÉJOLS-LÈS-GARDON.

Mme Jacqueline FELIX, née JEUX ;
Martine et Didier ADJEDJ et leurs enfants Jérémy, Cindy, Benjamin, Livni, Efrat et Doriah ;
Michèle et Damien PELLIER et leurs enfants Marion, Éric et Théo
et ses arrière-petits-enfants Eliot et Coline
ont la douleur de faire part du décès de

Monsieur Jacques FELIX
survenu à l'âge de 92 ans

L'oraison funèbre et la levée du corps auront lieu le **mercredi 8 février 2017, à 14 h 30,** à la chambre funéraire de l'Hôpital Carémeau de Nîmes, suivi de l'enterrement au cimetière de Saint-Césaire (rue Jules-Raimu).

Les membres du conseil d'administration ;
la directrice et le personnel ;
les résidents de l'Entr'Aide Gardoise ont le regret de faire part du décès de leur président

Jacques FELIX
survenu le 4 février 2017 à l'âge de 92 ans

Les obsèques seront célébrées à la chapelle de la chambre funéraire du C.H.U. de Nîmes **le mercredi 8 février 2017, à 15 heures.** L'ensevelissement se déroulera en suivant au cimetière de Saint-Césaire.

Remerciements à toutes les personnes qui l'accompagneront.

RODILHAN, POULX, NÎMES.

M. Alain FOSSAT et sa compagne Samira BESSIOUD ;
parents et alliés
ont la tristesse de faire part du décès de

Monsieur Guy FOSSAT
survenu à l'âge de 92 ans

Un dernier hommage lui sera rendu le **vendredi 10 février 2017, à 12 heures,** au crématorium de Nîmes.

P.F. FERNANDEZ ET FILS
MARGUERITTES - TÉL. : 04.66.75.57.25

MILHAUD (Gard), NÎMES, BEAUVOISIN, THÉZIERS.

Mme Maryse MAILHAN, née PARIS, son épouse ;
M. et Mme Daniel MAILHAN, son fils et sa belle-fille ;
M. et Mme Éric MAILHAN, son fils et sa belle-fille ;
Boris, Kévin et Valentin, ses petits-enfants ;
M. et Mme COSTE, son beau-frère et sa sœur ,
parents, alliés et amis
ont la tristesse de faire part du décès de

Monsieur Robert MAILHAN
survenu à l'âge de 83 ans

Un dernier hommage lui sera rendu le **jeudi 9 février 2017, à 10 heures,** au crématorium de Nîmes.

P.F. SAEZ
BEAUVOISIN - TÉL. : 04.66.01.88.87

ERRATUM :
Dans l'avis de décès de

Monsieur Bernard DULUC

il fallait lire Josiane REBOUL.

P.F. BANCEL- RUSSAN - SAINTE-ANASTASIE
TÉL. : 04.66.81.03.36

SALINDRES, MONS.

Mme Marie-Madeleine NOUELLE, sa maman ;
ses sœurs, ses beau-frère et belle-sœur,
neveux et nièces, ses cousins et cousines ,
les familles NOUELLE, BOUAT, BENAIN, LIEGEOIS, LITZLER et PARRAT
ont la douleur de faire part du décès de

Monsieur Jean-François NOUELLE
survenu le 6 février 2017, à l'âge de 62 ans

Les obsèques religieuses auront lieu **le mercredi 8 février 2017, à 14 heures,** en l'église de Salindres, suivies de l'inhumation au cimetière du village.
Condoléances et hommage sur :
www.pompesfunebres-toyos.com

P.F. TOYOS
FUNÉRARIUM ALÈS & CÉVENNES
ALÈS - TÉL. : 04.66.86.86.67

GAILHAN, VILLESEQUES, QUISSAC, SAINT-MATHIEU-DE-TREVIERS.

Mme Madeleine TREMOULET, son épouse ,
ses fils, belle-fille ;
ses petits-enfants et arrière-petits-enfants Clara, Marius et Gabin ;
les familles TREMOULET, FESQUET, RATIER et NOEL
ont la tristesse de faire part du décès de

Monsieur Louis TREMOULET

annexe 05

La Marseillaise du 7 février 2017
"Gare nouvelle + voie d'accès"

OCCITANIE

ANNONCES OFFICIELLES

HABILITE A PUBLIER PAR ARRETE PREFECTORAL

GARD : 20, rue Jean Reboul - 30000 NÎMES - agnimes@lamarseillaise.fr
Renseignements et devis : vauclusepub@lamarseillaise.fr / tél. 04.90.14.86.60

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
PREFET DU GARD

AVIS D'ENQUETE PUBLIQUE UNIQUE

COMMUNES DE MANDUEL ET REDESSAN (Gard)

Relative à la réalisation de la voie d'accès à la gare nouvelle de Nîmes Manduel Redessan
Maître d'ouvrage : communauté d'agglomération Nîmes Métropole

Par arrêté préfectoral n° 30-2017-01-02-004 une enquête publique unique relative au projet de réalisation de la voie d'accès à la gare nouvelle Nîmes Manduel Redessan est ouverte en mairie de Manduel, siège de l'enquête, et de Redessan, **pendant 40 jours consécutifs, du lundi 6 février 2017 9h00 au vendredi 17 mars 2017 inclus à 17h00.**

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 du document d'urbanisme de Manduel

Sous réserve des résultats de l'enquête, la déclaration d'utilité publique de l'opération portant mise en compatibilité du document d'urbanisme de la commune de Manduel sera prononcée par arrêté du préfet du Gard, en vue de la cessibilité des immeubles nécessaires à la réalisation du projet.

La commission d'enquête désignée par Madame la présidente du tribunal administratif de Nîmes est composée de :
- Monsieur Yves FLORAND officier de la marine nationale retraité, président de la commission d'enquête,
- Monsieur Alain ORIOL, ingénieur hydraulique AEP et assainissement, retraité
-Madame Jeanine RIOU, ingénieur sanitaire, directrice adjointe à la DDASS du Gard, retraitée

membres titulaires
- et Monsieur Jean-Pierre HOLUIGUE, chef du bureau des infrastructures gazières au MEEDM, retraité,

membre suppléant.

Les pièces des dossiers spécifiques à chaque procédure, ainsi qu'un registre d'enquête, seront déposés pendant la durée de l'enquête, en mairies de Manduel, place de la mairie et de Redessan, 13 avenue de la République où ils pourront être consultés aux heures normales d'ouverture des bureaux :

Mairie de Manduel : du lundi au vendredi de 8H30 à 12h00 et de 13h30 à 17h00

Mairie de Redessan : lundi, mardi, jeudi et vendredi : de 8h00 à 12h00 et de 13h30 à 17h30,
mercredi : de 8h00 à 13h00.

Ces pièces seront également accessibles sur le site internet dédié à cette enquête : www.aggloforum.nimes-metropole.fr durant la même période.

Les observations, propositions et contre propositions du public seront consignées sur les registres d'enquête ouverts à cet effet.

Elles pourront également être adressées par correspondance au président de la commission d'enquête domicilié en mairie de Manduel (Hôtel de Ville, place de la mairie, 30129 Manduel) ou par voie électronique à l'adresse suivante
enquetevoieaccesgare@nimes-metropole.fr

Un accès gratuit aux dossiers est mis en place sur un poste informatique dans les locaux de la communauté d'agglomération de Nîmes métropole, immeuble « Le Colisée », au niveau du hall d'accueil, 3 avenue du Colisée 30947 Nîmes cedex 9, ainsi qu'en mairie de Manduel, aux horaires suivants : du lundi au vendredi de 8H30 à 12h00 et de 13h30 à 17h00.

Un commissaire enquêteur, membre de la commission, recevra personnellement le public à l'occasion des permanences qui seront tenues en mairie aux jours et heures suivants :

MANDUEL :
- lundi 6 février 2017 de 9h00 à 12h00
- mardi 21 février 2017 de 9h00 à 12h00
- mercredi 8 mars 2017 de 14h00 à 17h00
- vendredi 17 mars 2017 de 14h00 à 17h00

REDESSAN :
- mardi 14 février 2017 de 9h00 à 12h00
- mardi 7 mars 2017 de 9h00 à 12h00
- vendredi 17 mars 2017 de 9h00 à 12h00

Ce projet fait l'objet d'une étude d'impact et d'un avis de l'autorité environnementale, qui seront annexés aux dossiers d'enquête.

Tout renseignement utile sur l'ensemble du projet peut également être obtenu auprès de la communauté d'agglomération Nîmes métropole, immeuble Le Colisée, 3 avenue du Colisée 30 947 Nîmes cedex 9 (Isabelle FONTENEAU responsable du projet d'aménagement de la voie d'accès 04.66.02.25.80).

Le présent avis sera affiché en mairies de Manduel et Redessan ainsi que sur le site des travaux. Il sera également publié sur le site internet départemental de l'État dans le Gard à l'adresse suivante :
www.gard.gouv.fr.

Le rapport et les conclusions de la commission d'enquête seront tenus à la disposition du public pendant une durée d'un an à compter de la clôture de l'enquête en mairie de Manduel, Redessan, ainsi qu'en préfecture du Gard. 105682

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
PREFET DU GARD

Installations classées pour la protectio de l'environnement
COMMUNE DE NIMES

AVIS D'ENQUETE PUBLIQUE

Par arrêté préfectoral en date du 10 janvier 2017, une enquête publique est ouverte, comme suite à la demande d'autorisation présentée par M. Jean-Luc REVEST, gérant de la SARL LANGUEDOC LAVAGES, dont le siège social est fixé 321 rue Eugène Freyssinet – ZI de Grézan – 30000 NIMES, en vue d'être autorisé à procéder à la création et l'exploitation d'une installation de lavage intérieur de citernes routières, parcelles cadastrales section CS n° 551 et 559 sur le territoire de la commune de NIMES.

Des informations complémentaires pourront être demandées auprès de M. Jean-Luc REVEST, gérant de la SARL LANGUEDOC LAVAGES (04 66 26 15 44).

Cette installation est classée sous la rubrique n° 2795-1 de la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement.

Le présent avis et les dossiers annexés à la demande d'autorisation d'exploiter et notamment l'évaluation environnementale, les résumés non techniques des études d'impact et de dangers sont consultables sur le site internet départemental de l'Etat dans le Gard (www.gard.gouv.fr).

Pendant une période de 30 jours, du mercredi 1er février 2017 au jeudi 2 mars 2017 inclus, la demande comportant notamment une évaluation environnementale, une étude d'impact, une étude de dangers ainsi que les pièces annexées et l'avis de l'autorité environnementale resteront déposées en mairie de Nîmes (services techniques 152 avenue Robert Bompard) pour être tenues à la disposition du public, sauf les jours fériés, du lundi au jeudi, de 8 h 00 à 17 h 30 et le vendredi de 8 h 00 à 17 h 00.

Les observations et réclamations des intéressés seront consignées sur un registre d'enquête ouvert à cet effet, à feuillets non mobiles, coté et paraphé par le commissaire enquêteur. Celles qui lui seront adressées par écrit, à la mairie siège de l'enquête, seront annexées au dit registre.

Mme Bernardette MICHAUD, enseignante, retraitée, désignée en qualité de commissaire enquêteur titulaire par le vice-président délégué du tribunal administratif de Nîmes, (suppléant, M. Alain DE BOUARD, ingénieur de recherche, retraité) recevra personnellement les intéressés à la mairie de Nîmes (services techniques 152 avenue Robert Bompard), les :

- mercredi 1er février 2017 de 9h00 à 12h00
- vendredi 10 février 2017 de 14h00 à 17h00
- lundi 20 février 2017 de 9h00 à 12h00
- jeudi 2 mars 2017 de 14h30 à 17h30

Le présent avis sera affiché en mairies de Nîmes, Marguerittes et Rodilhan.

Toute personne pourra, après l'enquête publique, prendre connaissance, pendant une durée d'un an à compter de la date de clôture de l'enquête à la mairie de Nîmes, à la préfecture du Gard - Direction des Collectivités et du Développement Local - Bureau des procédures environnementales ,ainsi que sur le site internet des services de l'Etat dans le Gard : www.gard.gouv.fr, du rapport, des conclusions motivées du commissaire enquêteur et du mémoire en réponse du demandeur s'il existe.

Toute personne peut, sur sa demande et à ses frais, obtenir communication du dossier d'enquête publique auprès du bureau des procédures environnementales de la préfecture du Gard, dès la publication de cet avis.

Les observations du public sont consultables et communicables aux frais de la personne qui en fait la demande.

La décision susceptible d'intervenir à l'issue de la procédure est un arrêté préfectoral d'autorisation assorti de prescriptions ou un arrêté préfectoral de refus après avis du Conseil Départemental de l'Environnement et des Risques Sanitaires et Technologiques (CODERST).

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
PREFET DU GARD

DIRECTION DEPARTEMENTALE DES TERRITOIRES ET DE LA MER

AVIS D'AUTORISATION UNIQUE ET DECLARATION D'INTERET GENERAL

COMMUNE DE SAINT GÉNIES DE COMOLAS

Par arrêté inter préfectoral n°30-2017-01-31-004 du 31 janvier 2017, est autorisée, au titre du code de l'environnement, la restauration morpho-écologique du Galet entre la sortie du village de Saint Génies de Comolas et la confluence avec le Rhône.

Le texte intégral ce cet arrêté peut être consulté en mairie de Saint Génies de Comolas, au guichet unique de l'Eau, situé à la Direction départementale des Territoires et de la Mer, 89,rue Weber à Nîmes et sur le site internet de la Préfecture du Gard www.gard.gouv.fr 106397

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
PREFET DU GARD

AVIS D'ENQUETE PUBLIQUE UNIQUE

COMMUNES DE MANDUEL ET REDESSAN (Gard)

Relative à la réalisation de la gare nouvelle de Nîmes Manduel Redessan
maître d'ouvrage : SNCF Réseau

Par arrêté préfectoral du n° 30-2017-01-02-005 une enquête publique unique relative au projet de réalisation de la gare nouvelle Nîmes Manduel Redessan est ouverte en mairie de Manduel, siège de l'enquête, et de Redessan, **pendant 40 jours consécutifs, du lundi 6 février 2017 9h00 au vendredi 17 mars 2017 inclus à 17h00.**

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
- à la délivrance des permis de construire

Sous réserve des résultats de l'enquête, la déclaration d'utilité publique de l'opération portant mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la commune de Manduel et de Redessan sera prononcée par arrêté du préfet du Gard, en vue de la cessibilité des immeubles nécessaires à la réalisation du projet.

La décision susceptible d'intervenir au titre de la nomenclature IOTA, est un arrêté préfectoral d'autorisation assorti de prescriptions ou de refus, après avis du Conseil Départemental de l'Environnement et des Risques Sanitaires et Technologiques (CODERST).

La commission d'enquête désignée par Madame la présidente du tribunal administratif de Nîmes est composée de :
-Monsieur Yves FLORAND officier de la marine nationale retraité, président de la commission d'enquête,
-Monsieur Alain ORIOL, ingénieur hydraulique AEP et assainissement, retraité
-Madame Jeanine RIOU, ingénieur sanitaire, directrice adjointe à la DDASS du Gard, retraitée

membres titulaires
-et Monsieur Jean-Pierre HOLUIGUE, chef du bureau des infrastructures gazières au MEEDM, retraité, membre suppléant.

Les pièces des dossiers spécifiques à chaque procédure, ainsi qu'un registre d'enquête, seront déposés pendant la durée de l'enquête, en mairies de Manduel, (place de la mairie) et de Redessan, 13 avenue de la République où ils pourront être consultés aux heures normales d'ouverture des bureaux :

Mairie de Manduel : du lundi au vendredi de 8H30 à 12h00 et de 13h30 à 17h00

Mairie de Redessan : lundi, mardi, jeudi et vendredi : de 8h00 à 12h00 et de 13h30 à 17h30, mercredi: de 8h00 à 13h00.

Ces pièces sont également accessibles sur le site internet dédié à cette enquête http://enquetepublique.gare2-nimesmanduel.com durant la même période. Les observations, propositions et contre propositions du public seront consignées sur les registres d'enquête ouverts à cet effet. Elles pourront également être adressées par correspondance au président de la commission d'enquête domicilié en mairie de Manduel (Hôtel de Ville, place de la mairie, 30129 Manduel) ainsi que par voie électronique sur le registre dématérialisé du site spécifique dédié à cette enquête : enquetepublique.gare2-nimesmanduel.com. du lundi 6 février 2017 à 9h00 au vendredi 17 mars 2017 à 17h00.

Un accès gratuit aux dossiers est mis en place sur un poste informatique dans les locaux de la communauté d'agglomération de Nîmes métropole, immeuble « Le Colisée », au niveau du hall d'accueil, 3 avenue du Colisée 30947 Nîmes cedex 9, ainsi qu'en mairie de Manduel, aux horaires suivants : du lundi au vendredi de 8H30 à 12h00 et de 13h30 à 17h00.

Un commissaire enquêteur, membre de la commission, recevra personnellement le public à l'occasion des permanences qui seront tenues en mairie aux jours et heures suivants :

MANDUEL :
lundi 6 février 2017 de 9h00 à 12h00
mardi 21 février 2017 de 9h00 à 12h00
mercredi 8 mars 2017 de 14h00 à 17h00
vendredi 17 mars 2017 de 14h00 à 17h00

REDESSAN :
mardi 14 février 2017 de 9h00 à 12h00
mardi 7 mars 2017 de 9h00 à 12h00
vendredi 17 mars 2017 de 9h00 à 12h00

Ce projet fait l'objet d'une étude d'impact et d'un avis de l'autorité environnementale, qui seront annexés aux dossiers d'enquête.

Tout renseignement utile sur le projet peut également être obtenu auprès de : SNCF Réseau, 101 allée de Délos BP 91 242 34011 MONTPELLIER cedex 1 (Monsieur BOLLA responsable du projet de la gare, (+33) 04.48.18.57.50).

Le présent avis sera affiché en mairies de Manduel et Redessan ainsi que sur le site des travaux. Il sera également publié sur le site internet départemental de l'État dans le Gard à l'adresse suivante : www.gard.gouv.fr.

Le rapport et les conclusions de la commission d'enquête seront tenus à la disposition du public pendant une durée d'un an à compter de la clôture de l'enquête en mairie de Manduel, de Redessan, ainsi qu'en préfecture du Gard.

annexe a.6

France Culture s'affirme sur d'autres fronts que la radio

RADIO

La station pèse un tiers des podcasts de Radio France, désormais commercialisés en partie.

Nicolas Madelaine
@NLMadelaine

Sandrine Treiner, à la tête de France Culture depuis un peu plus de deux ans, juge que la station a désormais une identité claire.

Christophe Abramowitz/Radio France

Deux ans et demi après son arrivée à la tête de France Culture, Sandrine Treiner, sa directrice, estime que la station culturelle de Radio France a désormais une identité *« claire et limpide »* qu'elle peut décliner pour faire de cette radio une *« plateforme de médias globale ».*

« Le travail de redéfinition éditoriale entrepris au sein de tout Radio France ces dernières années fait que les stations ne se parasitent plus, explique-t-elle. *France Culture est positionnée sur les idées, les savoirs et la création, trois domaines dont nous devons être des acteurs à part entière. »* Et c'est sur tous supports qu'il s'agit de faire vivre ce credo.

Pour l'instant, les chiffres lui sourient. Avec 1,234 million d'auditeurs quotidiens, soit 2,3 % d'audience cumulée en semaine, France Culture a fait sa meilleure vague d'audience Médiamétrie de fin d'année (sa meilleure audience toutes saisons confondues avait été 1,256 millions d'auditeurs entre septembre et octobre 2015).

Surtout, à peu près un an après la refonte de son site Internet, France Culture se targue d'avoir augmenté de 40 % son nombre de visites, à 6,1 millions, et de 38 % les visiteurs uniques, à 1,3 million (chiffres de novembre 2016). Malgré son public plus restreint que les 6 millions d'auditeurs de France Inter, France Culture est un gros pourvoyeur de podcasts pour le groupe Radio France : leur nombre atteignait 15,3 millions en novembre 2016 (+51 %), soit 34 % du total.

2,3 %
D'AUDIENCE CUMULÉE
en semaine : c'est la meilleure vague d'audience Médiamétrie de fin d'année réalisée par France Culture.

La station jouera donc un rôle clef dans la stratégie de commercialisation de publicités sur ces supports. Fin décembre, Radio France s'est en effet associé à la régie TargetSpot de Radionomy, une société belge contrôlée par Vivendi. Il s'agit de placer des spots de 30 secondes sur *« une petite partie »* des podcasts de plus de cinq minutes, dit Radio-France.

« Radio sur mesure »

Nul doute que France Culture sera aussi un composant clef de la *« radio sur mesure »* évoquée par Mathieu Gallet, président de Radio France, lundi, dans les colonnes du « Monde ». Parmi les projets pour 2017, le groupe veut en effet offrir la possibilité aux auditeurs de programmer leur propre radio en *« piochant dans les programmes »* de la maison, explique-t-il. Parallèlement, les équipes numériques de Florent Latrive chez France Culture travaillent à reformater les programmes pour les envoyer en vidéo sur les réseaux sociaux *« pour participer à la conversation et servir de teasers »*, dit-il. Les supports numériques contribuent à hauteur de 18 % à l'écoute totale de France Culture. C'est le pourcentage le plus élevé de Radio France.

Enfin, l'identité de France Culture est déclinée dans l'événementiel avec des projets plus ciblés, comme des masterclasses avec de grands écrivains contemporains qui passeront à l'antenne cet été. La station édite aussi moins de livres, mais décide de les soutenir franchement. Elle réfléchit enfin à une refonte de son magazine papier, qui deviendra *« plus indépendant de la station »*, explique Sandrine Treiner. ■

en bref

Brut s'allie à France Télévisions pour monétiser ses vidéos

AUDIOVISUEL — Brut, le média destiné exclusivement aux réseaux sociaux, fondé par le producteur Renaud Le Van Kim, a conclu un accord avec la régie publicitaire de France Télévisions afin de mieux monétiser ses contenus en négociant ses recettes avec Facebook et Twitter. Avec ses vidéos de quelques minutes sous-titrées, destinées à une consommation sur mobile, Brut a très bien démarré sur les réseaux sociaux, dopé par une vidéo de Bernie Sanders auditionnant les membres de l'administration Trump, qui a été visionnée 13 millions de fois. Il a comptabilisé 25 millions de vidéos vues en janvier et en vise 50 millions par mois pour la fin 2017, un résultat qui le placerait au niveau des plus gros sites de vidéos sur mobile en France.

Fimalac : l'activité portée par le numérique et le divertissement

INTERNET — Fimalac, la société de portefeuille de Marc Ladreit de Lacharrière, a publié lundi un revenu en hausse de 59,5 % l'an dernier, grâce à son pôle numérique, qui regroupe notamment la filiale médias Webedia. En 2016, le chiffre d'affaires a atteint 358,3 millions d'euros, contre 224,7 millions d'euros en 2015. L'activité du segment Digital a progressé de 59,2 %, à 214,4 millions d'euros, grâce à des acquisitions. Le segment Entertainment est également en hausse, avec un chiffre d'affaires de 119 millions d'euros, contre 76,2 millions en 2015.

BlackBerry veut faire vivre sa marque sur le marché indien

TÉLÉCOMS — L'ancienne gloire canadienne du mobile, qui s'est reconvertie dans le logiciel, a signé un contrat de licence de marque avec le fabricant indien Optiemus Infracom. Ce dernier va pouvoir concevoir et commercialiser des smartphones siglés BlackBerry en Inde, mais aussi au Népal, au Bangladesh et au Sri Lanka. En décembre, le groupe avait signé le même type d'accord avec le chinois TCL.

AVIS D'ENQUÊTES PUBLIQUES

RAPPEL

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DU GARD

AVIS D'ENQUETE PUBLIQUE UNIQUE
COMMUNES DE MANDUEL ET REDESSAN (GARD)
Relative à la réalisation de la **gare nouvelle de Nîmes Manduel Redessan**
maître d'ouvrage : SNCF Réseau

Par arrêté préfectoral du n° 30-2017-01-02-005 une enquête publique unique relative au projet de réalisation de la gare nouvelle Nîmes Manduel Redessan est ouverte en mairie de Manduel, siège de l'enquête, et de Redessan, **pendant 40 jours consécutifs, du lundi 6 février 2017 9h00 au vendredi 17 mars 2017 inclus à 17h00.**

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
- à la délivrance des permis de construire

Sous réserve des résultats de l'enquête, la déclaration d'utilité publique de l'opération portant mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la commune de Manduel et de Redessan sera prononcée par arrêté du préfet du Gard, en vue de la cessibilité des immeubles nécessaires à la réalisation du projet.
La décision susceptible d'intervenir au titre de la nomenclature IOTA, est un arrêté préfectoral d'autorisation assorti de prescriptions ou de refus, après avis du Conseil Départemental de l'Environnement et des Risques Sanitaires et Technologiques (CODERST).

La commission d'enquête désignée par Madame la présidente du tribunal administratif de Nîmes est composée de :

- Monsieur Yves FLORAND officier de la marine nationale retraité, président de la commission d'enquête,
- Monsieur Alain ORIOL, ingénieur hydraulique AEP et assainissement, retraité
- Madame Jeanine RIOU, ingénieur sanitaire, directrice adjointe à la DDASS du Gard, retraitée

membres titulaires

- et Monsieur Jean-Pierre HOLUIGUE, chef du bureau des infrastructures gazières au MEEDM, retraité, membre suppléant.

Les pièces des dossiers spécifiques à chaque procédure, ainsi qu'un registre d'enquête, seront déposés pendant la durée de l'enquête, en mairies de Manduel, (place de la mairie) et de Redessan (13 avenue de la République) où ils pourront être consultés aux heures habituelles d'ouverture des bureaux :

Mairie de Manduel : du lundi au vendredi de 8H30 à 12h00 et de 13h30 à 17h00
Mairie de Redessan : lundi, mardi, jeudi et vendredi : de 8h00 à 12h00 et de 13h30 à 17h30, mercredi: de 8h00 à 13h00.

Ces pièces sont également accessibles sur le site internet dédié à cette enquête enquetepublique.gare2-nimesmanduel.com durant la même période.

Les observations, propositions et contre propositions du public seront consignées sur les registres d'enquête ouverts à cet effet.

Elles pourront également être adressées par correspondance au président de la commission d'enquête domicilié en mairie de Manduel (Hôtel de Ville, place de la mairie, 30129 Manduel) ainsi que par voie électronique sur le registre dématérialisé du site spécifique dédié à cette enquête : enquetepublique.gare2-nimesmanduel.com, du lundi 6 février 2017 à 9h00 au vendredi 17 mars 2017 à 17h00.

Un accès gratuit aux dossiers est mis en place sur un poste informatique dans les locaux de la communauté d'agglomération de Nîmes métropole, immeuble « Le Colisée », au niveau du hall d'accueil, 3 avenue du Colisée 30947 Nîmes cedex 9, ainsi qu'en mairie de Manduel, aux horaires suivants : du lundi au vendredi de 8H30 à 12h00 et de 13h30 à 17h00.

Un commissaire enquêteur, membre de la commission, recevra personnellement le public à l'occasion des permanences qui seront tenues en mairie aux jours et heures suivants :

MANDUEL :	REDESSAN :
lundi 6 février 2017 de 9h00 à 12h00 mardi 21 février 2017 de 9h00 à 12h00 mercredi 8 mars 2017 de 14h00 à 17h00 vendredi 17 mars 2017 de 14h00 à 17h00	mardi 14 février 2017 de 9h00 à 12h00 mardi 7 mars 2017 de 9h00 à 12h00 vendredi 17 mars 2017 de 9h00 à 12h00

Ce projet fait l'objet d'une étude d'impact et d'un avis de l'autorité environnementale, qui seront annexés aux dossiers d'enquête.

Tout renseignement utile sur le projet peut également être obtenu auprès de : SNCF Réseau, 101 allée de Délos BP 91 242 34011 MONTPELLIER cedex 1 (Monsieur BOLLA responsable du projet de la gare, (+33) 04.48.18.57.50).

Le présent avis sera affiché en mairies de Manduel et Redessan ainsi que sur le site des travaux. Il sera également publié sur le site internet départemental de l'Etat dans le Gard à l'adresse suivante : www.gard.gouv.fr.

Le rapport et les conclusions de la commission d'enquête seront tenus à la disposition du public pendant une durée d'un an à compter de la clôture de l'enquête en mairie de Manduel, de Redessan, ainsi qu'en préfecture du Gard.

RAPPEL

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DU GARD

AVIS D'ENQUETE PUBLIQUE UNIQUE
COMMUNES DE MANDUEL ET REDESSAN (GARD)
Relative à la réalisation de la voie d'accès à la gare nouvelle de Nîmes Manduel Redessan
Maître d'ouvrage : communauté d'agglomération Nîmes métropole

Par arrêté préfectoral n° 30-2017-01-02-004 une enquête publique unique relative au projet de réalisation de la voie d'accès à la gare nouvelle Nîmes Manduel Redessan est ouverte en mairie de Manduel, siège de l'enquête, et de Redessan, **pendant 40 jours consécutifs, du lundi 6 février 2017 9h00 au vendredi 17 mars 2017 inclus à 17h00.**

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 du document d'urbanisme de Manduel

Sous réserve des résultats de l'enquête, la déclaration d'utilité publique de l'opération portant mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la commune de Manduel et de Redessan sera prononcée par arrêté du préfet du Gard, en vue de la cessibilité des immeubles nécessaires à la réalisation du projet.

La commission d'enquête désignée par Madame la présidente du tribunal administratif de Nîmes est composée de :

- Monsieur Yves FLORAND officier de la marine nationale retraité, président de la commission d'enquête.
- Monsieur Alain ORIOL, ingénieur hydraulique AEP et assainissement, retraité
- Madame Jeanine RIOU, ingénieur sanitaire, directrice adjointe à la DDASS du Gard, retraitée

membres titulaires

- et Monsieur Jean-Pierre HOLUIGUE, chef du bureau des infrastructures gazières au MEEDM, retraité,

membre suppléant.

Les pièces des dossiers spécifiques à chaque procédure, ainsi qu'un registre d'enquête, seront déposés pendant la durée de l'enquête, en mairies de Manduel, place de la mairie et de Redessan, 13 avenue de la République où ils pourront être consultés aux heures habituelles d'ouverture des bureaux :

Mairie de Manduel : du lundi au vendredi de 8H30 à 12h00 et de 13h30 à 17h00
Mairie de Redessan : lundi, mardi, jeudi et vendredi : de 8h00 à 12h00 et de 13h30 à 17h30, mercredi: de 8h00 à 13h00.

Ces pièces seront également accessibles sur le site internet dédié à cette enquête : www.aggloforum.nimes-metropole.fr durant la même période.

Les observations, propositions et contre propositions du public seront consignées sur les registres d'enquête ouverts à cet effet.

Elles pourront également être adressées par correspondance au président de la commission d'enquête domicilié en mairie de Manduel (Hôtel de Ville, place de la mairie, 30129 Manduel) ou par voie électronique à l'adresse suivante : enquetevoieaccesgare@nimes-métropole.fr

Un accès gratuit aux dossiers est mis en place sur un poste informatique dans les locaux de la communauté d'agglomération de Nîmes métropole, immeuble « Le Colisée », au niveau du hall d'accueil, 3 avenue du Colisée 30947 Nîmes cedex 9, ainsi qu'en mairie de Manduel, aux horaires suivants : du lundi au vendredi de 8H30 à 12h00 et de 13h30 à 17h00.

Un commissaire enquêteur, membre de la commission, recevra personnellement le public à l'occasion des permanences qui seront tenues en mairie aux jours et heures suivants :

MANDUEL :	REDESSAN :
lundi 6 février 2017 de 9h00 à 12h00 mardi 21 février 2017 de 9h00 à 12h00 mercredi 8 mars 2017 de 14h00 à 17h00 vendredi 17 mars 2017 de 14h00 à 17h00	mardi 14 février 2017 de 9h00 à 12h00 mardi 7 mars 2017 de 9h00 à 12h00 vendredi 17 mars 2017 de 9h00 à 12h00

Ce projet fait l'objet d'une étude d'impact et d'un avis de l'autorité environnementale, qui seront annexés aux dossiers d'enquête.

Tout renseignement utile sur l'ensemble du projet peut également être obtenu auprès de la communauté d'agglomération Nîmes métropole, immeuble Le Colisée, 3 avenue du Colisée 30 947 Nîmes cedex 9 (Isabelle FONTENEAU responsable du projet d'aménagement de la voie d'accès 04.66.02.25.80).

Le présent avis sera affiché en mairies de Manduel et Redessan ainsi que sur le site des travaux. Il sera également publié sur le site internet départemental de l'Etat dans le Gard à l'adresse suivante : www.gard.gouv.fr.

Le rapport et les conclusions de la commission d'enquête seront tenus à la disposition du public pendant une durée d'un an à compter de la clôture de l'enquête en mairie de Manduel, Redessan, ainsi qu'en préfecture du Gard.

annexe a7

Avis Les Echos du Mardi 7 février 2017
"voie accès Gare + Gare nouvelle Nîmes Manduel Redessan"

Retour sur l'épidémie de grippe dans une maison de retraite à Lyon C'était durant les fêtes de fin d'année : 13 pensionnaires de la maison de retraite Korian-Berthelot, à Lyon, mouraient entre le 23 décembre et le 5 janvier à cause du virus de la grippe. Une hécatombe aussi impressionnante que rarissime par son ampleur, et qui avait conduit la ministre de la Santé, Marisol Touraine, à saisir l'Inspection générale des affaires sociales. Lundi, son rapport a été rendu public : l'Igas a notamment observé un relâchement sur les mesures d'isolement pendant les fêtes et l'absence de vaccination du personnel.

À CHAUD

Suicide à l'hôpital Pompidou

Y aurait-il comme une malédiction ? Un infirmier s'est suicidé *«par défenestration»* dans la nuit de dimanche à lundi à l'hôpital européen Georges-Pompidou (HEGP) de Paris, un peu plus d'un an après qu'un cardiologue de l'établissement s'est donné la mort de la même manière. *«Cet infirmier travaillait habituellement en équipe de suppléance de nuit»*, a indiqué l'Assistance publique-Hôpitaux de Paris, précisant qu'*«il n'était pas de service cette nuit-là»* et que *«sa compagne a été reçue dans la nuit»*. Une enquête est diligentée par la direction de l'hôpital.

Même si, selon *le Parisien*, il ne serait pas motivé par des raisons d'ordre professionnel, ce suicide fait écho à celui qui avait secoué l'établissement, le 17 décembre 2015 : un cardiologue Jean-Louis Mégnien, 54 ans, s'était lui aussi défenestré, alors qu'il était de retour au travail depuis trois jours après neuf mois d'arrêt maladie. Selon ses proches, il était harcelé par sa hiérarchie. Son épouse avait déposé une plainte pour harcèlement moral auprès du parquet de Paris, qui a ouvert une information judiciaire. Saisie par la ministre de la Santé, l'Inspection générale des affaires sociales (Igas) avait pointé des manquements dans le traitement du conflit qui a conduit au geste du professeur, dont *«l'absence de signalement»* sur sa souffrance. *«Une majorité des mesures recommandées par l'Igas est en cours de mise en place par l'AP-HP»*, avait assuré le CHU en septembre.

Le drame survenu dans la nuit de dimanche à lundi intervient également après les suicides de plusieurs infirmiers cet été qui ont fortement touché la communauté soignante. Et qui avaient conduit Marisol Touraine à lancer un *«un plan pour l'amélioration de la qualité de vie au travail des hospitaliers»*.

Marche à Aulnay : «Comment vivre avec ça ?»

Il fallait bien que le cortège marque un arrêt sur l'esplanade du «Cap». C'est là, quelques jours plus tôt, au cœur du quartier de la Rose-des-Vents à Aulnay-sous-Bois (Seine-Saint-Denis), que Théo, 22 ans, a été gravement blessé par la police. Lors de son interpellation, un agent lui a enfoncé sa matraque dans l'anus avant de le menotter et de le placer en garde à vue. Opéré en urgence, il souffre d'une *«plaie de 10cm du canal anal et d'une section du muscle sphinctérien»*. Des sévices estimés pour l'heure à soixante jours d'interruption du temps de travail. Pour ces faits, un policier a été mis en examen pour viol et trois autres pour violences volontaires. Lundi, 300 habitants ont participé à une marche *«spontanée»* contre cette brutalité policière et pour soutenir Théo. *«Ici, on a des médecins, on a des ingénieurs. Comment nos enfants vont continuer à vivre avec ça. On étouffe ici»*, lâche une mère de famille. Une autre : *«On ne repartira pas. Nos enfants, sont nés ici. Ils sont français. Ils ont des droits.»* Les habitants empruntent la rue qui coupe en deux ce quartier que l'on appelle la «cité des 3000». *«Théo sera peut-être incontinent à vie, c'est pas normal»*, dénonce Raïssa, 23 ans. Etudiante en communication, elle décrit des provocations fréquentes : *«Quand ils interviennent ici, les policiers savent que personne ne sera de notre côté, qu'on va tout de suite nous stigmatiser comme "des jeunes de banlieue".»* Raïssa assure que, malgré sa mauvaise réputation, c'est un quartier *«paisible»*.

A Aulnay-sous-Bois, lundi. PHOTO CYRIL ZANNETTACCI

La marche est surtout portée par un groupe de mères du quartier. Après un aller-retour, la marche se fige devant une rangée de CRS positionnés devant un poste de police. Au bout d'une dizaine de minutes de face à face, Nordine, *«là en tant qu'ancien»*, prend la parole : *«Le plus important, c'est le message des mamans. Maintenant il faut se disperser.»* Petit à petit, chacun trace sa route. Le commissariat s'est engagé à recevoir une délégation d'habitants dès ce mardi. Mais Nordine est désespéré : *«On n'a pas la force de leur assurer que les policiers seront punis et qu'il y aura une justice. Que ça ira.»*

ISMAËL HALISSAT

Paris La salle du Bal nègre change de nom

Son nom, ainsi que son effigie, une caricature de Joséphine Baker, avaient suscité la polémique parmi les organisations antiracistes. Le Bal nègre, dans le XVe arrondissement de Paris, s'appellera finalement *«le Bal de la rue Blomet»*, a annoncé son dirigeant au *Monde*. La salle de spectacle, fondée durant les Années folles, reprend ainsi sa première enseigne. Le Conseil représentatif des associations noires (Cran) a annoncé qu'*«une affiche rappellera l'ancien nom et le contexte particulier dans lequel il s'inscrivait»*. Une manifestation avait eu lieu dimanche sur place, et une pétition avait récolté plusieurs milliers de signatures la semaine dernière.

RAPPEL

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DU GARD

AVIS D'ENQUETE PUBLIQUE UNIQUE
COMMUNES DE MANDUEL ET REDESSAN (GARD)
Relative à la réalisation de la gare nouvelle de Nîmes Manduel Redessan
maître d'ouvrage : SNCF Réseau

Par arrêté préfectoral du n° 30-2017-01-02-005 une enquête publique unique relative au projet de réalisation de la gare nouvelle Nîmes Manduel Redessan est ouverte en mairie de Manduel, siège de l'enquête, et de Redessan, **pendant 40 jours consécutifs, du lundi 6 février 2017 9h00 au vendredi 17 mars 2017 inclus à 17h00.**

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
- à la délivrance des permis de construire

Sous réserve des résultats de l'enquête, la déclaration d'utilité publique de l'opération portant mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la commune de Manduel et de Redessan sera prononcée par arrêté du préfet du Gard, en vue de la cessibilité des immeubles nécessaires à la réalisation du projet.
La décision susceptible d'intervenir au titre de la nomenclature IOTA, est un arrêté préfectoral d'autorisation assorti de prescriptions ou de refus, après avis du Conseil Départemental de l'Environnement et des Risques Sanitaires et Technologiques (CODERST).

La commission d'enquête désignée par Madame la présidente du tribunal administratif de Nîmes est composée de :
- Monsieur Yves FLORAND officier de la marine nationale retraité, président de la commission d'enquête,
- Monsieur Alain ORIOL, ingénieur hydraulique AEP et assainissement, retraité
- Madame Jeanine RIOU, ingénieur sanitaire, directrice adjointe à la DDASS du Gard, retraitée

membres titulaires
- et Monsieur Jean-Pierre HOLUIGUE, chef du bureau des infrastructures gazières au MEEDM, retraité, membre suppléant.

Les pièces des dossiers spécifiques à chaque procédure, ainsi qu'un registre d'enquête, seront déposés pendant la durée de l'enquête, en mairies de Manduel, (place de la mairie) et de Redessan (13 avenue de la République) où ils pourront être consultés aux heures habituelles d'ouverture des bureaux :

Mairie de Manduel : du lundi au vendredi de 8H30 à 12h00 et de 13h30 à 17h00
Mairie de Redessan : lundi, mardi, jeudi et vendredi : de 8h00 à 12h00 et de 13h30 à 17h30, mercredi: de 8h00 à 13h00.

Ces pièces sont également accessibles sur le site internet dédié à cette enquête enquetepublique.gare2-nimesmanduel.com durant la même période.

Les observations, propositions et contre propositions du public seront consignées sur les registres d'enquête ouverts à cet effet.

Elles pourront également être adressées par correspondance au président de la commission d'enquête domicilié en mairie de Manduel (Hôtel de Ville, place de la mairie, 30129 Manduel) ainsi que par voie électronique sur le registre dématérialisé du site spécifique dédié à cette enquête : enquetepublique.gare2-nimesmanduel.com du lundi 6 février 2017 à 9h00 au vendredi 17 mars 2017 à 17h00.

Un accès gratuit aux dossiers est mis en place sur un poste informatique dans les locaux de la communauté d'agglomération de Nîmes métropole, immeuble « Le Colisée », au niveau du hall d'accueil, 3 avenue du Colisée 30947 Nîmes cedex 9, ainsi qu'en mairie de Manduel, aux horaires suivants : du lundi au vendredi de 8H30 à 12h00 et de 13h30 à 17h00.

Un commissaire enquêteur, membre de la commission, recevra personnellement le public à l'occasion des permanences qui seront tenues en mairie aux jours et heures suivants :

MANDUEL :	REDESSAN :
lundi 6 février 2017 de 9h00 à 12h00 mardi 21 février 2017 de 9h00 à 12h00 mercredi 8 mars 2017 de 14h00 à 17h00 vendredi 17 mars 2017 de 14h00 à 17h00	mardi 14 février 2017 de 9h00 à 12h00 mardi 7 mars 2017 de 9h00 à 12h00 vendredi 17 mars 2017 de 9h00 à 12h00

Ce projet fait l'objet d'une étude d'impact et d'un avis de l'autorité environnementale, qui seront annexés aux dossiers d'enquête.

Tout renseignement utile sur le projet peut également être obtenu auprès de : SNCF Réseau, 101 allée de Délos BP 91 242 34011 MONTPELLIER cedex 1 (Monsieur BOLLA responsable du projet de la gare, (+33) 04.48.18.57.50).

Le présent avis sera affiché en mairies de Manduel et Redessan ainsi que sur le site des travaux. Il sera également publié sur le site internet départemental de l'État dans le Gard à l'adresse suivante : www.gard.gouv.fr.

Le rapport et les conclusions de la commission d'enquête seront tenus à la disposition du public pendant une durée d'un an à compter de la clôture de l'enquête en mairie de Manduel, de Redessan, ainsi qu'en préfecture du Gard.

Avis Libération du mardi 7 février 2017 « Gare nouvelle Nîmes - Manduel Redessan »

annexe 98

annexe 51

DÉPARTEMENT DU GARD

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MAIRIE
DE
MANDUEL

ATTESTATION

Je soussigné, Jean-Jacques GRANAT, Maire de la Commune de MANDUEL,

ATTESTE :

Que l'avis d'enquête publique unique commune de Manduel et Redessan (Gard), relative à la réalisation de la voie d'accès à la gare nouvelle de Nîmes Manduel Redessan Maitre d'ouvrage : communauté d'agglomération Nîmes métropole,

Que l'avis d'enquête publique unique communes de Manduel et Redessan (Gard), relative au projet de réalisation de la gare nouvelle Nîmes Manduel Redessan, maitre d'ouvrage : SNCF réseau

Ont été affichés à la mairie de Manduel, le 17 janvier 2017.

En foi de quoi je délivre la présente attestation pour servir et valoir ce que de droit.

Fait à Manduel, le 17 janvier 2017.

Le Maire,
Jean-Jacques GRANAT.

MAIRIE DE MANDUEL (Gard)

Mairie de Manduel – Hôtel de Ville – BP n° 14 – 30129 MANDUEL
Tél. : 04 66 20 21 33 - Fax : 04 66 20 58 99 - Courriel : mairie@manduel.fr - Site : www.manduel.fr

annexe 02

DÉPARTEMENT DU GARD

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MAIRIE
DE
MANDUEL

ATTESTATION

Je soussigné, Jean-Jacques GRANAT, Maire de la Commune de MANDUEL,

ATTESTE :

Que l'avis d'enquête publique unique commune de Manduel et Redessan (Gard), relative à la réalisation de la voie d'accès à la gare nouvelle de Nîmes Manduel Redessan Maitre d'ouvrage : communauté d'agglomération Nîmes métropole,

Que l'avis d'enquête publique unique communes de Manduel et Redessan (Gard), relative au projet de réalisation de la gare nouvelle Nîmes Manduel Redessan, maitre d'ouvrage : SNCF réseau

Ont été affichés à la mairie de Manduel, du 17 janvier au 20 mars 2017.

En foi de quoi je délivre la présente attestation pour servir et valoir ce que de droit.

Fait à Manduel, le 20 mars 2017.

Le Maire,
Jean-Jacques GRANAT.

MAIRIE DE MANDUEL (Gard)

Mairie de Manduel – Hôtel de Ville – BP n° 14 – 30129 MANDUEL
Tél. : 04 66 20 21 33 - Fax : 04 66 20 58 99 - Courriel : mairie@manduel.fr - Site : www.manduel.fr

MAIRIE DE REDESSAN

annexe C.1

CERTIFICAT DE PUBLICATION ET D'AFFICHAGE

Je soussigné Fabienne RICHARD TRINQUIER,

Maire de la commune de REDESSAN,

CERTIFIE que l'arrêté préfectoral n°30-2017-01-02-005 portant ouverture d'une enquête publique unique relative à la réalisation de la Gare Nouvelle de Nîmes Manduel Redessan a été régulièrement affiché en mairie de REDESSAN, aux panneaux habituels d'affichage, à compter du 10 janvier 2017.

CERTIFIE que l'avis d'ouverture de ladite enquête a été régulièrement affiché en mairie de REDESSAN, aux panneaux habituels d'affichage, à compter du 19 janvier 2017.

Fait à Redessan, le 17 mars 2017

Fabienne RICHARD TRINQUIER

Maire de la Commune

MAIRIE DE REDESSAN (GARD)

MAIRIE DE REDESSAN - 13, Avenue de la République - 30129 REDESSAN Tél : 04.66.20.22.08 - Fax : 04.66.20.57.46
www.redessan.fr - mairiederedessan@wanadoo.fr

annexe C2

MAIRIE DE REDESSAN

CERTIFICAT DE PUBLICATION ET D'AFFICHAGE

Je soussigné Fabienne RICHARD TRINQUIER,

Maire de la commune de REDESSAN,

CERTIFIE que l'arrêté préfectoral n°30-2017-01-02-004 portant ouverture d'une enquête publique unique relative à la création d'une voie d'accès à la future Gare Nouvelle de Nîmes Manduel Redessan a été régulièrement affiché en mairie de REDESSAN, aux panneaux habituels d'affichage, à compter du 10 janvier 2017.

CERTIFIE que l'avis d'ouverture de ladite enquête a été régulièrement affiché en mairie de REDESSAN, aux panneaux habituels d'affichage, à compter du 19 janvier 2017.

Fait à Redessan, le 17 mars 2017

Fabienne RICHARD TRINQUIER

Maire de la Commune

MAIRIE DE REDESSAN - 13, Avenue de la République - 30129 REDESSAN Tél : 04.66.20.22.08 - Fax : 04.66.20.57.46
www.redessan.fr - mairiederedessan@wanadoo.fr

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DU GARD

annexe d

AVIS D'ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE

COMMUNES DE MANDUEL ET REDESSAN (Gard)

Relative à la réalisation de la gare nouvelle de Nîmes Manduel Redessan

maître d'ouvrage : SNCF Réseau

Par arrêté préfectoral du n° 30-2017-01-02-005 une enquête publique unique relative au projet de réalisation de la gare nouvelle Nîmes Manduel Redessan est ouverte en mairie de Manduel, siège de l'enquête, et de Redessan, **pendant 40 jours consécutifs, du lundi 6 février 2017 9 h 00 au vendredi 17 mars 2017 inclus à 17 h 00.**

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
- à la délivrance des permis de construire

Sous réserve des résultats de l'enquête, la déclaration d'utilité publique de l'opération portant mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la commune de Manduel et de Redessan sera prononcée par arrêté du préfet du Gard, en vue de la cessibilité des immeubles nécessaires à la réalisation du projet.

La décision susceptible d'intervenir au titre de la nomenclature IOTA, est un arrêté préfectoral d'autorisation assorti de prescriptions ou de refus, après avis du Conseil Départemental de l'Environnement et des Risques Sanitaires et Technologiques (CODERST).

La commission d'enquête désignée par Madame la présidente du tribunal administratif de Nîmes est composée de :

- Monsieur Yves FLORAND officier de la marine nationale retraité, président de la commission d'enquête,
- Monsieur Alain ORIOL, ingénieur hydraulique AEP et assainissement, retraité
- Madame Jeanine RIOU, ingénieur sanitaire, directrice adjointe à la DDASS du Gard, retraitée,

membres titulaires,

- et Monsieur Jean-Pierre HOLUIGUE, chef du bureau des infrastructures gazières au MEEDM, retraité, membre suppléant.

Les pièces des dossiers spécifiques à chaque procédure, ainsi qu'un registre d'enquête, seront déposés pendant la durée de l'enquête, en mairies de Manduel, (place de la mairie) et de Redessan, 13 avenue de la République où ils pourront être consultés aux heures normales d'ouverture des bureaux :

Mairie de Manduel :
du lundi au vendredi de 8 h 30 à 12 h 00 et de 13 h 30 à 17 h 00

Mairie de Redessan :
lundi, mardi, jeudi et vendredi : de 8 h 00 à 12 h 00 et de 13 h 30 à 17 h 30,
mercredi : de 8 h 00 à 13 h 00.

Ces pièces sont également accessibles sur le site internet dédié à cette enquête enquetepublique.gare2-nimesmanduel.com durant la même période.

Les observations, propositions et contre propositions du public seront consignées sur les registres d'enquête ouverts à cet effet.

Elles pourront également être adressées par correspondance au président de la commission d'enquête domicilié en mairie de Manduel (Hôtel de Ville, place de la mairie, 30129 Manduel) ainsi que par voie électronique sur le registre dématérialisé du site spécifique dédié à cette enquête : enquetepublique.gare2-nimesmanduel.com. du lundi 6 février 2017 à 9 h 00 au vendredi 17 mars 2017 à 17 h 00.

Un accès gratuit aux dossiers est mis en place sur un poste informatique dans les locaux de la communauté d'agglomération de Nîmes métropole, immeuble « Le Colisée », au niveau du hall d'accueil, 3 avenue du Colisée 30947 Nîmes cedex 9, ainsi qu'en mairie de Manduel, aux horaires suivants : du lundi au vendredi de 8 h 30 à 12 h 00 et de 13 h 30 à 17 h 00.

Un commissaire enquêteur, membre de la commission, recevra personnellement le public à l'occasion des permanences qui seront tenues en mairie aux jours et heures suivants :

Permanences mairie de Manduel :
lundi 6 février 2017 de 9 h 00 à 12 h 00
mardi 21 février 2017 de 9 h 00 à 12 h 00
mercredi 8 mars 2017 de 14 h 00 à 17 h 00
vendredi 17 mars 2017 de 14 h 00 à 17 h 00

Permanences mairie de Redessan :
mardi 14 février 2017 de 9 h 00 à 12 h 00
mardi 7 mars 2017 de 9 h 00 à 12 h 00
vendredi 17 mars 2017 de 9 h 00 à 12 h 00

Ce projet fait l'objet d'une étude d'impact et d'un avis de l'autorité environnementale, qui seront annexés aux dossiers d'enquête.

Tout renseignement utile sur le projet peut également être obtenu auprès de : SNCF Réseau, 101 allée de Délos, BP 91 242, 34011 MONTPELLIER cedex 1 (Monsieur BOLLA responsable du projet de la gare, (+33 (0)4 48 18 57 50).

Le présent avis sera affiché en mairies de Manduel et Redessan ainsi que sur le site des travaux. Il sera également publié sur le site internet départemental de l'État dans le Gard à l'adresse suivante : www.gard.gouv.fr.

Le rapport et les conclusions de la commission d'enquête seront tenus à la disposition du public pendant une durée d'un an à compter de la clôture de l'enquête en mairie de Manduel, de Redessan, ainsi qu'en préfecture du Gard.

S.C.P.
Eric PELERIAUX
Alexandre GISCLARD
Olivia BADAROUX-PELERIAUX
Huissiers de Justice Associés
1 rue St Marc - BP 60180
30012 NIMES Cedex 04
Tél : 04.66.21.88.94
Fax : 04.66.67.74.79
E.mail service constats
constat.dominique@wanadoo.fr

ATTESTATION

Je, Alexandre GISCLARD, Huissier de Justice associé de la Société Civile Professionnelle Eric PELERIAUX Alexandre GISCLARD et Olivia BADAROUX PELERIAUX Titulaire d'un Office d'huissier de Justice près le Tribunal de Grande Instance de NIMES, y demeurant 1 Rue Saint Marc,

CERTIFIE ET ATTESTE

M'ETRE TRANSPORTE le Six Février 2017 sur les communes de MANDUEL et de REDESSAN (Gard), où étant, j'ai pu constater :

. En mairies de Redessan et de Manduel la présence de l'affichage de l'Avis de l'Enquête Publique unique communes de Manduel et Redessan relative à la réalisation de la gare nouvelle de Nîmes Manduel Redessan.

. Sur la commune de Redessan l'affichage des avis est présent : Chemin du Pascaly Halle aux sports, Rond-point Route de Beaucaire sur les quatre accés, sur le terrain proche du canal des Costières, et au croisement Route de Beaucaire.

. Sur la commune de Manduel l'affichage des avis est présent : Avenue Pierre Mendes France au niveau de la gare, Cours Jean Jaures, collège de Manduel Avenue André Mazoyer, Chemin de Fumérian, croisement D3 Mas de Perset, rond-point D3 Mas Pouchon, rond-point D403-D3, croisement D3 Chemin de Jonquières, Chemin de Jonquières, Connelle Nord avant et après le pont proche chemin de fer.
Cet affichage est conforme à la loi, tant par ses dimensions, et inscriptions que par son emplacement bien visible de la voie publique.

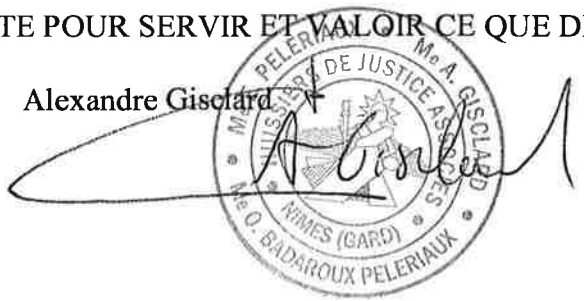
En Mairie de Redessan j'ai constaté que l'entier dossier du projet Gare nouvelle ainsi que les deux registres sont mis à la disposition du public dans une pièce dévolue à cet effet.

En Mairie de Manduel j'ai également constaté que l'entier dossier et les deux registres sont mis à la disposition du public dans une pièce dévolue à cet effet, ainsi que la présence d'une borne informatique à disposition.

Dans les locaux de Nîmes Métropole j'ai constaté la présence d'un poste informatique avec un ordinateur PC, au dos de l'écran une affichette indiquant Enquête Publique du 06.02 au 17.03.2017 projet de la gare nouvelle documents consultables sur ce poste information à disposition du public, sur l'écran je note la présence d'une icône « Enquête Publique SNCF » après avoir cliqué dessus des dossiers s'affichent soit DUP COMPLET, IOTA COMPLET, PC Manduel et PC Redessan reprenant les documents constatés préalablement dans les deux mairies en question.

LA PRESENTE ATTESTATION EST FAITE POUR SERVIR ET VALOIR CE QUE DE DROIT.

FAIT A NIMES LE 24 Mars 2017 Alexandre Gisclard



S.C.P.
Eric PELERIAUX
Alexandre GISCLARD
Olivia BADAROUX-PELERIAUX
Huissiers de Justice Associés
1 rue St Marc - BP 60180
30012 NIMES Cedex 04
Tél : 04.66.21.88.94
Fax : 04.66.67.74.79
E.mail service constats
constat.dominique@wanadoo.fr

ATTESTATION

Je, Olivia BADAROUX PELERIAUX, Huissier de Justice associé de la Société Civile Professionnelle Eric PELERIAUX Alexandre GISCLARD et Olivia BADAROUX PELERIAUX Titulaire d'un Office d'huissier de Justice près le Tribunal de Grande Instance de NIMES, y demeurant 1 Rue Saint Marc,

CERTIFIE ET ATTESTE

M'ETRE TRANSPORTEE le Vingt Janvier 2017 sur les communes de MANDUEL et de REDESSAN (Gard), où étant, j'ai pu constater :

. en mairies de Redessan et de Manduel la présence de l'affichage de l'Avis de l'Enquête Publique unique communes de Manduel et Redessan relative à la réalisation de la gare nouvelle de Nîmes Manduel Redessan.

. Sur la commune de Redessan l'affichage des avis est présent : Chemin du Pascaly Halle aux sports, Rond-point Route de Beaucaire sur les quatre accés, sur le terrain proche du canal des Costières, et au croisement Route de Beaucaire.

. Sur la commune de Manduel l'affichage des avis est présent : Avenue Pierre Mendes France au niveau de la gare, Cours Jean Jaures, collège de Manduel Avenue André Mazoyer, Chemin de Fumérian, croisement D3 Mas de Perset, rond-point D3 Mas Pouchon, rond-point D403-D3, croisement D3 Chemin de Jonquières, Chemin de Jonquières, Connelle Nord avant et après le pont proche chemin de fer.

Cet affichage est conforme à la loi, tant par ses dimensions, et inscriptions que par son emplacement bien visible de la voie publique.

LA PRESENTE ATTESTATION EST FAITE POUR SERVIR ET VALOIR CE QUE DE DROIT.

FAIT A NIMES LE 23 Mars 2017

O BADAROUX PELERIAUX

Projet de gare SNCF - Observations annexées au PV de synthèse

I – Observations formulées par la commission d'enquête

CE1 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 ?)

CE2 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.

CE3 L'avis de la CEDEPENAF sur la consommation des espaces agricoles ne figure pas au dossier. Quelles en sont les raisons ?

II - Observations formulées par le public

Elles ont été classées par thème pour lesquels une réponse globale est attendue du maître d'ouvrage, en référence aux divers points particuliers développés dans chacune des observations concernées. (Q1 à Q15)

Les contributions comportant des sujets multiples n'entrant dans aucun des thèmes généraux devront faire l'objet de réponses au cas par cas. (Q16)

Afin de pouvoir apporter une réponse adaptée aux attentes des élus, syndicats, partis politiques ou associations, les observations correspondantes devront faire l'objet si nécessaire de réponses individualisées. (Q17 à Q19)

Observations du public 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.

15-16-18-25-27-41-46-51-52-58-85-100-112-113-117-118-119-122-126-128-134-137-139-140-142-150-151-153-158-159-160-164-168-176-181-196-197-201-203-204-205-206-207-208-209-210-211-212-215-217-221-223-228-239-256-258-259-269-292-302-303-312-313-324-325-334

Q2 <u>Navettes ferroviaires et/ou bus entre Nîmes centre et GNNMR</u> :
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.

3-16-18-55-74-107-112-125-127-128-130-169-175-185-189-197-198-199-207-208-228-239-243-250-262-266-276-281-288-295-298-319-332-343

Q3 <u>Inconvénients liés à l'éloignement de la gare nouvelle</u> :
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.

8-22-28-34-52-84-87-93-98-101-103-105-107-108-109-110-11-113-114-119-120-121-122-125-126-127-128-129-130-131-135-138-140-141-145-148-150-151-153-155-158-169-186-190-192-199-203-204-205-206-207-209-210-211-212-213-215-216-217-219-220-221-222-223-236-226-227-228-229-230-231-234-235-237-239-241-242-243-245-250-252-256-257-258-259-261-263-265-267-269-270-273-275-282-291-292-293-295-296-298-299-302-303-305-311-312-313-315-317-318-320-321-322-323-324-327-329-332-334-338-344-347

Q4 <u>Saturation de la gare Feuchères et de la ligne classique</u> :
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.

58-9-102-105-106-107-109-110-120-127-132-135-138-141-143-145-150-158-169-206-207-208-209-210-223-228-229230-233-234-235-236-238-239-240-241-243-244-247-250-255-262-265-282-291-296-299-305-317-318-319-321-322-323-325-327-329-343

Q5 <u>Superficies des espaces à usage agricole utilisés dans le cadre du projet</u> :
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.

5-7-22-23-31-53-58-68-71-76-78-81-84-90-92-95-109-110-121-124-127-132-135-137-140-144-158-195-205-207-208-209-210-213-221-223-226-229-230-235-236-239-240-243-247-250-252-253-255-261-265-275-291-296-305-317-320-321-323-327-329-338-347

Q6 <u>Justification économique du projet</u> :
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.

28-52-64-76-78-84-105-115-131-132-188-209-210-214-230-232-295-298-299-305-313-319-322-323

Q7 <u>Coordination trafic TER et TGV</u> :

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.

2-14-20-24-25-28-33-38-40-42-45-48-51-76-77-80-84-106-107-122-127-128-129-136-139-142-143-144-158-159-174-185-189-197-198-199-200-209-210-228-249-259-274-281-327-332-343

Q8 <u>Variante sans gare avec raccordement à St Brès</u> :

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)

10-55-76-84-103-104-109-110-114-143-244-250295-298-322-323-325-327-343-350

Q9 <u>Augmentation des charges d'exploitation liées à la nouvelle gare</u> :

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.

64-177-209-210-223-239-241-262-293-305-313-323

Q10 <u>Risques de désertification économique et touristique du centre ville</u> :

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.

14-39-64-102-103-106-109-110-116-120-121-145-146-151-179-183-186-205-208-209-210-217-234-235-240-250-273-282-292-296-304-313-315-318-325

Q11 <u>Implantations alternatives</u> :

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.

8-9-14-28-32-36-43-64-173-209-211-212-210-220-241-257-258294-296-298-303-314-329

Q12 <u>Coût du projet et financement</u> :

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).

6-22-36-63-64-76-91-95-98-204-205-206-207-208-209-210-215-221-223-227-228-229-230-233-236-237-239-241-243-244-245-246-250-255-262-263-264-265-269-272-277-291-293-296-298-302-305-313-314-317-322-321-323-350

Q13 <u>Impact environnemental global du programme des travaux (gare, accès, Magna Porta)</u> :

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.

31-53-63-71-78-105-121-122-127-131-132-133-134-136-137-138-144-145-146-147-148-149-158-166-167-170-174-178-185-195-198-207-208-209-210-213-214-222-223-226-227-230-232-236-239-241-243-249-250-252-253-259-272-291-295-298-299-305-327-329-332-338-344-347-350

Q14 <u>Qualité des services en gare nouvelle</u> :

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

3-187-197-255-270-338

Q15 <u>Questions relatives à la cessibilité ou aux expropriations</u>.

89-346 **(**Voir documents en pièces jointes)

Q16 <u>Autres observations particulières ne rentrant pas spécifiquement dans les thèmes ci-dessus.</u>

3-9-11-31-32-54 et 57-61-85-92-94-123-124-156-157-162-163-168-171-172-177-178-180-182-184-191-198-200-213-222-237-238-25-255-256-266-271-295-296-298-300-302-314-318-322-323-339-347-351

Q17 <u>Observations formulées par des élus</u>

84-152-161-165-193-243-250-264-272-278-279-280-282-284-289-297-304-306-309-310-331-333-335-336-337

Q18 <u>Observations formulées par des Syndicats/partis politiques/organisations professionnelles</u>

106-228-299-301-319-323-330-349

Q19 <u>Observations formulées par des associations</u>

147-218-232-241-249-256-267-293-295-298-322-350

annexe 1 (6)

89

M. Meyrues (ZB1) (Obs. 1 parcellaire Manduel)

Date de dépôt : Le 08/03/2017 à 00:00:00

Lieu de dépôt : Sur un registre papier

Contribution : Parcelle [ZB1] au lieu dit l'Etang la société Olivia a réalisé une emprise de 152m² sur ma propriété. Cette cession n'est pas entretenue. La végétation envahit ma propriété. Je demande à ce que cette cession appartenant à la SNCF soit entretenue.

Nota CE : Parcelle rassemblement localisé le long du CNM

annexe 1 (1)

346 (1)

BRL

DIRECTION AMENAGEMENT ET PATRIMOINE

LE DIRECTEUR ADJOINT

Affaire suivie par : Emmanuelle MARIAGE
Tél. : 04.66.87.50.91 Fax : 04.66.87.50.39
E.Mail : Emmanuelle.Mariage@brl.fr.

OBJET : Gare Nouvelle Nîmes Redessan – Demande d'acquisition de parcelles
NOS REF. : EMA/2016/1051
COPIES :

SNCF Réseaux
Direction Territoriale Languedoc-Roussillon
101 allée de Délos
BP 91242
34011 MONTPELLIER Cedex 1

A l'attention de Madame Sylvie MARTIN

Nîmes, le 23 septembre 2016

Madame le Responsable Foncier,

Par courrier du 09 août 2016, vous avez sollicité auprès de nos services, dans le cadre du projet de création de la gare nouvelle Nîmes – Manduel – Redessan, la possibilité d'acquérir tout ou partie de plusieurs parcelles appartenant à BRL en tant que concessionnaire de la Région Languedoc Roussillon Midi Pyrénées.

En réponse à votre demande, je vous informe que nous sommes en mesure de vous céder les parcelles sises sur la commune de Redessan, ZN71 pour 229 m² et ZN74 pour 192 m², ces parcelles ne supportant pas d'ouvrages du Réseau hydraulique Régional et n'étant pas affectées à l'exploitation de ces derniers.

Votre interlocuteur concernant la mise en œuvre effective de cette cession est Monsieur Gérard MAUVEZIN (04.66.87.50.56).

En revanche, nous ne pouvons pas réserver de suite favorable à votre demande concernant les parcelles sises sur la commune de Manduel, AH435 en totalité et AH431 pour partie (300 m²), ces parcelles supportant des aménagements connexes du canal et étant affectées à son exploitation.

Restant à votre disposition, je vous prie d'agréer, Madame le Responsable Foncier, l'expression de mes salutations distinguées.

Michel CHIGNOLI

annexe 1(8)

346(2)

Gare

BRL

DIRECTION AMENAGEMENT ET PATRIMOINE

LE DIRECTEUR ADJOINT

Affaire suivie par : Emmanuelle MARIAGE
Tél. : 04.66.87.50.91 Fax : 04.66.87.50.39
E.Mail : Emmanuelle.Mariage@brl.fr.

OBJET : Enquête parcellaire conjointe à l'enquête publique Gare Nouvelle Nîmes Manduel Redessan
NOS REF. : EMA/2017/49
VOS REF : Commune de Manduel 30155 – terrier n°4
COPIES : SNCF Réseau – Mme Sylvie MARTIN
PJ 1

Mairie de MANDUEL
Place de la Mairie
30129 MANDUEL

A l'attention de Monsieur le Président de la Commission d'enquête parcellaire de la Gare Nouvelle Nîmes Manduel Redessan

Nîmes, le 27 FEV. 2017

Monsieur le Président,

Par courrier recommandé du 11 janvier 2017, SNCF Réseaux nous a transmis l'arrêté préfectoral n°30-2017-01-02-0058 par lequel le Préfet du Gard prescrit l'ouverture de l'Enquête parcellaire conjointe à l'enquête publique pour la Gare Nouvelle Nîmes Manduel Redessan.

En effet, deux parcelles appartenant à BRL en tant que concessionnaire de la Région Occitanie sont concernées par cette enquête parcellaire : **commune de MANDUEL, section AH, n°431 et 435.**

Nous vous transmettons en pièce jointe la copie du courrier que nous avons adressé à SNCF Réseaux le 23 septembre 2016, indiquant la non cessibilité de ces deux parcelles, du fait qu'elles relèvent du statut de la domanialité publique.

Dans ce contexte, nous vous demandons de reporter cette information dans votre rapport et d'émettre en conséquence un avis défavorable sur la cessibilité de ces parcelles.

Restant à votre disposition pour de plus amples informations si nécessaire, je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes salutations distinguées.

Eric BELLUAU

PROJET GARE NOUVELLE
NÎMES-MANDUEL-REDESSAN

ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE

MÉMOIRE EN RÉPONSE DE SNCF RÉSEAU AUX OBSERVATIONS DES COMMISSAIRES ENQUÊTEURS

Annexe h

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

La 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.

SNCF EN OCCITANIE

2 900 km	281	800
DE LIGNES	GARES ET HALTES	CIRCULATIONS PAR JOUR

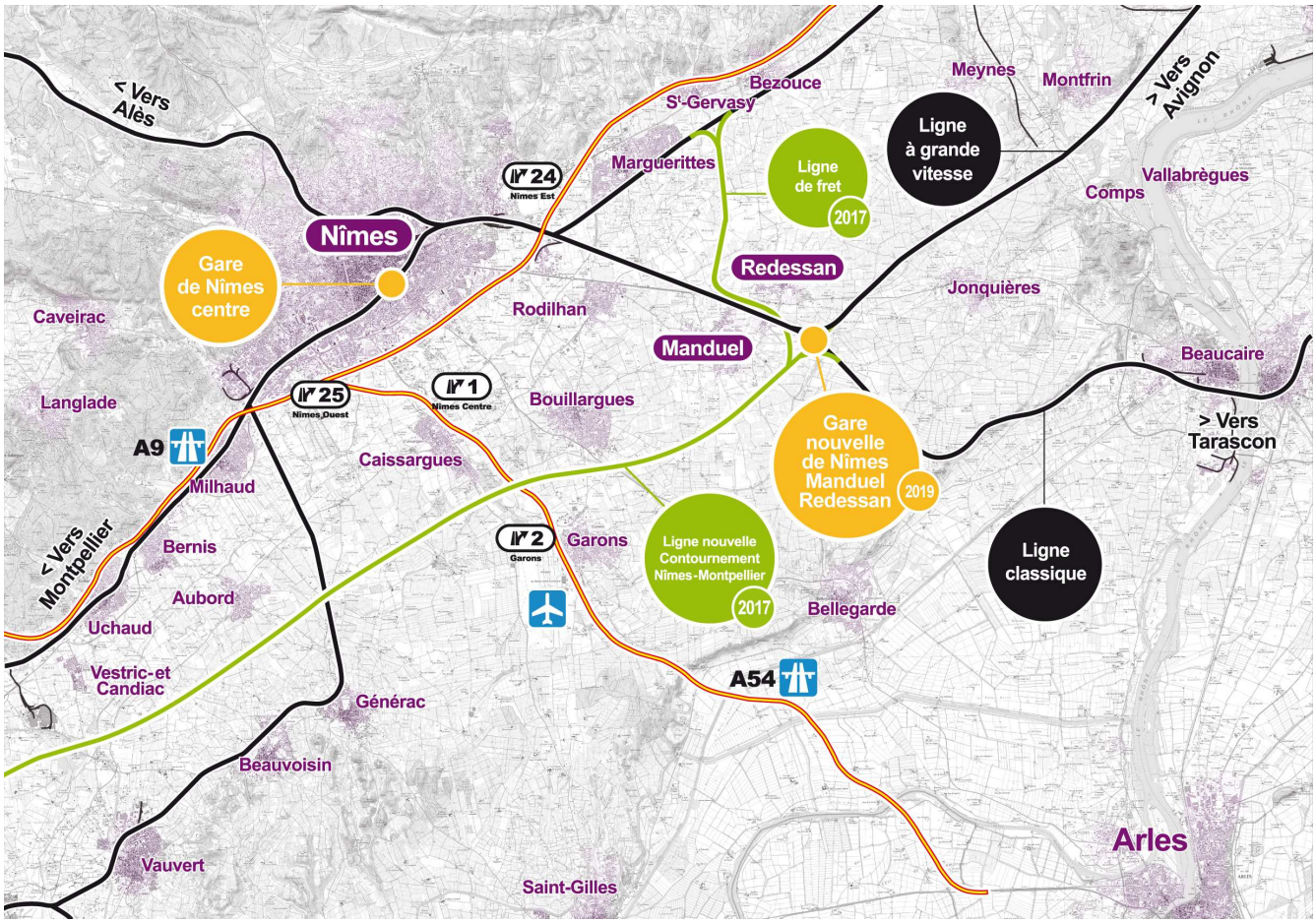
LA GARE NOUVELLE
UN ATOUT FORT POUR LE TERRITOIRE GARDOIS

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.

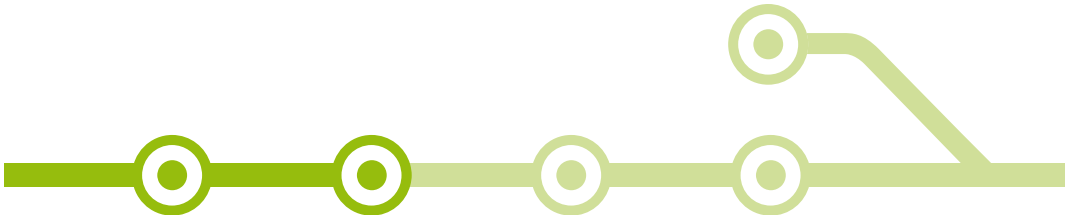
UNE PORTE D'ENTRÉE SUR LA RÉGION OCCITANIE

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.

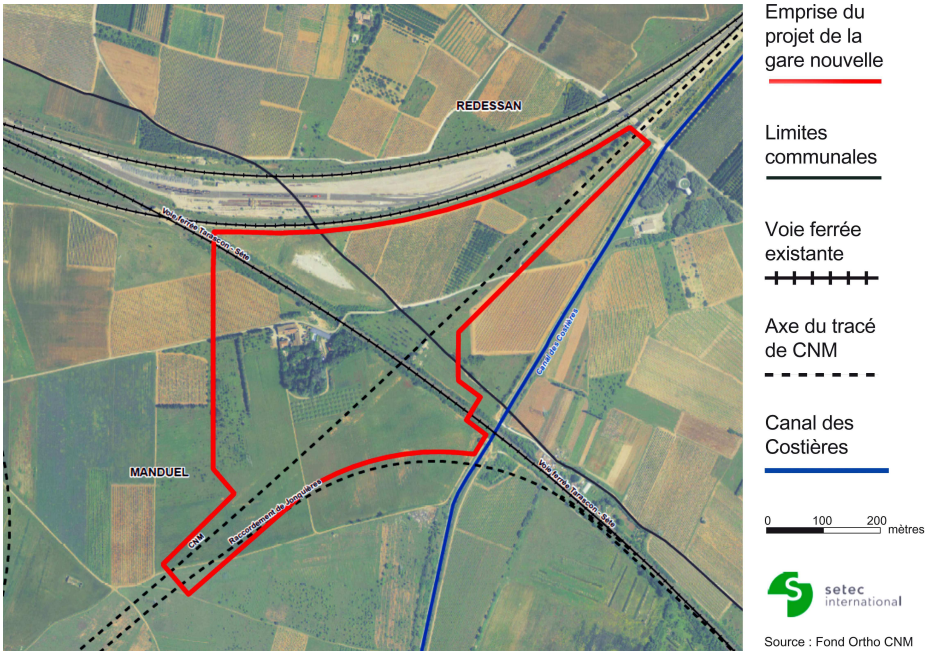
SNCF Réseau s'engage à ne pas dépasser le budget de 95M€ (aux conditions économiques de juillet 2011).

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.

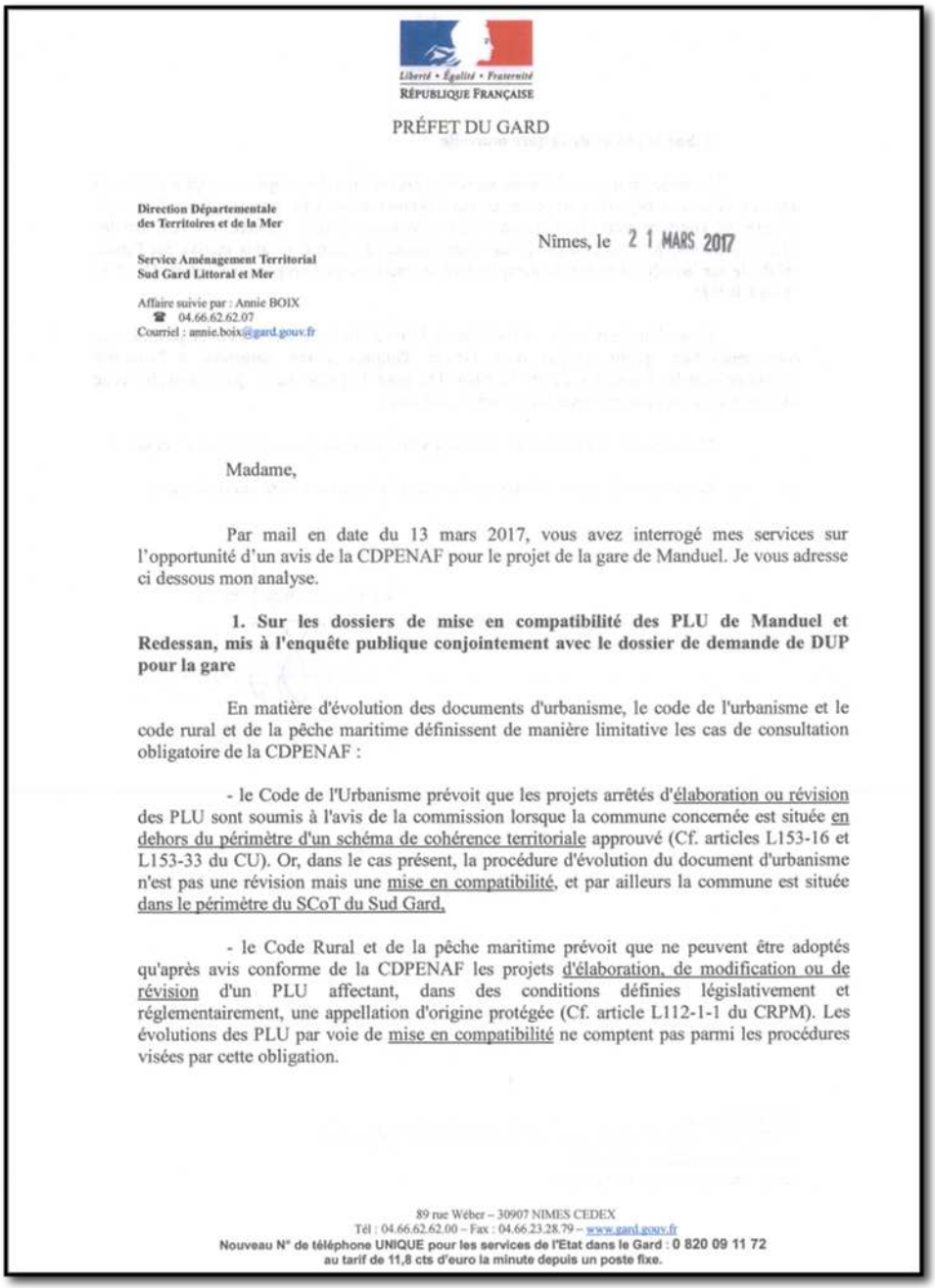
Les surfaces cadastrales listées en page 9 des CERFA de demande de permis de construire de Manduel et Redessan concernent l'intégralité des parcelles du projet avant leur découpage et seront actualisées.

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.

89 rue 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'Etat 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

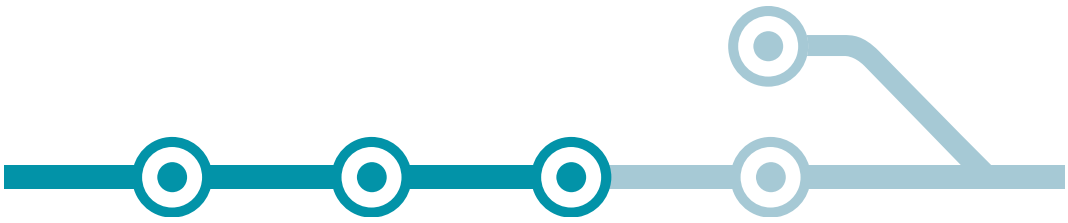
Le Directeur Départemental des Territoires et de la Mer du Gard

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**

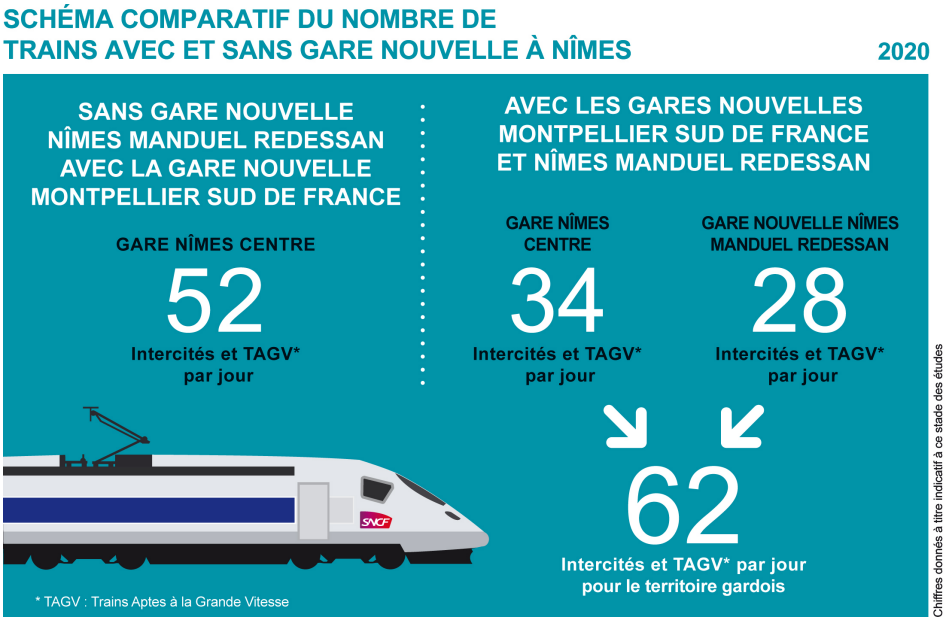
Q1- DEVENIR DES ACCÈS TGV DEPUIS LA GARE FEUCHÈRES

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.

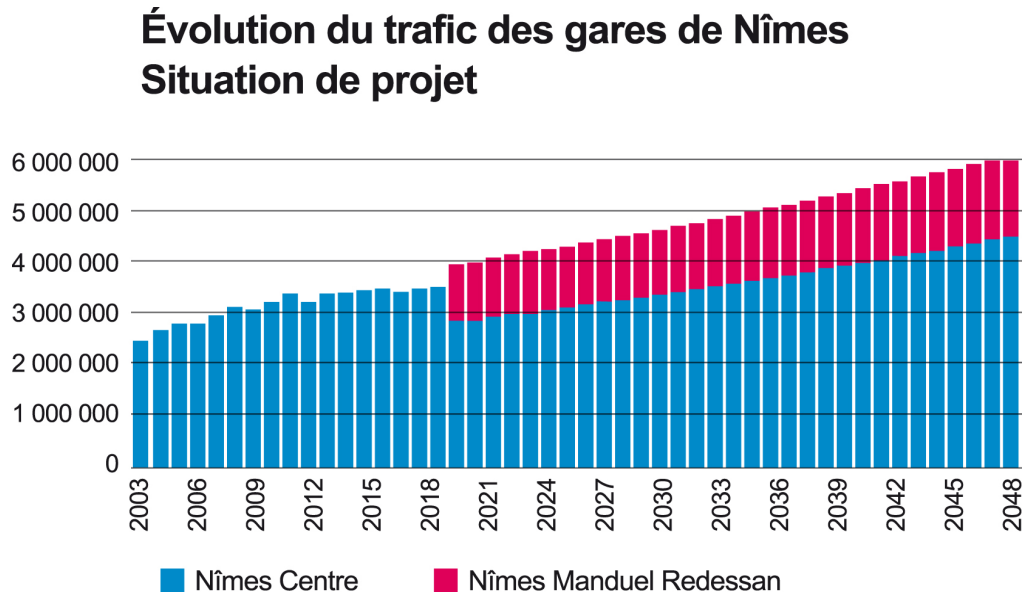
COMBIEN DE PERSONNES SONT CONCERNEES ?

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 :

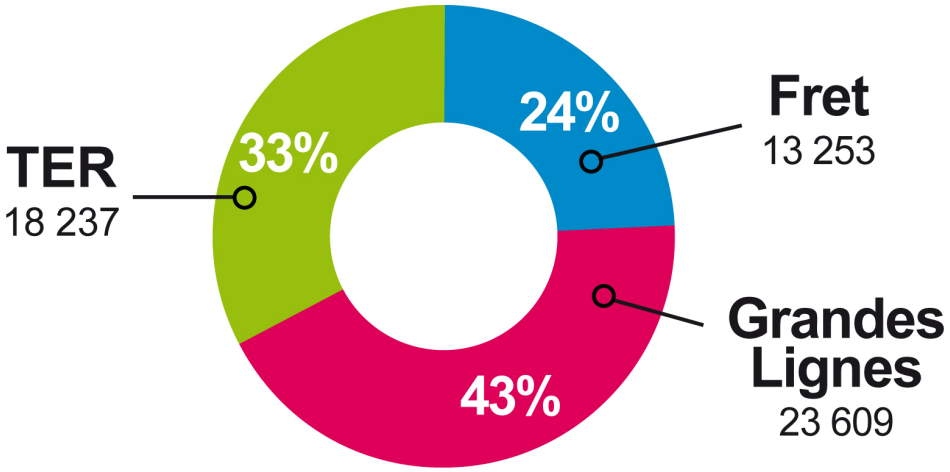
- l'utilisation de l'infrastructure
- les conditions de circulations des trains,
- le niveau de saturation de l'axe méditerranéen entre Nîmes et Perpignan.

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.

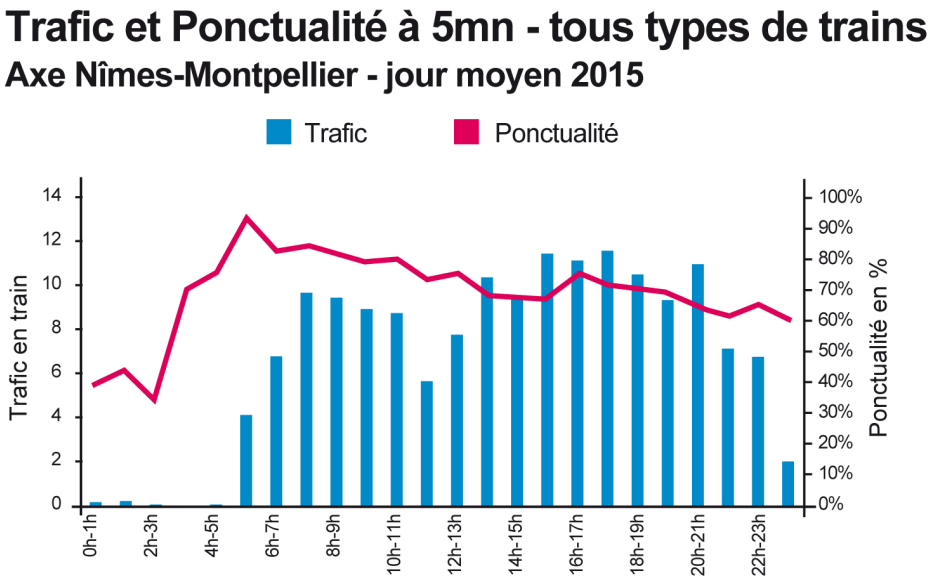


Les trains par catégorie
Axe Nîmes-Montpellier circulations 2015

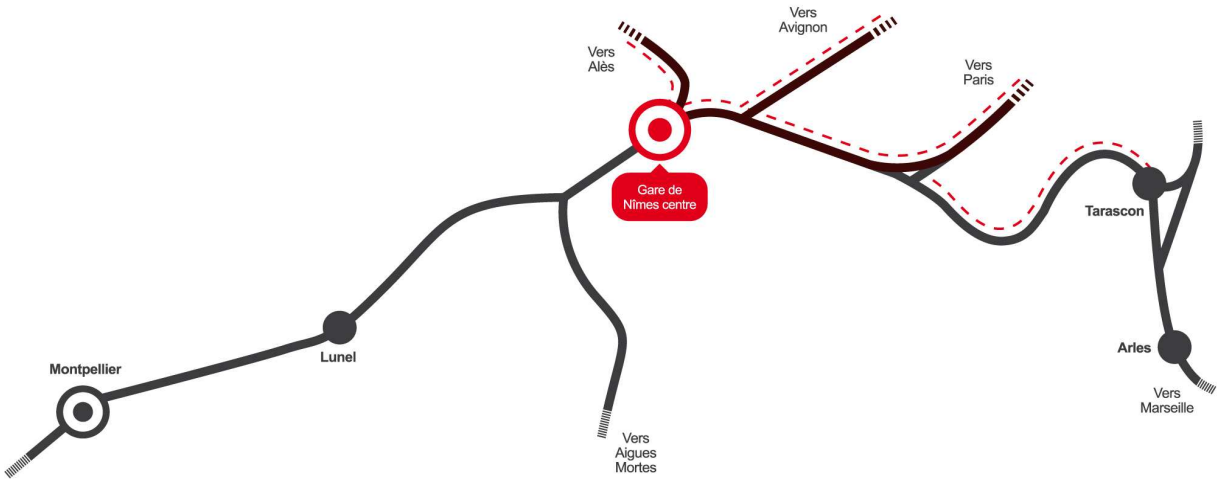
L'itinéraire littoral entre Nîmes et Perpignan n'offre **aucune solution alternative en cas d'incident** important sur la ligne. La section de ligne Nîmes-Montpellier, du fait de la forte densité des circulations, du nombre significatif de passages à niveau, des aléas climatiques avec en particulier 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

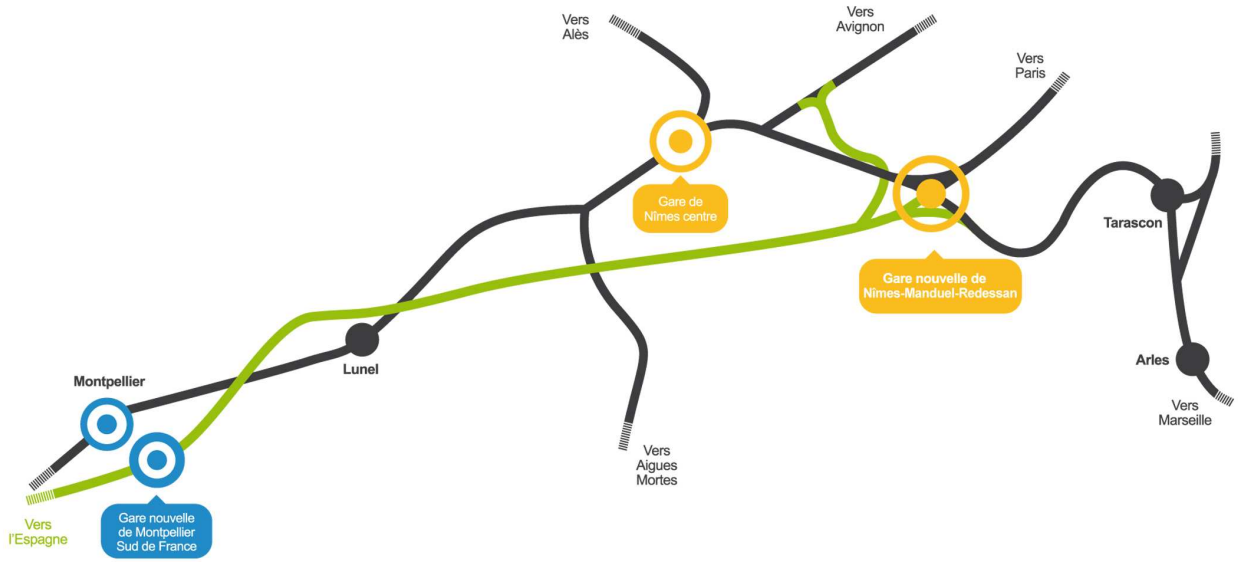
sillons TAGV, au détriment d'une capacité optimisée en ligne, pour gérer les flux de clients sur les quais de la gare. Ce phénomène est aggravé pendant les périodes d'affluences estivales qui pourraient conduire à des problèmes de sécurité sur les quais.

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

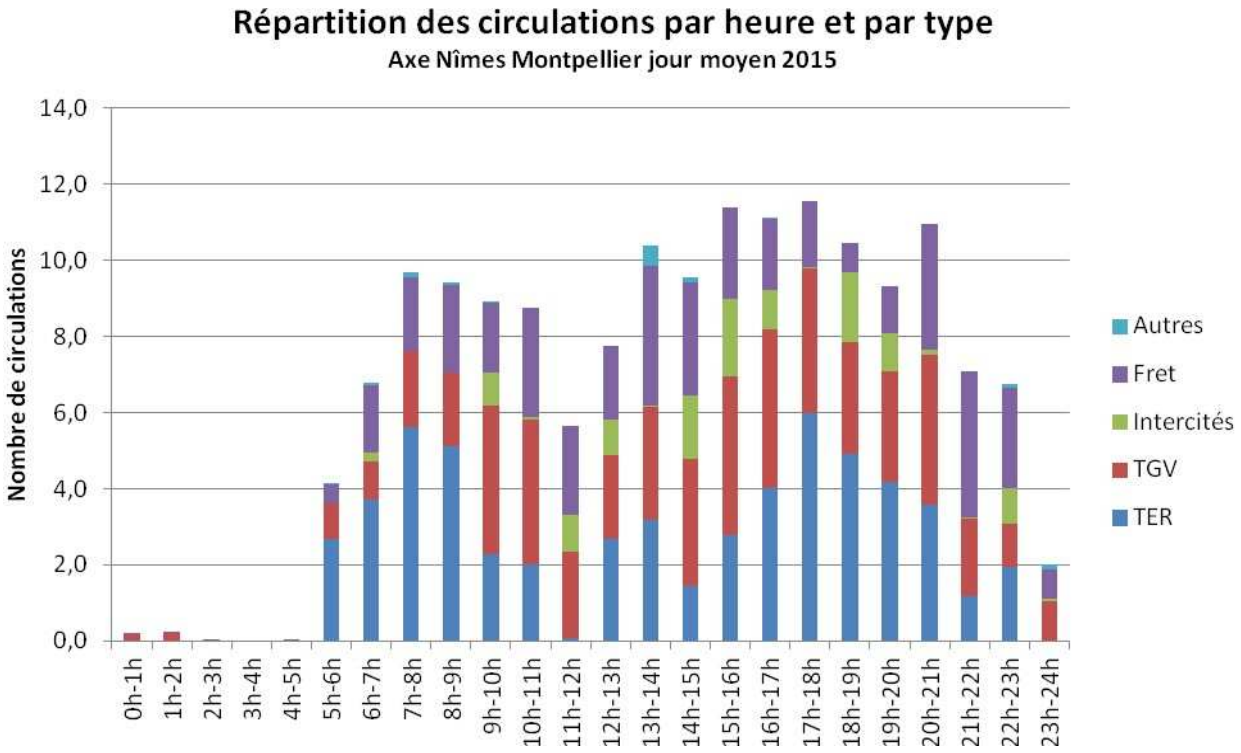
Source : SNCF Réseau

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 :

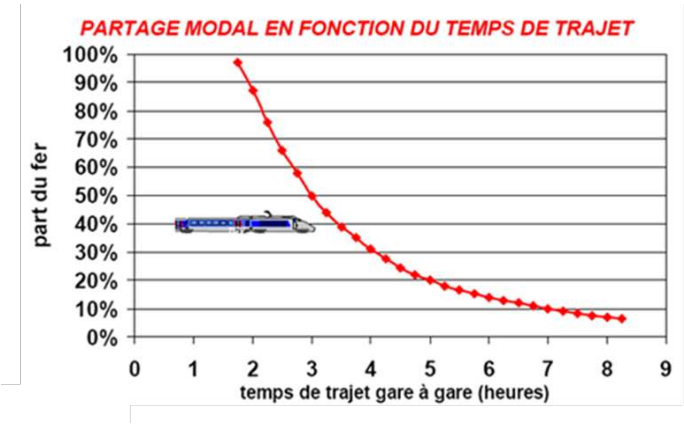
- Grâce au transfert vers le CNM des TAGV, consommateurs de capacité de circulations aux heures de pointes, une augmentation de l'offre de transports du quotidien sera possible accompagnée d'une meilleure régularité sur la ligne classique,

- 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.

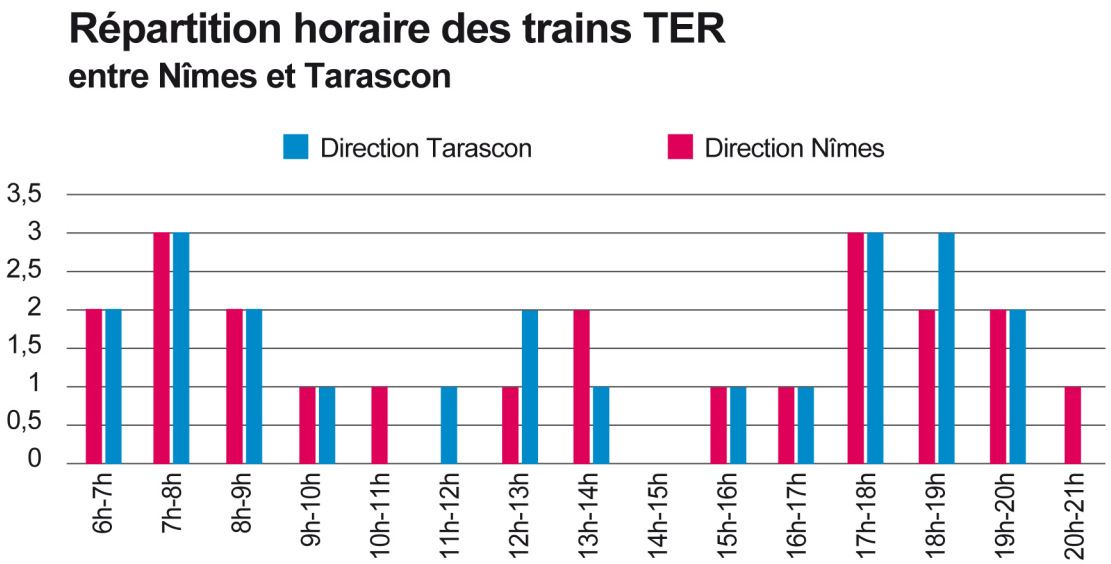
La qualité des correspondances représente un enjeu important pour le projet de gare nouvelle.

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)

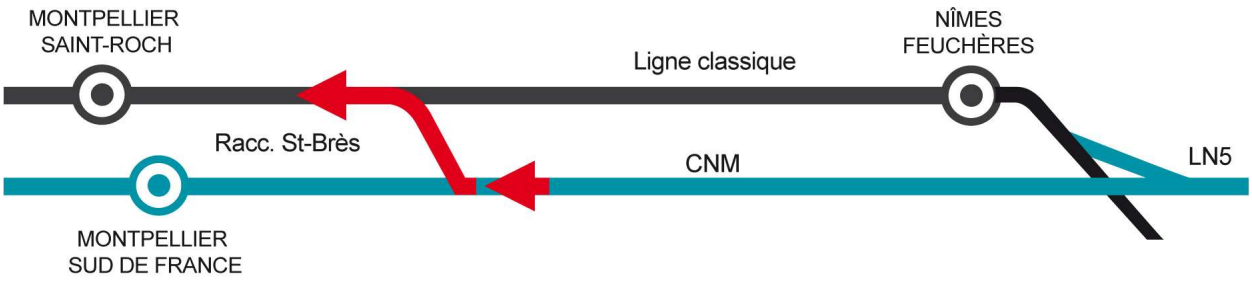
Réponse de SNCF Réseau :

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.



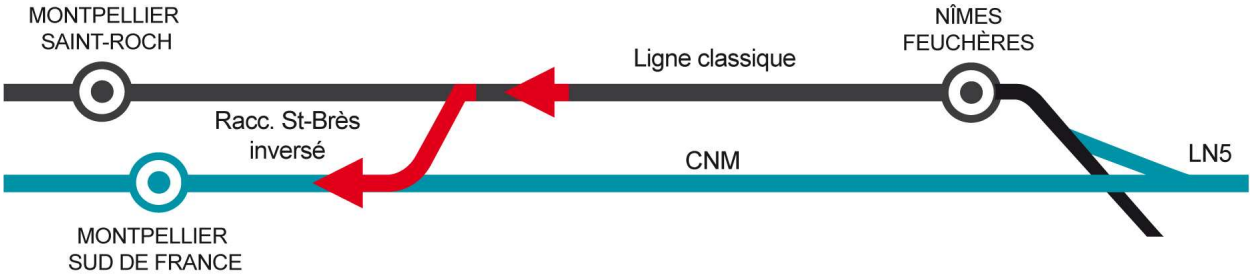
Suite à la décision de construction de la gare nouvelle de Montpellier Sud de France, la gare nouvelle remplace les fonctions ferroviaires du raccordement et l'investissement dans le raccordement n'était plus justifié.

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.

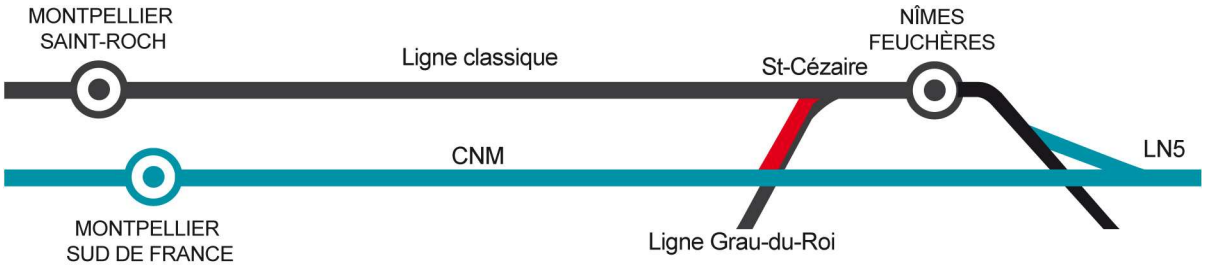
Le raccordement dénommé « Grau du Roi – Générac »

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.

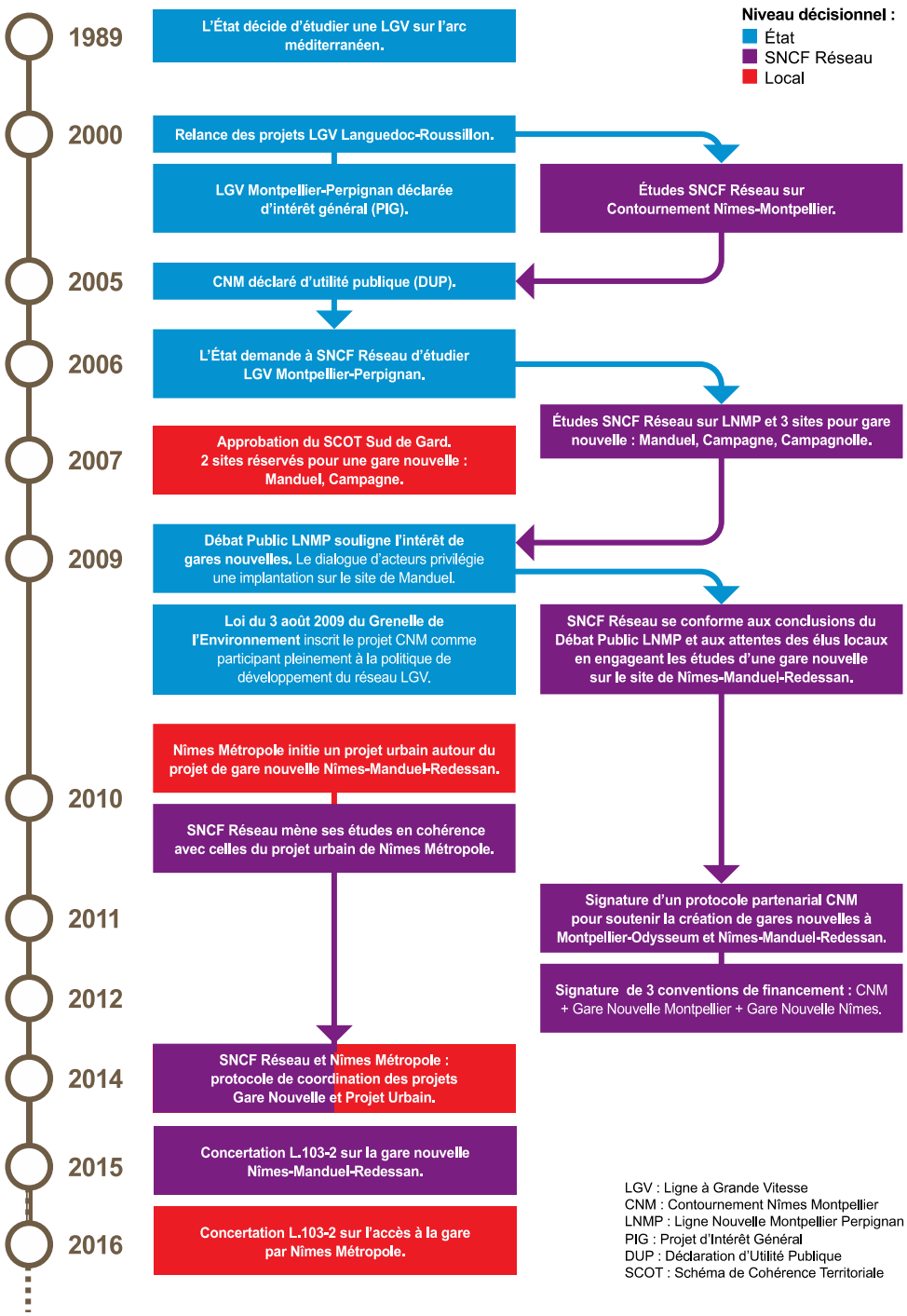
Ce processus de concertation s'est traduit en 2012 avec la signature de la convention de financement pour une gare nouvelle sur le site de Manduel-Redessan. Cette convention de financement, signée par la Région Languedoc-Roussillon, Montpellier Agglomération, Nîmes Agglomération, l'Etat et RFF a ainsi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

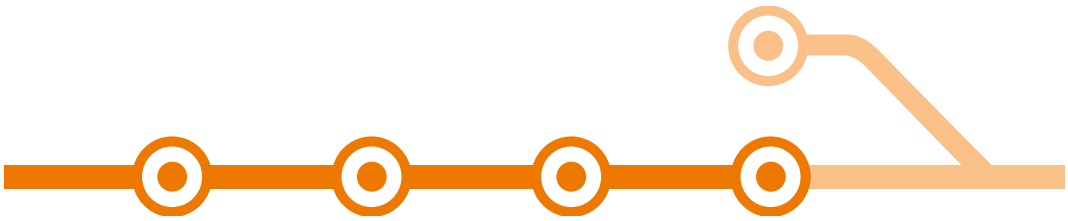
Famille d'exploitant local : s'oppose à la construction de la gare : problématique d'itinéraire pour les clients, sanitaires, de surface de pâture

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)

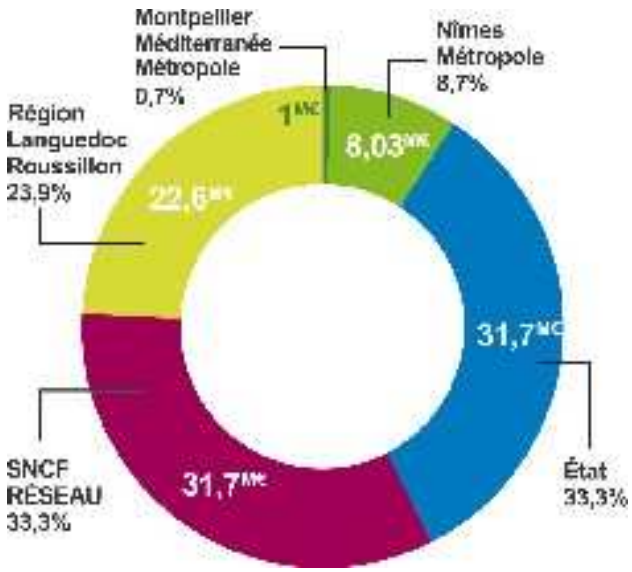
Réponse de SNCF Réseau :

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.

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.

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

annexe 7

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DU GARD

Préfecture
Direction des Collectivités et du Développement Local

Bureau de l'Urbanisme et des Affaires Foncières
Affaire suivie par : Giselle Mercier
☎ 04 66 36 42.84
giselle.mercier@gard.gouv.fr

Nîmes le 10 AVR. 2017

Le préfet

à

M le président de la commission d'enquête

Objet : Enquête publique Gare Nouvelle Nîmes Manduel Redessan (GNNMR)
Référ : Articles L 123-15 et R 123-19 du code de l'environnement

Le projet de GNNMR a été soumis à enquête publique unique du 6 février au 17 mars 2017. A l'issue de cette période, le rapport d'enquête assorti des conclusions de la commission doit être remis à l'autorité administrative sous trente jours, soit le 17 avril 2017.

Compte tenu de l'importance de ce projet et de ses enjeux, le traitement de l'information receuillie ainsi que les éléments de calendrier, vous ont conduit, conformément aux dispositions visées en référence à solliciter une prorogation de quinze jours.

Après avoir recueilli l'avis des maîtres d'ouvrage, je vous informe que la date de remise du rapport d'enquête est reportée au 2 mai 2017.

Le préfet
Pour le Préfet,
le secrétaire général

François LALANNE

La Région Occitanie Pyrénées - Méditerranée

Carole DELGA
Ancienne ministre
Présidente

Monsieur Yves FLORAND
Président de la Commission d'enquête
publique de la gare nouvelle de Nîmes-Manduel-Redessan
Hôtel de ville
Place de la Mairie
30129 MANDUEL

Montpellier, le 14 AVR. 2017

NOS REF : DITM/PTFI/SI/ND/SL/D1704553
AFFAIRE SUIVIE PAR : Nicolas DOURLENS
CONTACT : nicolas.dourlens@laregion.fr
Tél. : +33 (0)4 67 22 68 86

OBJET : Enquête publique de la gare de Nîmes-Manduel-Redessan

Monsieur le Président de la Commission d'enquête,

L'enquête publique sur la gare nouvelle de Nîmes-Manduel-Redessan a eu lieu du 6 février au 17 mars 2017. La Région Occitanie / Pyrénées-Méditerranée n'a pas participé à cette enquête publique ni approuvé aucune forme de contribution.

En effet, en tant que premier financeur des collectivités publiques au projet du Contournement ferroviaire de Nîmes et de Montpellier (CNM) ainsi qu'à celui de la gare nouvelle de Nîmes-Manduel-Redessan, son intérêt et son soutien ne sauraient devoir être exprimés par ce mode.

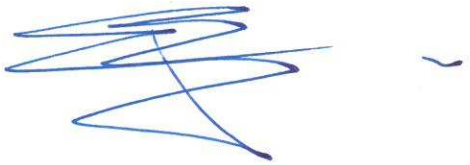
La Région Occitanie / Pyrénées-Méditerranée réitère, par le présent courrier, la demande formulée lors du Comité de suivi qui s'est tenu le 26 octobre 2016 d'une mise en service de la gare nouvelle permettant le report maximal des circulations ferroviaires sur le CNM.

En effet, la libération de capacité ainsi induite sur la ligne classique doit autoriser le développement des dessertes régionales TER, en pleine application des modalités de la convention de financement du CNM. Or, le nombre de circulations voyageurs annoncées par SNCF Mobilités sur la ligne nouvelle n'est à ce jour pas à la hauteur des engagements financiers qui ont été pris par les collectivités.

La Région demeure également vigilante quant aux modalités de desserte de la gare tant ferroviaire que routière, afin que celle-ci puisse devenir un véritable pôle d'échanges multimodal, porte d'entrée et de diffusion du territoire.
Elle s'interroge sur les coûts des aménagements et des services, jusqu'alors non chiffrés, qui doivent permettre d'assurer une bonne qualité d'accessibilité du site aux habitants de l'ensemble du département du Gard. Ces éléments, demandés à plusieurs reprises et restés sans réponse, devront être versés au dossier et au bilan socio-économique du projet.

Enfin, la Région sera très attentive au fonctionnement du doublet de lignes (ligne existante, ligne nouvelle CNM et raccordements étudiés) dans le cadre notamment des études prévues au CPER 2015-2020.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président de la Commission d'enquête, à l'expression de mes salutations distinguées.



Carole DELGA

A N NE X E G

Observations du public

Registres et contributions annexées

Nîmes, le 12/03/2017

Françoise Akoum
12 rue Fénelon
30 000 Nîmes

Projet gare nouvelle Nîmes Manduel Redessan (NMR)
Enquête publique unique

Des évaluations chiffrées peu rigoureuses :

En page 13 de la pièce D du dossier de l'enquête publique, une" appréciation sommaire des dépenses" est mentionnée pour un montant de 95 M€ "aux conditions économiques de juillet 2011". En 2017, alors que les travaux ne sont pas décidés, nous savons donc que cette évaluation est totalement dépassée. Plus encore ce coût ne comporte pas la construction de la 3° voie qui devrait permettre de relier par navette ferroviaire la gare NMR à la gare centrale de Nîmes pas plus qu'il n'intègre le coût de l'avenue menant à la gare.

Cette façon de faire apparaître une sous évaluation des investissements induit le lecteur du dossier en erreur ; d'autant plus que les aménagements de la nouvelle gare devront nécessairement permettre de rejoindre le centre ville de Nîmes, qui est à la fois la Préfecture du département, la ville centre de l'agglomération avec un potentiel démographique et touristique incontournable.

A la page 29 de la pièce E du dossier de l'E.P., l'évolution du trafic passant en gare de Nîmes Feuchères et par conséquent l'évaluation de la fréquentation de la gare nouvelle NMR figurant sur les figures 44 et 46 pour les années 2021 jusqu'en 2049 sont calculées sans tenir compte de la situation nouvelle de concurrence dans laquelle la SNCF Mobilité se trouve et qui atteint tout particulièrement les grandes lignes ; ainsi

- les cars longues distances entrés en service depuis 2016,
- les navettes aériennes qui relient maintenant Montpellier-Paris
- sans oublier l'ouverture du réseau à d'autres compagnies ferroviaire en 2020 sont autant de possibilités proposées aux différents voyageurs qui impacteront le trafic voyageur .

Notons de plus que le chiffrage est fourni par le gestionnaire d'infrastructure, SNCF-Réseau, alors qu'il n'y a pas d'engagement écrit du transporteur SNCF de les mettre en œuvre !

Le coût de l'entretien de la gare NRM :

Pendant toute la période durant laquelle la ligne à grande vitesse Montpellier-Perpignan n'existe pas, il faudra prévoir le fonctionnement et l'entretien de 2 gares au lieu d'une alors même que la globalité du trafic voyageur sera inchangé. Ainsi l'investissement lié à la construction de la gare nouvelle sera la source d'une dépense supplémentaire sans pour autant être rentable !

La vie quotidienne de l'usager contribuable :

Habitant à moins de 10 minutes à pied de la gare Feuchères, il est clair que plutôt que d'aller prendre le train à Manduel, ce qui aura pour effet de rallonger le temps de voyage quelque soit sa destination et, en cas de défaut de correspondances -ferroviaires ou routières - optimisées, d'avoir à y aller éventuellement en voiture , avec obligation de payer le parking, j'aurai intérêt à aller prendre le train à Avignon ou à Montpellier pour bénéficier d'horaires plus diversifiés.

Plus généralement, après l'ouverture du contournement NM qui déviera le fret en partie dangereux pour la sécurité civile du centre ville de Nîmes, un projet de transport en commun en site propre (TCSP, ligne 2) a vu le jour dans l'agglomération nîmoise ; il doit permettre une meilleure circulation est-ouest dans la ville en passant par la gare Feuchères. Il y a une contradiction qui pèsera sur les contribuables à améliorer les transports publics nîmois vers la gare centrale tout en réalisant une gare située à une quinzaine de km, gare dont la mise en service allongerait les temps de parcours de 84% des clients des trains habitants dans l'agglomération et diminuerait l'offre de transport ferroviaire à partir du centre ville.

Nîmes le, 15 mars 2017

Association des usagers de la SNCF du Gard
et des départements limitrophes
33 Route du Sel
30190 Saint Geniès de Malgoirès

Objet :
Enquête relative au projet de réalisation de la gare nouvelle Nîmes Manduel Redessan
Ouvert par la commission d'enquête le 06/02/2017 au 17/03/2017
Avis de l'association des usagers de la SNCF du Gard et des départements limitrophes

Mesdames, Messieurs les commissaires enquêteurs,

L'Association des usagers de la SNCF du Gard et des départements limitrophes, est forte depuis ses 23 années d'existence de l'expérience de nombreux usagers de la SNCF qui au fil du temps ont vécu les évolutions du transport ferroviaire dans la Région Languedoc Roussillon, à l'origine, Occitanie depuis 1 an et demi.

Notre expérience est reconnue, nous participons activement et proposons de nombreuses améliorations qui sont partagées par les autorités organisatrices des transports.

Concernant le projet de gare nouvelle de Manduel, il avait été présenté lors d'une réunion le 13/05/2013 à Montpellier devant les associations régionales d'usagers de l'époque et en présence de la SNCF et de RFF.
Unanimement déjà, à l'issue de la présentation faite par un représentant de SNCF Réseau (ex RFF) nous avons tous dit non à ce projet ainsi qu'à celui de la gare nouvelle de Montpellier. (voir pièce jointe n° 2) *

SNCF Réseau est de nouveau revenu vers nous en juin 2015, pour nous demander notre avis. Il n'avait pas changé, voire s'était accentué du côté « NON à ce projet inutile pour les usagers du train» (voir pièce jointe n°4).

Aujourd'hui, 2 ans plus tard notre avis reste le même. Nous maintenons notre refus de voir construire cette gare. Ci-dessous les arguments qui étayent notre choix :

- La gare actuelle de Nîmes centre ville est parfaitement positionnée en centre-ville justement.
- On parle de l'étoile ferroviaire de Nîmes parce que toutes les lignes de train y convergent. Depuis Le Grau du Roi, Clermont-Ferrand, Langogne, Génolhac ou Alès, Montpellier et au-delà, bientôt Bagnols, Pont-SaintEsprit et Marguerittes par la rive

droite du Rhône et Avignon ou Marseille. Le projet de gare à Manduel ne pourra pas remplacer cette étoile ferroviaire.

- Le projet de gare à Manduel est donc une gare betterave, située en dehors du centre-ville où tous les TER arrivent … de nombreuses études ont déjà démontré tous les défauts de ce genre de gares excentrées.
- 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. Les usagers choisissent le réseau TER
- Nous allons perdre un temps précieux pour rejoindre cette gare betterave. Par la route cela représente 14 km supplémentaires et 12 km par rail (ligne Nîmes-Tarascon). Autant dire que cela va provoquer un surcroît de circulation automobile là où justement tout le monde essaie de la maîtriser.
- 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.
- Il faudra dépenser encore de l'argent pour faire ce trajet en navette.
- Sur les 44 TER qui passent actuellement à Manduel, 12 s'y arrêtent sur le trajet Avignon. Aucun de Marseille. De plus les horaires ne correspondront pas à une desserte optimisée avec les TGV
- C'est faux de penser que les touristes vont adorer arriver dans cette gare. L'avenue Feuchères, rénovée, piétonne et monumentale est une entrée autrement plus belle que la navette par bus coincée dans les bouchons de l'entrée de Nîmes.
- Il n'y a aucune intermodalité. Les bus passent à la gare de Nîmes centre et la prochaine ligne 2 du réseau Tango de la ville de Nîmes la desservira aussi. Quelle cohérence ?
- L'argent public est rare mais certains n'hésitent pas à le dépenser sans respecter les choix des citoyens. Pendant que vous nous concerter le chantier avance à marche forcée, si seulement cela pouvait se faire pour la ligne Alès-Bessèges ou la rive droite du Rhône.
- La Région Occitanie a elle-même de sérieux doutes sur le bien fondé de cette gare. Elle a suspendu ses mensualités et a questionné les SNCF sur plusieurs points techniques.
- L'agglomération de Nîmes s'y accroche pour défendre son projet de ZAD ou ZAC. La gare n'est qu'un prétexte qui va coûter cher aux contribuables.
- Pour rappel enfin le contournement Nîmes Montpellier concerne principalement le frêt.

Pour toutes ces raisons notre association est contre le projet de gare TGV à Manduel. **Nous nous opposons à une dépense inutile de 125 M€ qui, de plus, ne prend pas en compte les aménagements routiers que ce projet insensé rendrait nécessaires** et souhaitons vous avoir convaincus.

Anne-Marie SKORA

Présidente,

Adresse de correspondance : Anne-Marie SKORA, 33 Route du Sel, 30190 Saint Geniès de Malgoirès
Tél : 06 08 43 37 47 SIRET N°398 541 482 00038

Pièces jointes à ce courrier :

- Pièce n° 1 : Avis de l'association
- Pièce n° 2 : Compte-rendu de la réunion de Montpellier du 13 mai 2013

* Réserves émises sur ce compte-rendu qui n'ont malheureusement pas été prises en compte :
J'ai bien reçu le CR de la réunion du 13 mai. Je vous serais reconnaissant de bien vouloir apporter les précisions suivantes:

- page 3 en bas; remplacer un participant à la réunion par J Tournecuillert ADDF 30
- p 6 ; ce n'est pas Tournecuillert mais Jérôme Leroyer qui a fait l'intervention.
- p 8; remplacer un participant par Tournecuillert pour les interventions suivantes: "Pour résumer..." et " Oui demain ou dans quelques décennies..."
- p 11; remplacer un participant par Tournecuillert pour les courtes interventions suivantes: "Il n'y a pas eu concertation..." et " On valide la réserve foncière..."

En vous en remerciant à l'avance, recevez mes salutations

Jean Tournecuillert.

- Pièce n° 3 : mail de remise du questionnaire de juin 2015 à RFF
- Pièce n° 4 : questionnaire de l'association de juin 2015 à RFF

Adresse de correspondance : Anne-Marie SKORA, 33 Route du Sel, 30190 Saint Geniès de Malgoirès
Tél : 06 08 43 37 47 SIRET N°398 541 482 00038

GARE NOUVELLE DE MONTPELLIER

ATELIER USAGERS
Lundi 13 mai 2013

Direction Régionale de la SNCF
De 18h00 à 20h00 (dont 1h consacrée à la gare nouvelle) – 18 participants

Virginie WAGNER – Chef de projet RFF

Introduction

Merci d'être présents et de nous recevoir. Nous sommes là pour vous présenter le projet de gare nouvelle et le dispositif de concertation. Nous sommes accompagnés de Laura Michel, garante de la concertation. Nous sommes là dans une démarche de concertation, à l'écoute de vos remarques et de vos avis. Dans la présentation que je vais dérouler, j'espère donc avoir des moments d'échanges avec vous.

En 2009, le débat public sur la LNMP a démontré l'opportunité d'une deuxième gare pour la ville de Montpellier car les capacités du plan de voies de Montpellier Saint-Roch avaient atteint leurs limites. Il était également impossible de réaliser une 3e voie entre Saint-Brès et Saint-Roch. Le projet d'une gare nouvelle a donc été imaginé pour éviter une saturation et développer les grandes lignes et le TER. Deux sites ont été identifiés : Montpellier est, au niveau du Château de la Mogère, et Montpellier ouest, à l'interconnexion entre le CNM et la ligne Tarascon-Sète. Pour la solution de Montpellier ouest, nous avions une accessibilité TER mais nous étions sur une zone de chalandise très limitée avec une desserte en transports en communs de moyenne qualité. Le site retenu, au niveau du Château de la Mogère, est dans la suite logique du développement de Montpellier vers la mer, stratégie de développement urbain porté par le SCOT depuis 1995. L'extension de la ligne de tramway accompagne également ce projet. RFF a décidé d'acter ce site et de mettre en service la gare nouvelle à la même échéance que le CNM en 2017. C'est une nouvelle étape dans la construction de la LNMP et on est également dans des problématiques de développement urbain avec le projet OZ avec une gare urbaine et centrale. Cette décision de construire une deuxième gare a été confirmée par le gouvernement actuel en juillet 2012. Pour ce projet, RFF est accompagné par les collectivités locales et l'Etat.
Aujourd'hui, nous sommes dans une démarche de concertation et de dialogue, RFF est là pour vous écouter, et entendre vos attentes en tant qu'associations d'usagers.

[Présentation PPT]

Quelle gare ?

Les objectifs de RFF pour faire que la gare nouvelle soit un véritable lieu de vie, sont les suivants :

- Créer un espace d'échanges ouvert sur la ville et intégré dans son quartier.
- Créer un équipement durable et innovant : nous sommes au cœur de l'Ecocité.
- Créer un espace d'articulation avec des dessertes transports en commun.

L'idée de cette gare nouvelle c'est donc : un espace très urbain au cœur de la ville du futur !

Objectifs de la concertation

Nous avons mis en place une concertation ouverte à tous pour faciliter une co-construction. La difficulté de ce projet réside dans le fait que nous n'avons pas d'images à présent.
Le calendrier PPP est ambitieux et serré, nous venons de recevoir 5 offres, et nous allons en retenir 4 pour lancer le dialogue compétitif et désigner le partenaire privé début 2014.
En parallèle de cette consultation, nous menons une concertation avec vous, citoyens, professionnels, pour alimenter le cahier des charges. Nous travaillons également avec Montpellier Agglomération qui, en parallèle, mène sa concertation pour le projet OZ.

La concertation réglementaire L300-2

Nous organisons une concertation réglementaire, requise par le code de l'urbanisme, avec plusieurs temps forts : un Forum Gare Nouvelle le 30 mai 2013 au Château de la Mogère (permanences de 12h à 16h et réunion publique à 17h), un atelier avec les usagers aujourd'hui et un atelier avec les acteurs économiques le jeudi 23 mai 2013 (CCI et CESER) sur des thématiques de prospective territoriale, une enquête usagers en gare Saint-Roch, une action avec les taxis, etc.

La concertation volontaire : les ateliers citoyens

En parallèle de la L300-2, nous organisons une concertation volontaire avec la mise en place d'un atelier citoyen qui travaille avec nous sur la question suivante « Que recommandez-vous pour que la gare nouvelle de Montpellier, en 2017, réponde aux besoins de tous ?». Quarante citoyens de l'agglomération de Montpellier tirés au sort se sont réunis déjà deux fois : le 16 mars 2013 pour une présentation du projet et une découverte du futur site de la gare nouvelle, et le 13 avril 2013 pour une visite de la gare TGV d'Avignon et des rencontres avec des experts sur des thématiques en rapport avec les gares nouvelles. Le 25 mai 2013, ces quarante citoyens se retrouveront une dernière fois pour formuler des recommandations pour la gare nouvelle qui seront intégrées au cahier de charges du PPP.

Rappel des dates du projet

Janvier 89 : décision de prolongation du TGV sud est vers l'Espagne et l'Italie
1994 : déclaration d'utilité publique du TGV jusqu'à Marseille et Montpellier
1995 : abandon du tronçon Nîmes - Montpellier pour des questions de rentabilité de la ligne
2005 : reprise du tronçon Nîmes - Montpellier mixte fret + voyageurs pour une meilleure rentabilité, au travers du contournement ferroviaire Nîmes Montpellier.
C'est la première LGV mixte en France. Nous sommes sur le réseau LGV en continuité vers l'Espagne et le corridor Fret Nord-Sud, Est-Ouest (Italie-Espagne).
En 2009, le débat pour la LNMP a démontré l'opportunité de créer 2 gares nouvelles sur le CNM : Manduel et Montpellier.
En décembre 2009, un accord de financement a été signé entre les différents acteurs : Région LR, Montpellier Agglomération, l'Etat et RFF.

Le financement

Concernant le financement, il est réparti en 3 parties égales : l'Etat pour 45M€, RFF pour 45M€ et les collectivités territoriales pour 45M€ également, avec pour celles-ci une participation majoritaire de la Région Languedoc-Roussillon à hauteur de 32M€. Cet accord a donc été signé en avril 2012 juste avant les échéances électorales. En juillet 2012, en même temps que le décret approuvant le CNM, le gouvernement a décidé la réalisation de cette gare nouvelle dans l'objectif de l'ouvrir en même temps que le CNM.

Jean-Louis MARC - Association de défense des usagers du Gard
Concernant le financement, vous parlez d'un PPP, mais qui finance effectivement ? Vous parlez de la Région, de l'Etat et de RFF, mais qui est-ce qui amène l'argent ? S'il y a un PPP normalement c'est l'entreprise non ?

Virginie WAGNER – Chef de projet RFF
Le PPP permet le préfinancement : sur la phase travaux c'est le partenaire privé qui porte le financement de l'opération. Une fois que l'ouvrage sera livré, ce sont les collectivités territoriales qui…(se fait couper la parole).

Jean-Louis MARC - Association de défense des usagers du Gard
Si je comprends bien les citoyens payeront plus cher avec le PPP puisque ce n'est pas l'Etat, RFF ou les collectivités locales qui vont emprunter…

Virginie WAGNER – Chef de projet RFF
Sur une courte durée, sur la partie construction. Quand vous faites un marché classique, les collectivités payent au fur et a mesure. Aujourd'hui on fait porter ce pré-financement de la partie construction par le partenaire privé…

Jean-Louis MARC - Association de défense des usagers du Gard
Donc nous payerons plus d'impôts ! On dit qu'on n'a pas de sous ! Si l'Etat avait emprunté, s'il n'y avait pas eu ce relais (le PPP), on n'aurait pas eu à payer en plus…

Virginie WAGNER – Chef de projet RFF
En contrepartie, on partage les risques sur la réalisation. Le partenaire privé s'engage sur des délais, sur un coût, sur…

Jean-Louis MARC - Association de défense des usagers du Gard
Oui, mais c'est toujours le cas…

Virginie WAGNER – Chef de projet RFF
Avec un PPP le contrat est immuable ! Concernant les coûts, le partenaire privé signe un montant forfaitaire et immuable.

Jean-Louis MARC - Association de défense des usagers du Gard
Nous ne sommes pas contre le projet de gare nouvelle, c'est bien que cela se fasse, mais le financement, honnêtement, c'est non !

Un participant à la réunion
Pour la gare, le PPP se réduit à un prêt-relais, c'est ça que vous voulez dire ?

Virginie WAGNER – Chef de projet RFF
Dans un premier temps sur la phase construction. Après sur la partie exploitation c'est vraiment de la responsabilité du partenaire privé d'exploiter la gare et donc de financer et réaliser l'entretien et maintenance de celle-ci.

Jean-Louis Marc - Association de défense des usagers du Gard
C'est une honte, il n'y a pas de risques ! On crée des collèges et à chaque fois on prend 20% dans la gueule ! C'est bien aussi de le dire…

Virginie WAGNER – Chef de projet RFF
Le choix du PPP a été fait suite a une évaluation préalable. Il n'a pas été fait principalement sur une question de financement mais également sur une question de délais de réalisation et sur les problèmes d'interactions avec les différents projets (CNM, Projet OZ). Ce sont des risques que le partenaire privé va porter, que RFF ne portera pas et donc que les citoyens ne porteront pas.

Jean-Louis MARC - Association de défense des usagers du Gard
On nous prend pour des cons ! On a compris ! Il faut le dire…Je ne sais pas si tout le monde est bien au courant de ce qu'est un PPP…

Virginie WAGNER – Chef de projet RFF
La rémunération du PPP est une contrepartie du risque qu'il prendra…

[Reprise de la présentation PPT]

Terminologie d'un PPP
Concernant le PPP j'avais justement quelques éléments d'explication. Le « MOA » : C'est la personne physique pour qui le projet est réalisé, qui définit son besoin, son budget et le calendrier, ici le maitre d'ouvrage de cette opération c'est RFF. Le maitre d'œuvre conçoit le projet pour le compte du MOA. Le mainteneur est la personne privée qui aura la charge de maintenir et entretenir la gare pendant la durée du contrat de partenariat. L'exploitant, qui aura la responsabilité des personnes et des biens, c'est SNCF Gares & Connexions.
Donc, RFF maitre d'ouvrage contractera deux conventions : une avec le partenaire privé pour concevoir réaliser et maintenir la gare et une seconde avec SNCF Gares & Connexions pour l'exploiter.
Pour continuer je voulais vous montrer quelques exemples de ce qu'il était possible de réaliser avec un PPP…

Jean-Louis MARC - Association de défense des usagers du Gard
Ne nous énervez pas plus !

Calendrier du PPP
Pour la gare nouvelle de Montpellier, le dossier de consultation initial a été envoyé à sept candidats le 18 janvier 2013. Nous avons reçu cinq réponses le 30 avril 2013. Ces cinq candidats seront auditionnés à partir de demain, pour n'en retenir que quatre avec lesquels nous mènerons un dialogue compétitif sur des auditions thématiques. Dans le même temps, nous travaillons grâce à la concertation et au travers des ateliers citoyens, usagers et socio économiques, à intégrer le dossier de consultation final grâce aux remontées de la concertation qui sera transmis

fin novembre 2013 aux quatre candidats. Ces candidats remettront leur offre finale en fin d'année 2013, et le contrat de partenariat sera signé début 2014. L'idée étant vraiment d'enrichir le cahier des charges grâce à la concertation. Y'a t-il des questions sur lien entre concertation et consultation ?

Eric BOISSEAU - FNAUT
Puisque la concertation dure jusqu'au 6 juin 2013, au nom du collectif transports de l'agglomération de Montpellier, nous vous demanderons une réunion sur Montpellier pour que vous nous présentiez le PPP car le 30 mai 2013 les membres du collectif ne sont pas disponibles pour venir, là bas, au château…

Virginie WAGNER – Chef de projet RFF
C'est justement le cadre de la concertation et de la réunion d'aujourd'hui ! Nous avons demandé à venir nous exprimer dans cet atelier usagers pour justement en parler.

Eric BOISSEAU - FNAUT
Nous sommes usagers du train et nous avons des réunions tous les mois avec RFF et la SNCF. Nous avons appris comme une bonne nouvelle le fait que l'on nous présente une amélioration de l'offre ferroviaire, mais pour nous, là, nous ne sommes pas dans le cadre d'une concertation. Dans le cadre spécifique de Montpellier, je me fais le porte parole…si vous refusez notre proposition on n'en mourra pas…

Virginie WAGNER – Chef de projet RFF
L'idée n'est pas de refuser ! Il est vrai que nous avions demandé à intervenir dans le cadre de cette instance pour justement parler avec vous et faire en sorte que ce soit un atelier de co-construction à destination des usagers.

Jean-Louis MARC - Association de défense des usagers du Gard
Ce serait bien que l'on ait des billes avant que l'on nous demande de participer à une réunion ! Ce que vous nous présentez c'est bien, mais ce n'est pas maintenant que l'on va vous répondre…c'est après avoir étudié un peu le projet. Je sais très bien que la com' marche comme ça maintenant…mais mettre un petit grain de sable, c'est bien aussi !

Eric BOISSEAU - FNAUT
Vous avez ici quelques personnes de Montpelier, mais surtout des habitués de toute la région (Nîmes, Bessèges, Alès, Génolhac, Narbonne, Béziers, Sète), qui ne sont pas forcément concernés par le doublet de gares à Montpellier. Mais en tant que contribuables régionaux ils ont leur mot à dire…

Virginie WAGNER – Chef de projet RFF
La réunion du 30 mai 2013 est ouverte à tous. Elle sera grand public et pas seulement usagers.

Eric BOISSEAU - FNAUT
J'ai parlé au collectif transports de cette réunion du 30 mai 2013, ils ne sont pas disponibles pour aller au château. Nous vous proposons que l'on se rencontre avant le 6 juin 2013. Permettez-moi de lire un article de la Gazette datant du 30 mars 1990 (un échange entre Georges Frêche, maire de Montpellier et Jean Bousquet, maire de Nîmes sur les questions du train en Région Languedoc-Roussillon et de l'éventualité d'une gare TGV à Montpellier ou Nîmes.)

Depuis trente ans (on le corrige : 23 ans) de l'eau a coulé sous les ponts, et la commission mobilité 21 est arrivée. On s'interroge, le contexte a évolué…Que va-t-il se passer ? Aurez-vous la DUP ? Là vous pensez que vous aurez la DUP…Prenons-en acte. Connaissez vous Montpellier 2040 ? C'est une opération qui a commencé depuis décembre 2012 et qui va durer un an, avec des architectes-urbanistes qui sont en train de concevoir le nouveau Montpellier. En discutant avec eux, nous nous sommes aperçus qu'ils connaissaient les gares de Florence, Barcelone, Gérone, Zurich, etc. Dans leur projet urbain, ils sont en train de réfléchir à une solution de gare TGV sous la gare Saint-Roch actuelle. S'agissant d'une démarche portée par les collectivités territoriales, on s'interroge : pourquoi ces différentes collectivités territoriales ne se parlent pas ? Pourquoi ne demandent-elles pas d'engagements aux entreprises ferroviaires qui font circuler ces trains par la ligne nouvelle ? Nous continuons à nous interroger, et nous espérons avoir des réponses avant l'enquête d'utilité publique et avant les élections municipales et régionales.

Virginie WAGNER – Chef de projet RFF
En réponse à votre lecture, Georges Frêche demandait une gare TGV au centre de Montpellier, ce sera le cas ! Nous serons dans un nouveau quartier au cœur de Montpellier.

Jean-Louis ESCAFIT - ASSECO – CFDT Montpellier
C'est un mensonge grossier ce n'est pas au cœur de Montpellier, regardez les densités de population !

Virginie WAGNER – Chef de projet RFF
Ce sera une nouvelle centralité.

Jean TOURNECUILLERT - ADDF 30
C'est une centralité artificielle, il y a environ 30 minutes en transports en commun. Aujourd'hui Montpellier est la seule ville du sud de la France qui a éjecté ses autocars départementaux aux extrémités des lignes de tramway, donc en matière d'intermodalité il faudra m'expliquer comment la gare nouvelle sera desservie alors même que la gare centrale sera exclue d'un dispositif comparable. Au-delà de ça, en tant qu'usager, le projet est pertinent et sympa, mais quid des autres gares qui sont dans un état déplorable ? Quand je vois sur le panneau +30% d'offre TER, aujourd'hui on n'est pas du tout sur cette longueur là, on est sur le 106 M€ de Christian Bourquin et son équipe, et il y a des coups de ciseaux qui arrivent de partout. Quand on est usager et que l'on pratique au quotidien, on n'y croit pas ! Aujourd'hui, on est dans un système à deux vitesses, pour une personne handicapée, ou qui a des bagages ou des enfants en bas âge, hors Montpellier Nîmes, c'est une catastrophe, il ne faut pas hésiter à le dire. Les heures d'ouvertures des guichets de grandes gares du Languedoc-Roussillon ont diminué. On s'interroge beaucoup, mais on n'est pas du tout dans la rêverie. Comme le dit le PDG de TAM c'est le contrat et rien que le contrat.

Virginie WAGNER – Chef de projet RFF
C'est la possibilité qui est offerte, les +30% d'offre…

Jean-Louis MARC - Association de défense des usagers du Gard
On veut des trains pas des bus ! On ne veut pas de Manduel, on veut une bretelle d'accès pour arriver en gare de Nîmes avec la voie nouvelle…on va la créer pour les travaux puis la démonter ? C'est une honte…La gare de Nîmes est capable de recevoir des TGV pour un temps assez long encore. Je rappelle aussi que si le Languedoc-Roussillon à une bonne croissance démographique,

on est une des régions de France où l'on ferme des lignes régionales alors qu'en PACA, à coté, on en ouvre. La réalité elle est là…et on roule à 40km/h sur certaines lignes régionales.

Eric BOISSEAU - FNAUT
La réalité c'est aussi 135 M€ dont 32 M€ du Conseil régional…et Robert Navarro qui ne veut pas mettre 30 M€ pour ouvrir Alès Bessèges. Le Conseil régional n'a pas de sous et demande à cinq parties prenantes de financer à égalité. Et on voit qu'il y a 135 M€ qui sont mis sur la table…dont 45 M€ que le Conseil régional est capable de mettre sur une gare dont l'utilité ne paraît pas urgente…et on ne fait rien pour Bédarieux – Béziers alors qu'il suffit de 1 M€, rien sur Carcassonne Limoux, 0 € dans le reste de la région. Le projets à caractère novateur enflamment nos élus, mais en ce qui concerne le quotidien, il n'y a rien, 0 € ! Puisque RFF est en délégation renforcée aujourd'hui, je tenais à dire que depuis 2009 et le débat public, RFF annonce toujours +30% d'augmentation du nombre de TER, mais le Conseil régional reste bloqué depuis quelques années sur une contribution de 106M€ et l'offre TER diminue. Il faut être sérieux, RFF ne peut pas justifier d'une éventuelle augmentation de 30% des TER pour faire une gare nouvelle. C'est de l'argent public, RFF dépend de l'Etat, la commission mobilité 21 est en train de réfléchir à une meilleure utilisation de l'argent public. Une DUP en fin d'année me semble prématurée.

Jean-Louis ESCAFIT - ASSECO – CFDT Montpellier
Nous trouvons que cette gare nouvelle à Montpellier, qui n'est pas une intersection avec le réseau classique, n'amène rien au niveau du réseau régional. On recommence les mêmes bêtises qu'à Avignon avec une gare hors de la ville. On sacrifie l'embranchement de Saint-Brès qui est vraiment d'utilité régionale. Il faut réfléchir en terme de transports et pas en terme d'aménagement urbain, nous ne sommes pas des urbanistes, nous sommes des gens qui avons besoin de transports performants et propres ! Il y a le problème des trains de fret, il en faut plus qui traversent la région, selon les derniers chiffres de FERRMED, ce sont 214 trains quotidiens qui passeront la frontière en 2025, cela va se transformer en entonnoir avec les choix ineptes faits par le comité de pilotage sur proposition de RFF (pas de mixité sur Perpignan – Narbonne alors que c'est le noyau le plus délicat sur la ligne classique). Arrêtons le gaspillage d'une gare nouvelle inutile. Faisons à la limite une réserve foncière pour une future gare si besoin. On a un problème de rééquilibrage Europe du sud / Scandinavie. S'il y a de grands travaux à mener, c'est plus au niveau de Béziers Narbonne ou Perpignan qu'à Montpellier. Il faut le CNM mais pas besoin de gare nouvelle, la ligne nouvelle est faite pour écouler du trafic voyageur et du trafic fret d'intérêt européen. Les élus locaux veulent faire, comme à Narbonne ou Béziers, des opérations de promotion urbanistiques autour de la gare…

Eric BOISSEAU - FNAUT
Ce qui m'inquiète, c'est qu'en Espagne ils posent le troisième rail pour que des trains remontent dans les marchés importateurs du nord. Vous êtes uniquement focalisés sur le trafic voyageurs alors que c'est le trafic fret venant du sud de l'Espagne qui va dynamiser l'économie.

Virginie WAGNER – Chef de projet RFF
Nous sommes sur un sujet gare.

Eric BOISSEAU - FNAUT
Si vous lisiez le Midi Libre de ce matin, vous verriez que Serge Fleurence et Mickaël Delafosse pensent qu'il faut une gare pour que le train de fret puisse passer. Alors à ce degré de confusion,

je préfère dire : montrons puisqu'il s'agit d'une ligne nouvelle et qu'il ne s'agit pas de TGV, montrons aussi les itinéraires fret principaux.

Virginie WAGNER – Chef de projet RFF
Ils ont été montrés.

Un participant à la réunion
Pour résumer tout ce que l'on vient d'entendre, nous pensons que l'investissement des gares est prématuré, et que des raccordements entre réseau classique et CNM seraient plus pertinents en termes d'utilité publique. Ne parlons même pas de Nîmes-Manduel qui apparaît comme une fausse bonne idée à 12 km de la ville (Cf. Valence TGV). Je pense vraiment, et on vous l'a écrit (les associations ferroviaires du Gard), que l'investissement dans une gare nouvelle est prématuré, d'autant plus vu les dernières nouvelles du gouvernement pour la LNMP qui ne nous assurent pas d'avoir cette ligne prochainement. Les rapports préconisent de mettre le réseau à niveau plutôt que de mettre de gares nouvelles.

Virginie WAGNER – Chef de projet RFF
Sur le raccordement on est sur un double investissement car il ne préserve pas l'avenir. Le raccordement permet d'accéder à Saint-Roch, mais si demain cette gare est saturée…

Un participant à la réunion
Oui demain dans quelques décennies ! L'affaire des raccordements permettrait de rendre plus robuste la desserte ferroviaire du Languedoc-Roussillon. En basculant y compris les TER d'une ligne sur l'autre. Il faut voir ce que l'on vit, le moindre incident entre Nîmes et Montpellier et tout est bloqué ! La gare nouvelle nous apparaît clairement prématurée…

Eric BOISSEAU - FNAUT
Je vois sur votre présentation : trafic actuel 6,8 M et estimation 2050, 16,8 M…encore plus loin que Montpellier 2040 ! Avec vous intégré le TER à 1€ ? Avant 2050 ce serait bien que l'on ait des engagements des différentes entreprises ferroviaires. Ce n'est pas RFF et le PPP qui transportent les voyageurs, ce sont les entreprises ferroviaires ou le Conseil régional et pour l'instant ce que l'on sait d'eux c'est qu'ils serrent la vis. On a constaté aussi que les lignes ne sont plus saturées contrairement à ce que disent les politiques. On n'a aucun engagement pour le futur des entreprises ferroviaires ou du Conseil régional, et on ne peut pas décider, dans ce climat, de construire une gare nouvelle, sans savoir s'il y aura des trains pour y aller. Apportez nous les informations factuelles, les engagements….il n'y a que des suppositions. Si on se fie à ce que dit la presse, si les socialistes prennent la ville de Nîmes, la gare de Manduel est foutue, et ça m'étonnerait que les entreprises passent par la ligne nouvelle si celle-ci ne dessert pas le Gard. Si les entreprises ferroviaires ne s'engagent pas à utiliser cette deuxième gare on risque d'avoir une deuxième gare non utilisée. Y a-t-il des engagements d'entreprises ferroviaires et à quelles échéances ?

Virginie WAGNER – Chef de projet RFF
Si je peux vous répondre, …concernant l'engagement futur des transporteurs, des études commerciales sont menées par RFF et la SNCF, en vue de délivrer les résultats et conclusions fin 2013 pour l'enquête publique.

Jean-Louis ESCAFIT - ASSECO – CFDT Montpellier
On marche à l'envers ! On fait les études pour définir l'utilité après coup! C'est n'importe quoi ! Le débat pour le CNM n'a rien défini du tout, il y avait des positions contradictoires au projet. Pour nous, usagers, la priorité c'est de faire mieux tourner les gares centrales actuelles car elles ont besoin d'une sérieuse remise en état…la gare de Béziers est un désert. Allez voir la gare de Figueras, elle est déserte et sinistre, en périphérie de ville. Le problème, c'est qu'une fois de plus, ce sont les contribuables et les usagers qui payeront la facture.

Laure GENAUDEAU – Chef de projet Montpellier Agglomération
J'aimerais partager deux points avec vous. Les collectivités locales financent le projet de gare nouvelle à Montpellier pour véritablement repositionner le territoire au niveau régional, national et européen. Ce repositionnement est essentiel pour porter un développement économique…(se fait couper la parole).

Jean-Louis MARC - Association de défense des usagers du Gard
Ce sont des mots de cons !

Laure GENAUDEAU – Chef de projet Montpellier Agglomération
Le CNM est une ligne mixte…(se fait couper la parole).

Jean-Louis MARC - Association de défense des usagers du Gard
Mais il faut une gare nouvelle pour qu'il y ait le fret ?!

Intervention de Laura MICHEL – Garante de la concertation gare nouvelle
Merci de vous écouter entre vous et de ne pas vous couper la parole.

Laure GENAUDEAU – Chef de projet Montpellier Agglomération
Au niveau du territoire de Montpellier, c'est également réussir à constituer un hub de transports avec un duo de gares : Saint-Roch en gare régionale (qui aura également plus de places pour accueillir des TGV), la gare nouvelle et l'aéroport. Cette gare nouvelle est conçue comme un PEM, un pôle d'échanges multimodal, c'est important pour l'agglomération de Montpellier car il s'agit de l'organisation du système global de transports au niveau de l'agglomération mais également de sa périphérie, la région, les autres régions de France et l'Europe. C'est quand même quelque chose de fondamental pour l'agglomération de Montpellier.
Le deuxième point que je voulais développer concerne la question d'une gare nouvelle en ville ou au milieu des champs. RFF l'a précisé, nous travaillons ensemble. Une gare en ville cela peut ne pas paraître évident à concevoir, mais nous y travaillons très sérieusement : nous travaillons sur un grand projet dans la continuité de ce qui a été fait pour Antigone et Port Marianne. Nous voulons constituer un pôle de développement urbain majeur, mixte, avec des bureaux, des commerces, des logements, de la desserte en transports en commun avec le tramway, tout cela autour de la gare nouvelle justement pour éviter que celle-ci soit en périphérie de la ville de Montpellier. On sera en ville ! Les premiers immeubles seront livrés en même temps que la mise en service de la gare nouvelle.

Jean-Louis MARC - Association de défense des usagers du Gard
Je regrette de ne pas avoir amené mon harmonica parce que on se croirait dans « Il était une fois dans l'ouest »…On construit la gare, puis après la ville autour !

Laure GENAUDEAU – Chef de projet Montpellier Agglomération
Non on les fait ensemble.

Anne-Marie SKORA - Association de défense des usagers du Gard
Aujourd'hui vous voulez construire une gare, personne n'est d'accord et on vous explique pourquoi. Et à coté de cela, vous cherchez à créer de nouveaux territoires alors qu'il y en a de plus en plus qui sont désertifiés ! Je ne comprends pas, on fonctionne à l'envers…

Un participant à la réunion
Concernant les transports de Montpellier, j'ai une anecdote : une étudiante de Nantes qui fait un stage à Montpellier, part le matin à 6h54 de la station Sabines pour arriver à 8h15 à Castries. Pour son retour, le dernier départ est à 17h48, c'est une honte ! Résultat : elle fait son stage, et dans 3 semaines, elle remonte à Nantes. Il y a beaucoup de choses à remettre à plat. J'étais à Bordeaux récemment, on est vraiment sur d'autres échelles. Montpellier n'est clairement pas une référence en termes de transports.

Eric BOISSEAU - FNAUT
Tout avait été écrit par Georges Frêche avant 1990 et on reste sur ces conceptions des années 80. C'est peut être une bonne chose, je ne sais pas, mais des interrogations ont été exprimées qui prennent en compte les questions de finances, d'environnement. Plus j'avance, et plus je m'interroge.

Paule MAGNAC – Participante aux ateliers citoyen de la concertation
En 2017, il y aura très peu de TGV qui s'arrêteront dans la gare nouvelle, puisque la gare du centre de Montpellier va continuer à marcher. Vous dites que c'est en 2022 que tout devrait être remis sur pied…Je me demande où on en sera économiquement en 2022. Ils ont imaginé que tout serait sur rail en 2022 mais est-ce que cela va suivre ?

Laura MICHEL – Garante de la concertation gare nouvelle
(à Virginie Wagner – Chef de projet RFF) Pouvez-vous repréciser les prévisions de trafic svp ?

Virginie WAGNER – Chef de projet RFF
(Retour sur le slide 27 de la présentation PPT) Les hypothèses retenues pour le cahier des charges initial sont les suivantes : 11AR en 2017, et lors de l'ouverture de la gare nouvelle de Nîmes Manduel en 2020, nous passerons à 33AR.

Paule MAGNAC – Participante aux ateliers citoyen de la concertation
Oui mais ça, c'est en envisageant que la gare nouvelle de Nîmes Manduel soit réalisée…On est quand même toujours dans l'interrogation !

Virginie WAGNER – Chef de projet RFF
J'aimerais ajouter que les conventions de financement sont signées, il y a eu des engagements de l'Etat pour réaliser cette gare nouvelle de Nîmes Manduel au plus tard en 2020.

Jean-Louis MARC - Association de défense des usagers du Gard
Vous venez nous présenter quelque chose alors qu'il y a déjà eu des engagements ! Sur quoi porte la concertation ?!

Virginie WAGNER – Chef de projet RFF
La question de ces deux gares s'est posée lors du débat public pour la LNMP. Il y a eu concertation quant à l'intérêt de ces deux gares en 2009.

Jean-Louis MARC - Association de défense des usagers du Gard
La concertation porte sur n'importe quoi alors !

Virginie WAGNER – Chef de projet RFF
Elle porte sur la gare et ses fonctionnalités, ce que vous attendez, ce que sera cette gare en 2017.

Un participant à la réunion
Il n'y a pas eu concertation, il y a eu un débat public et l'Etat a tranché. Ce n'est pas pareil.

Un participant à la réunion
Nous sommes incertains financièrement, on voit bien que l'Etat serre la vis. Soyons prudents, l'Etat peut revenir en arrière concernant les financements, les subventions peuvent régresser. On rêve actuellement, le pays n'est pas stable économiquement, financièrement on rêve.

Eric BOISSEAU - FNAUT
Concernant les engagements de l'Etat je rappelle le projet POLT (Paris – Orléans – Limoges – Toulouse) pour lequel les collectivités territoriales et l'Etat s'étaient engagés et qui finalement n'a pas vu le jour car Jean-Pierre Raffarin alors premier ministre à l'époque l'a annulé. Un engagement de l'Etat n'est pas une parole…il suffit d'une changement de Président ou de ministre pour qu'il soit annulé ! Notre Dame des Landes est également un bon exemple, ils ont créé une ZAD (zone à défendre). Il y'a d'autres priorités par exemple mettre 30M€ sur la ligne Alès – Bessèges…

Jean-Louis MARC - Association de défense des usagers du Gard
Je crois que vous avez vos réponses ! Personne n'est d'accord !

Virginie WAGNER – Chef de projet RFF
Nous recueillons l'avis de tous. Je vous ai tous entendus, vous avez remis en cause l'opportunité de cette deuxième gare…J'attends quand même de vous que vous vous exprimiez sur cette gare nouvelle, imaginons…(se fait couper la parole).

Jean-Louis MARC - Association de défense des usagers du Gard
Vous voulez nous faire dire : « oui mais »….Non c'est non, c'est clair !

Virginie WAGNER – Chef de projet RFF
Donc on fera une gare sans vous ? On vient à votre rencontre…

Jean-Louis MARC - Association de défense des usagers du Gard
Ce que vous faites c'est de la com', c'est tout ! On vous dit non !

Un participant à la réunion
A l'unanimité on valide la réserve foncière, voilà !

Un participant à la réunion
Quitte à parler d'imagination, je préfèrerais imaginer une meilleur gare à Frontignan ou à Sète, elles ne sont pas aux normes, il y a plein de soucis, etc. C'est bien plus important que de balancer du fric dans une gare nouvelle.

Un participant à la réunion
Si c'est pour décider de la couleur de la peinture de la gare, ça sert à rien !

Virginie WAGNER – Chef de projet RFF
C'est le rôle que vous vous donnez !

Jean-Louis ESCAFIT - ASSECO – CFDT Montpellier
Quand nous pensons à une gare nouvelle, nous pensons à un pôle de correspondances, en l'occurrence, pour ce projet, il n'y est pas car on n'est pas sur l'intersection avec les TER. Ce projet va créer des ruptures de charges et ce sont les usagers qui en subiront les frais.

Jean GHEDIRA – Directeur régional SNCF
Merci, nous allons clore le débat.

Conclusion

Laura MICHEL – Garante de la concertation gare nouvelle
Pour faire la synthèse des échanges : j'ai noté que vous n'étiez pas favorables à la réalisation de la gare nouvelle à court terme, mais que vous êtes favorables aux réserves foncières. Vos interrogations portent en particulier sur les perspectives de trafic présentées. Sur ce point, RFF a répondu qu'il allait poursuivre les études pour le débat LNMP. Puis, un autre point qui vous préoccupe concerne la position de la Région et l'engagement de 30% de TER supplémentaires. Selon vous, d'autres financements manquent sur des projets plus importants.

Un participant à la réunion
Il faut leur mettre le doigt dessus ! On ne peut pas promettre 45 M€ et ne pas mettre un euro pour un panneau ! C'est inacceptable, on l'a déjà dit à Robert Navarro qui nous a répondu : « Je fais ce que je veux ».

Gmail

Association des usagers de la SNCF du Gard et des départements limitrophes <usagers.trains.gard.languedoc@gmail.com>

Demande d'entretien - Gare de Nîmes Manduel

Association des usagers de la SNCF du Gard et des départements limitrophes 2 juin 2015 à 09:32
<usagers.trains.gard.languedoc@gmail.com>
À : Severine RENAULT - Exalta <s.renault@exalta.fr>
Cci : Denis Fesquet <denis.fesquet@libertysurf.fr>, Jean Tournecuillert <jeanmad@orange.fr>

Bonjour,

Merci pour votre patience, mais la concertation prend plus de temps que la dictature.
Cependant nous sommes heureux de vous transmettre une réponse collégiale et partagée de notre Association.

Cordialement,
Anne-Marie SKORA
Présidente de l'Association
[Texte des messages précédents masqué]

GARE NOUVELLE DE NIMES MANDUEL SNCF Réseau Direction Régionale Languedoc.pdf
83K

ASSOCIATION DES USAGERS SNCF DU GARD ET DES DEPARTEMENTS LIMITROPHES
SIRET N°398 541 482 00038
usagers.trains.gard.languedoc@gmail.com

GARE NOUVELLE DE NIMES MANDUEL SNCF Réseau Direction Régionale Languedoc-Roussillon Réalisation d'une étude de contexte en vue de la phase de concertation L. 300-2 (mai / juin 2015) Questionnaire

Réponses de l'Association des usagers de la SNCF du Gard et des départements limitrophes

Questions relatives à la PERCEPTION ET LA CONNAISSANCE DU PROJET DE GARE NOUVELLE

1. Que pouvez-vous nous dire sur le projet de gare nouvelle à Manduel ?
Il n'est pas nécessaire. Ce projet est une opération immobilière avant tout

2. Quelle distinction faites-vous entre la gare nouvelle et le projet urbain multimodal ?
Aucune puisqu'il le mot « multimodal » a été ajouté à « projet urbain » qui est le vrai projet

3. Quels sont selon vous les enjeux et les objectifs principaux du projet ?
Opération immobilière

4. Quels sont les atouts du projet ? Quels sont les points plus sensibles et les contraintes éventuelles ?
Ne répond pas aux besoins des usagers ferroviaires. La gare de Nîmes est idéalement située pour offrir la multimodalité entre les TGV/TER/Bus/vélo/Taxi

5. Quels sont les éléments qu'il faut selon vous absolument prendre en compte et intégrer pour l'élaboration du projet ?
Choisir Nîmes centre comme gare TGV/TER et pôle multimodal

6. Avez-vous des attentes particulières liées au projet de gare nouvelle ?
Qu'il n'existe pas
En revanche l'éléctrification de la ligne du Grau du Roi permettrait d'acheminer les TGV directement au Grau du Roi

7. Pensez-vous que ce projet est attendu par les habitants ? Riverains ? Usagers ? Pourquoi ? Quel est leur niveau de connaissance du projet ?
Voir les réponses précédentes

Questions relatives à la PERCEPTION DES ACTEURS DU PROJET DE GARE NOUVELLE♣

1. Comment percevez-vous le rôle de SNCF Réseau, Maître d'ouvrage de la gare nouvelle ?
SNCF Réseau devrait trouver les arguments pour expliquer que cette gare n'est pas nécessaire et que Nîmes centre est suffisante. SNCF Réseau à l'expérience des gares dans la pampa, entre deux villes qui ne fonctionne pas. SNCF Réseau sait que les navettes entre la gare TGV et la gare TER pénalisent les voyageurs.

2. Comment percevez-vous le rôle de Nîmes Métropole par rapport au projet de gare nouvelle de Manduel ?
Si Nîmes Métropole ne sert pas les intérêts immobiliers des promoteurs, alors son rôle est de soutenir le maintien et le développement de la gare de Nîmes centre comme pôle multimodal.
3. Connaissez-vous les partenaires financeurs et la gouvernance mis en place sur ce projet ?
Non
Que pensez-vous de l'action des partenaires sur ce projet ?
On connait mal pour le moment les financeurs de la gare : Ville de Nîmes, Agglo, la Région s'était engagée du temps de Bourquin. Il n'y a rien de clair dans le CPER. On pourrait émettre le souhait que cela ne se termine pas par un PPP (comme à Montpellier !) en général calamiteux pour les finances publiques. Voir l'exemple du CNM si nécessaire!

Questions relatives à la PERCEPTION DE LA CONCERTATION ET LA COMMUNICATION♣

1. Quelles sont vos attentes concernant la concertation et la communication autour du projet (gare nouvelle et halte ferroviaire) ?
Nous souhaiterions que les besoins des usagers priment sur les profits générés par les opérations immobilières.
2. Quels sujets (de concertation) faut-il selon vous traiter en priorité ? Choix de Nîmes ccentre comme pôle multimodal.
Arrêt du gaspillage de l'argent public. Clarification des financements
3. Quels publics estimez-vous nécessaire de toucher à travers les outils de communication ?
Tous et surtout les usagers des transports

4. Comment imagineriez-vous votre rôle dans la communication autour du projet (phase de concertation) ?
Défendre le projet de Nîmes centre et l'électrification de la ligne du Grau-du Roi qui permettrait aux TGV de déposer les touristes directement à la station balnéaire.

Question en supplément posée par l'Association :
Il conviendrait d'évoquer les accès routiers et leur cout, à fortiori quand on parle d'un projet urbain multimodal.

ASSOCIATION DES USAGERS SNCF DU GARD ET DES DEPARTEMENTS LIMITROPHES
SIRET N°398 541 482 00038
usagers.trains.gard.languedoc@gmail.com

Adresse de correspondance :
Anne-Marie SKORA, 33 Route du Sel, 30190 Saint Geniès de Malgoirès
Tél : 06 08 43 37 47

http://www.cnfg.fr/Transport/images/stories/Revue/no5/pp_45-56_TGV_et_metropolisation.pdf

Géo transports Transport et métropolisation 2015 n° 5-6-45
-

TGV et métropolisation : rêve ou réalité?

HSR and metropolis dynamism: dream or reality?

Jean-François TROIN
Professeur honoraire , Université de Tours

jf-troin@orange.fr

Résumé
Après un rappel des attributs qui font de quelques villes françaises de vraies métropoles, nous tenterons en croisant diverses données (types d'emplois, trafic aérien, accès par TGV, existence de connexions ferroviaires européennes, implantation de quartiers d'affaires liés à la gare) de voir s'il existe bien un lien entre TGV et affirmation métropolitaine. Plus particulièrement, nous examinerons le cas des villes jouant un rôle réel de pivot ferroviaire européen alors que beaucoup d'autres intitulent «Euro» leurs nouveaux quartiers voisins des gares (Euratlantique, Euronantes, Toulouse Euro Sud-Ouest, etc.) sans pour autant atteindre un réel niveau métropolitain européen.
En élargissant la question à l'échelle européenne, peut-on déceler l'existence d'un réseau de métropoles qui s'appuierait sur la grande vitesse ferroviaire autant, voire plus, que sur l'avion? Et le discours ne masque-t-il pas une réalité bien plus banale et prosaïque, celle de métropoles ouvertes sur le monde mais finalement très indépendantes les unes des autres ?
Enfin, au niveau régional, dans le cadre d'un aménagement urbain bien compris, ne faut-il pas s'interroger sur la localisation, la dimension, la multimodalité des gares TGV afin de mettre fin à un autre rêve, celui des gares exurbanisées censées apporter un dynamisme économique alors que la métropolisation s'appuie sur de puissants centres villes?

Mots clés: TGV,LGV, fonctions métropolitaines, aménagement urbain, sélection urbaine, réseau métropolitain européen.

ASsociation Pour les Initiatives Collectives de Nîmes Métropole

ASPIC

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

CANDIDATS OU ELUS, AVEZ-VOUS PENSE LA VILLE ET LES TRANSPORTS ?

REPONDREZ VOUS ?

COMMUNIQUE DE PRESSE Nîmes le 10 mars 2017

A l'initiative de l'Aspic, association locale adhérente à la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports**, Bruno GAZEAU Président de la FNAUT** en rencontrant le mouvement associatif intéressé aux développements du transport public a pu montrer toutes les facettes de la Fédération : elle a élargi ses missions, et à toutes les formes de mobilité répond par la défense des usagers sous toutes ses formes, et par l'appel à des approches systématiques d'intermodalité des transports. Sans cesse consultée au plus haut niveau, en toute indépendance elle interpelle les institutions environnementales et transports, et pour ce faire s'appuie sur les constats des associations locales et sur les analyses systématiques de ses groupes de travail. Bruno Gazeau qui n'avait pas à émettre une analyse sur tous les problèmes locaux a tenu à réaffirmer les principes généraux qu'elle défend : large ré-orientation des moyens sur les transports du quotidien, attention aux usages de la mobilité sans exclusive, appel à l'expérience. Ainsi la Fédération est-elle fermement opposée aux gares TGV ex urbanisées (telles celles de la Mogère et de Manduel) parce que les études qu'elle a réalisées ont montré l'échec des objectifs de développement économique et de nouvelles centralités.

ASsociation Pour les Initiatives Collectives de Nîmes Métropole

ASPIC

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

Association affiliée à la FEDERATION NATIONALE DES ASSOCIATIONS D'USAGERS DES TRANSPORTS, F.N.A.U.T

Nîmes le 16 mars 2017

Madame Jeanine RIOU, Messieurs Yves FLORAND et Alain ORIOL,

Commissaires Enquêteurs

Je vous prie de trouver ci-jointe une contribution de notre association à l'Enquête publique.

Les membres de l'association, à titre individuel, déposent évidemment leurs appréciations.

L'association, en déposant la sienne, tient à rappeler sa position de fond dans la défense des usagers du transport : la connaissance et la représentation des usages de mobilité est le point origine de notre intérêt quand il s'agit de définir l' intérêt général d'une des infrastructures du déplacement. Une DUP intervenant à l'issue de votre rapport serait un acte qui affirmerait que l'intérêt de tous les nîmois, mobiles à pied, à vélo, en voiture et en train, voire en avion, est pris en compte et respecté. Et qu'un nouveau projet public est bien la base d'un meilleur service public rendu aux usagers. Ceci reste à démontrer, c'est l'objet de l'Enquête, c'est votre responsabilité de dire s'il en est ainsi selon vous, oui ou non.

Nous ne sommes donc pas des oppositionnels à des projets qui remplissent vraiment ces objectifs, et nous soutenons la réflexion collective sur les déplacements les plus aptes au développement durable du bassin de vie nîmois. En n'ignorant pas les contraintes extérieures.

C'est dans cet esprit que peuvent être lues nos observations. Critiques, elles sont souvent au diapason de l'Autorité Environnementale, dont le délibéré négatif de décembre 2016 ne pouvait que déclencher un grand intérêt pour l'Enquête actuelle. Une évaluation du changement ne peut se construire qu'à partir de la situation actuelle, qui ne fait l'objet

d'aucun scénario dans l'enquête, ce qui invalide les comparatifs et toute analyse coûts/avantages pourtant obligatoire ; il faut donc repartir des **faits constatables :**

- Un tronçon déjà construit d'une ligne nouvelle à l'origine conçue comme ligne de fret sûre et rapide (220kmh) en transversale européenne, et dont la mixité avec le trafic voyageur que le doublet de ligne devrait faciliter est contrecarré, pour l'exploitant, par un tracé qui interdit la desserte de la gare centre de Montpellier et le retour de Nîmes

- Deux gares voyageurs à Montpellier : une gare centre avec une fréquentation de plus de 8 millions de voyageurs en 2015 et 13 millions d'usagers, polarité urbaine extrêmement forte, et une gare dont n'est construit que le gros œuvre et dont a) la desserte serait limitée à 4 TGV jour pour une durée indéterminée et b) dont la fréquentation d'usagers hors voyageurs n'est pas imaginable avant longtemps. Les associations d'usagers en ont dénoncé le bilan coût/avantages.
-

  Une gare centre à Nîmes, avec une fréquentation de 3,8 millions de voyageurs en 2015, et plus de 8 millions d'usagers. Données extraites de la base OPEN DATA de la SNCF, février 2017. Contrairement à ce que laisse entendre l'enquête, « l'étoile ferroviaire de Nîmes » est là et ne sera pas à Manduel. Les usagers hors voyageurs attestent de l'attractivité directe des deux gares centre. Pour l'exploitant, comment ignorer cette clientèle ?

  Pour autant les deux gares centre ne sont pas saturées, c'est un fait reconnu par l'Observatoire de la saturation en 2016, et l'usage systématique du CNM par le fret suffit à repousser à 30 ans l'hypothèse d'une saturation

- **Le reste est hypothétique, c'est ce qui caractérise le projet Manduel** :
-
- a) une ZAD qui si elle a été remise en place en 2016 n'est même pas dans le projet et dans l'Enquête publique, et qui sans gare et sans accès routiers au gabarit n'est qu'une des surfaces de zone d'activités les moins bien placées de l'agglomération nîmoise ;
- b) des acquisitions foncières réalisées en anticipation pour des projets à ce jour imaginaires
- c) des piliers produits par Oc Via sans doute non référencés dans le mandat de partenariat….

  Rien dans les faits ci-dessus ne manifeste une urgence, d'autant plus si on ajoute à cet état des lieux la stagnation, voire la baisse de la fréquentation TGV, seuls les trafics TER étant en croissance. Dans ces conditions, faut-il à trafic égal (en tous cas avant la lointaine réalisation de la LNMP) investir dans une gare dont le trafic voyageur n'équivaudrait pour longtemps qu'à un partage des TGV existants avec la gare centre ? sans espoir d'augmenter par là même la clientèle du rail, selon les propres dires du Maître d'ouvrage (RFF, Enquête publique du CNM). Le dossier

actuel ignore toute comparaison démographique des polarités urbaines qui invalideraient la thèse d'une attractivité de NMR. Pour la très grande majorité des voyageurs potentiels appartenant aux bassins de vie de Nîmes et d'Alès, l'augmentation des temps et coûts d'accès de NMR, augmentés des ruptures de charge, signent une régression inacceptable du service rendu.

Faut-il, à trafic égal, faire supporter à l'usager et au contribuable, pour deux villes quatre gares ? Non.

L'Enquête est là pour permettre l'expression du citoyen ; il est habitant, et l'enquête elle-même montre que pour l'immense majorité cette gare serait plus éloignée de leur habitat ; il est aussi usager des transports, et on lui propose un accès voiture totalement dominant ; il est aussi contribuable, et doit anticiper le cumul d'une augmentation des tarifs et de la couverture socialisée des déficits de la gare, de l'infrastructure et de l'exploitant.

la FNAUT, défenseur des usagers, rejette après étude cette solution d'accès des villes par des gares exurbanisées (PJ 1) . Solution d'ailleurs rejetée pour le CNM dans l'Enquête publique préliminaire à sa DUP et approuvée sans gares extérieures.(PJ 2)

l'Enquête, à sa lecture, n'apportant aucune garantie aux usagers du transport ferroviaire, nous émettons une

APPRECIATION TOTALEMENT DEFAVORABLE.

Pour l'ASPIC, André Bruston, président

3 P.J.

1) Diagnostic socioéconomique Enquête publique pour le CNM

2) article de Jean-François TROIN, TGV et métropolisation, « rêve ou réalité ?»

3) Communiqué de presse, 10 mars 2017

Christian Dupraz

Conseiller régional, Vice-Président de la Commission Transports

Délégué aux Etats Généraux du rail et de l'intermodalité

14, Rue Pagès, 34070 Montpellier

06 30 39 30 86

Christian.dupraz@eluslrmp.fr

Montpellier, le 4 mars 2017

A l'attention de la commission d'enquête publique sur la gare de Manduel,

Madame, Messieurs,

En tant qu'élu et citoyen, je suis opposé à la réalisation de la gare de Nîmes-Manduel.

La proposition de construire une seconde gare TGV à Manduel-Redessan pour l'agglomération de Nîmes est une aberration. Trois arguments majeurs appellent à ne pas réaliser cette gare :

1. Elle va dégrader fortement les conditions de transport de la grande majorité des usagers
2. Elle va aggraver la catastrophe technique et financière provoquée par la gare absurde de Montpellier La Mogère.
3. Elle 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 de ses voies d'accès, le service de navettes indispensable à son fonctionnement

Voici quelques précisions sur ces trois points.

Une gare qui va allonger les temps de transport et provoquer un report modal vers… la voiture

Cette gare va aggraver les conditions de transport des usagers. Tous les usagers de l'agglomération de Nîmes qui ont aujourd'hui un accès facile en transport en commun à la gare centre seront fortement pénalisés par l'éloignement de la nouvelle gare. La perte de temps supplémentaire sera de l'ordre de 30 à 45 minutes. Nîmes sera plus loin de Paris avec cette nouvelle gare. Mais ce sera la même chose pour les usagers qui utilisent les lignes de l'étoile ferroviaire de Nîmes pour prendre un TGV en correspondance. Les usagers des bassins d'Alès, de Lunel et d Grau du Roi sont tous concernés. On peut estimer à 80% la proportion des usagers des TGV qui vont perdre du temps avec la mise en service de cette gare. Et on peut malheureusement prédire un recours très largement accru à la voiture pour aller prendre le train, ce qui est totalement contraire aux objectifs fixés par la loi et les engagements de la Cop21.

Une gare qui va aggraver la catastrophe financière de la gare de Montpellier La Mogère

La gare de Manduel serait, nous dit-on, indispensable pour compléter la gare de Montpellier La Mogère et la rendre opérationnelle. Cet argument est malheureusement faux. La gare de Montpellier La Mogère, qui n'est pas connectée avec le réseau régional, ne sera jamais efficace, et surtout jamais rentable. La SNCF annonce entre 11 et 13 trains par jour à la gare de la Mogère une fois que celle de Manduel sera en service. Mais le point d'équilibre financier de la gare de la Mogère est à 40 trains au départ par jour ! Il ne sera jamais atteint. Le déficit colossal (plus de 3 millions d'€ par an) va être pris en charge par tous les contribuables à travers le déficit de la SNCF, et sera vigoureusement dénoncé par la cour des comptes. La seule option raisonnable est de ne pas mettre en service la gare de la Mogère, qui est pour l'instant totalement inutile, et de ne pas construire la gare de Manduel. La plate-forme de la Mogère pourra être utilement transformée en centre de fret pour la métropole de Montpellier. Si, dans 20 ou 30 ans, le trafic ferroviaire a connu le développement qu'on lui souhaite, alors il sera temps de mettre cette gare en service. Gare qui, soulignons-le, va également rallonger tous les trajets des utilisateurs de la métropole de Montpellier vers Paris, le gain de temps minime sur le trajet Montpellier-Nîmes étant bien inférieur au temps supplémentaire qu'il faudra pour rejoindre la nouvelle gare excentrée.

L'entêtement et la politique du fait accompli pour la gare de Montpellier la Mogère se révèlent chaque jour plus dangereux. Cette gare fantôme, qui sera inaugurée avec 4 trains au départ par jour (2 TGV et aux dernières nouvelles 2 TET), sera la risée de l'Europe entière. Il semble désormais impossible d'y faire passer plus de trains, qui seront gravement déficitaires dans cette gare. Il est malheureusement prévisible que cette gare ne restera ouverte que peu de temps, la SNCF ne pouvant à terme compenser un tel déficit d'exploitation et des trains mal remplis.

Une gare qui va plomber le budget de l'agglomération de Nîmes pour 50 ans

Le fonctionnement de la gare de Manduel va impliquer la mise en place d'un service de navettes ferroviaires entre la gare de Nîmes Centre et celle de Nîmes Manduel. Les estimations sur le coût de fonctionnement annuel de ce service vont de 1.5 à 3 M€ par an, en fonction de la fréquence des navettes. S'agissant d'un transport intra-urbain, en aucun cas le conseil régional ne prendra cette dépense à sa charge : elle incombera entièrement à la communauté d'agglomération de Nîmes. La négociation de la convention TER en cours exclut totalement cette dépense. Sur les 30 ans qui viennent le coût de ce service sera exorbitant. Il représentera pour l'agglomération autant que le coût de la gare elle-même, et il va nécessiter de réduire les autres services de transports en commun dans l'agglomération pour faire les économies correspondantes. Car personne n'envisage de majorer le prix des billets de train Nîmes-Paris de 5 à 10 € pour financer ce service. Ou alors, si on le prévoit, qu'on le dise aujourd'hui aux usagers !

Avec sagesse, l'ensemble des collectivités territoriales viennent d'agréer, à la suite des Etats Généraux du Rail et de l'Intermodalité que j'ai piloté, de ne pas faire de gare nouvelle à Béziers. C'est une décision sensée. Aujourd'hui, la force du train, c'est de permettre de rejoindre vite les centres urbains.

Pour toutes ces raisons, je vous demande de donner un avis négatif à ce projet de gare, que les collectivités locales n'ont pas les moyens de faire fonctionner, et qui dégraderait les conditions de transport des usagers.

Il faut enfin souligner que la jurisprudence rendue dans le cadre de la LGV Poitiers Limoges instaure l'obligation de caler de véritables plans de financement des projets avant les enquêtes publiques. Ce n'est de toute évidence pas le cas pour cette gare de Manduel, pour laquelle le plan de financement est hypothétique, et pour laquelle le financement du fonctionnement de la navette (qui représente sur 30 ans autant que le coût de la gare elle même) n'a pas été prévu.

En vous remerciant de votre écoute, je vous prie d'agréer, Messieurs les commissaires-enquêteurs, l'expression de mes sentiments respectueux.

Christian Dupraz

Conseiller régional, Vice-Président de la commission Transports, Conseiller délégué aux Etats Généraux du rail et de l'Intermodalité

Contact : 06 30 39 30 86 et Christian.dupraz@eluslrmp.fr

PS : les avis exprimés ici sont les miens. Ils sont entièrement conformes aux conclusions des Etats Généraux du Rail et de l'Intermodalité, que la région a organisé en 2016. Dans ces conclusions, présentées par la Présidente Delga le 14 décembre 2016, la région a annoncé que les projets de gares nouvelles ne seraient désormais soutenus par la région qu'à des conditions précises :

« Chef de file de l'intermodalité, la Région soutiendra, à l'avenir, les projets de gares nouvelles seulement s'ils sont utiles à la population, interconnectés quai à quai avec le réseau classique et bien desservis par les réseaux urbains ».

En cohérence avec cette position, la région a clairement affirmé que la gare de Manduel ne satisfait pas à ces conditions, et a gelé ses financements, comme elle l'a également fait pour la gare de la Mogère à Montpellier. Il n'y a donc plus de plan de financement crédible pour cette gare.

Catherine Bernié-Boissard,
Conseillère municipale de Nîmes
Conseillère communautaire de Nîmes-Métropole

Contribution à l'enquête publique
sur le projet de Gare de Nîmes Manduel Redessan

Le projet de la Gare de Nîmes Manduel Redessan serait légitime s'il répondait aux trois caractéristiques suivantes : socialement utile, économiquement cohérent, écologiquement fondé. Est-ce le cas ?

Le projet est-il socialement utile ?

Une gare est un équipement de service public. Elle doit répondre aux besoins et aux attentes des différentes catégories de population.
Or, selon l'Observatoire de la saturation, la gare de Nîmes-Feuchères est loin d'être saturée, ce que je constate lors de mes déplacements professionnels quasi-quotidiens entre Nîmes et Montpellier. De plus, en absorbant progressivement le trafic de fret, le CNM (Contournement de Nîmes et de Montpellier) libérera des sillons sur la ligne classique. La gare de Nîmes-Feuchères n'est donc pas obsolète, elle peut accueillir pour au moins deux décennies le trafic voyageur dans de bonnes conditions.
Les Etats généraux du rail et de la mobilité, à l'initiative de la Région Occitanie, ont montré l'attachement des voyageurs aux gares situées dans les centres. S'y ajoute le fait que 84% des habitants de l'agglomération de Nîmes sont à moins de 5 minutes de la gare Nîmes Feuchères et devraient parcourir plus de 12 kms en voiture individuelle pour accéder à la gare NMR. Cette démarche est en complète contradiction avec la création de la ligne 2 du TCSP-BHNS qui desservira la gare Feuchères mais s'arrêtera aux limites de la ville-centre.
Comme beaucoup de villes moyennes, Nîmes souffre d'une désertification commerciale au centre, largement compensée par la présence de la gare Tgv Nîmes Feuchères qui draine les flux touristiques directement au cœur de la ville historique, à proximité des monuments romains et du futur musée de la romanité. Imaginée il y a plus de dix ans, la gare NMR fait l'impasse sur la volonté partagée de la population nîmoise d'obtenir le classement de la cité au patrimoine mondial de l'Unesco.

Le projet est-il économiquement cohérent ?

Dans l'hypothèse où serait créée la gare NMR, la SNCF – et donc le contribuable – aura à faire face à l'exploitation de deux gares à nombre de trains de voyageurs constant, générant ainsi un surcoût alors que le président de la SNCF vient de se féliciter des « économies » réalisées en 2016 (*Les Echos*, 21/2/2017).
N'est-il pas aberrant que sur une distance de 50 kms, et alors que le trafic Tgv stagne depuis 2008, on envisage de doubler le nombre des gares : Nîmes-Feuchères et NMR – Montpellier St-Roch et Montpellier-La Mogère)?
Tout se passe comme si la légitimité de la gare NMR reposait, moins sur son utilité sociale, que sur la rentabilité économique d'une opération urbanistique qui mobilise

Alain BOCABARTEILLE
16 rue des Azalées
34970 LATTES
alain.bocabarteille@wanadoo.fr

Lattes le 08 Mars 2017

Monsieur FLORAND
Président de la **Commission d'Enquête Publique**
Gare TGV Nimes-Manduel
Mairie de Manduel, Hôtel de Ville
Place de la mairie
30129 MANDUEL

Monsieur le Président,

Le projet de Gare nouvelle de Nîmes-Manduel, s'inscrit dans une logique de développement de la Ville de Nîmes, de l'Agglomération Nîmoise, et des communes de la plaine du Gardon autour d'une grande infrastructure qu'est le CNM.

Il revêt à mon sens **un intérêt général** pour la population concernée.
J'approuve donc ce projet, ainsi que son emplacement, à l'intersection des infrastructures ferroviaires CNM et Ligne classique, cette position permettant d'assurer un bon rabattement par fer depuis Nîmes Centre ou Avignon vers la Gare Nouvelle.

Néanmoins, je souhaiterais assortir mon accord des remarques suivantes :

A – Sur le plan de la planification et de l'investissement financier.

1/ Selon le dossier Socio-Economique (§2.2.2.1 p.13/44), 165 circulations sont recensées en situation actuelle, sur la ligne classique entre Nîmes et Montpellier, dont 40 Fret, 64 GL et 58 TER.

2/ A la mise en service en 2017/2018 du CNM et de la Gare de Montpellier La Mogere, selon ce même dossier (§2.3.2 p.19/44) la réorganisation du trafic sur le doublet de ligne sera telle que la totalité du trafic Fret et 10 circulations GL sans nécessité d'arrêt à Nîmes, emprunteront le CNM.
Subsisteront donc sur ligne classique 165-40-10=**115 circulations** tandis que **50** emprunteront **le CNM**.

3/ Il ressort donc que **l'urgence de mise en service de la Gare de Nîmes Manduel n'apparait pas en 2020**, puisque la ligne classique sera délestée du Fret et ne recevra donc que 70% de ses circulations actuelles en 2018.
Tout le trafic voyageur National et Régional pourra ainsi desservir Nîmes Centre sans saturation du nœud Nîmois, et cela même si quelques circulations TER devaient être ajoutées au plan de circulation.

Cet aspect du délestage de trafic Fret par le CNM en service, est d'ailleurs « timidement » évoqué dans l'Etude d'Impact (§2.3.2.1 p.19/44), et le chapitre sur l'analyse des variantes (§ 6.1.2.3 p. 252/684) évacue sans justification étayée le scenario « sans gare nouvelle » au motif de « saturation *prévisible et de cout des aménagements annexes* »

4/ **A l'horizon 2025** qui pourrait coïncider avec la réalisation de LNMP (phase de Montpellier à Béziers), la mise en service de **la gare de Nîmes Manduel trouverait une meilleure justification** :

- Plus long parcours sur ligne nouvelle CNM + LNMP
- Augmentation de trafic de 18 TGV sur ligne nouvelle (Dossier Socio-économique (§ 4.1.1) par basculement de trafic de Ligne classique permettant alors un développement concomitant de trafic TER
- Fonctionnement optimal du doublet de lignes chacun avec leurs Gares

B – Sur la desserte TER de la Gare Nouvelle

Concernant la desserte par trains régionaux de la Gare nouvelle sur la voie classique Tarascon Sète, les 2 quais créés le long de cette infrastructure ne permettront qu'une desserte « au passage » c'est-à-dire lorsque les horaires des arrivées TGV coïncideront avec ceux des circulations TER.

Cette situation ne me parait pas satisfaisante pour pouvoir profiter pleinement des trains GL dans les 2 Gares Nîmoises : Il faut créer des **navettes entre les 2 gares** Nîmes-Manduel et Nîmes-Centre a horaires cadencés.

J'ai noté dans l'Etude d'Impact (§3 p.50/684) que *des mesures conservatoires* étaient prévues pour créer à terme une 3eme voie à quai.

Il faut au contraire **réaliser dans le cadre du projet cette voie à quai** pour permettre de façon souple les liaisons par navettes entre les 2 gares.

En résumé donc :

1/ Accord sur le projet de Gare nouvelle de Nîmes Manduel, inutile en **2020,** mais **nécessaire a l'horizon 2025** , cette situation permettant un différé d'investissement pour la globalité des amenagements

2/ Réalisation **avec le projet** de la **3eme voie à quai** sur la ligne existante Tarascon-Sète

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, mes très sincères Salutations

Alain Bocabarteille

pas moins de 160 hectares autour du futur équipement. Ainsi, est-on passé d'un Pôle urbain multimodal (PUM) avec, puis, sans logement, à la ZAE Magna Porta, « nouvelle porte d'un monde tout en romanité qui intéresse toute l'économie du territoire, agriculture incluse … » (*Le réveil du Midi*, 3/5/2016).
On présente donc le projet de gare NMR comme une opportunité de développement sur la base de flux de populations touristiques supplémentaires, dans le même temps où l'enquête publique propose deux scénarii bien loin des estimations antérieures, dont le plus optimiste prévoit le passage de 14 Tgv à Manduel et de 17 à Feuchères. Les premiers étant des trains de transit vers l'Espagne, qui ne s'arrêteraient pas tous dans la région nîmoise …
Faut-il rappeler que nous avons déjà entendu cette petite musique … en 2015 ! Avec le projet d'un parc d'attraction nommé « Las Vegas », dédié aux jeux 3D et autres simulateurs, près de la future gare TGV de Manduel ! Porté par la CCI, soutenu par Nîmes Métropole …

Par ailleurs, le dossier d'enquête publique n'envisage pas les scénarii dans le contexte concurrentiel actuel pour la Sncf : cars longues distances depuis 2016, nouvelle offre d'Air France pour les liaisons par « Navette » entre Montpellier et Paris (vols plus nombreux aux heures de pointe, nombreux allers-retours quotidiens), ouverture des lignes TGV à la concurrence à partir de 2020, puis des TER et Intercités à partir de 2023.
Enfin, le coût de la gare NMR est nettement sous évalué : l'estimation de 95 M€ date de 2011. Il n'inclut pas le coût des infrastructures d'accès : 3° voie ferroviaire, avenue conduisant à la gare. Lors du Comité de suivi du contournement Nîmes Montpellier d'octobre 2016, la Sncf « a repoussé la réalisation de la troisième voie, considérée comme indispensable pour que Manduel soit accessible de la gare de Nîmes centre (…) aux calendes grecques »(*Midi-Libre*, 31/10/2016).

Le projet est-il écologiquement fondé ?

Comme l'ont souligné les associations de protection de l'environnement et les organisations agricoles, rejoignant ainsi les préconisations de la DREAL (Rapport d'instruction du 6 octobre 2016), la gare NMR et la ZAE Porta Magna accentueraient la pression urbanistique sur le milieu agricole avec l'artificialisation de plusieurs centaines d'hectares.
Au surplus, la gare NMR « au cœur de la plaine agricole des Costières menace directement des espèces protégées ayant valeur patrimoniale en France et dans notre région telles que l'outarde, l'oedicnème, le rollier, qui sont à l'origine du classement de la zone en ZPS ».
La création socialement utile de la LGV CNM a déjà eu des conséquences lourdes sur l'activité agricole et le patrimoine naturel, ainsi que le souligne le rapport de la DREAL.
La gare NMR sera-t-elle le cheval de Troie de la désertification agricole des Costières de Nîmes et le vecteur d'un nouveau gâchis environnemental ?

Elle contribuerait à l'aggravation d'un étalement urbain à l'encontre duquel s 'élève la loi ALUR, considérant que la périurbanisation génère un allongement des déplacements au quotidien, une hausse des émissions de gaz à effet de serre, une diminution et un mitage des espaces naturels et agricoles et l'irréversibilité quasi systématique de l'imperméabilisation des sols.

On peut s'interroger sur le fait de savoir si les promoteurs de la gare NMR ont pris en compte le renforcement des obligations légales en matière d'analyse de la consommation d'espaces naturels ou agricoles et de capacités de densification. L'ignorance de ces prescriptions ne manquerait pas de nourrir des recours contre le projet.

Au terme de cette réflexion, on peut répondre que le projet de gare NMR est socialement discutable, économiquement improvisé et écologiquement désastreux.
C'est pourquoi, en tant que conseillère municipale de la Ville de Nîmes et conseillère communautaire, et en tant que citoyenne, je me prononce nettement contre ce projet.

Le 14 mars 2017

DIRECTION AMENAGEMENT ET PATRIMOINE

LE DIRECTEUR ADJOINT

Affaire suivie par : Emmanuelle MARIAGE
Tél. : 04.66.87.50.91 Fax : 04.66.87.50.39
E.Mail : Emmanuelle.Mariage@brl.fr.

OBJET : Enquête parcellaire conjointe à l'enquête publique Gare Nouvelle Nîmes Manduel Redessan
NOS REF. : EMA/2017/49
VOS REF : Commune de Manduel 30155 – terrier n°4
COPIES : SNCF Réseau – Mme Sylvie MARTIN
PJ : 1

Mairie de MANDUEL
Place de la Mairie
30129 MANDUEL

A l'attention de Monsieur le Président de la Commission d'enquête parcellaire de la Gare Nouvelle Nîmes Manduel Redessan

Nîmes, le 27 FEV. 2017

Monsieur le Président,

Par courrier recommandé du 11 janvier 2017, SNCF Réseaux nous a transmis l'arrêté préfectoral n°30-2017-01-02-0058 par lequel le Préfet du Gard prescrit l'ouverture de l'Enquête parcellaire conjointe à l'enquête publique pour la Gare Nouvelle Nîmes Manduel Redessan.

En effet, deux parcelles appartenant à BRL en tant que concessionnaire de la Région Occitanie sont concernées par cette enquête parcellaire : **commune de MANDUEL, section AH, n°431 et 435.**

Nous vous transmettons en pièce jointe la copie du courrier que nous avons adressé à SNCF Réseaux le 23 septembre 2016, indiquant la non cessibilité de ces deux parcelles, du fait qu'elles relèvent du statut de la domanialité publique.

Dans ce contexte, nous vous demandons de reporter cette information dans votre rapport et d'émettre en conséquence un avis défavorable sur la cessibilité de ces parcelles.

Restant à votre disposition pour de plus amples informations si nécessaire, je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes salutations distinguées.

Eric BELLUAU

DIRECTION AMENAGEMENT ET PATRIMOINE
LE DIRECTEUR ADJOINT

Affaire suivie par : Emmanuelle MARIAGE
Tél. : 04.66.87.50.91 Fax : 04.66.87.50.39
E.Mail : Emmanuelle.Mariage@brl.fr.

OBJET : Gare Nouvelle Nîmes Redessan – Demande d'acquisition de parcelles
NOS REF. : EMA/2016/1051
COPIES :

SNCF Réseaux
Direction Territoriale Languedoc-Roussillon
101 allée de Délos
BP 91242
34011 MONTPELLIER Cedex 1

A l'attention de Madame Sylvie MARTIN

Nîmes, le 23 septembre 2016

Madame le Responsable Foncier,

Par courrier du 09 août 2016, vous avez sollicité auprès de nos services, dans le cadre du projet de création de la gare nouvelle Nîmes – Manduel – Redessan, la possibilité d'acquérir tout ou partie de plusieurs parcelles appartenant à BRL en tant que concessionnaire de la Région Languedoc Roussillon Midi Pyrénées.

En réponse à votre demande, je vous informe que nous sommes en mesure de vous céder les parcelles sises sur la commune de Redessan, ZN71 pour 229 m² et ZN74 pour 192 m², ces parcelles ne supportant pas d'ouvrages du Réseau hydraulique Régional et n'étant pas affectées à l'exploitation de ces derniers.

Votre interlocuteur concernant la mise en œuvre effective de cette cession est Monsieur Gérard MAUVEZIN (04.66.87.50.56).

En revanche, nous ne pouvons pas réserver de suite favorable à votre demande concernant les parcelles sises sur la commune de Manduel, AH435 en totalité et AH431 pour partie (300 m²), ces parcelles supportant des aménagements connexes du canal et étant affectées à son exploitation.

Restant à votre disposition, je vous prie d'agréer, Madame le Responsable Foncier, l'expression de mes salutations distinguées.

Michel CHIGNOLI

courrier n° 2

Envoi dématérialisé à enquetepublicque.gare2-nimesmanduel.com

Remis le 17/03/2017

Nîmes
Le 16 mars 2017

Denis BOUAD

Président
du Département du Gard

Commission d'enquête publique
Gare nouvelle de Nîmes Manduel Redessan
Hôtel de ville
Place de la mairie
30129 MANDUEL

Réf. : CAB/DDT/MS/

Objet : avis du Département sur le projet de gare nouvelle de Nîmes – Manduel - Redessan soumis à enquête publique

Dans le cadre de la procédure d'enquête publique relative à la réalisation de la gare nouvelle de Nîmes-Manduel-Redessan, en propos liminaire, le Département du Gard regrette que la présente procédure d'enquête publique n'intègre pas la création du projet urbain portée par la Communauté d'Agglomération de Nîmes Métropôle et jouxtant la future gare.

Cette absence de prise en compte des impacts cumulés de ces deux importants projets ne permet pas au Département d'apprécier les effets, les impacts et les conséquences de ceux-ci sur son réseau routier et plus largement sur les évolutions et les enjeux de mobilité multimodale.

En termes d'accessibilité routière, la présentation se limite au seul aménagement de la RD3 entre les communes de Manduel et de Redessan.

Compte tenu de l'importance d'un projet de gare nouvelle à l'échelle départementale, le présent dossier ne présente pas d'approche globale.
En effet, en ne prenant pas en compte les inévitables investissements nécessaires pour offrir des conditions d'accessibilité satisfaisantes à l'ensemble de ces équipements depuis les bassins gardois mais aussi du bassin Arlésien, les impacts socio-économiques du projet peuvent apparaître bien éloignés de la réalité.

En conséquence, le Département du Gard formule la demande que les impacts cumulés des deux projets (gare nouvelle et projet urbain) soient clairement développés dans le dossier d'étude d'impact soumis à la présente enquête publique. Les investissements notamment routiers rendus nécessaires par ces impacts cumulés, pour assurer une accessibilité routière satisfaisante depuis les territoires situés dans la zone de chalandise de la gare nouvelle, doivent donc naturellement figurer dans le dossier socio-économique du projet et intégrer son bilan socio-économique.

Le Président,

Denis BOUAD

ASSEMBLÉE NATIONALE
Christophe **CAVARD**
Député du Gard

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
LIBERTÉ – ÉGALITÉ - FRATERNITÉ

Nîmes, le 16 mars 2017

M. Yves Florand
Président de la commission d'enquête
Mairie de Manduel
Hôtel de Ville
Place de la Mairie
30129 Manduel

CONTRIBUTION A L'ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE RELATIVE A LA RÉALISATION D'UNE GARE NOUVELLE À NÎMES-MANDUEL-REDESSAN

Monsieur le Président de la Commission d'Enquête,

Je vous adresse une contribution à l'enquête publique unique relative à la réalisation de la gare nouvelle de Nîmes-Manduel-Redessan en ma qualité de citoyen, d'usager et de parlementaire.

Je vous invite, par cette contribution, à donner un avis négatif à ce projet pour plusieurs raisons :

1. Parce que ce projet de gare est le fruit d'un modèle de développement, le modèle de la « gare-périphérique » qui, depuis 40 ans, a fait la preuve de son inefficacité. Inefficacité en matière de développement urbain et économique, mais aussi en matière d'interconnexion des réseaux de transports, et, enfin, en matière de bonne gestion des finances publiques

2. Parce que ce projet n'a d'autre justification que la croyance que ce qui a été en échec ailleurs réussira ici, et qu'il est nécessaire de l'écarter pour préserver d'autres projets de territoires qui ne mettent pas à mal les finances de nos collectivités déjà durement affectées.

3. Parce que le dossier qui nous est présenté ne satisfait aucunement aux exigences réglementaires, et qu'il contrevient à plusieurs réglementations nationales et européennes, le rendant ainsi fragile, dangereux et périlleux pour le territoire du Gard comme pour la SNCF.

Christophe Cavard, 7 bis rue de l'écluse 30000 Nîmes
04 66 36 16 13 – ccavard@assemblee-nationale.fr

Je tire ces observations d’une analyse et d’un investissement à long terme sur ce dossier : je suis avec la plus grande attention, depuis 2012, les projets de ligne à grande vitesse de notre région, et les projets de gares. En tant que parlementaire, j’ai interpellé le gouvernement à plusieurs reprises sur le projet de la gare de Manduel. J’ai eu l’occasion de m’en entretenir directement avec le président de la SNCF, M. Guillaume Pepy, lors d’un déjeuner avec les parlementaires de la région, déjeuner au cours duquel le président de la SNCF m’a expressément dit que « si c’était à refaire, il ne referait pas la gare de Manduel », parce que c’est « un modèle dépassé ». J’interviens régulièrement sur ce sujet depuis 5 ans, nourrissant ainsi ma connaissance du dossier. L’ensemble de ces interventions et de ces réflexions m’a convaincu de l’inutilité de ce projet, qu’il faut avoir le courage d’abandonner, comme la région Lorraine a su courageusement abandonner le projet de gare périphérique de Vandières en 2015.

LA GARE « PÉRIPHÉRIQUE EST UN MODÈLE DÉPASSÉ »

Depuis que les gares relient les villes de centre à centre, elles ont façonné nos tissus urbains. Les Lignes à Grande Vitesse ont transformé certains modes de vie, en permettant d’abolir une partie du handicap de l’éloignement des centres de décision, en permettant une pendularité des flux : pour ce qui nous concerne, entre Nîmes et Paris (le député que je suis en sait quelque chose), entre Nîmes en Montpellier (avec un flux quotidien pendulaire très important).

Ces équipements sont aujourd’hui au cœur de la nécessaire transition énergétique, elles articulent les possibilités d’intermodalités entre des modes de déplacement doux.

L’enjeu des gares n’est donc jamais un enjeu anodin. Pourtant, depuis quelques décennies, un autre modèle s’est développé que celui de la gare centre : le modèle de la gare excentrée, ex-urbanisée. Ce modèle s’est développé autour de la grande vitesse, sur un compromis : préserver la vitesse des LGV tout en ménageant des points d’accès dit secondaires, et sur un postulat : il y a toujours eu développement économique autour des gares, donc ces nouvelles gares provoqueront un développement économique.

C’était il y a 40 ans. Ce furent les « gares bis » de la Bourgogne, dont les élus locaux attendaient beaucoup, Puis vinrent les « gares à betteraves »

Enquête publique unique relative au projet de réalisation de la gare nouvelle de Nîmes Manduel Redessan

Contribution des élu-Es écologistes, EELV et Partit Occitan
membres du groupe Nouveau Monde en Commun
Conseil régional Occitanie
(15 mars 2017)

Madame, Monsieur,

En tant qu'élu-Es et citoyen-NEs nous sommes opposé-Es au projet de gare nouvelle Nîmes Manduel Redessan.
Voici nos arguments :

L'absence d'intermodalité et un allongement des trajets

Cette gare se situerait à plus de 12 kms du centre-ville de Nîmes et imposerait donc une rupture de charge. Il faudrait environ 30 à 40 minutes pour se rendre à cette nouvelle gare, avec un risque important que les déplacements se fassent en voiture en l'absence de desserte en transport en commun.
Il est donc totalement aberrant de desservir une gare qui ferait perdre du temps à l'immense majorité des utilisateur-ices et qui entrainerait un report modal vers la voiture.
De plus, ce projet de gare est en contradiction avec l'attachement exprimé par la clientèle des TGV aux gares centrales. Enfin, plus de 50% des usager-Es de cette gare résident dans le centre-ville de Nîmes ou au Nord du département alors que le projet de gare nouvelle est situé au Sud.

Un projet qui met en danger les finances du Conseil départemental du Gard

Le site prévu pour la nouvelle gare n'est pas desservi par une infrastructure routière.
Le Conseil départemental dont la situation financière est actuellement très fragile devrait donc en supporter le coût. Nous estimons que le département a d'autres priorités que la construction et l'entretien de nouvelles routes.

Un détournement de la vocation du contournement Nîmes-Montpellier

Rappelons que le contournement Nîmes-Montpellier n'est pas une ligne à très grande vitesse, mais a d'abord été conçu pour des trains de fret circulant à 120 km/h ainsi que pour des trains voyageurs circulant à 200 km/h et ne s'arrêtant ni à Nîmes, ni à Montpellier. Il n'a donc pas besoin de gares nouvelles pour fonctionner.

De plus, l'observatoire de la saturation de la ligne Nîmes-Montpellier a rendu ses conclusions avec deux points qui ne laissent planer aucun doute sur l'avenir de cette gare nouvelle. Ainsi, la gare centrale de Nîmes n'est pas saturée et peut accueillir deux fois plus de trains qu'actuellement y, compris aux heures de pointe. Ensuite, la ligne historique Nîmes-Montpellier, une fois débarrassée des trains de fret entre Nîmes et Montpellier, pourra également absorber une augmentation importante (+ 50 % aux heures de pointe, et bien plus le reste du temps) du nombre de trains de voyageurs. Il n'y a donc aucune raison objective de vouloir faire circuler les trains de voyageurs qui s'arrêtent à Nîmes et Montpellier sur le contournement de Nîmes et Montpellier.

Un projet contraire aux conclusions des Etats généraux du Rail et de l'Intermodalité

Elu-Es de la Région Occitanie, nous rappelons la conclusion des Etats Généraux du Rail et de l'Intermodalité suite à l'importante concertation : « Chef de file de l'intermodalité, la Région soutiendra, à l'avenir, les projets de gares nouvelles seulement s'ils sont utiles à la population, interconnectés quai à quai avec le réseau classique et desservis par les réseaux urbains ». La gare TGV Nîmes Manduel Redessan n'entre clairement pas dans ce cadre.

Pour l'ensemble de ces raisons, nous exprimons notre opposition à ce projet de gare Nîmes Manduel Redessan et nous vous demandons de rendre un avis défavorable.

Les élu-Es écologistes, EELV et Partit Occitan
Membres du groupe Nouveau Monde en Commun
Conseil régional Occitanie

Contact
Aurélie Genolher (Conseillère régionale du Gard)
aurelie.genolher@eluslrmp.fr

en Picardie et en Lorraine, et encore d'autres, moins éloignées, mais aussi excentrées, comme, plus près de nous, Valence TGV.

Plus de trente ans après, force est de constater que ce postulat (la gare fait le développement économique) s'est révélé largement faux. Ce n'est pas moi, parlementaire, qui le dit, mais la cour des comptes, dans un rapport de 2014 : *La grande vitesse ferroviaire, un modèle porté au-delà de sa pertinence*. J'y reviendrai.

Mais sans avoir l'expertise ou l'autorité des magistrats de la Cour des Comptes, il suffit à chacun d'entre nous, citoyens, de traverser ces gares d'un nouveau type pour s'apercevoir qu'elles ne remplissent pas leur objectif de nouvelles centralités. La gare de Valence TGV reste entourée d'un désert, les gares de Bourgogne, malgré de multiples plans de relance à grand renfort d'argent public, n'ont jamais servi à développer des zones économiques, les interconnexions avec les villes sont, pour la plupart, erratiques, et rallongent les temps de transports de centre à centre, mettant à mal jusqu'à l'avantage concurrentiel du train par rapport à l'avion. Un comble, alors que la LGV a été justement pensée pour être l'offre alternative au transport aérien.

Ces erreurs ne sont pas sans conséquences. Les territoires concernés ont investi des sommes colossales sur ces paris ratés. Cela pèse sur les finances publiques et sur la capacité de ces collectivités à développer leurs compétences. Cela pèse aussi sur les finances de la SNCF, et particulièrement de la filiale SNCF Mobilités, gestionnaire de gares impossibles à rentabiliser.

Et pourtant, malgré de multiples études scientifiques de géographes, d'économistes, de spécialistes des politiques publiques ; malgré des rapports au vitriol, au premier rang desquels celui de la Cour des Comptes, malgré l'échec patent de ce modèle, dont chacun peut aujourd'hui se rendre compte en traversant ces espaces ferroviaires semi-déserts, malgré l'évidence, donc, ce modèle continue à vouloir s'imposer, au détriment de toute bonne gestion des finances publiques et du bien commun.

Le projet de Manduel-Redessan est le dernier avatar, la queue de comète de ce mirage qui a déjà coûté si cher à d'autres. Il empêchera doublement le développement de politiques publiques modernes et efficaces : en détruisant des espaces potentiellement cruciaux pour les défis de notre aménagement du territoire, et en grevant lourdement des finances publiques locales qui demandent à être épargnées plutôt qu'à devoir s'embarquer dans des projets inutiles.

Christophe Cavard, 7 bis rue de l'écluse 30000 Nîmes
04 66 36 16 13 – ccavard@assemblee-nationale.fr

UN PROJET FRUIT D'UN AVEUGLEMENT COUPABLE

« Il n'y a pire aveugle que celui qui ne veut pas voir », dit la sagesse populaire. En la matière, pourtant, ne pas voir que le modèle des gares périphériques constitue une impasse demande un entêtement dans l'aveuglement.

Ainsi, trois justifications ont été apportées pour montrer l'utilité publique d'un tel projet :

- le positionnement de Nîmes sur la ligne nouvelle à destination de Barcelone

- la saturation de la gare de Feuchères

- l'impact économique d'une nouvelle gare.

- Sur l'impact économique :

Je l'ai déjà évoqué, ce mirage d'un nouveau temps des gares a fait long feu. Les « gares-bis », les gares périphériques, n'ont pas créées de développement économique. Le rapport thématique de la Cour des Comptes sur la grande vitesse ferroviaire, rendu public en octobre 2014, est à ce sujet très éclairant. Les magistrats y soulignent, page 43, que les seuls effets visibles constatés dans le développement des zones d'activités des nouvelles gares sont **des effets de déplacement de l'activité économique d'une zone proche à une autre, sans gain net pour l'activité globale**.

En revanche, le co-financement de ces nouvelles gares par les collectivités locales, qu'il s'agisse des infrastructures de desserte routières, ferroviaires et/ou en site propre nécessaires au nouvel équipement, ou des volontés d'implantation de zones économiques à proximité, engendre des coûts très importants, à perte, puisque ces efforts sont sans gain net pour l'activité globale.

Bien au contraire, l'urbanisation de cette zone, en détruisant des terres agricoles fertiles et rentables, rendra plus difficile encore un équilibre du territoire. Cet équilibre, et la préservation de nos potentiels agricoles, sont pourtant des objectifs forts, au cœur de la loi d'avenir pour l'Agriculture du 13 octobre 2014, réaffirmés très récemment par l'État et le Département, formalisés dans la convention quinquennale pour le foncier agricole signée

entre la SAFER et le Département du Gard. Quant à l'imperméabilisation des sols dans cette zone inondable, elle mettra en péril les zones alentours, comme la ville de Nîmes s'en est elle-même inquiétée récemment.

- *Sur la nécessité de* raccorder Nîmes à la future Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan :

On le sait, la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan, qui doit permettre la liaison rapide avec Barcelone, a vu sa réalisation largement différée. En effet, si le tracé de la ligne a bien été actée en janvier 2016, le Ministre des Transports a acté un retard dans la possibilité d'exécution, demandant, le 1er février 2017, au préfet de la région Occitanie, dans sa dernière décision en date sur le phasage de LNMP, de découper le projet en phase réalisable, avec l'objectif d'une présentation à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique au premier semestre 2018 le seul tronçon Béziers-Montpellier, sans calendrier de phasage pour le tronçon Béziers-Perpignan.

La ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan ne sera donc pas construite à l'horizon 2020, et aucune garantie n'est aujourd'hui donnée ni sur son financement ni sur son phasage.

Or, c'est précisément la perspective de cette ligne nouvelle qui a justifié en premier lieu le projet d'une nouvelle gare à Manduel. Faire la gare sans garantie de la ligne future qui l'avait justifiée serait donc une aberration. Traitant d'un cas similaire dans son rapport consacré au financement de la ligne à grande vitesse LGV-Est, la Cour des Comptes avait recommandé, en 2013, de suspendre l'exécution des travaux de la gare de Vandières jusqu'au moment où l'évolution du trafic assurerait la rentabilité du projet. Ce que la région Lorraine a donc acté début 2015 (Cour des comptes, Rapport public annuel 2013, Tome I, volume 1. *La participation des collectivités territoriales au financement de la ligne à grande vitesse (LGV-Est) : des contreparties coûteuses, une gare de trop*, p. 473-530.).

- *Sur la saturation du trafic en gare de Nîmes Feuchères :*

Cette question de la saturation de la gare de Nîmes centre a été l'un des leitmotiv de l'opérateur SNCF Réseau pour justifier d'une gare nouvelle, sans autre indicateur que des prévisions de trafic effectuées par leurs services internes.

Afin d'objectiver ces débats, l'État a mis en place en 2014 un Observatoire de la Saturation Ferroviaire sur la linge Nîmes-Perpignan (http://www.occitanie.developpement-durable.gouv.fr/observatoire-de-la-saturation-ferroviaire-r2216.html).

Christophe Cavard, 7 bis rue de l'écluse 30000 Nîmes
04 66 36 16 13 – ccavard@assemblee-nationale.fr

Les rapports de l’Observatoire sont très éclairants. On peut ainsi lire, dans la dernière livraison disponible de mai 2016, que « la capacité en gare de Nîmes n’est pas déterminante, car il existe des réserves utilisables pour décharger les quais les plus utilisés », qu’en revanche, le tronçon Nîmes-Montpellier atteint les valeurs jugées limites, mais que la mise en service du CNM (Contournement Nîmes Montpellier) permettra d’améliorer la qualité du sillon par le déportement du fret sur le CNM.

La question de la saturation n’est donc pas celle de la saturation des gares, mais celle de la saturation du sillon, et c’est précisément à cette question que répond le Contournement Nîmes Montpellier. Aucun indicateur ne présente une situation de saturation de la gare de Nîmes-Feuchères nécessitant un équipement nouveau.

La nouvelle gare de Manduel n’est donc justifiée ni par l’urgence du raccordement à la ligne Montpellier-Perpignan dont on ne sait quand elle verra le jour, ni par la saturation de la gare Feuchères, encore moins par un espoir de développement dont on sait aujourd’hui qu’il est un mirage.

Cette situation est tellement connue que le dossier d’enquête publique lui-même use de tous les artifices de présentation pour masquer cet état de fait, et c’est là-dessus que je souhaite maintenant attirer votre attention, Monsieur le Président.

UN DOSSIER D’UN EXTRÊME FRAGILITÉ JURIDIQUE

En préalable, je voudrais, Monsieur le Président, vous faire part de mon inquiétude quant à l’ouvrage CNM dont la gare de Manduel serait un élément futur. En effet, les études d’impact préalables au Contournement Nîmes Manduel, réalisées en 2005, concernait un projet sans gare nouvelle. La décision prise en 2011 d’ajouter deux gares excentrées, à Montpellier et à Manduel, a été actée sans révision du projet CNM. Devant cet état de fait, l’association France Nature Environnement a porté plainte auprès de la commission européenne pour « méconnaissance des obligations d’évaluations globales, de transparence et de participation du public » imposées par le droit européen.

La commission européenne a jugée cette plainte recevable, et a ouvert une procédure EU Pilot en fin d’année 2016 pour demander aux autorités

françaises « des éclaircissements sur les conditions dans lesquelles les impacts environnementaux des différents projets associés au CNM ont été pris en compte préalablement à ce projet », avant de statuer sur une éventuelle procédure d'infraction. Ce processus de discussion préalable est toujours en cours, et son résultat pourrait remettre en question l'ensemble des procédures publiques, dont l'enquête dont vous assurez le commissariat.

Sur le dossier soumis à enquête :

Le rappel de la procédure européenne UE Pilot en est l'illustration : il est faux de présenter, comme le fait le dossier, la gare de Manduel comme un projet à impact isolé.

D'une part son impact se cumule à celui du contournement CNM, d'autre part il englobe les impacts du Plan Urbain Multimodal, régulièrement évoqué dans le dossier, sans que pour autant, ses impacts ne soient analysés.

D'autre part, le dossier présente **des hypothèses de voies d'accè**s à la nouvelle gare dont a**ucune n'est aujourd'hui financée** : ni la route départementale ni les navettes et la ligne de jonction entre Manduel et Feuchères n'ont fait aujourd'hui l'objet de délibérations programmatiques de la part du Conseil départemental ou de la Métropole.

En d'autres termes, nous ne savons pas aujourd'hui si les finances des collectivités pourront absorber le coût des indispensables voies d'accès à ce nouvel équipement.

Enfin, le dossier d'enquête publique a été soumis en préalable à l'Autorité Environnementale, qui a pointé de nombreux risques de fragilité juridique, et émis des recommandations qui n'ont pas été suivies (avis 2016-106 du 21 décembre 2016, formation d'Autorité Environnementale du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable).

La lecture de cet avis est très éclairante, et elle est indispensable à toute analyse de ce dossier.

J'en retiendrai l'élément principal à mes yeux : la non-conformité à la Directive Européenne « Habitats, Faune et Flore », parce qu'il est l'élément qui fragilise le plus la situation juridique du dossier.

Pourquoi ? Parce que la zone d'implantation de la gare émarge sur un périmètre Natura 2000, et sur plusieurs ZNIEFF. Elle est donc soumise à

Christophe Cavard, 7 bis rue de l'écluse 30000 Nîmes
04 66 36 16 13 – ccavard@assemblee-nationale.fr

l'article 6-4 de la directive « Habitats, Faune et Flore » qui précise que l'urbanisation d'une zone Natura 2000 doit satisfaire simultanément à trois critères : la justification de raisons impératives d'intérêt public majeur, l'absence d'alternative raisonnable et la suffisance des mesures de compensation envisagées.

Or, le dossier n'apporte de réponse satisfaisante sur aucun de ces 3 critères.

La justification de raisons impératives d'intérêt majeur ? Elle n'existe pas. Au contraire :

- la justification majeure serait le raccordement à la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan dont on ne sait pas si et quand elle verra le jour,

- la gare de Feuchères n'est pas saturée, et le Contournement Nîmes Montpellier suffit à lui seul à donner des marges de manœuvre au sillon Nîmes-Montpellier ;

- les usagers perdront en inter-mobilité et en temps de transports cumulés pour rejoindre la nouvelle gare ;

L'absence d'alternative raisonnable ?

Contrairement aux recommandations de l'avis de l'Autorité Environnementale, le dossier ne présente pas d'analyse comparative du scénario «sans gare nouvelle ». Le scénario sans gare nouvelle est ainsi traité, comparativement aux autres scénarios, de façon extrêmement légère, et son absence d'analyse comparative contredit formellement aux critères de la directive européenne. L'ensemble du dossier peut donc tomber de ce simple fait.

On comprend la difficulté de RFF Réseau à comparer ce scénario avec les autres, puisque l'opérateur reconnaissait lui-même, en 2009, qu'une gare TGV excentrée n'était pas indispensable à Nîmes, et l'écrivait noir sur blanc dans son étude complémentaire n°5 au tracé de la LNMP (RFF, « *Étude de capacité des gares centres et du réseau classique à l'horizon de la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan »)*.

Le scénario « sans gare nouvelle » est une alternative raisonnable de l'aveu même de RFF. Il comprend le maintien de l'actuelle gare de Nîmes-Feuchères, non-saturée, le raccordement du CNM à la ligne classique par Saint-Gervasy au nord-Est, et la construction d'un raccordement au sud par Saint-Brès.

C'est d'ailleurs pour cette raison que l'avis de l'Autorité Environnementale stipule que, « vis-à-vis du site Natura 2000 « Costières

Nîmoises », les raisons impératives d'intérêt public majeur et l'absence d'alternative raisonnable ne sont pas justifiées » dans le dossier (synthèse de l'avis, p.3).

La demande de dérogation à l'interdiction de destruction d'habitats et d'individus d'espèces protégées, préalable au projet de gare nouvelle, ne satisfait pas par conséquent aux articles L. 411-1 et suivants du code de l'environnement, et constitue une fragilité majeure du dossier.

Pour éviter une gabegie financière annoncée, préserver la qualité des temps de transports, préserver un milieu naturel protégé, préserver des surfaces agricoles indispensables à notre territoire, préserver les finances des collectivités locales et leur capacité à penser un autre modèle de développement de notre territoire, je vous demande, Monsieur le Président, de donner un avis défavorable à l'enquête publique unique relative à la réalisation de la nouvelle gare de Nîmes-Manduel-Redessan.

En vous remerciant pour votre écoute et votre attention, je vous prie de croire, Monsieur le Président, en l'expression de ma plus grande considération.

Christophe Cavard, député du Gard.

Christophe Cavard, 7 bis rue de l'écluse 30000 Nîmes
04 66 36 16 13 – ccavard@assemblee-nationale.fr

Cfdt: ASSECO LANGUEDOC ROUSSILLON
S'ENGAGER POUR CHACUN
AGIR POUR TOUS

Association de Consommateurs agréée
Arrêté préfectoral du 14/09/2015

Association Etudes et Consommation CFDT
du Languedoc Roussillon
Siège social : Infothèque Consommateurs
2, Impasse de la Sarriette 34500 Béziers
Tél : 04 67 11 28 96
Courriel : assecocfdt.lr@wanadoo.fr
Site web : http://asseco.cfdt.langrous.free.fr

Béziers, le 17 mars 2017

à Monsieur Yves Florand,
Président de la Commission d' Enquête Publique
relative à la réalisation de la gare de Nîmes, Manduel, Redessan,
Hôtel de Ville,
Place de la Mairie,
30129 Manduel

Registre dématérialisé du site spécifique :
enquetepublique.gare2nimesmanduel.com

Objet : notre contribution d'association de consommateurs
à l'enquête publique relative à la réalisation de la gare de
Nîmes, Manduel, Redessan ouverte du 6 février au 17 mars 2017

Monsieur le Président de la Commission d'Enquête Publique,

Notre association régionale de consommateurs, comme beaucoup d'autres organismes et citoyens, avait formulé un avis très négatif en octobre 2014 lors de l'enquête publique sur la réalisation du PEM Montpellier Sud-de-France à la Mogère. Malgré 755 avis défavorables sur 770 recueillis, le commissaire enquêteur unique avait formulé un avis favorable sans réserve, mais le Conseil d'Administration de RFF (transformée en SNCF Réseau le 1er janvier 2015) n'avait même pas attendu la transmission de son rapport pour autoriser la signature du contrat de partenariat avec la SAS Gare de la Mogère qui a permis la réalisation prématurée d'une gare TGV dont l'activité dépendrait pour partie de la réalisation de la gare de Nîmes, Manduel, Redessan , alors que l'enquête publique préalable à cette réalisation n'était pas encore programmée...

Notre association, qui prend en compte le fait qu'un consommateur est bien sûr aussi un usager de services publics et un contribuable, fait partie des « sonneurs d'alerte » qui ont tenté un recours devant la juridiction administrative contre ce contrat de partenariat qui a permis de largement avancer, malgré la situation d'énorme endettement de SNCF Réseau, dans la construction d'une gare TGV à l'inverse de 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 :
13 532 questionnaires traités sur 13 798 réponses individuelles : **c'est « Créer de nouvelles**

Monsieur le Président de la Commission d'enquête préalable,

Ma contribution concerne la conception de l'ensemble gare/voie d'accès/ZAD et non pas le bien-fondé de la gare nouvelle de Manduel Redessan, pour lequel vous avez déjà enregistré de nombreuses remarques. En effet, le dossier qui nous est soumis met en évidence un grand nombre de lacunes de conception ou de non-prise en compte de l'existant qui remettent en cause le sérieux du travail de conception.

Cette situation est préoccupante. En effet, au moment de valider un choix d'investissement de plus de 100 millions d'euros, la collectivité ne peut pas se permettre d'erreurs, d'approximations, ou d'inefficiences. Les finances des différents acteurs du projet ne permettent pas de lancer un tel budget sur un projet dont on saurait, dès son lancement qu'il n'a pas été étudié avec le plus grand sérieux. S'agissant de deniers publics, venant de l'Etat, de la Région, ou de l'Agglomération Nîmoise, il convient de prendre toutes les précautions pour qu'en contrepartie des dettes que nous lèguerons à nos enfants, les investissements réalisés soient effectivement pertinents, performants, et surtout adaptés dans la durée, afin que nos enfants n'aient pas à financer dans quelques années un investissement qui s'avèrerait mal conçu ou mal réalisé.

S'il est clair qu'on ne pourra reprocher à quiconque de n'avoir pas anticipé avec suffisamment de précisions le trafic ferroviaire de l'année 2030, on ne saurait accepter de n'avoir pas pris en compte des contraintes connues aujourd'hui, ou d'avoir fait un raisonnement erroné sur la base d'éléments certains en 2017.

A) Prenons l'exemple de la voie d'accès à la gare, dans son ensemble, du rond point de Casino (intersection actuelle de la RD3 et de la RD999) au pont qui enjambe d'ores et déjà la voie de fret.

En premier lieu, on peut constater que sa définition s'effectue dans un contexte de réflexion qui néglige volontairement les éléments d'environnement. Ainsi, rien dans le document ne mentionne la présence de la déviation de la RD999 prévue depuis des années pour contourner les villages de Redessan et de Jonquières. Or, cette déviation a fait l'objet d'une DUP, au titre de laquelle l'ensemble des terrains concernés ont été acquis. Les finances du Département sont aujourd'hui telles que le projet n'avance pas. Il n'en reste pas moins que ce chantier est indispensable pour irriguer la gare. Sur le plan d'enquête parcellaire, cette future déviation apparaît en pointillés, mais son impact est indétectable dans les autres documents du projet.

Les analyses de trafic prévu à l'horizon 2020 et 2040 représentent aussi le trafic sur un schéma excluant l'aménagement de la RD999. Cette analyse prévoit un trafic sur la RD999 dans le village de Redessan (sur le segment compris entre le rond point de Casino et le rond point de l'ancienne gare de Manduel), de plus de 20.000 véhicules/jour dans une portion bordée d'habitations. Cette situation conduira inévitablement à l'aménagement de la déviation.

Malgré cela, le dossier ne permet pas de comprendre les positions relatives de la passerelle modes doux sensée être aménagée pour enjamber les deux voies de chemins de fer. Faudra-t-il détruire la passerelle lorsque la RD999 sera déviée ? La passerelle enjambera-t-elle la future déviation ? Comment et où passera-t-on du réseau routier à la voie "mode doux" ? Rien dans le dossier ne permet de le comprendre, tous les ingrédients sont réunis pour que, le jour de la mise en chantier de la déviation, on soit obligé de détruire la passerelle "mode doux".

B) A l'autre extrémité de la voie cyclable, la situation n'est pas mieux étudiée : Lors de la conception du CNM, il a été prévu qu'Oc'VIA réalise une véloroute le long du tracé, permettant de cheminer sur la partie gardoise du contournement sans croiser de routes. Cette route, quoiqu'aujourd'hui incomplète, est une formidable réalisation qui s'inscrit parfaitement dans le Schéma Départemental des Aménagements Cyclables.

Malheureusement, le projet, tel qu'il est décrit dans les documents d'enquête préalable fait complètement l'impasse sur cette véloroute, qui, elle, n'est pas un projet : on peut aujourd'hui l'emprunter sur plusieurs kilomètres parfaitement aménagés, et au bord desquels de nombreux arbres ont même été plantés. D'une part, aucun plan, aucun schéma, rien dans le dossier d'enquête ne mentionne même l'existence de cette véloroute, mais d'autre part, l'avenue de la gare n'est même pas reliée à la véloroute. La véloroute longe le CNM sur plus de 30 kilomètres, mais ne permet pas d'accéder à la gare sans passer par l'intérieur du village de Manduel. Les deux équipements "voie modes doux" et véloroute ne seront pas reliés. Une étude plus pertinente aurait permis de prolonger l'actuelle véloroute avec la voie cyclable, et proposer au final une voie " mode doux " qui aurait permis de relier Manduel à Garons (puis à terme à Gallargues). Il n'en sera rien, il manquera 800 mètres de piste à l'arrivée à la gare de Manduel.

Cela montre le peu de cas que les instigateurs du projet font de la voie cyclable : elle est là pour faire joli dans le dossier de présentation, mais sa conception est par ailleurs complètement négligée.

C) A cet égard, au moment de choisir entre les différentes variantes possibles pour le tracé de l'Avenue de la gare, les concepteurs ont fait preuve de la même négligence. En effet, pour les impacts du tracé, la variante 1 était largement préférable au tracé retenu pour les raisons suivantes :

- Un des arguments retenus pour choisir le tracé actuel consiste à dire que cette avenue aura vocation à terme à être une radiale principale, sur laquelle différentes voies de moindre importance viendront se raccorder. Ainsi donc, il convenait de placer la route au milieu de l'espace à aménager pour pouvoir desservir les deux côtés de la route, nord et sud, à partir de l'unique voie de la gare. Dans ce schéma, la voie cyclable coupera les voies secondaires transverses à chaque carrefour. En implantant la voie cyclable au nord du tracé de la variante 1 plutôt qu'au nord du tracé préféré, on aurait pu éviter les zones de croisement et donc de danger pour les cyclistes et les piétons, ce qui est bien la vocation d'une voie " mode doux "

- Dans l'option retenue, les véhicules chemineront sur la RD3 jusqu'au feu tricolore qui sera aménagé au croisement de la RD3 et de l'avenue de la gare. A cet endroit, les véhicules stationneront dans l'attente du feu vert, avant de tourner à gauche. Nous aurons donc à cet emplacement le seul feu tricolore de l'aménagement complet, le seul feu tricolore entre la sortie de Nîmes et la gare. Or, on sait bien que les feux tricolores sont les endroits où se concentrent les pollutions atmosphériques : les véhicules à l'arrêt d'une part, et lorsqu'ils redémarrent d'autre part vont donc accumuler là un maximum d'émission de polluants. Il se trouve que cet endroit est au droit du collège, précisément devant le terrain de sport sur lequel les collégiens pourront abondamment respirer les gaz d'échappement.

On peut s'interroger sur le nombre de passagers qui viendront effectivement en vélo à la gare pour venir y prendre un train : seuls ceux qui n'ont pas de bagages pourront l'envisager, d'une part, et seuls ceux qui arriveront de Manduel ou Redessan pourront l'envisager sans risque,

d'autre part. En effet, quoiqu'il arrive, la circulation en vélo sera extrêmement dangereuse dès que l'on aura quitté la piste cyclable. Il n'existe aucune voie sécurisée, ni vers Nîmes, ni vers Jonquières (Beaucaire). Mais on ne s'interrogera pas sur le nombre de collégiens cyclistes qui emprunteront la portion de piste cyclable qui les concerne : ils seront plusieurs dizaines aux horaires d'entrée et de sortie des cours. Sans doute un certain nombre de promeneurs du dimanche pourront aussi être intéressés par ce trajet très sûr (au moins pour la partie déjà aménagée en Véloroute). Cette répartition des cyclistes susceptibles d'emprunter la piste cyclable aurait dû impacter les critères de définition de la voie " modes doux ".

D) Mais en faisant la grille de décision pour inventorier les arguments en faveur des différents tracés, les concepteurs du projet on fait un analyse pour le moins surprenante. Voici les paramètres pris en compte pour comparer le Tracé préférentiel et la Variante 1 et pour lesquels les valeurs sont différentes :

Critère	Tracé préférentiel (médian)	Variante 1
Préservation de la biodiversité (R1)	Impacts modérés sur les habitats favorables aux espèces les plus patrimoniales (Outarde Canepetierre et Oedicnème criard). Evitement partiel des habitats favorables à la Magicienne dentelée.	Impacts limités sur les habitats favorables aux espèces les plus patrimoniales. Aucun impact sur les habitats et individus de Magicienne dentelée.
Impact sur le bâti (R2)	Le projet se trouve en zone agricole, venant peu impacter le bâti. Néanmoins, une maison d'habitation est impactée	Ce tracé n'impacte pas le bâti
En dessous du tableau, on trouve (R3)	Au niveau du bâti, les variantes 1 et préférentielle impactent chacune un bâtiment à proximité de la RD3. Ces bâtiments sont des maisons individuelles	
Favorisation des modes doux (R4) (R5)	Favorable depuis centre-ville de Manduel : 2,6 km au lieu de 1 km depuis gare TER existante. Liaison mode doux directe depuis impasse de l'ancienne route de Jonquière. Depuis Redessan : 3,3 km au lieu de 2,2 km depuis gare TER existante. Traversée RD3 sécurisée avec carrefour à feux.	Depuis Manduel : 3 km au lieu de 1 km depuis gare TER existante. Depuis Redessan : 2,5 km au lieu de 2,2 km depuis gare TER existante. L'insertion des cyclistes dans des carrefours giratoires est plus dangereuse que dans des carrefours à feux.
Fluidité du trafic (R6)	Carrefour à feux	L'insertion des flux de véhicules dans un carrefour giratoire est moins fluide (flux venant des différentes branches pas de différentes grandeurs)
Préservation du potentiel de développement économique	Préserve la zone 1AU du PLU de Manduel. Permet de	Vient impacter la zone 1AU du Plan Local d'Urbanisme

(R7) (R8)	développer une zone urbaine de façon indépendante à l'avenue de la gare, mais avec des perméabilités possibles.	(PLU) de la commune de Manduel. Développement ultérieur contraint par cette artère.
(R9)	13 parcelles impactées, le tracé passe en bordure de parcelle et à proximité du chemin de Jonquières existant	8 parcelles impactées, le tracé passe en « biais » sur ces parcelles
(R9)	La fluidité du trafic, le développement des modes doux et la préservation du potentiel de développement économique est assuré par les variantes préférentielles et n°2.	traverse en biais les parcelles agricoles en place actuellement, or c'est sur ce secteur que se développeront les quartiers du futur pôle urbain multimodal.
(R8)		la variante n°1 coupe le secteur 1AUa en biais créant une coupure dans l'urbanisation future

Ce tableau appelle les remarques suivantes :

R1 : la variante 1 est donc moins impactante que le tracé médian
R2 : la variante 1 devrait donc être préférée au tracé médian
R3 : cette info est incohérente avec le contenu du tableau, et dans les faits, la variante 1 n'impacte aucun bâti
R4 : la variante 1 favorise les habitants de Redessan, le tracé médian favorise les habitants de Manduel. Il n'y a pas de raison objective de considérer un avantage d'un coté ou de l'autre
R5 : si la bonne option pour les cyclistes est de traverser au feux plutôt qu'autour du rond point, quel feu est-il prévu à l'endroit du raccordement nord de la voie " mode doux " ?
R6 : affirmer que les carrefours à feux sont plus fluides que les ronds points est hasardeux alors même qu'une expérimentation en cours à Nîmes semble indiquer que la suppression des feux à l'entrée des ronds-points modifie considérablement les performances des ronds-points. Sans préjuger des conclusions de cette étude, argumenter sur une prétendue efficacité des carrefours à feux est hasardeux.
R7 : il est évident que le projet qui entoure la gare nécessitera une remise en cause du PLU. C'est d'ailleurs l'un des objets de cette enquête. Rien n'empêchera donc de définir les zones en fonction du plan d'aménagement prévu.
R8 : si l'on considère d'un bloc l'ensemble de l'espace compris entre les voies de chemin de fer et la RD3, le tracé médian compromet la création d'un espace unique homogène qui serait alors traversé par l'avenue de la gare. La variante 1 laisse libre un espace d'un seul tenant plus vaste, ce qui au final constitue une degré de liberté supplémentaire. Le fait de " perdre " une petite portion d'espace au nord de la variante pourrait aussi être considéré comme l'opportunité de maintenir une zone de sécurité entre la voie de chemin de fer fret et la route. L'un des bénéfices du CNM est d'avoir permis d'éloigner des habitations les matières dangereuses qui voyagent dans les citernes. Est-il vraiment pertinent de venir utiliser les derniers mètres carrés les plus proches de la voie ferrée ?

R9 : en quoi le nombre de parcelles impactées ou l'angle d'incidence d'une route sur une parcelle peut il être considéré comme un critère ? Il suffit de modifier le tracé de la variante 1 de quelques mètres pour la faire passer sur la limite des parcelles.

Pour les arguments retenus, il est donc difficile de considérer que le tracé médian soit celui qui doit être choisi sur la base d'arguments objectifs et raisonnés. Une analyse sérieuse aurait sans doute conduit à choisir la variante 1.

Mais au delà des critères sélectionnés, on peut s'interroger sur la non-prise en compte d'autres arguments qui auraient définitivement et sans appel imposé le choix de la variante 1, ou le dessin d'une autre variante au nord :
- impact pollution sur les élèves du collège de Manduel
- impact bruit sur le collège de Manduel et les habitations situées immédiatement au sud du collège
- lisibilité du paysage pour les passagers arrivant à la gare depuis le nord (la variante 1 donne le sentiment de s'approcher de la gare, alors que le tracé choisi donne le sentiment de s'éloigner de la voie, donc de la gare). Les passagers arrivant depuis le sud sont largement minoritaires.
- distance à parcourir pour la majorité des voyageurs qui arriveront à la gare (la variante1 est plus courte pour tout le monde, sauf les passagers en provenance de Bellegarde)

E) La même légèreté dans l'analyse a prévalu dans la recherche d'un solution commune pour apporter simultanément une réponse au besoin de desservir la gare par les modes doux, et de desservir le collège de Manduel depuis Redessan par les modes doux. Dans la solution retenue par l'Agglo, les collégiens devront cheminer sur la voie modes doux jusqu'à l'avenue de la gare, traverser ensuite la RD3, cheminer sur l'autre rive, non aménagée, de la RD3 jusqu'à pouvoir tourner vers l'entrée du collège.... Ils ne le feront pas, et ils couperont par la rue du Fumérian, comme ils le font aujourd'hui. Il conviendra donc d'attendre qu'un accident se produise pour qu'on raisonne enfin sur le meilleur moyen de répondre à l'attente des familles des collégiens redessannais scolarisés au collège de Manduel.

D'autres solutions existaient. Elles ont été évoquées avec les interlocuteurs de l'Agglo en charge du dossier pendant la période de concertation préalable. Elles ont été balayées d'un revers de la main au motif qu'elles auraient pu solliciter un budget supérieur. On peut alors se poser la question suivante : serions nous capables de concevoir le projet de plus de 120 millions d'euros (en première approche, bien plus dans les faits), mais de ne pas le concevoir bien parce que cela couterait 0.5% de plus ? Serions nous capables de n'envisager que la solution imparfaite, sans même soumettre à l'enquête publique l'option optimale de telle sorte que nous serions sûrs à la naissance du projet qu'il est mal conçu, mal étudié, mal pensé, et donc destiné à ne jamais donner pleinement satisfaction ? Accepterons-nous en cours de chantier des dépassements de budget, quasiment systématiques dans ce type de projet, de 20%, de 30%, voire plus, tout en refusant une conception plus efficace pour moins de 1% de plus ?

Les exemples évoqués ici ne sont qu'un moyen d'appeler à réfléchir sur la nature de ce projet. On aurait pu évoquer de nombreux autres aspects, comme la position relative de la gare et de la Zone dont elle est sensée être le point focal : entre la gare et la partie de ZAD la plus proche de la gare au nord de la voie ferrée, il y a 250 mètres à vol d'oiseau, et 4500 mètres par la route, parce qu'il faut passer sur l'unique pont permettant de franchir la voie et qui se trouve à l'autre extrémité de la ZAD, de telle sorte que la gare n'est pas au centre d'un projet d'aménagement : la gare est à l'extrémité d'un projet d'aménagement.

A terme, il faudra prévoir un réseau de bus pour circuler à l'INTERIEUR de la ZAD, et tout ces bus devront franchir un pont (sur la RD3) à 2 voies et sans trottoirs élargis, parce qu'on n'aura pas anticipé la circulation entre les deux lobes de la ZAD.

On aurait aussi pu évoquer les erreurs manifestes du dossier, comme celle qui conduit à affirmer que les 3 Intercités/TET Toulouse/Marseille (et plus loin) qui passeront en gare de la Mogère (et emprunteront donc le CNM) s'arrêteront en gare de Manduel (paragraphe 4.1.1.1.3 du dossier d'évaluation socio économique) : c'est tout à fait impossible : en arrivant de la Mogère, ils quitteront le CNM quelques centaines de mètres AVANT d'entrer en gare de Manduel.

Cette erreur représente 3 trains parmi les 17 sensés s'arrêter à Manduel Redessan. Que peut-on penser de l'analyse chiffrée de la rentabilité de la gare, si l'hypothèse de desserte est faussée à hauteur de 17% par une erreur de raisonnement ?

De telles erreurs (je n'en ai relevé à titre d'exemple que quelques unes pour étayer mon propos) ne sont pas acceptables dans un dossier déterminant dans le choix d'un investissement de plus de 100 millions d'Euros.

Je vous demande donc, Monsieur le Président, de vouloir bien émettre un avis négatif pour l'ensemble du projet et solliciter des maîtres d'œuvre qu'ils produisent des projets plus sérieusement étudiés et dont nous pourrons être enfin convaincus qu'ils conduiront à une situation de succès.

Rien ne presse dans ce dossier. Le CNM sera mis en œuvre sans gare à Manduel, c'est une certitude. La précipitation dans le lancement du projet de la gare de Manduel Redessan n'apporte rien au projet du CNM. La seule échéance à laquelle la gare sera vraiment utile se situe plutôt vers 2030-2040 lorsque la voie sera prolongée jusqu'à Perpignan. Cela nous laisse largement le temps de finaliser un projet bien étudié et pertinent, et de tenir enfin compte du projet de contenu pour la ZAD.

Marc DELFAU
Habitant de Redessan
Ingénieur ESSTTM 1986

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 (24 % « pas du tout important » et 27 % « peu important », face à seulement 42 % le jugeant important 22 % « très important » et 20 % «assez important ») dans les réponses à la question 17 « Dans les années à venir, quelle importance doivent avoir les objectifs suivants selon vous ? ». Par contre, il y a une majorité de 67 % à juger important (et même très important pour 39%) de « développer les lignes TGV ».
Notons que les scores les plus positifs concernent « augmenter le nombre de trains sur les lignes TER » (important pour 85 % - dont 54 % « très important » - des répondants) et surtout « Ne pas fermer les lignes locales en difficulté mais les moderniser » (important pour 84 % - dont 65 % très important).

Nous vous suggérons de citer au moins ces résultats qui hiérarchisent les objectifs dans votre rapport pour montrer que le choix de créer une gare TGV nouvelle à Manduel est loin d'être prioritaire (la création de gares voyageurs sur un CNM essentiellement destiné au fret n'était évoquée que pour un bien lointain futur lors de l'enquête publique DUP CNM de fin 2003, le choix du lieu d'implantation de 2 gares sur le CNM n'a été évoquée que comme une question secondaire peu débattue dans la grande concertation de 2009 sur la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan, ce qui dénote déjà une confusion dans des procédures de concertation « saucissonnées », et le choix ferme de ces localisations ne semble pas apparaître dans les délibérations du Conseil d'Administration du maître d'ouvrage).

Mais le Conseil d'Etat a déclaré irrecevable notre pourvoi en considérant que nous n'avions pas par notre objet statutaire d'intérêts directs affectés par le contrat de partenariat, pourtant nous mettions particulièrement en cause de forts risques d'augmentation de tarif et de fiscalité locale afférents à une sous-utilisation prévisible de cette gare et le rallongement pour la plupart des usagers des temps totaux de trajet (chiffré à près d'une heure par les transports en commun pour la liaison avec la gare Montpellier St Roch et le coeur de ville, même avec une coûteuse prolongation de ligne de tram), les voyageurs étant contraints d'utiliser une gare TGV hors intersection entre ligne classique et ligne nouvelle, ce qui interdit des correspondances quai à quai.

Certes le problème se pose différemment pour Nîmes Manduel Redessan, mais **si cette gare était mise en service 84 % de la population de l'agglomération de Nîmes verrait son temps de parcours automobile moyen rallonger et pour les habitants de la commune passer de 7 mn pour 2 km (accès à Nîmes Feuchères) à 24 mn pour 14 km afin d'accéder directement à la gare TGV** malgré un investissement routier fort contestable : à l'heure du réchauffement climatique et d'une mortalité croissante par les particules fines, il faut éviter l'accroissement des kilomètres parcourus pour accéder plus vite que par une navette ferroviaire à une gare sur intersection TER TGV, il vaudrait donc mieux investir sur la bonne articulation des équipements et des services ferroviaires, mais cela pourrait majorer encore les coûts d'investissement et de fonctionnement à couvrir sur la gare NMR (le 3ème quai sur la ligne Tarascon Sète n'est pas intégré dans le projet) et pour son accessibilité.

Pour sa part, la gare de Nîmes Feuchères a encore à amortir les aménagements dont elle a bénéficié avec l'appui de collectivtés territoriales, tandis que la baisse de sa fréquentation atteindrait 20% en 2021 en ne conservant que 34 trains grandes lignes par jour (près de la

moitié des TGV passant désormais par NMR).

Nous ne trouvons pas dans l'étude d'impact d'utilisation des termes « rentabilité économique ou socio-économique » ou un chiffrage « excédent brut d'exploitation » concernant la gare qui ressortaient de l'étude d'impact réalisée par RFF pour l'enquête publique du 4 novembre au 18 décembre 2003 par RFF pour la déclaration d'utilité publique du CNM (rapport avec avis favorable de la commission d'enquête rendu le 22 mars 2004) : sans prendre en compte les retombées environnementales et sanitaires positives des reports route/rail du fret, cette étude concluait pour le CNM, qu'il était prévu de mettre en service dès 2011, à un résultat économique négatif sur 20 ans de 0,98 Md d'euros pour la collectivité nationale.

Nous vous demandons d'obtenir du maître d'ouvrage SNCF Réseau un chiffrage du résultat économique de la gare NMR sur la durée du contrat de partenariat avec Oc Via concernant le CNM, selon des scénarii crédibles de fréquentation de la gare en nombre de trains TER ou grandes lignes (parmi lesquels il faut distinguer les reports de Nîmes Feuchères à NMR), l'étude d'impact annonçant 1,1 million de voyageurs en 2021 (dont 900 000 « grandes lignes ») et 1,6 en 2050 : il s'agit pour nous de savoir si le nombre de trains pour lesquels les exploitants ferroviaires choisiront d'utiliser NMR permettront ou non d'atteindre le point mort où les recettes (hors reprises sur subvention 'investissement des collectivités publiques) couvriront les charges de la gare (amortissements inclus).

Selon les données publiques actuelles, le chiffre de 1,1 million dès 2021 nous semble très surestimé, une lourde incertitude pèse sur l'échéance de mise en service intégrale de la LNMP nécessaire à une forte progression, les dernières interrogations (presse de ce 15 mars 2017) sur la LGV Bordeaux Toulouse rendent aléatoire à un horizon proche sa contribution à une croissance des trafics TGV entre métropoles du sud-ouest et du sud-est.

Déjà dans son communiqué du 23 octobre 2014, la Cour des Comptes soulignait : « *Depuis 2008, la fréquentation du TGV connaît une stagnation, qui se reflète dans celle du chiffre d'affaires de l'activité TGV au sein de la SNCF. De plus, la rentabilité des lignes diminue au fil de nouveaux projets de plus en plus coûteux. En outre, la concurrence d'autres modes de transport (autocar, covoiturage) se développe ».*

A partir du grand débat de 2009 sur la LNMP, que trop de responsables politiques locaux et régionaux n'envisagent encore que comme une LGV, nous avons affiné notre connaissance du dossier en travaillant en lien avec des équipes syndicales de la CFDT puis avec nos partenaires associatifs en particulier de la Coordination Régionale LNMP et de France Nature Environnement Languedoc-Roussillon; nous avons bénéficié aussi de ses contacts avec les responsables de la puissante association européenne FERRMED qui a fait prendre en compte, surtout par la Commission et le Parlement européens, la nécessité d'un grand corridor ferroviaire marchandises entre la Scandinavie et la Méditerranée occidentale avec son indispensable maillon Nîmes Perpignan dès lors que la ligne nouvelle Perpignan Barcelone est ouverte, mais sous-utilisée au point que le concessionnaire du tronçon le Boulou Figuères, TP Ferro, a été placé en liquidation fin septembre 2016.

Cette démarche nous a conduit à la conviction que l'efficacité économique, l'utilité sociale et

la pertinence écologique de la ligne nouvelle se joueront sur sa capacité à libérer la ligne actuelle, quasiment saturée sur certains horaires entre Sète et Nîmes , d'une très large part du trafic fret en faveur d'un cadencement des TER tout en assurant à ce trafic fret (dont le potentiel est estimé à l'équivalent 6 000 camions par jour, soit 200 trains standard actuel), un tracé beaucoup plus sûr que la ligne actuelle exposée notamment dans la traversée des étangs entre Narbonne et Fitou à des risques de submersion que le réchauffement climatique accroît et également d'embruns perturbant les circulations ferroviaires de trains de marchandises pour lesquels on ne peut mettre en oeuvre les solutions de substitution (recours temporaire à des bus) adaptées au trafic voyageurs.

C'est ce report modal de la route au rail qui est la clé de l'efficacité économique, sociale et environnementale de toute la liaison Barcelone Perpignan Montpellier Nîmes, et en particulier du CNM; il faut en effet prendre notamment en considération que l'usure des revêtement routiers provoquée par le passage quotidien de 10 000 camions au péage autoroutier du Perthus et sur la traversée du Languedoc-Roussillon correspond [1] à celui de 100 millions de voitures légères par jour, s'ajoutant à la surconsommation d'énergie fossile, aux rejets de CO2 et gaz à effets de serre, à l'émission de particules fines imputables au diesel accroissant la mortalité... qui appellent à la minimisation du transport routier dans le cadre de la transition énergétique comme de la transition écologique, d'autant que presque la moitié de ce trafic ne fait que transiter par la France métropolitaine et devrait donc être fermement incitée (cf. la politique en la matière de la Confédération Helvétique) à se reporter sur le train.

Nous n'avons pas besoin pour encore au moins plusieurs années d'une deuxième gare grandes lignes sur l'agglomération Nîmes mais de la réalisation au plus tôt de la ligne nouvelle Montpellier Perpignan, mixte de bout en bout et sans gare supplémentaire (des raccordements avec la ligne actuelle devront apporter la sécurité d'un doublon de ligne et permettre des dessertes voyageurs des gares centres de Montpellier, de Béziers et/ou de Narbonne) pour multiplier le trafic fret qui utilisera le contournement Nîmes Montpellier.

Pour nous, il est inacceptable de vouloir ouvrir en 2020 une coûteuse seconde gare voyageurs pour l'agglomération de Nîmes alors que la première, étoile ferroviaire constituant déjà un pôle d'échanges multimodal, est en capacité d'accueillir un trafic voyageurs fortement accru en cœur de ville et que la deuxième nécessite elle des investissements routiers générateurs de pollutions dans une zone d'intérêt agricole et environnemental que ce projet de gare amputerait sur 160 hectares de la plaine agricole des Costières de Nîmes.

Tant que la liaison LNMP ne sera pas achevée et n'amènera pas, via une forte progression du trafic ferroviaire sur les trains rapides entre métropoles européennes, un démenti à la baisse actuelle du recours aux TGV (trop coûteux quand les péages ferroviaires doivent subvenir aux besoins d'une infrastructure sous-utilisée), tenter de nous mettre devant le fait accompli de la réalisation d'une gare non nécessaire[2] relève à nos yeux d'une grave entorse aux règles françaises et européennes de concertation sur ce type d'ouvrage public.

1 selon des études auxquelles se réfère par exemple l'Office Fédéral Suisse de la Route, pour l'usure des revêtements routiers , le passage d'un poids lourd moyen équivaut celui de 10 000 voitures légères et celui d'un 44 tonnes cinq essieux à 145 000 VL.

2 (y compris en ayant laissé complètement construire par Oc Via deux estacades supplémentaires au niveau d'un projet de gare qui n'avait pas encore été soumise à enquête d'utilité publique)

Après qu'il a été sabordé par un avenant très discret l'indispensable raccordement double sens de Saint-Brès assurant un lien entre Montpellier Saint-Roch et le CNM, permettant un lien direct et rapide avec le cœur de métropole Montpellier Méditerranée pourrait donner plus d'utilité à un simple raccordement Ouest de Nîmes Feuchères au CNM sur le site de Campagnolle par modification d'un tronçon de la ligne du Grau-du-Roi (le raccordement Est restant en l'état, sans gare à NMR).

A long terme la solution du site de Campagnolle resterait une alternative à celle de Manduel-Redessan si on l'envisage en lien avec une réouverture de l'ancienne ligne Lunel-Saint-Gilles-Arles, qui a encore un tracé récupérable pour rétablir une desserte ferroviaire voyageurs et fret sur un territoire démographiquement dynamique, cette évolution en gare de correspondance TER-TGV étant préservée par des réservations foncières ; ce type de scénario évolutif ne semble pas avoir été étudié .

Ce n'est pas en engageant de manière précipitée la gare de NMR que l'on sauvera le « Pôle d'Echanges Multimodal » Montpellier Sud de France, qui est surtout la tête de gondole d'une opération immobilière d'extension de la ville de Montpellier vers la mer : cela n'évitera pas qu'il reste une gare fantôme, mal localisée, et coûteusement surdimensionnée.[3]

Mais ce n'est pas avec une seconde grande gabegie à Manduel que l'on réparera la première, qui n'a pas pris en compte les préconisations de la Cour des Comptes : celle-ci, en demandant de positionner les gares des lignes nouvelles aux intersections quand le raccordement à la gare de centre-ville serait trop coûteux, est plus proche des besoins des usagers et des impératifs environnementaux que des élus locaux qui confondent une gare TGV avec un générateur de croissance économique et urbaine.

La plupart des usagers du train en Languedoc-Roussillon (TER, Intercités et TGV), en dehors peut-être d'une zone restreinte à proximité du projet de gare, sont inquiets de perdre des possibilités de correspondance TER, Intercité et TGV mais aussi bus urbains et inter-urbains offertes par la gare de Nîmes Feuchères, ou de ne pas bénéficier d'une amélioration du cadencement des TER au coeur de la ville, avec un investissement dispendieux qui conduirait à dépenser plus de 1,5 M€ dans la mise en place d'un service de navettes ferroviaires entre Nîmes-Feuchères et NMR au détriment d'autres options socialement plus utiles et environnementalement plus pertinentes dans la politique des transports sur l'agglomération et dans la région.

Engager jusqu'à 125 M€ d'investissement (gare 95 millions d'€ + avenue 15 M d'€ + ensuite 3ème voie 15 M d'€) sur l'agglomération de Nîmes, en générant de nouveaux coûts de fonctionnement financés par l'impôt, c'est une lourde contribution inacceptable à l'aggravation des déséquilibres intra régionaux qu'il faudrait combattre en priorisant des travaux dans une logique de développement durable, socialement équitable et au service de

3 Il semble que SNCF Réseau se fait payer pour une bonne part par la collectivité publique régionale, dont les anciens dirigeants voulaient une 2ème gare TGV sur la commune de Montpellier, un faisceau ferroviaire de 6 voies avec possibilité d'extension à 8 (alors qu'Avignon TGV ou Aix-les-Mille TGV fonctionnent à 4) lui permettant de réguler le trafic fret du CNM à coût moindre alors que le cahier d'acteurs CFDT préconisait déjà en 2009 des réservations foncières pour réaliser sur la LNMP de longs tronçons voies de dépassement sans arrêt (ce qui est énergétiquement moins coûteux et peut s'envisager sur du foncier moins cher).

l'emploi sur les zones d'emploi et les bassins de vie où chômage et pauvreté continuent le plus à s'accroître.

Le CNM contribue à cette logique positive en tant que ligne ferroviaire permettant de reporter de la route au rail du trafic fret tout en laissant des sillons pour la progression du trafic TER en réseau régional améliorant notamment les déplacements domicile-travail ou formation moins consommateurs au quotidien d'énergie fossile et moins polluants.

Les gares TGV supplémentaires et durablement inutiles ne s'inscrivent pas dans cette logique même si on tente de leur donner une couleur écologique (en captant au passage d'autres subventions publiques comme celles pour utiliser de la géothermie basse température pour le chauffage et la climatisation de la gare de la Mogère).

SNCF Réseau, gestionnaire d'infrastructure, peut faire des prévisions de trafic "optimistes" repris par les pouvoirs publics … Mais ce sont les exploitants ferroviaires qui, in fine, décident de la consistance de l'offre ! Et l'on vient d'entendre ce 15 mars à la question d'un journaliste demandant si Paris-Bordeaux était le dernier grand chantier TGV, le président du groupe SNCF répondre « Je pense que c'est le dernier pour le moment ». Avant de poursuivre : « Notre grand chantier c'est un chantier de RER et c'est tant mieux ».

La faiblesse du trafic TGV sur le CNM, au moins tant que n'est pas ouverte de bout en bout la LNMP, appelle à différer les charges supplémentaires que nécessiterait le passage de la vitesse d'exploitation de 220 à 300 km/h pour les TGV et à différer, à défaut de pouvoir trouver une autre affectation principale du vaste bâtiment, la mise en service de la gare de la Mogère (tant que ne sera pas engagée, totalement mixte, la tranche Villeneuve-lès-Béziers Rivesaltes de la LNMP) ; le changement d'affectation permettrait d'envisager une réservation foncière pour réaliser le jour où se concrétiserait la saturation de Montpellier Saint-Roch un simple pôle de correspondance quai à quai au croisement de la ligne classique côté Maurin Lattes).

.

Plutôt que d'engager la gare NMR et dans la perspective de non mise en service de la Mogère, il serait imaginable de réaliser le raccordement de Saint Brès qui est lui d'utilité publique, en optimisant le retour sur investissement de la rénovation agrandissement de Montpellier Saint- Roch.

Sous le titre « La Cour des comptes dénonce la gabegie entourant les nouvelles lignes TGV», le journal les Echos daté du 20 octobre 2014 écrivait notamment "Sur le papier, le bouclage économique est assuré en gonflant les projections sur le nombre des futurs voyageurs. Charge ensuite à la SNCF de gérer l'écart avec la réalité. La Cour le confirme en montrant comment, sur 6 liaisons à grande vitesse étudiées, aucune n'a atteint les objectifs de rentabilité annoncés ».

C'est pourquoi l'ASSECO-CFDT Languedoc-Roussillon demande à SNCF Réseau et aux partenaires publics:

- de renoncer à ce projet de deuxième seconde gare à Manduel, durablement inutile à une

politique de transports dans une logique de développement soutenable,
- de choisir la voie de la raison qui consiste à lancer au plus vite la réalisation du raccordement double sens de Saint-Brès qui permettra aux TGV desservant Montpellier Saint Roch (où les usagers peuvent y avoir accès quai à quai en TER ou), d'utiliser un large tronçon du CNM.
- d'aménager un simple raccordement à Campagnolle utilisant le tracé de la ligne du Grau du Roi pour rejoindre la ligne classique, ce qui permettrait à ces TGV de desservir autant que nécessaire Nîmes Feuchères.
Elle suggère pour ménager le futur, que les réservations foncières déjà réalisées sur place dans la perspective d'une gare NMR, soient affectées à d'autres réalisations d'intérêt public concernant un poumon vert non bétonné ni bitumé préservant une zone d'intérêt agricole et écologique utile à la sauvegarde de quelques espèces protégées[4] .

En conséquence, **notre association régionale de consommateurs et usagers-contribuables demande instamment à la commission d'enquête que vous présidez de constater l'absence de caractère d'intérêt général de ce projet de seconde gare nouvelle sur le CNM à Nîmes Manduel Redessan** (à nos yeux il va largement à contre-sens), et de rappeler au contraire la pertinence de construire en priorité l'embranchement double sens est-ouest prévu près de Saint-Brès et déclaré d'utilité publique en 2005, qui seul permettra une bonne desserte de la gare de Montpellier Saint-Roch et une bonne intermodalité, ainsi qu'un raccordement CNM gare de Nîmes Feuchères utilisant un petit tronçon de la ligne Nîmes le Grau-du-Roi (avec seulement une réservation foncière permettant si nécessaire d'évoluer en pôle de correspondance TGV-TER tout en sauvegardant la possibilité à long terme de réouverture de Lunel-Saint-Gilles-Arles), tandis qu'une autre réservation foncière à la jonction-croisement CNM LNMP avec la ligne classique du côté de Maurin Lattes préserverait la possibilité d'y réaliser un pôle de correspondance avec changements de quai à quai, entre TGV circulant sur le CNM et autres trains circulant sur la ligne classique, vers Sète Agde comme vers Montpellier Saint-Roch Lunel).

Nous vous demandons ainsi d'enregistrer notre opposition d'association régionale de consommateurs et contribuables, regroupant de nombreux usagers du transport ferroviaire, au projet actuel de gare de Nîmes Manduel Redessan qui serait construite bien avant que son utilité et son équilibre économique soient établis et en diminuant la qualité du service pour les voyageurs TGV qui aujourd'hui partent du ou arrivent au centre de l'agglomération grâce à la gare de Nîmes Feuchères bien desservie par les transports en commun et accessible aux modes doux de mobilité.

Nous tenons à souligner que notre ferme engagement contre ce projet de gare découle de notre conviction de la nécessité de boucler au plus tôt une ligne ferroviaire nouvelle reliant Nîmes à Barcelone pour garantir un corridor ferroviaire entre la péninsule ibérique et le reste de l'Europe à l'usage notamment des trains de fret.

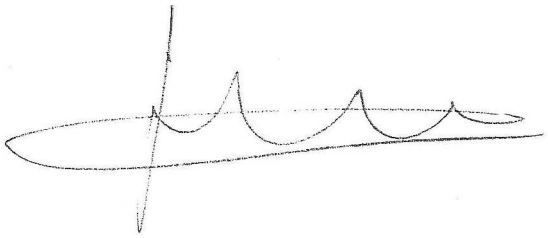
En espérant vous avoir fourni des éléments montrant qu'il y a beaucoup mieux à faire au bénéfice du transport ferroviaire en Occitanie Pyrénées Méditerranée, y compris pour le

4 Cette zone permettrait notamment des activités agro-biologiques intégrant par exemple culture alternée de chanvre non cannabique (matériau d'isolation et de dépollution, objet possible d'une activité industrielle) et de cultures viticoles ou maraîchères bio pour répondre en particulier à la demande croissante de légumes et fruits frais de proximité, en particulier dans les restaurants scolaires

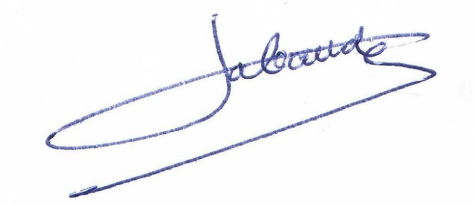
CNM, que de précipiter la réalisation d'une deuxième gare TGV durablement inutile au regard des besoins des utilisateurs locaux et extérieurs du train, voyageurs et fret, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président de la Commission d'Enquête, nos sincères et respectueuses salutations,

Pour l'ASSECO-CFDT Languedoc-Roussillon :

Le Président
Jacky BESSIERE



Le secrétaire
Michel GABAUDE



Contact :

Joan-Loís Escafit
chargé de mission transports ferroviaires, ASSECO CFDT LR
4, carrièra Paul Valéry, 34500 Besièrs
Còr de Lengadòc
region Occitània Pirenèus Mediterranèa
tel. 04 67 31 04 55
corrièl jl.escafit@gmail.com

Fabienne Dériat et Rémy Coulet
103 chemin des camps
30360 St Etienne de l'Olm

Courrier n° 3
reçu le 17/3/2017

le 15 mars 2017

A l'attention de Monsieur le Commissaire Enquêteur,

Monsieur,

Nous résidons à 15 km au sud-est d'Alès, à quelques kilomètres de Vézénobres. Cette localité n'ayant plus de gare en fonctionnement, c'est à Alès (15 km), ou, lorsque les horaires le permettent, à St Génies de Malgoirès (18 km), que nous nous rendons pour prendre le train.

La mise en service du viaduc de Courbessac en 2013 a permis de réduire significativement la durée du trajet Alès-Nîmes et nous apprécions ce gain de temps, qui s'ajoute à une plus grande fréquence des trains.

Dans ces conditions, la perspective de devoir nous rendre à Manduel pour prendre un TGV, depuis l'une de nos deux gares de « proximité », constituerait une contrainte dissuasive d'autant que, d'après le dossier, le financement actuel ne semble pas prévoir pas la réalisation et l'exploitation d'une navette depuis Nîmes -Feuchères !

Quand bien même une desserte depuis la gare de Nîmes devrait être réalisée, il est totalement improbable que les TER puissent assurer des correspondances adéquates avec les TGV.

En conséquence, la création d'une gare TGV à Manduel, ferait que nous retrouverions, pour l'accès au TGV, dans une situation bien pire que celle qui prévalait avant 2013 car nous n'aurions d'autre choix, comme l'ensemble de la population du bassin alésien et plus largement de l'arrière pays cévenol, que d'utiliser notre véhicule personnel pour nous rendre à et revenir de Manduel, ce qui ne constituerait pas vraiment un progrès, ni pour les usagers, ni pour la SNCF, ni pour notre environnement....

Nous avons d'autre part remarqué en consultant les pièces du dossier que le projet de gare présente, en raison de sa localisation de très forts impacts envers l'agriculture, la faune et la flore et la ressource en eau.

Nous trouvons anormal que l'ensemble du projet comprenant les accès routiers et les deux ZAC, prévues pour une superficie de 280 ha (!), n'ait pas fait globalement l'objet d'une étude d'impact environnemental et n'ait pas été soumis ainsi à l'évaluation de l'Autorité Environnementale, alors que :

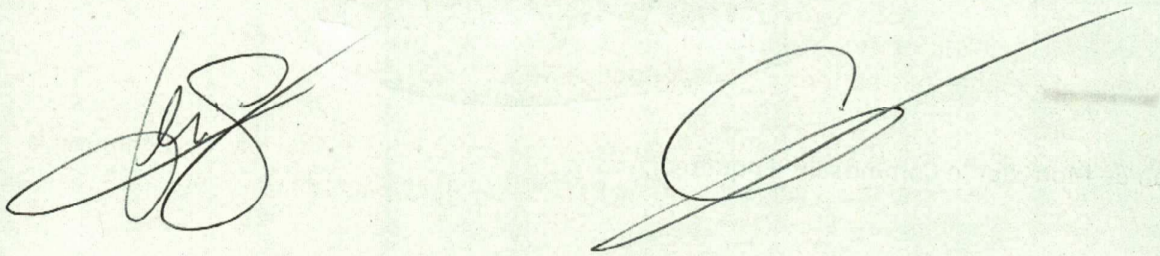
- les terrains de ces ZAC sont, en partie, situés sur un site classé Natura 2000 et l'ensemble du projet porterait irrémédiablement atteinte aux habitats de nombreuses espèces protégées.

- La gare prévue et la voirie sont entièrement situées au sein de la zone naturelle d'intérêt écologique faunistique et floristique (ZNIEFF) « Plaine de Manduel et Meynes », cette ZNIEFF se situant elle-même au cœur des vignobles des Costières.

- Le projet de gare se situe à l'aplomb de la masse d'eau souterraine « Alluvions anciennes de la Vistrenque et des Costières », classée comme « ressource majeure à préserver pour l'alimentation en eau potable » de plus de 40 communes et 182 000 habitants.

Nous redoutons les conséquences majeures qu'aurait la réalisation de ce projet qui de surcroît présenterait plus d'inconvénients que d'avantages pour la majorité des usagers actuels du réseau TGV.
C'est pourquoi nous vous demandons d'émettre un avis défavorable à la demande d'utilité publique.

Recevez, Monsieur, l'expression de nos sincères salutations.



Montpellier, le 14 Mars 2017

A l'attention de la commission d'enquête publique
sur la gare de Nîmes-Manduel-Redessan,

Madame, Monsieur,

Europe Ecologie Les Verts Languedoc Roussillon est totalement opposé au projet de la Gare de Nîmes-Manduel-Redessan pour de nombreuses raisons exposées ci-après.

1- L'utilisation de cette gare excentrée pénaliserait les usagers de l'agglomération nîmoise qui ont à l'heure actuelle un accès facile à la gare centrale de Nîmes Feuchères.

En effet, elle verrait allonger leur temps de transport de 20 mn avec un acheminement TER immédiat, de 45mn en bus, et d'au moins 25 mn en voiture , augmentant ainsi l'utilisation de la voiture. **Il en sera de même pour les usagers venant d'Alès, des Cévennes et de l'Ouest du département.

Il n'y aura pas de gain de temps mais perte de temps pour une majorité des usagers. Et le recours accru prévisible à la voiture (autour de 70% à 80% des usagers) sera source de pollution, de dangerosité et en contradiction avec les objectifs fixés par la loi et les engagements de la COP 21.

2- Pas de saturation des gares de centre-ville Nîmes Feuchères et Montpellier St Roch

L'observatoire de la saturation, autorité indépendante a fait savoir en 2016 que les gares centrales de Nîmes et Montpellier ne sont pas saturées**.** Et la ligne nouvelle du Contournement Nîmes Montpellier pour les trains de fret va encore améliorer la capacité d'accès des trains voyageurs de ces gares de centre-ville.

Alors, comment penser que l'attractivité d'une gare en rase campagne sera plus importante qu'une gare de centre- ville ?

3-Une étude socio-économique qui entretient la confusion

Le "saucissonnage" du projet permet de minimiser les coûts réels de ce projet. En plus du coût de la gare elle-même (95M€) ne sont pas pris en compte les travaux de la voie d'accès (environ 10M€) et le projet de 3ème quai TER et de navette TER entre Nîmes et Manduel (15m€). Sans compter le projet non finalisé de Pôle Urbain Multimodal de 350 ha confirmé par une ZAD autour de la gare …..

4- Un coût non pris en compte pour le budget de l'Agglomération nîmoise

La mise en place d'un service de navettes ferroviaires entre la gare de Nîmes-Feuchères et celle de Nîmes-Manduel-Redessan sera indispensable pour la mise en service de cette gare. On estime le coût de fonctionnement annuel de ce service entre 1.5 à 3 M€ par an, en fonction de la fréquence des navettes. S'agissant d'un transport intra-urbain, cette dépense incombera entièrement à la communauté d'agglomération de Nîmes. Ce qui représente un coût très important pour cette collectivité et va nécessiter de réduire les autres services de transports en commun dans l'agglomération pour faire les économies correspondantes.

A moins qu'on n'envisage de faire payer aux usagers ce service supplémentaire en augmentant les prix du billet de train entre Nîmes et Paris ?

5- Un projet destructeur de terres agricoles

La nouvelle gare et ses installations occuperaient une surface globale de 160 ha avec en prévision le projet PUM (350 ha) autour de la gare.
Quel gaspillage de terres agricoles à l'heure où on relocalise l'agriculture et où on prône les circuits courts !!!

6- Un projet destructeur de l'habitat de plusieurs espèces protégées

Il y a également d'importantes questions naturalistes : en effet, le projet doit détruire l'habitat de plusieurs espèces protégées(la sauterelle Magicienne dentelée , l'outarde canepetière et l'œdicnème criard) sans qu'il n'existe de raison impérieuse de le faire et sans que ces destructions ne soient réellement compensées. De plus, une partie d'une zone protégée au niveau européen , zone "Natura 2000" des Costières de Nîmes, serait également détruite, alors qu'elle a déjà été fortement entamée par la construction du CNM et de ses raccordements fret.

En conclusion, le projet de gare excentrée de Nîmes- Manduel-Redessan :

- Est pénalisant pour les usagers des transports (moins de facilité d'accès , temps de déplacement augmenté, pollution accrue, surcoût éventuel)
- Il ne correspond pas à un besoin réel pour l'organisation et la qualité du transport des voyageurs.
- Il va occasionner un gaspillage d'argent public.
- Il est destructeur de terres agricoles, et nuisible pour l'environnement.

C'est pourquoi, Europe Ecologie Les Verts Languedoc Roussillon donne un avis négatif sur ce projet de gare excentrée de Manduel -Redessan et demande que la réalisation de ce projet soit totalement et définitivement abandonnée.

Pour Europe Ecologie Les Verts Languedoc Roussillon ,

Michèle COMPS
Secrétaire Régionale EELV LR
michele.comps@orange.fr
tel 06 83 21 93 28 / 09 65 22 50 92

Bérengère NOGUIER
Conseillère départementale du canton d'Uzès
Geneviève BLANC
Vice-présidente
Conseillère départementale du canton d'Alès 1

Elues écologistes

Nîmes, le 16 mars 2017

Enquête publique – Gare de Manduel

S'il y a bien nécessité d'investir en faveur d'une modernisation du réseau ferroviaire français, nous ne pouvons pas cautionner en tant qu'écologistes un autre grand projet inutile.

L'argument de départ de RFF pour l'ouverture de cette gare repose sur le fait que les gares actuelles de Nîmes et de Montpellier sont saturées. Or, d'après la Région qui a interrogé l'observatoire de la saturation, il apparaît que ce n'est pas le cas.

La construction d'une nouvelle gare TGV à Manduel n'a de sens économique que si elle est correctement desservie et connectée avec le réseau de transport régional ce qui ne sera pas le cas avant 2023. Il n'y a donc pas d'urgence à la construction de cette nouvelle gare excentrée, coûteuse et destructrice de terres agricoles.

En effet, la nouvelle gare et ses installations occuperaient une surface globale de 160 ha avec en prévision le projet PUM (350 ha) autour de la gare. Ce serait un véritable gaspillage de terres agricoles à l'heure où l'agriculture est relocalisée et les circuits courts privilégiés.

Nous ne souhaitons pas faire porter aux contribuables le coût exorbitant de cet équipement inutile qui fait aujourd'hui doublon avec la gare de Nîmes centre et encore moins favoriser la spéculation foncière et immobilière autour de ce projet.

Par ailleurs, le « saucissonnage » du projet entretient la confusion et permet de minimiser les coûts réels de ce projet. En plus du coût de la gare elle-même (95 M€), ne sont pas pris en compte les travaux de la voie d'accès qui incomberaient au Département.

L'utilisation de cette gare excentrée aurait pour conséquence de rallonger le temps de transport des usagers de l'agglomération nîmoise de 20 mn avec un acheminement TER immédiat, de 45 mn en bus et d'au moins 25 mn en voiture, augmentant ainsi l'utilisation de la voiture. Cela serait pire encore pour les usagers venant de la gare d'Alès obligés d'emprunter une navette.

Si le contournement de Nîmes était nécessaire pour développer le fret il n'en est pas de même de la gare de Manduel qui est un projet différent.

Nous émettons donc un avis très défavorable sur ce projet de gare TGV de Manduel.

A l'attention de la commission d'enquête publique pour les deux enquêtes publiques concernant le projet de gare nouvelle Nîmes-Manduel-Redessan et ses voies d'accès »

I) Enquête publique sur les voies d'accès

Les voies d'accès sont inutiles pour une gare inexistante.
Pas de Déclaration d'Utilité Publique, pas de gare, pas de voies d'accès.

II) Enquête publique sur l'irréaliste gare Nîmes-Manduel-Redessan

- La gare de Nîmes-Feuchères (en cœur de ville) **n'est pas saturée avant 20 ans** et peut accueillir 2 fois plus de trains qu'actuellement, y compris aux heures de pointe. Elle sera, encore moins, saturée, lorsqu'à partir de 2018, les trains de fret emprunteront la ligne nouvelle du Contournement Nîmes Montpellier (CNM) et laisseront de nouveaux sillons disponibles pour les trains de voyageurs.
- Il n'est pas nécessaire de créer une gare pour faire circuler les trains de fret sur le Contournement.
- Le nombre de trains prévu à la Gare nouvelle (4) ne justifie pas un investissement de 125 0000 0000 d'€
- **Les frais de fonctionnements seraient multipliés par 2** (gare en cœur de ville et gare nouvelle)
- Qui se proposerait de financer (pas l'Europe ni la Région) ?
- Qui financerait la création des nouvelles voies (navette) qui les entretiendraient ? (l'agglo ?)
- L'Autorité Environnementale et le ministère de l'écologie ont donné un **avis très peu favorable** en 2016 sur le projet. (les projets ?)
- Il y aurait d'autres projets liés … mais on n'en sait pas plus. Les chimères.
  (La zone « Porta Magna » (Pole Urbain Multimodal de 250 hectares) de Nîmes Métropole prévue autour de la gare de Manduel, projet de 3ème quai TER etc…)

Ce projet rentre dans la catégorie **« grand projet inutile »** qui dépassent l'entendement et sont **loin de l'intérêt général** et de la saine gestion en bon « père de famille » (à un moment où il convient de renforcer et améliorer l'existant ferroviaire.)

Groupe Nimécolo Europe Ecologie les Verts 31 rue Emile JAMAIS 30900 NIMES
Animateur Claude MERCIER Nimecolo.eelv@gmail.com 0678116098

touspournotreavenir.com

Secrétariat Général

Nîmes le 15 mars 2017

ENQUETE PUBLIQUE UNIQUE RELATIVE A LA REALISATION DE LA GARE NOUVELLE DE NÎMES-MANDUEL-REDESSAN.

Avant de rentrer dans les méandres du volumineux dossier d'EP présenté, je souhaiterais prendre un peu de recul et situer le contexte historique et local d'un dossier aux multiples rebondissements et ayant évolué au cours des années.

CONTEXTE HISTORIQUE

Malgré tout le respect que l'on peut avoir pour le rapport Querrien qui date déjà de près de 30 ans le contexte du contournement de Nîmes a bien changé, passant d'une ligne voyageur à mixte, sans gares et maintenant avec gares.

- La gare TGV (**à Manduel ou ailleurs**) sera un jour indispensable, mais **pas avant la réalisation du tronçon manquant** de Montpellier à Perpignan estimé à près de **6 milliards** d'euros (Montpellier Béziers = 1,4 MM€ en TGV mixte + Béziers Perpignan= 4,1 MM€ en TGV non mixte +1MM€ si mixte) et dont la rentabilité n'est pas du tout acquise car si elle l'était, elle serait déjà réalisée depuis bien longtemps.
A noter que le CNM devait déjà être mis en service en 2001 et le projet fut arrêté à Manduel faute de moyens.
En l'état actuel personne n'est en mesure de financer un tel projet et certainement pas avant longtemps, surtout lorsque l'on voit l'état des finances des collectivités, de l'Etat, de la SNCF et que le tronçon TGV en concession TP FERRO de Perpignan à Gérone, mis en service fin 2010 est un véritable fiasco déclaré en cessation de paiement depuis 07/2015.
Les rapports prédisaient pourtant une excellente rentabilité prévisionnelle !! Par ailleurs la dette abyssale de la SNCF qui dépasse 50MM€ et les besoins d'entretien des lignes classiques interdisent toute construction de lignes nouvelles hors celles en cours.
La Cour des Comptes préconise maintenant de **«faire prévaloir l'évaluation socio-économique des projets de LGV annoncés», de «concentrer en priorité les moyens financiers sur l'entretien du réseau» existant, et de «ne pas financer des projets non rentables».**
-Il ne faudrait par ailleurs pas occulter l'étude de juillet 2009 réalisé par RFF à l'occasion du débat public d'implantation des gares qui soulignait la grande difficulté à mettre valeur le site de Manduel et donnait comme seul point positif la proximité d'une ligne TER

existante (mais avec seulement 12% d'apport de passagers via ce mode, les 88% restants étant exclusivement assurés via la route).
-Il est à rappeler par ailleurs qu'un des principaux arguments de la municipalité Nîmoise contre le viaduc ferroviaire de Courbessac était le projet de gare Manduel. Ce viaduc a été mis en service en 2013 pour le bonheur des habitants du bassin Alésien. Cette réalisation diminue donc de fait la portée d'une gare Manduel excentrée.

CONTEXTE PARTICULIER DE LA GARE MANDUEL EX URBANISEE

- Les politiques se sont focalisés et continuent encore, sur le sujet clivant de la gare de Manduel sans se soucier de l'interconnexion entre la ligne historique et le CNM (contournement de Nîmes Montpellier). En effet, un train passant par Manduel ne peut aller à Montpellier centre et de même un train passant par Montpellier Mogère ne peut passer par Nîmes centre, et là c'est une erreur historique dont les décideurs portent la responsabilité. **Une interconnexion reste indispensable et prioritaire par rapport à** des constructions de gares qui resteront sous utilisées pendant longtemps. Elle avait été valorisée à 75 M€ par RFF
- Contrairement à de nombreuses affirmations et à la tentative de passage en force actuelle, il n'y a à ce jour que très peu de frais engagés pour la future gare Manduel justifiant une fuite en avant (hormis un terrassement très sommaire, une voirie élargie et quelques études), et le consortium OCVIA n'a traité que le strict contournement TGV de Nîmes. Ces frais de l'ordre de 2 M€ sont sans commune mesure avec ceux restants à débourser (moins de 1% du total) et ne peuvent en aucun cas justifier une fuite en avant.
- La gare de Manduel reste à construire dans **un nœud ferroviaire extrêmement complexe** compte tenu de l'enchevêtrement des voies ferrées autour du secteur (connexion sur ligne classique Tarascon Sète, connexion sur la ligne FRET rive droite du Rhône) entrainant un surcoût de plus de **30 M€** (dixit RFF), et une atteinte écologique très importante malgré les affirmations contraires des dossiers de protection de l'environnement.
- La configuration du site impose **une gare sur 2 niveaux** afin d'assurer les échanges avec la ligne TER existante et donc un surcoût à la clef car on découvre maintenant qu'il faudra construire des **voies et quais complémentaires** dans une tranchée rocheuse sur la ligne exploitée Tarascon-Sète afin d'assurer les échanges avec les TER Nîmes. On parle aujourd'hui de 10/20 M€ non prévus au budget et à payer par qui ? Par ailleurs les coûts d'exploitation ne sont toujours pas annoncés et ils seront loin d'être négligeables en termes de matériel, de personnel et de sillons, sans savoir par ailleurs qui paiera.
- Si la gare est mise en service en 2020 il faudra de toutes les façons la construire sur une ligne déjà en circulation, donc qu'elle soit construite en 2020/25/30/35 ??…. ne changera rien à la difficulté du projet.
-L'indispensable **desserte transports en commun** entre Nîmes Centre et Manduel sera à créer de toutes pièces faute de proximité d'un TCSP. Pour quel coût et payée par qui ?
Il n'est pas envisageable en l'état actuel de créer une **gare routière** départementale décentrée à Manduel, l'existante est parfaitement placée en gare centre bien qu'un peu à l'étroit et son attractivité sera améliorée avec la régionalisation des bus départementaux et en 2020 avec la mise en service de la diagonale TCSP en cours de concertation.

- Une **voie routière rapide** entre Nîmes Ville et Manduel TGV reste à construire. On annonce 55/80 M€ (dixit Jean DENAT ancien pdt CG 30)
- De par sa position géographique excentrée, sa **zone de chalandise** est extrêmement réduite avec la gare Avignon TGV située à 25 kms à vol d'oiseau et un périmètre très peu urbanisé hors la ville de Beaucaire.
- Le temps de trajet ferroviaire entre Nîmes centre et Montpellier centre par la ligne classique est de 25 minutes et demain 18 mns entre Manduel et MP Mogère par le CNM, compte tenu d'une vitesse à seulement 220 km/h jusqu'à la mise en service du tronçon MP/ Perpignan en 2020/25/30/35 ???
- On annonce 1 M de voyageurs Manduel en 2020 (mais on ne précise pas combien en moins à Nîmes centre ???) ceux-ci n'étant pas créés par la seule construction d'une gare nouvelle.
- A noter que **la gare centre parfaitement placée** au cœur de l'étoile ferroviaire de Nîmes est dimensionnée pour recevoir encore plus de trains qu'à l'heure actuelle et le passage des trains FRET par CNM augmentera encore sa disponibilité et attractivité.

Les pros Manduel argumentent sur un certain nombre de points à considérer :
- Le coup est parti et on ne peut plus revenir en arrière !!
- La nouvelle gare va amener une forte attractivité et un développement économique : en fait cela va surtout favoriser le bétonnage et la spéculation immobilière sans garantie de retour à la collectivité compte tenu d'une gare betterave (ou des vignes).

En dehors de l'aspect financier lié à l'exploitation du CNM, ce qui fait briller les yeux de nos élus est de créer un nouvel espace d'activités économiques à Redessan autour d'un thème non encore identifié. Sur certains documents, on parle d'un espace Romanité, sur d'autres d'un nouveau parc des expositions, sur d'autres plus anciens de logements. Ce qui est certain, c'est que personne n'a une bonne idée pour justifier ce nouvel espace économique. Or, sans attractivité, ce site n'a aucune chance de marcher. On cherche donc désespérément à donner un sens à cette gare, alors que dans le même temps il y a par exemple un **vrai projet multimodal** sur la base travaux provisoire Ocvia à Garons-Caissargues, ne nécessitant pas de saccager de nouvelles terres agricoles.

La rentabilité économique pour la SNCF est bâtie sur la présence de 2 gares : c'est certainement vrai mais le bilan global est négatif, car le bon sens nous montre bien que mettre 4 gares, au lieu de 2 aujourd'hui sur un tronçon ferroviaire de 50 kms sans augmentation proportionnelle d'un trafic inconnu à ce jour (mais actuellement en phase de diminution) laisse des doutes sérieux sur le bilan socio-économique présenté comme positif avec des EP saucissonnées à l'extrême et cela mériterait que la commission d'enquête se penche sur ce point.

Le fait de séparer les projets des gares de Montpellier TGV et Manduel fausse délibérément les données d'entrée ou alors qu'on nous prouve que la gare de Montpellier est viable sans la gare de Manduel et que l'on intègre les coûts complets au bilan socio-économique.

Par ailleurs a-t-on valorisé l'immobilisation financière d'une nouvelle gare réalisée en 2020 et pleinement opérationnelle après la réalisation complète du barreau manquant TGV en 2020/30/35/40… ?

Les revenus liés au Fret ne suffisant pas à assurer le financement de la ligne, il est donc impératif de faire passer des TGV sur le CNM. C'est là que l'on constate que le bon sens demandant un moratoire pour une gare actuellement inutile sur le CNM est mis à mal par des intérêts très particuliers qui n'ont rien à voir avec l'intérêt général. La seule solution viable pour assurer l'équilibre économique de l'opération pour SNCF Réseau est de faire passer des TGV direct pour Montpellier sur le CNM, sans arrêt à Nîmes. Mais cela, aucun homme politique n'est prêt à l'admettre. C'est pourtant ce qui se passera entre l'ouverture de la ligne et l'ouverture de la gare de Manduel

Le débat actuel mérite le recul car toutes les études précédemment réalisées sont à revoir à la lumière des évolutions de la société et des possibilités financières de la collectivité, car se sont tout de même les contribuables qui paieront l'addition et tant que la ligne n'ira pas jusqu'à Perpignan (et donc Barcelone), un tout petit nombre de trains s'arrêteront en gare de Manduel et c'est une pure folie économique.

En fait on lance un projet non réévalué par phases et en occultant les énormes surcoûts inévitables. Une fois le coup parti on nous explique ensuite qu'on ne peut maintenant revenir en arrière et qu'il n'y a pas d'autre alternative que de continuer. Tout cela pour voir les TGV passer à plus de 10 kms de Nîmes et surtout lancer une opération immobilière sur les 160 ha saccagées autour de cette gare.

N'y a-t-il pas à l'heure actuelle d'autres urgences beaucoup moins onéreuses comme :
- la création très rapide de milliers d'emplois au travers d'une plateforme multimodale de FRET Sud Europe sur les 80 ha de la base travaux OCVIA déjà aménagée et libérée en 2017 ?
- l'amélioration des trains du quotidien avec la réouverture au trafic voyageurs de la rive droite du Rhône
- le cadencement sur le trajet Nîmes- Alès qui bénéficie maintenant d'un viaduc permettant des gains de temps appréciables.
-La modernisation de la gare St Césaire un peu à l'identique de Baillargues permettant de capter de nombreux voyageurs pendulaires

Scénarios autres :
Le scénario des gares autres (Campagne, Campagnole) a été écarté alors que le bilan global de Campagne était largement supérieur (proximité ville, proximité réseaux autoroutier et aéroportuaire, possibilité desserte TCSP alors qu'inexistante à Manduel, impact écologique moindre à campagne par rapport à Manduel..). C'est ce qui ressortait des études RFF de 2012.
Ce scénario permettant aussi de valoriser les 80 ha de la base travaux abandonnée d'OCVIA pour en faire un pôle multimodal (route, air, fer) compte tenu de la proximité de ces infrastructures majeures.

GARES EX URBANISEES :

L'étude De Florian « Les gares TGV hors la ville, déconnexion et désillusions » est extrêmement enrichissante et au-delà des analyses microscopiques présentées sur une Enquête Publique orientée à l'extrême, permet d'avoir une autre compréhension du sujet. et si la commission d'enquête souhaite en avoir un exemplaire nous nous ferons un plaisir de le communiquer.

On peut en effet supposer (et même affirmer) que toutes les gares TGV excentrées de France ont fait l'objet d'une étude aussi fouillée que celle présentée à l'EP, pourtant la réalité montre que le résultat est bien différent des attentes :

- Gares intégrées à l'espace urbain : Massy, Marne la vallée, Roissy CDG, Lille Europe, Lyon PD, Le Mans : ce sont des réussites.
- Gares ex urbanisées : Macon Loché (une gare dans le désert), Le Creusot (idem), Vendôme (parc de bureaux vides ou d'institutions publiques afin de boucher les vides alors qu'il était promis un parc technologique), Haute Picardie, Gare Meuse, Aix en Provence (un parking immense de 13.000 places en rase campagne), Gare Lorraine TGV (une forteresse dans le désert)
- Des presque réussites : Valence (mais relation gare centre et gare TGV quasi inexistante), Champagne Ardennes TGV.

Le principe des gares ex urbanisées est aujourd'hui abandonné et n'a pas été retenu sur le réseau Européen (Allemagne, Belgique notamment où les centres villes sont desservis directement). L'exemple de Bordeaux-Tours qui a fait le choix de desservir les gares centre compte tenu des fiascos précédents est significatif, mais on continu par entêtement à défendre à Manduel et Montpellier un scénario qui ne peut tenir sur le moyen terme et en tous cas pas tant que la liaison avec l'Espagne sera achevée….

EVOLUTION DE L'AIRE URBAINE NIMOISE

La dynamique de développement de l'agglomération nîmoise se situe résolument vers l'Ouest et le Sud-Ouest compte tenu du niveau et de la qualité des équipements actuels ou en projet : 3 entrées/sortie d'autoroute et bientôt un 4° à Milhaud avec le raccord du contournement Ouest de Nîmes avec la RN106 Alès/Nîmes, transversale et diagonale TCSP, aéroport Nîmes Garons, interface avec Montpellier, importants efforts urbains dans le cadre de la nouvelle politique de la ville, extension continue de la plaine de la Vaunage et de la petite Camargue avec un important taux démographique (page 10/44), projet de bois de Minteau.

Coté Est la gare nouvelle de Manduel sera bien isolée avec une seule sortie d'autoroute à Marguerittes, pas de liaisons routières d'importance et pas de proximité de villes moyennes hormis Beaucaire et le site du Pont du Gard mis en avant pour justifier en partie le projet (on peut toutefois douter du nombre de clients qui iront directement de la gare au Pont du Gard et inversement).

Tous ces éléments indiquant une faible attractivité côté Est ne militent pas pour une implantation d'une structure très isolée et le projet sous-jacent Porta Magna n'est pas une garantie certaine de grande attractivité comme nous l'avons déjà cité dans les gares ex urbanisées en France

REMARQUES CONCERNANT ES DOCUMENTS PRESENTES A L'OCCASION DE L'ENQUETE PUBLIQUE :

BILAN SOCIO ECONOMIQUE EP

Le projet étant « saucissonné » à l'extrême on ne trouve nulle part le détail des coûts complémentaires obligatoires autres que les 95 M€ de construction de la seule gare et de ce fait on noie la compréhension au détriment de l'essentiel :
- coût accès des abords immédiats ?
- coût accès routiers départementaux ?
- coût 3° voie desserte TER + frais fonctionnement annuel ?
- coût transports en commun nouveaux (investissement et fonctionnement) ??

Le bilan financier en est donc totalement faussé et ne peut donc être recevable. La commission d'enquête doit demander de ce fait une véritable réévaluation globale du projet intégrant **tous les coûts d'investissement et de fonctionnement.**

Gare Manduel et Montpellier TGV :
La gare de Manduel n'a de pertinence que pour justifier une gare TGV à Montpellier mais son coût n'a pas été pris en compte dans le bilan socio-économique de cette dernière, ceux-ci sont donc totalement faussés et à la limite de la malversation comptable. Ou alors qu'on nous prouve que la gare de Montpellier est viable sans la gare de Manduel.

Amélioration circulation :
La notice explicative précise que la circulation sur l'axe historique Nîmes MP sera largement améliorée. Effectivement le débit sera beaucoup plus fluide, pas du fait d'une nouvelle gare mais surtout de la circulation du Fret sur CNM.
Par ailleurs la gestion des nombreux incidents sur l'axe historique (nombreux passages à niveau, suicides, accidents de personnes, de caténaires, de signalisation, incendies, malveillances…) ne sera nullement améliorée faute de pouvoir basculer d'une ligne sur l'autre puisque les « tuyaux » ne communiquent pas en l'absence d'un barreau de connexion à St Brès (ou ailleurs).
Ce scénario a pourtant été occulté alors qu'envisagé dès le début. Celui-ci permettait de s'affranchir de gares nouvelles et entrait donc en conflit avec la volonté des politiques locaux d'avoir « leur » gare et pouvoir la revendiquer comme leur réussite, mais l'intérêt des égos est-il compatible avec l'intérêt général ??

Contexte ferroviaire : Le Dossier d'évaluation socio-économique nous annonce la connexion avec l'Espagne en 2030 (point 1.1.1 ;). Je voudrais simplement préciser que le CNM devait être mis en service en 2001 (il n'aura donc que 16 ans de retard sur une prévision initiale !) et donc cela montre la fiabilité de toute annonce ou prévision par nature hasardeuse lorsque les finances ne sont pas au rendez-vous….

Pièces présentées :
Le volume « monstrueux » de pièces jointes, de chiffres, de statistiques ne facilite pas la compréhension du sujet et pire la dilue dans un fatras d'informations, d'affirmations non documentées.
Par exemple :
- l'analyse des inconvénients éventuels de la création de la nouvelle gare n'est pas effectuée et le dossier est exclusivement à décharge ne permettant pas ainsi d'avoir une analyse coûts/ bénéfices et coûts avantages objective. Les chiffres présentés sont parfois fantaisistes : 80.000 nouveaux habitants seraient à moins de 30 mns de la grande vitesse et sur d'autres documents seuls les habitants de Beaucaire en profiteraient.
- Les dossiers présentés ne permettent pas de comparer les scénarios maintient gare actuelle sans nouvelle gare avec les scénarios avec gare nouvelle et affirmer sur le dossier initial que le scénario sans gare nouvelle présentent des inconvénients sur le plan environnemental ou agricole et foncier est totalement inacceptable et laisse des doutes sur le sérieux de les études proposées qui ne font mention que d'avantages et quasiment jamais d'inconvénients.
- L'annonce d'une réduction de pollution est pour le moins fantaisiste et heurte le bon sens dans la mesure où l'accès à la gare de Manduel se fera essentiellement en voiture (étude RFF : 88%) et le report modal sur les correspondances TER (étude RFF : 12%) étant loin d'être important et on ne sait d'ailleurs pas quand il se réalisera faute d'une 3° voie.
- Les chiffres du bilan global des reports modaux (routiers pour 1,28 MM de kms auto et aériens pour 760 MM voy/km sont sujets à caution faute de sources ou d'analyse plus objective qu'une simple affirmation, ils ne sont donc pas recevables et ne peuvent être sérieusement pris en compte dans le bilan socio-économique. De même annoncer qu'un million de voyageurs (point1.1.2.4) transiterons par Manduel des 2020 relève de l'humour dans la mesure où on ne laissera pas le choix aux voyageurs transitant habituellement pas par Nîmes centre et ces 1 millions de voyageurs ne seront pas créés ex nihilo.

CONCLUSION :
les études proposées laissent planer de sérieux doutes sur l'objectivité du dossier qui est quasiment exclusivement à décharge et présente des chiffres erronés ou affirmés sans argumentation, permettant ainsi d'améliorer artificiellement le bilan socio-économique.
Le fait de séparer les gares de Montpellier TGV et Manduel fausse délibérément les données d'entrée ou alors qu'on nous prouve que la gare de Montpellier est viable sans la gare de Manduel.
Par ailleurs le bon sens nous montre bien que disposer de 4 gares (au lieu de 2) sur un tronçon ferroviaire de 50 kms sans augmentation proportionnelle d'un trafic inconnu à ce jour (mais actuellement en phase de diminution) nous laisse des doutes sur l'intérêt socio-économique présenté comme positif avec des EP saucissonnées à l'extrême.
L'absence de prise en compte de couts externes obligatoires (3° voie, accès routiers, accès de proximité, transports en commun..) fausse l'analyse indispensable des coûts et on constate que chacun des projets (CNM, gare MP, accès) est présenté individuellement comme positifs mais quid de la somme de tous les projets ????
Cette affaire rappelle malheureusement le dossier TP Ferro cité en préambule qui vantait le tunnel LGV sous le Perthus entre Perpignan et Gérone avec des chiffres mirifiques pour

pousser à la réalisation du projet. Le résultat est que le trafic annoncé n'a jamais eu lieu et TP FERRO a fait faillite faisant ainsi reposer sur la Nation le déficit de cette affaire.
Il pourra bien sûr être objecté que tous les éléments soulevés ne correspondent pas à des pièces précises du dossier d'EP et seront donc non recevables ou hors sujet, c'est la méthode habituelle pour éluder les points qui « font mal ».
Nous aurons au moins attiré votre attention sur une gabegie financière en préparation et malheureusement justifiée par des dossiers redondants, en pièces détachées et ne donnant jamais une idée complète et réaliste de la situation vers laquelle on nous entraine compte tenu de l'absence de bons sens qui préside depuis l'origine de ce dossier.

Messieurs les commissaires enquêteurs vous aurez la responsabilité de donner votre avis en votre âme et conscience en fonction de tous les éléments que vous aurez pu analyser. Votre avis sera pris en compte ou pas, mais il est fort à craindre que la décision de construire Manduel sera prise quel que soit votre avis, mais puisque l'Etat, la SNCF, les autres financeurs sont trop riches, continuons à gaspiller allégrement l'argent des contribuables.

Je vous remercie de votre attention.

André FRANCISCO
Secrétaire général de TPNA

à Nîmes le 5 Mars 2017

Henri Fenié
2025 Chemin du mas de Mayan
30900 Nîmes

à Monsieur le Commissaire
de l'enquête publique
sur la Gare de Manduel.

Monsieur le Commissaire

Je suis que cette lettre ne sert à rien car nos élus ont pris la décision de faire cette gare sans nous demander notre avis. "La gare se fera".

Néanmoins je vous fait part de mon opposition à ce projet pour les raisons suivantes.

1→ Par rapport à la situation actuelle de la gare centrale de Nîmes, cette gare excentrée va faire perdre du temps à la majorité des usagers. Il faudra prendre une navette ou faire des Kilomètres en plus avec sa voiture - Il y aura donc un coût en argent supplémentaire, mais aussi un coût énergétique (dépense d'énergie)

donc des pollutions supplémentaires, émissions de gaz à effet de serres etc.

2] D'autre part la Zone de la gare et la Zone annexe d'activité détruisent un grand nombre de terres agricoles, des emplois agricoles ont été détruits. Le Béton va encore s'étendre. Des emplois créés parfois éloignés vont entraîner encore des transports supplémentaires, des pollutions, des nuisances. Il y a déjà suffisamment de Zone d'activité autour de Nîmes et dans l'Agglo.

3] Je suis contre aussi, ces prises de décisions non démocratiques. et contre aussi cette procédure d'enquête publique qui demande vraiment à être modifiée pour respecter les avis de la population. Les bureaux d'études ne doivent pas être payés par les commanditaires Il y a conflit d'intérêt. Le commissaire enquêteur ne doit pas donner son avis personnel mais celui de la majorité de la population concernée qui devrait être consultée d'une manière plus simple et généralisée. fait à Nîmes le 5/03/2017 Henri Fuli

Recevez monsieur le commissaire mes sentiments respectueux

Henri Fuli

Version 3 Mars 2017

Contribution à l'enquête publique concernant
le projet de gare nouvelle de Nîmes Manduel Redessan

1/ Analyse globale :

Dans les attendus du projet et étant dans un état de droit, il est étonnant que le projet ignore :

le concept TGV et les fondements de la ligne TGV Méditerranée, en particulier la DUP du 31 mai 1994 et le bilan LOTI de juin 2007 établi par la SNCF,

- le rapport de la Cour des Comptes d'octobre 2014 relatif à la « Grande vitesse ferroviaire » pointant le critère majeur comme étant le temps de parcours notamment inférieur à 3h00. Ce qui n'est pas le cas de Montpellier prévu en 3h16 alors que la DUP de la LGV Med prévoyait 3h00 pour Marseille et Montpellier, le projet jusqu'à Nîmes n'étant que temporaire,

- le rapport du CGEDD de juillet 2008 sur le bilan LOTI des lignes Rhône-Alpes et Méditerranée avec ses recommandations.

Le bilan LOTI précise que s'il y a bien un gain de part de marché par rapport à l'avion (pour Montpellier) celui-ci n'est pas suffisant et le gain de temps est une des composantes à prendre en compte.

Dans le **projet, AUCUN TGV ne réalise Paris Montpellier en 3h00**.

L'application de la DUP de 1994 doit conduire à ne pas réaliser la gare de Nîmes Manduel Redessan et à faire arriver tous les TGV de Paris à Montpellier Odysseum et non Montpellier St Roch.

Globalement, il ressort de la présentation du projet une étude micro-économique. L'étude macro-économique est éludée :

Le projet est présenté comme si la gare était une gare pour train « classique », le critère TGV n'est pas pris en compte, ainsi :

1/ Les principes historiques (non négociables) des TGV sont :

une distance inter-gares LGV supérieure à 100km,

et un **temps de parcours de 3h00 sur Paris-Montpellier** ou Marseille (sur la base de 2h04 pour Paris-Bordeaux, il serait aujourd'hui d'environ 2h30 à 2h45).

2/ La région nîmoise a accès à **TROIS gares :**

Nîmes Centre, Avignon-TGV et Montpellier-TGV en 2017, dont **DEUX branches TGV** : Paris Marseille et Paris Montpellier

Aucune analyse ne prend en compte cette donnée. Alors que bien des agglomérations françaises n'ont pas un tel choix.

3/ Il est évoqué des gains en temps de parcours pour la région nîmoise (400 000 hab potentiels voyageurs), mais il n'est pas évoqué les pertes de temps pour l'aire urbaine de Montpellier (de 1 200 000 à 1 700 00 hab potentiels voyageurs). Montpellier-Paris reste avec ses 3h25 réduit à **3h16 en 2020 pour 100% des trains.** Le bénéfice des uns se fait au détriment des autres.

4/ en ce qui concerne la concurrence (l'aérien) l'analyse ne porte qu'au niveau national (?) et non sur le niveau régional (Montpellier et non Nîmes Garons comme on pourrait le penser)

5/ L'analyse des trains type TER ne portent que sur le contexte local et non sur l'axe complet Narbonne-Avignon

6/ Arles est « rattaché » à Nîmes alors que les deux tiers de ses liaisons se font vers Avignon. Nîmes Manduel Redessan TER n'a pas une vocation TER mais plutôt une liaison rapide avec Nîmes. C'est cher payé le projet.

7/ Un train rapide ne veut pas dire temps d'accès à la gare nul : exemple : la région parisienne passe un temps important pour accéder à la gare de Lyon, cela n'enlève en rien à la performance du TGV

2/ Analyse détaillée :

Pour que les voyageurs aient accès au TGV, il est nécessaire de créer un nouveau concept de desserte : la **Navette Grande Vitesse** associée à la notion de **hub**, développé dans le transport aérien.

Pour mémoire, dans Paris intra-muros, tout déplacement en métro permet de joindre deux stations de métro en moins de deux changements.

Ce principe est à décliner au niveau de la France avec son réseau TGV.

Cette approche permet de dire :

qu'à partir d'une gare TER locale, tout voyageur peut atteindre une gare NGV
qui lui permettra, par un changement quai à quai,
d'accéder à un ensemble de TGV (radial, grand sud ou inter-secteur)
qui, pour l'essentiel, s'arrêtent dans le hub.

Pour les voyageurs d'Occitanie les hubs seraient :

Avignon TGV et Narbonne TGV avec les **terminus de Montpellier Odysseum et Toulouse**.

Ces hubs sont raccordés au réseau classique pour accepter l'arrivée des Navettes à Grande Vitesse.

Pour Montpellier, il faudrait réaliser le raccordement à St Brès ou Lunel Nord.

Sur cette base, des **Navettes à Grande Vitesse** relient un **hub TGV** à un autre hub TGV ou à un terminus TGV. Les gares desservies sont limitées sur la base d'une distance inter-gares de 25 à 60 km :

Sur Avignon TGV-Montpellier Odysseum (100km): Nîmes Centre, Lunel (41km, 32km, 32km),

Sur Montpellier Odysseum-Narbonne-LGV (110km): Sète, Béziers (à étudier)

Sur Narbonne LGV-Toulouse (150km): Carcassonne, Castelnaudary (à étudier)

Perpignan aurait une NGV jusqu'à Narbonne TGV (50km)

Sur Toulouse-Agen LGV (150km) : Montauban, Valence d'Agen (à étudier)

Il est à noter que la NGV passant pas Nîmes Centre utiliserait le tronçon LGV Avignon-TGV Manduel.

De même que la NGV desservant Perpignan utiliserait la LGV jusqu'à Narbonne.

Ce concept permet de supprimer tout terminus (autre que ceux désignés ci-dessus) : Béziers, Perpignan, par exemple.

Ainsi le projet (français) de ligne Grande Vitesse méditerranée s'arrêterait à Narbonne et la prolongation vers Perpignan ne serait motivée que pour le raccordement international avec la ligne existante vers l'Espagne.

La région nîmoise peut très bien aller soit vers Avignon TGV soit vers Montpellier TGV pour prendre un train rapide. D'autres villes en France n'ont pas cette richesse d'accès. Voir annexe

Ce qui fait l'attrait (entre autres) des liaisons radiales TGV c'est la gare unique en région parisienne : le voyageur choisit la combinaison de moyens de transport la plus appropriée pour rejoindre sa destination finale. Autre TGV, TER, RER, métro, bus, car, voiture, taxi, vélib ou à pied. Pourquoi en région n'en serait-il identique ?

Pour Occitanie sur la branche med, **« TOUS » les trains s'arrêtent à Montpellier-Odysseum »** et le voyageur choisit la **combinaison de moyens de transport** la plus appropriée pour rejoindre sa destination finale. Autre TGV, NGV, TER, tram, bus, car, voiture, taxi, ou à pied. Dans ces conditions, la fréquence des TGV peut être importante.

3/ Population concernée :

A partir des trois gares Montpellier, Avignon et Nîmes et en utilisant la population de neuf aires urbaines du département du Gard (70% = 524 000 hab/ 736 00hab (département)), à grosse maille, **la gare de Nîmes Centre ne concerne que l'aire urbaine de Nîmes.**

En effet le département a trois pôles de population :

le sud : l'aire urbaine de Nîmes et ses abords immédiats,

l'aire urbaine d'Alès distante de 40km,

et l'Est du département dont la proximité est manifestement Avignon.

Alès, hors couloir TGV, peut bénéficier d'une NGV vers Avignon sans arrêt à Nîmes (le tracé des voies le permet), et Uzès (plein Nord) a le choix entre Nîmes et Avignon.

Donc la gare de Nîmes Centre est exclusivement réservée au service d'une aire urbaine (264 000hab) distante de deux hubs TGV de 50km et deux branches TGV. Pour mémoire la fréquence des TGV à Avignon est de 21 TGV par jour sur Paris

Pourquoi créer une gare LGV ? et quelle rentabilité ?

Pour mémoire, Douai-Lens, Tours, Le Mans, Poitiers et Angoulême n'ont pas de gare LGV.

4/ Investissements nécessaires :

4-1 Le Hub idéal est un hub à 4 branches :

La gare doit permettre à tous les TGV de stationner et repartir sans rebroussement : c'est la raison de la 4ème branche qui provient d'une direction donnée, mais dont les trains doivent arriver en sens opposé pour repartir toujours par l'avant.

Le hub d'Avignon TGV est un hub à 3 branches.

Si ce n'est pas viable pour un TGV, cela le devient pour une NGV qui doit rebrousser normalement.

Il y aura probablement des aménagements à prévoir pour rendre opérationnel ce rebroussement. Création de quais de 150m de long à l'Ouest de la gare Les terrains sont disponibles.

Il faudra que Narbonne-LGV soit un hub à 4 branches pour être efficace. Ne pas refaire Avignon TGV. (Voir proposition en annexe)

4-2 Il faut que les hubs soient raccordés au réseau classique pour atteindre les gares NGV.

Montpellier Odysseum n'est pas raccordé au réseau classique sur la partie Nord, il faut réaliser le raccordement de St Brès ou Lunel Nord.

Narbonne-LGV devra être raccordé au réseau classique, une simple correspondance en gare est insuffisante.

Il serait également intéressant d'établir le raccordement de Nissan lez Enserune afin que la LGV relie Béziers à Narbonne LGV (Voir proposition en annexe)

4-3 Pour être crédible, les NGV n'ont pas pour but de desservir toutes les gares TER, c'est la raison pour laquelle une inter-distance minimale doit être respectée : 25 à 60km afin de conserver un temps de parcours acceptable.

4-4 Pour que la proposition prenne toute sa dimension, il faut que les Hub soient raccordés à la gare centre des TER par une **Navette Locale Rapide**.

Les transports traditionnels (tram en particulier) n'ont pas les performances voulues.

Cette liaison devra privilégier les réseaux existants : LGV d'un côté et classique de l'autre. Le raccordement doit être minimaliste mais au gabarit TER.

Cela concerne les liaisons Montpellier Odysseum-Montpellier-St Roch à l'image de la virgule d'Avignon. Quant à Narbonne LGV tout est possible, il ne faut pas rater le rendez-vous. (Voir proposition en annexe)

4-5 Le matériel aurait comme caractéristiques :

Aptes à rouler sur LGV, bi-courant,

Vitesse maximum 160, 240 ou 320km/h suivant les tronçons considérés,

Signalisation compatible avec les lignes LGV,

Aménagement simple (sans première classe),

Ce pourrait être des rames réduites (4 voitures) issues des rames TGV n'offrant plus les services souhaités aujourd'hui et éventuellement requalifiées.

4-6 Les péages :

Il faudrait que les péages LGV des NGV soient adaptés pour des sillons de courte distance (inférieure à 60km) et donc de temps d'occupation de la LGV réduit.

5 Les pertes et les gains

Le projet n'évoque pas le supplément de temps de parcours (16mn) pour le trajet Paris Montpellier alors que l'ensemble de l'investissement est déjà réalisé. Le projet vient directement remettre en cause la rentabilité de la ligne LGV.

Les tableaux présentés dans la pièce E Evaluation socio-économique, sont incomplets : page 14, 19 et 27 il manque les gares d'Arles, d'Avignon et de Sète, qui montreraient un nombre important d'arrêts, notamment sur Lyon-Toulouse et Marseille-Toulouse

L'analyse portera donc sur les tableaux équivalents de la pièce H Evaluation socio-économique de l'enquête publique « Gare de Montpellier Sud de France de septembre 2014 » et avec les concepts évoqués ci-dessus, les graphiques des pages 406, 407 et 408 (voir en annexe) montrent que les gains de temps de parcours s'échelonnent de 15 à 75mn selon les destinations, centrés sur 25 à 50mn, en abandonnant le projet de gare à Nîmes Manduel Redessan.

Tous les TGV passent par Montpellier Odysseum.

Les chiffres parlent d'eux-mêmes.

Cette méthode permet de respecter les critères de conception de chacun des modes de transport, sans léser le voyageur. Au contraire : Lunel, Sète, Castelnaudary, voient leur accès au TGV facilité.

Nîmes, Béziers, Carcassonne ne perdent pas leur accès aux TGV, mais permettent d'éviter que les projets ne participent à obérer sérieusement leur rentabilité, non seulement de la LGV Paris Montpellier, mais l'ensemble du réseau TGV

Il y a lieu de mettre en perspective les investissements lourds qu'a nécessités le développement du réseau TGV et donc toute création de gare LGV doit s'analyser par rapport à l'ensemble des voyageurs TGV et non aux seuls voyageurs « locaux », même si, ils ont droit d'en bénéficier.

6 Volatilité des chiffres

Les offres proposées dans les documents du paragraphe précédent sont évolutives, mais elles ne sont pertinentes que si elles respectent les fondamentaux du concept TGV Med **:**

Paris Montpellier en 3h00,

Distance inter-gares de 100km (minimum) pour les TGV,

Le TGV maintient son avantage concurrentiel par rapport à l'avion.

7 Etude d'impact

Cette proposition permet de réduire le temps de parcours des TGV, profitable aux voyageurs, mais surtout permet aux conducteurs TGV d'avoir des roulements ciblés sur des trajets strictement TGV.

Le gain se répercutent sur les machines qui roulent pour l'essentiel à des vitesses pour lesquelles elles ont été conçues.

Les NGV permettent d'atteindre des villes qui n'imaginaient pas d'avoir accès de manière simple au catalogue complet des TGV comme par exemple Lunel, Sète, Béziers, Perpignan, Carcassonne, Castelnaudary, Moissac, Villeneuve d'Agen.

L'impact peux se mesurer de manière rapide avec les populations concernées par une gare TGV (Nîmes) ou un hub (Montpellier TGV et Avignon TGV)

La méthode consiste à prendre en compte les populations des aires urbaines supérieure à 50 000hab (stats INSEE) et à rattacher ces populations aux deux gares LGV les plus proches ou aux hubs les plus proches.

Pourquoi deux gares ou hubs ? Parce que le sens de parcours du voyageur n'est pas connu a priori : un Nîmois peut aller vers Bordeaux ou vers Paris. Donc l'analyse ne portent pas sur des voyageurs vrais mais sur des populations potentiellement utilisatrices des gares LGV ou hubs.

La comparaison portera sur le décompte de population avec et sans la gare Nîmes LGV. Nîmes se reporte sur Avignon et/ou Montpellier.

Le résultat est présenté en annexe et montre des écarts significatifs :

Avec Nîmes TGV : population intéressée=

Avignon = 650 000, **Nîmes TGV = 435 000** et **Montpellier de 840 000 à 1 344 000**

Sans Nîmes TGV population intéressée=

Avignon = 1 029 000, **Montpellier=** de **1 218 000** (passage) à **1 722 000** (terminus) et en complément Narbonne = 765 000

Nîmes a un attrait nettement inférieur à celui de Narbonne et est au même niveau que celui de Valence, sauf que, Valence est la seule gare (par absence de 4ème branche sur le hub d'Avignon) à assurer la correspondance entre les branches de Montpellier et de Marseille pour les inter-secteurs.

Avignon voit son attractivité augmenter de 50%, et Montpellier augmenter de 30% à 50%.

Il semble que le critère d'attractivité pour créer une gare LGV soit de concerner une population d'environ un million d'habitants.

Ces montrent que la gare de Nîmes LGV pénalise sévèrement les critères de rentabilité de l'ensemble Avignon, Nîmes et Montpellier.

8 Mise en oeuvre

Dans le cadre du projet Nouvelle gare de Nîmes Manduel Redessan, il y a lieu

7-1 d'arrêter le projet de la gare de Nîmes Manduel Redessan,

7-2 d'étudier le raccordement voie classique LGV de St Brès ou Lunel Nord avec pour objectif une mise en service avant 2020.

7-3 d'étudier les adaptations pour le rebroussement à Avignon TGV pour 2020,

7-4 d'étudier le meilleur moyen de disposer des NGV à partir de rames TGV

7-5 de vérifier l'arrivée des NGV à Montpellier Odysseum

7-6 de tester la desserte NGV dès octobre 2017 entre Montpellier Odysseum et Narbonne
Il devrait bien y avoir quelques rames TGV pour faire le test

7-7 d'étudier le hub de Narbonne LGV conformément à cette étude

7-8 d'étudier une liaison rapide Gare Montpellier Odysseum – Gare Montpellier St Roch (2020)

7_9 de faire arriver tous les TGV à Montpellier Odysseum (2020)

7-10 de communiquer largement pour que le voyageur de Nîmes redécouvre les bienfaits d'avoir deux hubs.

7-11 de ne développer des projets partiels que de hub à hub :
Ex : Projet Montpellier-Narbonne LGV et non Montpellier-Béziers

9 Commentaires généraux :

Il semble nécessaire que, pour créer une gare LGV, il faille renforcer les critères globaux avec mesure de l'impact sur les gares adjacentes et les gares hubs et de vérifier que les critères de base du concept TGV sont maintenus

De même pour déclarer une gare NGV, il faut associer les nœuds TER et analyser les populations concernées pour que la NGV reste une desserte rapide.

Par cette proposition, il devrait être possible :

De réduire le nombre de gares LGV en projet (ne conserver que les hubs)

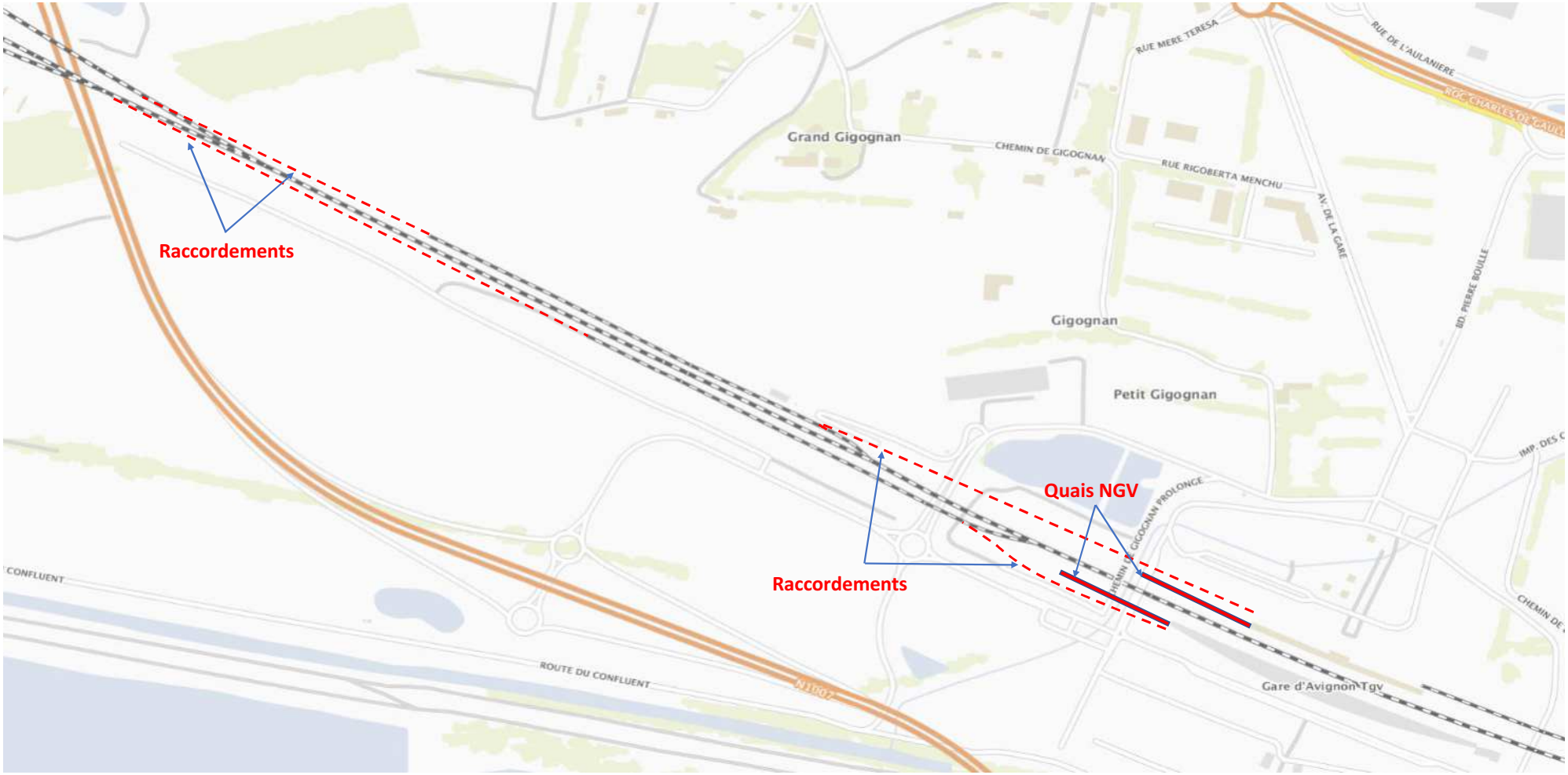
D'augmenter les gares déclarées NGV qui donnent accès au hub TGV et donc d'augmenter significativement la population concernée par le TGV sur la base TER + NGV + TGV.

Jusqu'à présent, l'interface envisagée entre TGV et TER étaient la gare. L'étude montre que c'est la NGV associée au hub, qui l'interface la plus pertinente.

Cette étude est probablement incomplète, imparfaite, mais je laisse l'expert apporter les corrections nécessaires.

Proposition de sch ma directeur avec HUB et NGV

14/03/2017


Raccordements
Raccordements
Quais NGV
Grand Gigognan
Gigognan
Petit Gigognan
CHEMIN DE GIGOGNAN
RUE MERE TERESA
RUE DE L'AULANIERE
RUE RIGOBERTA MENCHU
AV. DE LA GARE
BD. PIERRE BOULLE
CHEMIN DE GIGOGNAN PROLONGE
ROUTE DU CONFLUENT
CONFLUENT
N1907
Gare d'Avignon Tgv

Distances et Population intéressée potentiellement par un HUB

Légende :
AU : population de l'aire urbaine (zonage de 2010).
NC : nombre de communes (zonage de 2010).
PU : population du pôle urbain (zonage de 2010).
CC : population de la commune-centre.

Gares LGV

Villes d'Occitanie et hub adjacents

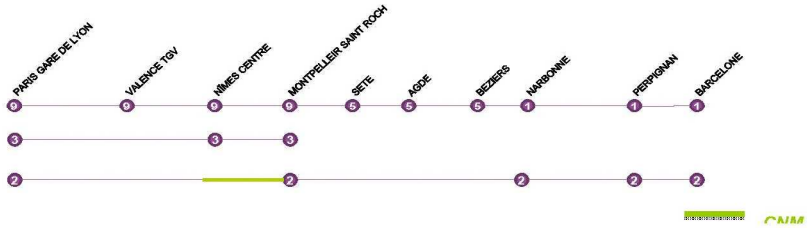
		Dist supérieure 100km			Dist inférieure 100km						
	supérieure à 50 000hab	Dist Hub Amont	Dist Hub Aval	Dist Centre / Gare LGV	Dist Hub Amont	Dist Hub Aval	Dist au Hub				
Rang	**Aire urbaine**							AU (2013)	**Nbre Com**	PU (2013	**CC (2013)**
1	Paris							12 405 426	1 798	10 601 122	2 229 621
2	Lyon							2 237 676	514	1 600 238	506 615
3	Marseille - Aix-en-Provence							1 734 277	90	1 570 325	855 393
											142 149
4	**Toulouse**							**1 291 517**	**453**	**920 402**	**466 297**
5	Bordeaux							1 178 335	255	876 714	246 586
6	Lille (partie française)[3]'[4]							1 175 828	125	1 032 611	233 897
9	Strasbourg (partie française)[3]							773 447	267	456 759	276 170
10	Rennes	150						700 675	190	322 247	213 454
15	*Douai - Lens*			*10*				*539 322*	*103*	*504 353*	*40 736*
											31 398
18	*Tours*			-				*483 744*	*144*	*350 628*	*136 125*
28	Le Mans			-				346 686	124	210 527	143 813
29	Reims	150	150	-				319 059	238	210 995	183 042
41	Poitiers			-				257 233	103	128 111	87 435
42	Besançon	95	95	10				248 899	263	135 398	116 690
52	Angoulême			-				180 820	108	108 624	41 955
34	Amiens	130	100	40				294 595	257	162 297	132 479
87	Saint-Quentin			40				110 946	99	65 042	55 878
58	Montbéliard	95	95	15				161 464	121	107 184	25 521
82	Belfort			10				114 404	68	81 431	49 764
	LGV MEDITERRANEE										
54	Valence	100	130	10				175 751	41	127 255	62 150
140	Gap (1)						160	62 306	39	40 728	40 225
120	Montélimar				50	80		76 074	29	53 816	37 193
16	**Avignon**	**130**	**100**	2				**518 981**	**97**	**448 182**	**92 209**
152	**Arles**	**-**	**-**		**35**	**35**		**55 441**	**2**	**55 441**	**52 697**
39	**Nîmes**				**50**	**50**		**264 647**	**50**	**184 557**	**151 075**
83	**Alès (1)**	**-**	**-**				**90**	**313 861**	**52**	**94 622**	**39 993**
14	**Montpellier**	**200**	**100**	5				**579 401**	**116**	**414 047**	**275 318**
109	**Sète**				**30**	**50**		**91 508**	**7**	**91 508**	**44 136**
57	**Béziers**				**60**	**30**		**168 960**	**40**	**89 243**	**75 701**
108	**Narbonne**	**100**		**5**				**91 825**	**24**	**52 802**	**52 855**
32	**Perpignan**				**50**			**313 861**	**66**	**197 715**	**120 605**
98	**Carcassonne (1)**						**60**	**98 318**	**71**	**49 257**	**45 941**

(1) Gap, Alès et Carcassone ne sont pas dans le couloir du tracé LGV

source INSEE 2013

2.2.3. LES DESSERTES RADIALES

2.2.3.1. Situation de référence 2017



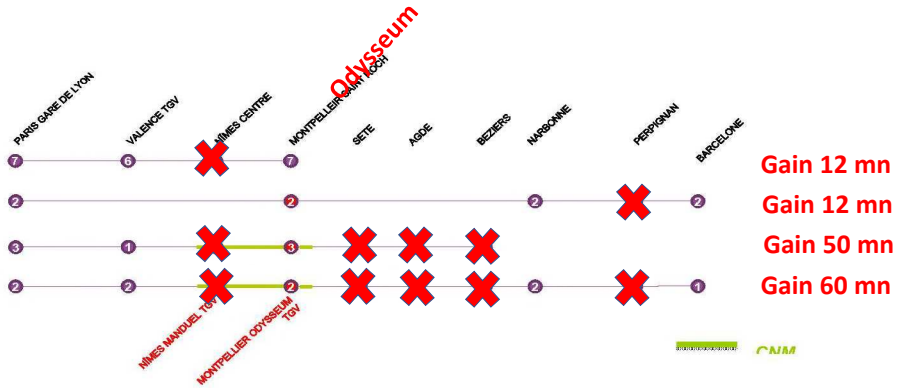
2.2.3.2. Situation de projet 2017

Le principe retenu suite à la mise en service de la gare de Montpellier – Sud de France est le suivant :

- Seuls les trains créés entre 2008 et 2017 circulent sur la ligne nouvelle CNM. A l'horizon de la mise en service de la gare nouvelle de Montpellier Sud de France, il n'y a pas de création de trains radiaux supplémentaires ;
- Les trains existants avant la mise en service de la gare nouvelle de Montpellier, et qui ne marquent pas l'arrêt en gare de Nîmes Centre, sont basculés sur le CNM pour s'arrêter en gare de Montpellier Sud de France.

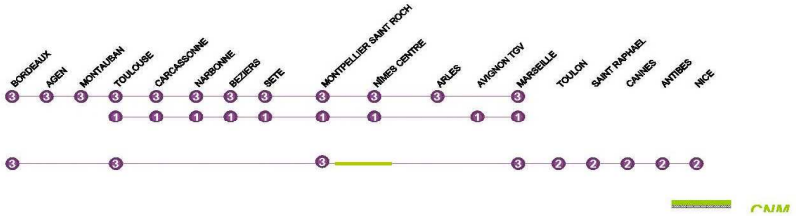
2.2.3.3. Situation de projet 2020

Le principe retenu suite à la mise en service de la gare de Nîmes – Manduel est celui du basculement de l'ensemble des trains allant au-delà de Montpellier via la ligne nouvelle CNM, et s'arrêtant donc en gare de Montpellier Sud de France.



2.2.4. LES DESSERTES GRAND SUD EN SITUATION DE PROJET

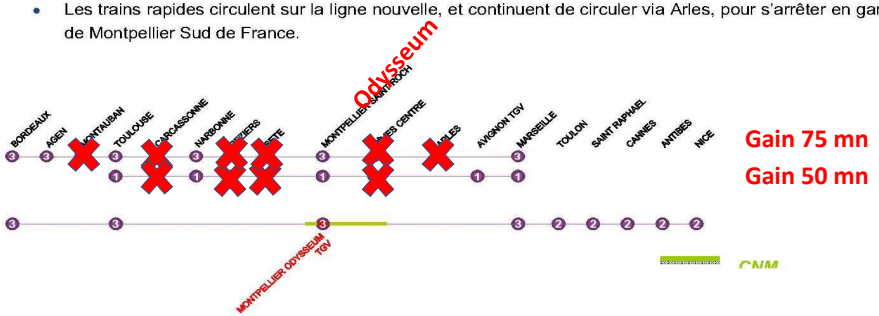
2.2.4.1. Situation de référence 2017



2.2.4.2. Situation de projet 2017

Deux types de missions sont prises en compte : les trains caboteurs et les trains directs. Le principe retenu suite à la mise en service de la gare de Montpellier – Sud de France est le suivant :

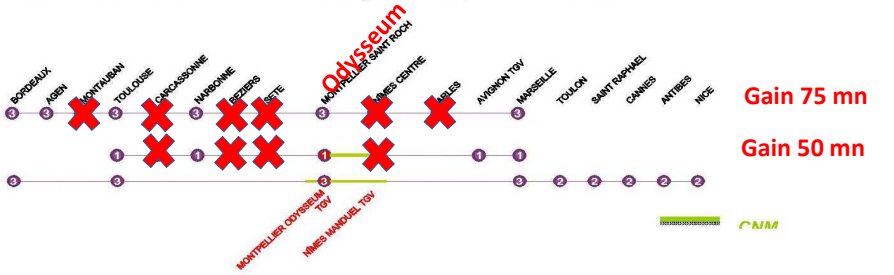
- Les trains caboteurs restent sur la ligne classique et marquent l'arrêt en gare de Montpellier Saint Roch;
- Les trains rapides circulent sur la ligne nouvelle, et continuent de circuler via Arles, pour s'arrêter en gare de Montpellier Sud de France.



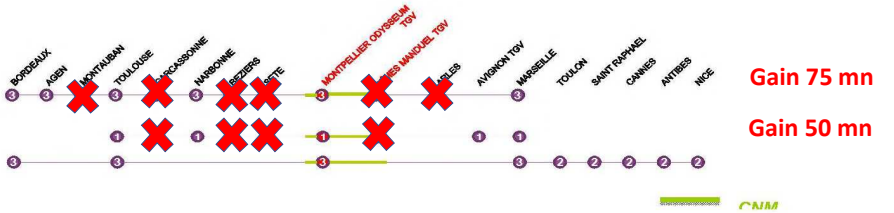
Situations de projet 2020 et au-delà

Comme en 2017, les deux types de missions sont distingués : les trains caboteurs et les trains directs. Le principe retenu en 2020 suite à la mise en service de la gare de Nîmes – Manduel est le suivant :

- Les trains caboteurs restent sur la ligne classique, à l'exception du TGV Marseille – Toulouse qui circule sur la ligne nouvelle CNM ;
- Les trains directs circulent eux sur la ligne nouvelle, mais circulent via Arles.



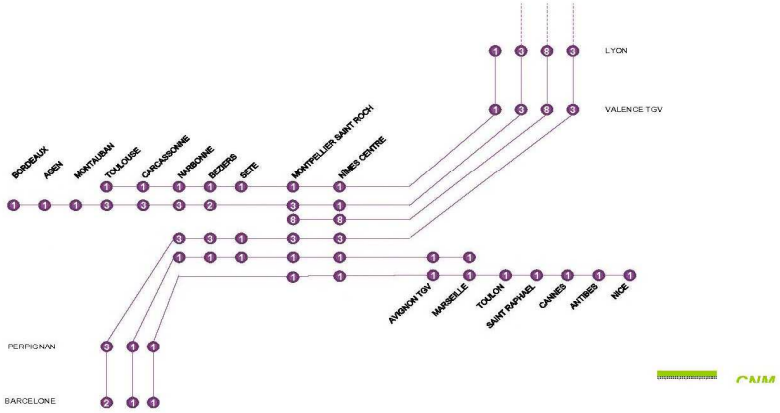
A partir de 2020, un train caboteur quotidien bascule sur CNM chaque année de 2021 à 2025. Ainsi, à partir de 2025, toutes les 7 missions Grand Sud circulent sur le CNM et s'arrêtent en gare de Montpellier Sud de France.



2.2.5. LES DESSERTES INTERSECTEURS EN SITUATION DE PROJET

On rappelle que les dessertes intersecteurs sont les TAGV aussi appelés « province – province », donc n'offrant de relations avec les gares parisiennes, mais l'Ile de France.

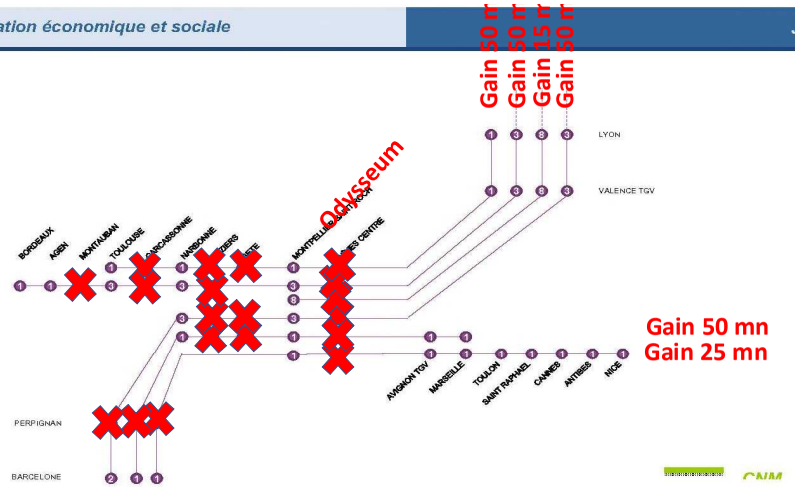
2.2.5.1. Situation de référence 2017



Aucun trains de type intersecteur ne circule sur le cnm, et la gare de Montpellier Sud de France n'est donc pas desservi.

2.2.5.2. Situation de projet 2017

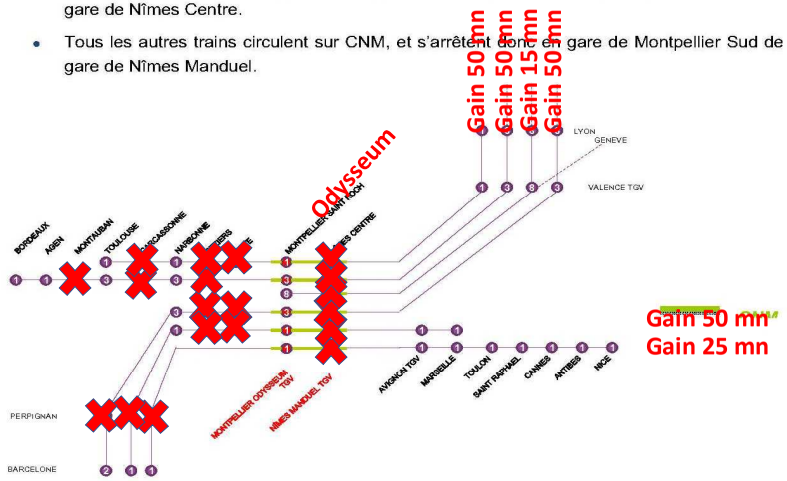
En 2017, la totalité des circulations intersecteurs circule sur la ligne classique afin de desservir les deux gares de Nîmes – Centre et Montpellier – St-Roch.

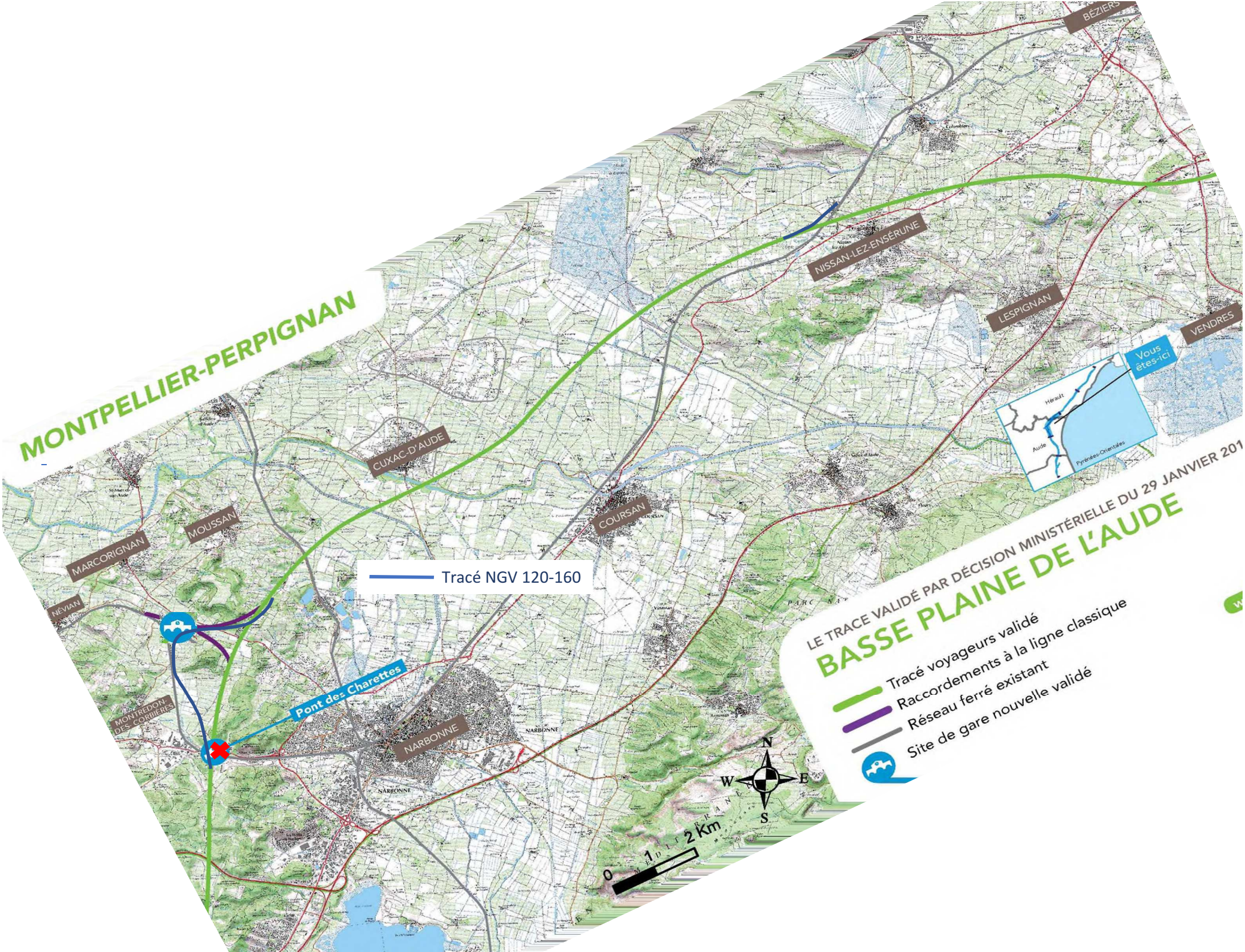


2.2.5.3. Situation de projet 2020 et au-delà

En situation de projet 2020, suite à la mise en service de la gare de Nîmes – Manduel, le principe retenu est le suivant :

- Seuls les trains terminus Montpellier Saint Roch restent sur la ligne classique et marquent donc l'arrêt en gare de Nîmes Centre.
- Tous les autres trains circulent sur CNM, et s'arrêtent donc en gare de Montpellier Sud de France et en gare de Nîmes Manduel.




MONTPELLIER-PERPIGNAN
BÉZIERS
NISSAN-LEZ-ENSÉRUNE
LESPIGNAN
VENDRES
CUXAC-D'AUDE
COURSAN
MOUSSAN
MARCORIGNAN
NÉVIAN
MONTREDON-DES-CORBIÈRES
NARBONNE
Pont des Charettes
Tracé NGV 120-160
Vous êtes-ici
Hérault
Aude
Pyrénées-Orientales
LE TRACE VALIDÉ PAR DÉCISION MINISTÉRIELLE DU 29 JANVIER 201
BASSE PLAINE DE L'AUDE
Tracé voyageurs validé
Raccordements à la ligne classique
Réseau ferré existant
Site de gare nouvelle validé
N
W
E
S
0
1
2 Km

Proposition de trac d'une Navette Locale Rapide
reliant gare TER, gare TGV et a roport en correspondance avec le TRAM

06/03/2017

ATTRACTIVITE des HUBS mesurée en nombre d'habitants des Aires Urbaines pouvant se rendre à l'un des hubs adjacents 11/03/2017

Liste des aires urbaines de plus de 50 000 habitants

Légende :

AU : population de l'aire urbaine (zonage de 2010).
NC : nombre de communes (zonage de 2010).
PU : population du p le urbain (zonage de 2010).
CC : population de la commune-centre.

INSEE 2013

Gares LGV

Villes d'Occitanie et hub adjacents

Rang	Aire urbaine	AU (2013)	NC	PU (2013)	CC (2013)
1	Paris	12 405 426	1 798	10 601 122	2 229 621
2	Lyon	2 237 676	514	1 600 238	506 615
3	Marseille - Aix-en-Provence	1 734 277	90	1 570 325	855 393
					142 149
4	Toulouse	**1 291 517**	**453**	**920 402**	**466 297**
5	Bordeaux	1 178 335	255	876 714	246 586
6	Lille (partie française)	1 175 828	125	1 032 611	233 897
9	Strasbourg (partie française)	773 447	267	456 759	276 170
10	Rennes	700 675	190	322 247	213 454

3 HUBS avec NIMES CENTRE

Rang	Aire urbaine	AU (2013)	NC	PU (2013)	CC (2013)	VALENCE TGV	AVIGNON	MONTPELLIER PASSAGE	MONTPELLIER TERMINUS	NARBONNE
84	Vienne	113 214	40	93 999	29 096	113 214				
54	Valence	175 751	41	127 255	62 150	175 751				
140	Gap	62 306	39	40 728	40 225	62 306				
120	Montélimar	76 074	29	53 816	37 193	76 074	76 074			
16	**Avignon**	**518 981**	**97**	**448 182**	**92 209**		**518 981**			
152	**Arles**	**55 441**	**2**	**55 441**	**52 697**		**55 441**			
39	**N mes**	**264 647**	**50**	**184 557**	**151 075**		**264 647**	**264 647**	**264 647**	
83	Alès	**114 137**	**52**	**94 622**	**39 993**		**114 137**	**114 137**	**114 137**	
14	**Montpellier**	**579 401**	**116**	**414 047**	**275 318**			**579 401**	**579 401**	
109	**Sète**	**91 508**	**7**	**91 508**	**44 136**			**91 508**	**91 508**	**91 508**
57	Béziers	**168 960**	**40**	**89 243**	**75 701**			**168 960**	**168 960**	**168 960**
108	**Narbonne**	**91 825**	**24**	**52 802**	**52 855**				**91 825**	**91 825**
32	**Perpignan**	**313 861**	**66**	**197 715**	**120 605**				**313 861**	**313 861**
98	**Carcassonne**	**98 318**	**71**	**49 257**	**45 941**				**98 318**	**98 318**
		2 297 079				**427 345**	**1 029 280**	**1 218 653**	**1 722 657**	**764 472**

3 HUBS avec NIMES TGV

Rang	Aire urbaine	AU (2013)	NC	PU (2013)	CC (2013)	VALENCE TGV	AVIGNON	NIMES TGV	MONTPELLIER PASSAGE	MONTPELLIER TERMINUS	NARBONNE
84	Vienne	113 214	40	93 999	29 096	113 214					
54	Valence	175 751	41	127 255	62 150	175 751					
140	Gap	62 306	39	40 728	40 225	62 306					
120	Montélimar	76 074	29	53 816	37 193	76 074	76 074				
16	**Avignon**	**518 981**	**97**	**448 182**	**92 209**		**518 981**				
152	**Arles**	**55 441**	**2**	**55 441**	**52 697**		**55 441**	**55 441**			
39	**N mes**	**264 647**	**50**	**184 557**	**151 075**			**264 647**			
83	Alès	**114 137**	**52**	**94 622**	**39 993**			**114 137**			
14	**Montpellier**	**579 401**	**116**	**414 047**	**275 318**				**579 401**	**579 401**	
109	**Sète**	**91 508**	**7**	**91 508**	**44 136**				**91 508**	**91 508**	**91 508**
57	Béziers	**168 960**	**40**	**89 243**	**75 701**				**168 960**	**168 960**	**168 960**
108	**Narbonne**	**91 825**	**24**	**52 802**	**52 855**					**91 825**	**91 825**
32	**Perpignan**	**313 861**	**66**	**197 715**	**120 605**					**313 861**	**313 861**
98	**Carcassonne**	**98 318**	**71**	**49 257**	**45 941**					**98 318**	**98 318**
		2 297 079				**427 345**	**650 496**	**434 225**	**839 869**	**1 343 873**	**764 472**

courrier n° 5

le 17/03/2017

observation sans nom. remise par courrier à Manduel.

Validation informatique non optimale

ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE RELATIVE AU PROJET DE RÉALISATION DE LA GARE NOUVELLE NÎMES MANDUEL REDESSAN

OUVERT PAR LA COMMISSION D'ENQUÊTE LE 06/02/2017 À 08:30, CE REGISTRE SERA CLOS LE 17/03/2017 À 17:00

Toutes les observations, propositions et contre-propositions formulées par voie électronique sur ce registre numérique d'enquête publique sont prises en considération par la Commission d'Enquête au même titre que les observations propositions et contre-propositions déposées sur les registres d'enquête papier disponibles sur les lieux d'enquête et seront imprimées et annexées au registre déposé au siège de l'enquête. Les observations sont horodatées et enregistrées automatiquement et dans l'ordre de leur dépôt. Ni le prestataire de gestion du registre numérique, privé et indépendant, ni le Maître d'ouvrage, ni l'un des membres de la Commission d'enquête ne sont en mesure de modifier/supprimer la moindre observation. Elles demeurent en instance de publication, donc non visibles sur l'interface publique, tant que le déposant n'a pas validé la publication de son observation en cliquant sur le lien transmis par mail en retour.

DÉPOSEZ VOTRE OBSERVATION

* Champs obligatoires

Objet

Attractivité de la Gare pour les Vaunageols

VOTRE OBSERVATION, PROPOSITION OU CONTRE-PROPOSITION

Les habitants de la Vaunage verront leur temps de trajet fortement augmenté, la Gare centrale nous allait bien avec l'arrivé du D41 Edgard au pied de la Gare. Gagner 10 mn sur le trajet LGV et en perdre 20 mn sur les trajets pour aller au pied du TGV à Manduel-Redessan, bien-sur certains TGV arriverons toujours en Gare de Nîmes mais pour combien de temps? L'intérêt Général est'il supérieur à l'intérêt des populations de l'Ouest de Nimes ? Michel Gabach Saint-Dionisy

Il vous reste 8027 caractères

Pour joindre un fichier poids max 10 Mn Mo, images (jpg, png, gif), pdf ou texte (doc, docx, odt)

Parcourir...

Ajouter un fichier supplémentaire

Jacques JOUBERT
600 Rue de Bouillargues
30000 NIMES

tél. & fax:
04 66 84 14 23

le 21/02/2017
Courrier n°1

13 février 2017 + annexe

Monsieur le Président
de la
COMMISSION D'ENQUETE
SUR LE PROJET DE GARE
NIMES-MANDUEL-REDESSAN

Monsieur le Président,

Je vous adresse ci-joint les réflexions que m'inspire l'enquête publique sur la gare de Nîmes-Manduel-Redessan.

Des conversations que j'ai eues à ce sujet il ressort que nombre de citoyens pensent avoir peu de chances d'être entendus et surtout d'avoir une influence sur l'évolution du projet.

L'enquête publique semble surtout destinée à améliorer la gestion de quelques conflits particuliers.

Je vous prie d'agréer mes très sincères salutations.

600 Rue de Bouillargues
30000 NIMES

tél. & fax :
04 66 84 14 23

Annexe au courrier n°1

11 février 2017

ENQUETE PUBLIQUE CONCERNANT LE PROJET DE GARE NOUVELLE NIMES MANDUEL REDESSAN annoncée dans Midi Libre le samedi 04 février 2017, elle débute le lundi 06 février et se termine le 17 mars.

A Manduel des trains arrivent de 3 directions (rive droite du Rhône, rive gauche et Provence, Côte d'Azur, Italie) Au-delà vers Perpignan et l'Espagne, une seule voie ferrée recevait ces 3 apports. L'augmentation du trafic rendait donc nécessaire une nouvelle voie prolongeant la voie LGV qui s'arrête actuellement à Manduel. D'où une nouvelle jonction à Manduel.

1) Manque de transparence et de clarté:
L'enquête actuelle est faite alors que le projet est très avancé. Beaucoup d'éléments sont irréversibles. La presse, essentiellement Midi Libre a été le principal vecteur d'informations, presque toujours fournies par les promoteurs et acteurs des projets. Les informations n'étaient pas précises. Par exemple il y a eu peu de schémas montrant l'enchaînement des voies. Où précisément les trains sortant de la gare de Nîmes vers Perpignan rejoindront-ils la ligne Grande Vitesse ?

Quel est l'objectif final du prolongement de la ligne LGV ? Combien de passagers supplémentaires et de tonnes de marchandises seront transportés au terme de l'opération ?
Tant que cette ligne s'arrêtera à Montpellier, l'engorgement n'aura été que déplacé. A quelle date la ligne sera-t-elle complète , c'est à dire jusqu'à Perpignan ? Combien de temps faudra-t-il alors pour aller de Nîmes à Barcelone ?

2) Du point de vue des usagers du Gard:
Les personnes utilisant la gare actuelle de Nîmes pourront-elles accéder au TGV dans cette gare, ou leur faudra-t-il aller à Manduel ? Seront-elles encouragées à s'y rendre en automobile ou autrement ?

3) Projets annexes, intérêt général et intérêts particuliers:
Là se trouve le plus grand sujet d'inquiétude. Les projets autour de la gare bourgeonnent de plus en plus. Combien d'hectares de bonnes terres agricoles vont-ils être artificialisés ? Lotissements, routes à plusieurs voies, rond-points, grandes surfaces vont-ils foisonner ? S'agira-t-il d'un développement prudent, planifié en accord avec la transition énergétique ? Ou s'agira-t-il de l'étalement productiviste souvent anarchique que nous connaissons depuis longtemps ? Une gare ne devrait pas être un projet immobilier.
L'effondrement économique du centre ville de Nîmes, déja bien réel par suite de la multiplication des "villes actives" et des "zones commerciales"(avec accroissement constant du trafic automobile) va-t-il s'aggraver ?

La manière dont sera gérée la création de la nouvelle gare sera un bon exemple de choix entre un développement quantitatif ("la croissance") et un développement de la qualité de vie. On peut travailler moins, ne produire que de l'utile, consommer moins et meilleur, vivre mieux.

Chaque année en France 80.000 hectares de terres sont artificialisés.

Courrier n° 7
Remis le 17/03/2017

NÎMES

LE MAIRE

Nos réf. : JPF/JAC/SM 17-0317
Références à rappeler impérativement dans toutes correspondances

Le 17 mars 2017

Monsieur le Président,

En tant que Maire de Nîmes, mais aussi en ma qualité passée de Président de la Communauté d'Agglomération de Nîmes Métropole, j'ai, depuis près de 20 ans, milité en faveur de la création d'une gare nouvelle dans le Gard sur le tracé de la liaison LGV entre Nîmes et Montpellier.

C'est en effet une question fondamentale pour l'avenir économique et touristique de l'ensemble du territoire gardois et au-delà même du pays d'Arles.

J'ai porté, dès l'origine, l'idée de son implantation sur le site de Manduel-Redessan qui comporte une étoile ferroviaire qui offre les meilleures possibilités de développement du trafic ferré.

Au-delà du simple équipement de transport, ce projet est porteur d'une ambition territoriale autour de la zone d'activité de Magna Porta, pour laquelle nous avons orienté de grandes capacités foncières.

C'est en ce sens que ce dossier transcende les clivages politiques, car c'est avant tout un projet de territoire dont le développement touche l'ensemble du département du Gard.

Notre démarche a d'ailleurs été soutenue dès l'origine par le Conseil régional du Languedoc-Roussillon sous la Présidence de Georges Frêche puis de Christian Bourquin. La réalisation de cette gare bénéficie d'ailleurs, à mon initiative notamment, lorsque je présidais la Communauté d'Agglomération de Nîmes Métropole, d'un financement croisé de la Communauté d'Agglomération de Montpellier, ce qui renforce la pertinence de sa création.

Le maintien de liaisons TGV depuis la gare centrale de Nîmes, même à l'horizon d'un fonctionnement à plein régime de la gare nouvelle, garantit aux Nîmois qui ont pu exprimer une inquiétude à cet égard que celle-ci n'est pas fondée.

La réalisation de liaisons par le réseau TER entre la ville centre et la gare nouvelle permettra aussi de réduire l'impact automobile, et la présence sur le site de Manduel-Redessan de parkings adaptés permettra également de résoudre le problème actuel de stationnement en centre-ville des voyageurs des communes voisines qui se rendent actuellement en gare centrale de Nîmes.

L'Antiquité au présent
NÎMES CANDIDATE UNESCO
www.jeanlucnimes.fr

MAIRIE DE NÎMES PLACE DE L'HÔTEL DE VILLE 30033 NÎMES CEDEX 9 - TÉL. : 04 66 76 70 01 - FAX : 04 66 76 51 14 - WWW.NIMES.FR

Il apparaît cependant impératif que l'ensemble des partenaires réalisent à très court terme les investissements nécessaires à la mise en service d'une troisième voie de desserte de la gare nouvelle afin de renforcer la liaison avec la ville centre et permettre la mise en service d'un Train-Tram.

Pour toutes ces raisons, et parce que ce projet est probablement le plus important pour notre territoire à l'échelle des 50 prochaines années, il me semble indispensable que vous puissiez émettre un avis favorable à l'issue de l'enquête publique dont vous avez la charge.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, en l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

Jean-Paul FOURNIER
Sénateur du Gard

Monsieur le Président de la commission d'enquête
Projet de Gare Nouvelle Nîmes-Manduel-Redessan
Mairie de Manduel
Hôtel de Ville
Place de la mairie
30129 MANDUEL

Contribution aux enquêtes publiques « Gare TGV Nîmes-Manduel-Redessan » et « Voie d'accès »

Michel JULIER
22 rue Meyrueis, 34000 Montpellier
06.83.83.37.40 – mjulier@free.fr
Usager quotidien du TER Montpellier-Nîmes
(activité professionnelle à Nîmes)
Porte-parole du Collectif contre la gare de la Mogère

Nîmes, le 13 mars 2017

Messieurs et Madame les commissaires-enquêteurs,

Je vous invite à donner un **avis défavorable** à ces enquêtes publiques :

- En raison des insuffisances considérables et révoltantes des dossiers présentés au public, qui donnent une impression d'amateurisme et de précipitation. Ces insuffisances sont notamment relevées à juste titre par l'Autorité Environnementale du CGEDD : j'invite donc la commission d'enquête à examiner avec grande attention l'avis de l'AE du CGEDD.
- Et en raison des vices propres du projet, qui seraient clairement visibles à la lecture des dossiers si ceux-ci avaient été élaborée de façon sérieuse et sincère.

Veuillez trouver ci-après le détail de mes observations.

Sur la stratégie du « saucissonnage »

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.

Les éléments qui attestent l'existence de ce programme de travaux sont :

- **entre le CNM, la gare TGV de Montpellier-Mogère, et la gare TGV de Manduel :**
  - **La convention de financement du CNM et des gares TGV de la Mogère et de Manduel, signée le 25/04/2012 :** *« La réalisation du contournement ferroviaire de Nîmes et de Montpellier s'inscrit dans un programme d'ensemble incluant également la*

réalisation de deux gares nouvelles dans les agglomérations de Nîmes et de Montpellier. »

- **L'avis de l'AE du CGEDD sur le projet de gare TGV de Manduel, n° 2016-106 du 21 décembre 2016 :** *« La gare de Nîmes constitue ainsi le dernier projet de ce programme d'ensemble. »* (CNM + gares TGV de Montpellier et de Nîmes)

- **entre la gare TGV de Manduel et le PUM « Porta Magna » :**
  - **Avis de l'AE du CGEDD (demande de cadrage préalable préalable de la gare nouvelle de Nîmes-Manduel), n° 2015-25 du 10/06/2015 :** *« la première phase du projet urbain multimodal, en continuité directe avec le pôle d'échange multimodal, semble, pour l'Ae, indissociable du programme d'ensemble et, à ce titre, devrait être intégré dans le même programme de travaux »*
  - **Avis d'attribution de l'étude à Reichen & Robert (24/03/2015) :** *« Le projet de pôle urbain multimodal de Nîmes Métropole LGV qui concerne environ 180 ha est ainsi constitué de deux composantes imbriquées, spatialement et temporellement: un pôle d'échange multimodal autour de la gare ferroviaire, et un projet de territoire, intégré à la stratégie de développement de l'agglomération. »* http://ted.europa.eu/udl?uri=TED:NOTICE:102449-2015:TEXT:FR:HTML

- **entre la gare TGV de Manduel et la 3e voie TER :**
  - **exigences exprimées par le président de Nîmes Métropole le 26/10/2016 :** *« L'Agglo de Nîmes, droit dans ses bottes, pose un préalable indiscutable [à l'ouverture de la gare en 2019] : que le projet de construction de cette troisième voie soit définitivement acté, qu'un calendrier précis soit précisé et surtout un financement validé »*. Cité par Objectif Gard le 27/10/2016: http://www.objectifgard.com/2016/10/27/manduel-dossier-de-gare-va-t-rester-a-quai/

Les arguments donnés par SNCF Réseau et Nîmes Métropole pour nier l'existence de ce programme d'ensemble ne sont pas recevables. En effet, selon eux :

- la gare de Manduel ne ferait pas partie du même programme que le CNM ou que la gare Montpellier Mogère (mémoire en réponse à l'avis de l'AE, p. 3/63, §2) :
  - cette affirmation est contredite par les prévisions de trafic indiquant un trafic TGV presque nul sur le CNM et à Montpellier-Mogère en l'absence de la gare de Manduel.
- La gare de Manduel serait indépendante du CNM, décidé en 2005
  - cette affirmation est trompeuse car le CNM décidé en 2005 était destiné essentiellement au fret, et à la desserte TGV directe de Montpellier-centre via un aiguillage situé à Saint-Brès. Mais le protocole d'étape du 7 février 2011 a profondément changé sa nature en privilégiant un usage par les TGV et en supprimant l'aiguillage de Saint-Brès.
- Cette gare *« répond ainsi à des objectifs locaux d'accessibilité, de desserte et d'aménagement du territoire. »*
  - l'accessibilité locale est en réalité déjà assurée par la gare TER Manduel-Redessan, très peu utilisée. La gare TGV n'est à l'évidence pas justifiée par la desserte de ces

villages, dont elle est au demeurant plus éloignée que la halte ferroviaire actuelle. De plus, le parking y sera payant, alors que le parking près de l'actuelle halte ne pose aucune difficulté. Elle n'a donc aucune utilité purement locale.

    - l'aménagement du territoire : cet argument justifie le fait que le PUM fait évidemment partie du programme d'ensemble

- Le PUM n'aurait pas à être incluse dans l'étude d'impact (mémoire en réponse, p. 9/63, §4.2.1) : *« le projet urbain et ses emprises foncières étant au moment du dépôt des dossiers encore en cours de définition, le programme de travaux de l'étude d'impact porte finalement uniquement sur la gare et les voiries d'accès. »*

    - cet argument est fondamentalement choquant, vu l'impact très important de l'urbanisation et du lien étroit avec la gare.

    - en réalité, le projet est déjà bien avancé : le périmètre de la ZAD (Zone à Aménagement Différé) a été défini provisoirement par arrêté préfectoral du 3 avril 2014, puis définitivement confirmé par arrêté préfectoral du 29 mars 2016, et le projet urbain a été choisi en 2015.

Sur le contexte du projet

La présentation du contexte, et donc la justification du projet, est trompeuse sur plusieurs points :

- ***« La ligne ferroviaire Perpignan-Figueras »*** (Évaluation socio-économique, p. 4/44, §1.1.1, *« le contexte... »*) : il faut préciser que l'exploitant de cette ligne concédée au secteur privé (TP Ferro, filiale d'Eiffage et d'ACS) a fait faillite le 15 septembre 2016 (liquidation par le tribunal de commerce de Gérone), du fait d'un trafic très inférieur aux prévisions annoncées lors du lancement du projet. On y comptait en effet, en juin 2016, **3 fois moins de TGV que prévu** (seulement 12 TGV quotidiens), et **6 fois moins de trains de marchandises que prévu** (seulement 4 trains quotidiens). On peut donc légitimement douter de l'exactitude des prévisions indiquées.

- ***« La ligne nouvelle Montpellier-Perpignan (LNMP)… à l'horizon 2030… à grande vitesse (300 km/h)… voyageurs et fret sur certains tronçons »*** (même source). En réalité, seul le tronçon Montpellier-Béziers est planifié (décision du Ministre des Transports, le 1er février 2017, référence D17001890), pour une ligne mixte fret-TGV limitée à 220 km/h. Le tronçon Béziers-Perpignan est exclu à l'horizon 2030, et nul ne peut donc dire à ce jour s'il se réalisera, et a fortiori s'il serait ouvert au fret ou circulable à 300 km/h.

  ⇒ Dans tous les cas, **les prévisions de hausse du trafic TGV transfrontalier sont donc très surestimées et très prématurées**.

- ***« Cette gare s'inscrit également au sein du fonctionnement de l'étoile ferroviaire de Nîmes »*** (Évaluation socio-économique, p. 5/44, §1.1.2.1, *« le positionnement... »*) : on ne peut pas parler d'étoile ferroviaire, qui suppose l'existence d'une gare centrale donnant accès à toutes les correspondances, vu que les trains de grandes lignes desservant Manduel-TGV ne peuvent pas desservir la gare de Nîmes, et réciproquement. Quant aux trains venant de Tarascon et empruntant le CNM, ils ne peuvent desservir aucune des deux gares.

- ***« Il*** [le réseau languedocien] ***s'inscrit donc au sein du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) »*** (Étude socio-économique, p. 24/22, §3.1.1 *« Une gare au sein du... »*) : 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.

Sur les conséquences pour les voyageurs

La conséquence la plus directe pour les usagers est la **perte de temps pour accéder à la gare**.

Malgré les affirmations (non justifiée) du maître d'ouvrage, la gare Manduel-TGV n'est pas *« plus accessible »* que la gare de Nîmes-centre, bien au contraire :

- Accessible principalement en voiture, elle est donc peu adaptée aux voyageurs n'habitant pas la région (arrivant sans voiture), à ceux ne possédant pas de voiture, et à ceux effectuant un voyage trop long pour laisser leur voiture dans un parking payant. Le temps d'accès en voiture et le prix du parking sont également des contraintes certaines.
- L'affirmation répétée d'un temps de parcours de 8 mn en TER vers la gare de Nîmes est contredite par les faits : à la gare Avignon-TGV, malgré la navette ferroviaire (absente à Manduel-TGV), les temps de correspondance varient de 10 à 40 mn. À Valence-TGV, ils vont de 20 à 50 mn, dans une configuration ferroviaire comparable à Manduel-TGV.

SNCF Réseau a déjà admis, y compris devant les tribunaux (recours de Michel JULIER contre SNCF Réseau, contre la déclaration de projet de la gare TGV Montpellier-Mogère), qu'elle utilise habituellement une **estimation mensongère pour les gains de temps présumés :** l'évaluation socio-économique de la gare Montpellier-Mogère, beaucoup plus détaillée que celle de Manduel-TGV, mentionne que **SNCF Réseau multiplie arbitrairement par 2 les temps d'attente dans les gares de centre-ville**, en raison d'un supposé confort inférieur à celui des gares TGV excentrées !

Dans son étude pour le débat LNMP de 2009, **la SNCF** (aujourd'hui SNCF Mobilités) conclut clairement que **le temps d'accès à Nîmes-centre est, pour la plupart des usagers, nettement inférieur au temps d'accès pour n'importe quelle gare excentrée envisagée** : voir SNCF, *« Pré-études fonctionnelles, Étude des gares nouvelles »*, p. 19.

Enfin, pour beaucoup d'**usagers de l'extérieur de Nîmes** (Mende, Alès, Rive droite de Rhône en cas de réouverture,…), et prenant un train à Manduel-TGV (vers Bordeaux, Barcelone,…), **il faut une double correspondance**, à Nîmes et à Manduel, avec une perte de temps supplémentaire.

Le gain de temps des usagers en transit est faible, en raison de la vitesse limitée sur le CNM et de la faible distance entre les gares de Manduel et de Montpellier-Mogère. Il serait plus efficace de distinguer des trains desservent Nîmes-centre (la plupart), et quelques trains rapides gagnant du temps en empruntant le CNM sans desservir Nîmes dans le scénario « sans gare Manduel-TGV ».

Pour les **usagers à destination de l'Ouest de Montpellier** (Frontignan, Sète, Agde…), la desserte de Manduel-TGV impose celle de Montpellier-Mogère, ce qui implique une **correspondance entre Montpellier-Mogère et Montpellier-centre**, soit environ une heure, et encore dans l'hypothèse où un tramway serait décidé entre ces deux gares. Le bilan est donc très négatif pour les usagers.

Conséquences pour le transporteur ferroviaire

Sur la désaturation espérée de la gare de Nîmes :

- **une navette TER synchronisée serait indispensable** pour desservir correctement Manduel-TGV, avec une 3e voie à Manduel (non planifiée). Une telle navette aurait un coût d'exploitation important, et devrait stationner en gare de Nîmes, imposant la délicate construction d'un 5e quai (certainement avec un encorbellement sur le viaduc de la gare), bloquant cette 5e voie actuellement utilisée notamment par des trains de marchandises, et cisaillant les voies à la fois en gare de Nîmes et en gare de Manduel (voies TER),
- **la spécialisation du CNM pour le trafic TGV amènerait plus de trains de marchandises sur la voie classique** que ce qui est attendu en l'absence de gare Manduel-TGV, ce qui aurait en outre un impact négatif pour les populations urbaines.

⇒ pour ces deux raisons, le projet risque d'aggraver la saturation de la gare de Nîmes

- **il est d'ores et déjà possible de désaturer la gare de Nîmes**, avec des TER interrégionaux Occitanie-PACA, afin de réduire le nombre de TER ayant Nîmes comme terminus (difficulté signalée dans Évaluation socio-économique, p.14/44, §2.2.2.3 *« L'offre ferroviaire... »*). Ceci permettrait aussi d'améliorer les liaisons Montpellier-Marseille.
- **l'achat de matériel plus capacitaire** (trains longs et à étage) sera une autre façon de limiter la saturation de la gare de Nîmes si le trafic TER continue à augmenter dans le futur.

Sur l'évolution du trafic et l'équilibre financier de l'exploitant

- **Le trafic effectif des gares TGV excentrées est toujours très en-deçà des estimations (constat systématique de la Cour des Comptes).** La raison en est qu'elles font perdre du temps aux voyageurs (temps d'accès et ruptures de charge). Seule la fréquentation des parkings est sous-estimée, car la plupart des voyageurs s'y rendent en voiture (contrairement aux promesses de transports propres) et y stationnent pendant la durée de leur séjour.
- **Les hypothèses faites pour le débat de 2009, certainement déjà surestimées initialement, le sont encore beaucoup plus aujourd'hui**, compte tenu de la stagnation du trafic TGV, de l'effondrement actuel du trafic fret, et de la concurrence massive que subissent les trains grandes lignes de la part de l'aviation low-cost, des autocars « Macron », et du covoiturage type « BlaBlaCar ». La liquidation judiciaire de TP Ferro (exploitant de Perpignan-Figueras) est une preuve éclatante de cette surestimation.
- **L'exploitant peut se passer de gare TGV excentrée :** le CNM a été conçu sans nouvelle gare (mais avec un aiguillage permettant l'accès direct à la gare Montpellier-centre au niveau de Saint-Brès, aiguillage ensuite supprimé sans justification), et les gares TGV excentrées n'ont été envisagées que dans le cadre d'une LGV Montpellier-Perpignan (aujourd'hui reportée sine die). Même dans cette hypothèse ambitieuse, SNCF Réseau (alors RFF) reconnaissait en 2009 qu'une gare TGV excentrée n'était pas indispensable à Nîmes, notamment avec le scénario « C3 » (raccordement via la ligne du Grau-du-Roi), jugé « sans difficulté » : voir « RFF, Etude complémentaire n°5, *« Etude de capacité des gares centres et du réseau classique à l'horizon de la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan »*.

- **Le trafic ne rentabilisera jamais le coût de la gare TGV.** L'illustration en est donnée avec la gare TGV Montpellier-Mogère, dont l'utilisation sera facturée 311,14 € par départ de train (CA de RFF du 7 septembre 2016), alors que son coût journalier est de plus de 15 000 € (loyer = 10 133 €, personnel = plus de 5 000 € pour une hypothèse de 20 salariés). Il faudrait donc plus de 48 départs de trains, alors que SNCF Mobilités a annoncé 4 départs quotidiens en 2018, et que même les estimations très optimistes de SNCF Réseau se limitent à 28 départs de trains à Manduel-TGV (14 A/R : Évaluation socio-économique, p. 28/44, §4.1.1.1.4 *« Synthèse des dessertes... »*).

Les conséquences sur l'urbanisation et le trafic routier

L'accès en voiture individuelle

- La zone de chalandise indiquée est très dispersée, ce qui suppose que **la plupart des voyageurs de Manduel-TGV arrivent en voiture**. Le temps d'accès depuis Nîmes ou Alès est dissuasif et poussera les voyageurs non motorisés à préférer la gare de Nîmes, la clientèle étant finalement constituée par les habitants des zones pavillonnaires dispersées.
- **La surface de parking nécessaire est démesurée**, car la plupart des usagers y laissent leur voiture pendant une durée prolongée (la journée pour les salariés de la zone, pour les pendulaires TER et pour certains voyageurs TGV ; plusieurs jours pour la majorité des voyageurs grandes lignes). L'exemple d'Aix-en-Provence-TGV montre les conséquences désastreuses : 13 parkings, 4700 places. À moins que Manduel-TGV ne soit un fiasco, les parkings prévus (755 places en longue durée) seront très insuffisants, et il faudra détruire d'autres terres agricoles, espaces naturels protégés et habitats d'espèces protégées.
- **Effets néfastes de l'accès en voiture :** outre le gaspillage d'espace (routes et parkings) et l'absurdité d'une gare qui dessert principalement un océan de voitures, ceci entraîne toutes les nuisances du trafic routier. Ces nuisances ne sont pas chiffrées dans le dossier Manduel-TGV, mais elles l'étaient pour Montpellier-Mogère : ***« Le bilan des tiers est négatif en raison de l'augmentation des rabattements vers les gares, qui provoquent plus de nuisances que celles évitées grâce au transfert modal »*** (Évaluation socio-économique de Montpellier-Mogère, p. 421/433, §3.3.7 *« Rentabilité socio-économique »*). Le bilan est encore beaucoup plus négatif à Manduel-TGV, beaucoup plus éloignée de la ville que Montpellier-Mogère, encore moins bien connectée aux transports urbains, et dont l'accès routier (notamment depuis les autoroutes les plus proches, l'A9 et l'A54, implique un long trajet sur le réseau routier secondaire et la traversée de certains villages).

L'impossibilité de l'accès par les modes doux

Contrairement aux affirmations du maître d'ouvrage, vantant l'accessibilité de Manduel-TGV par les « modes doux » (piétons et vélos), la réalité est que **les modes doux**, à la fois économiques et écologiques, et en forte hausse par exemple à la gare de Nîmes (succès de la « vélo-station », totalement saturée), **sont totalement exclus du projet Manduel-TGV**. La conséquence est un terrible gaspillage financier, d'énergie et de terres.

Alors que SNCF Réseau et Nîmes Métropole annoncent aujourd'hui 240 piétons et vélos par jour, contre 2440 voitures et 900 bus (p.64 de l'expertise faune-flore, §19.1 de l'étude d'impact), **SNCF Réseau donnait une analyse plus réaliste en 2009**, pour l'étude comparative des

différents sites d'implantation (Étude d'impact, p.246/684, §6.1.2.2.4 *« Accessibilité aux modes doux »*) :

> *« Quoiqu'il en soit,* ***le potentiel de desserte en 2 roues de chacun des sites est extrêmement limité :*** *aucune des gares potentielles n'est située en zone urbanisée ou à proximité de secteurs densément peuplés. De plus, l'accès modes doux à une gare est plus fréquent lors de déplacements quotidiens que de déplacements irréguliers, ce qui ne correspond pas à la majorité du type de clientèle d'une gare ferroviaire.*
>
> ***L'accessibilité marche à pied est quasi-inexistante et hors de propos*** *étant donnée la localisation des différents sites. »*

Disparition de la Véloroute du CNM : lors de la conception du CNM, il a été convenu avec le département du Gard que le CNM serait doublé d'une véloroute sur le territoire du Gard. L'absence de toute mention à cette véloroute dans le dossier du maître d'ouvrage, alors que celle-ci doit traverser le site d'implantation de la gare, prouve le mépris du maître d'ouvrage pour les modes doux, et l'absence de matérialité des affirmations relatives à l'accessibilité aux modes doux.

Les conséquences sur l'urbanisation

- **La création d'une gare très excentrée et très mal reliée aux transports urbains favorise énormément la voiture individuelle et donc le « mitage » :** installation dispersée de pavillons et d'entreprises, très génératrice de déplacements motorisés, qui entraîne de multiples nuisances et un coût très important pour la collectivité (création de routes).
- **La zone « Porta Magna » (ou PUM pour « pôle urbain multimodal ») illustre cette urbanisation diffuse.** Vu sa surface, ses impacts sont beaucoup plus importants que ceux de la gare TGV elle-même. Étant donné l'avancement du projet (périmètre ZAD défini en 2014 et confirmé en 2016, étude architecturale achevée en 2015), **il est intolérable que celle-ci ne soit pas décrite et intégrée dans l'étude d'impact**, d'autant plus que la création de cette zone constitue la motivation principale de Nîmes Métropole dans le projet.
- **Le mitage urbain est encouragé par l'absence de PLU intercommunal dans la communauté d'agglomération de Nîmes Métropole.** Chaque commune voisine de la gare TGV aura du mal à résister aux tentations du mitage, et très peu d'intérêt à résister.
- **Le mitage urbain aura des conséquences particulièrement graves,** du fait du gaspillage d'espace qu'il implique, sur les espèces protégées et l'espace protégé Natura 2000, très au-delà des inconvénients déjà inacceptables relevés par l'Autorité Environnementale.
- **La dégradation des transports urbains sera une conséquence inévitable de ce projet.** À cause des importants investissements de Nîmes Métropole dans ce projet et surtout dans la zone urbaine voisine, la création d'un tramway performant n'est pas envisageable à Nîmes. Au lieu de cela, Nîmes se dote de lignes d'autobus en site propre dites « Trambus », moins performantes. La 2e ligne de « Trambus », en études, doit desservir la gare de Nîmes, ce qui est pertinent en soi mais souligne l'incohérence de la construction de la gare Manduel-TGV.

Hubert JULLIAN
31, rue Briçonnet
30000 NIMES

Nîmes, le 15 février 2017

à Monsieur le Président de la
Commission d'Enquête
Hôtel de Ville
Place de la Mairie
30129 MANDUEL

Monsieur le Président,

Je me permets de vous écrire pour vous signaler les incohérences concernant la gare de Manduel.

1°) C'est la gare de Nîmes TGV qui est transférée à Manduel. Pas d'enquête sur Nîmes, pas de sondages ou d'enquête pour avoir leur opinion, alors que ceux sont les plus concernés.

2°) Aujourd'hui on peut mettre 2 h 50 pour Nîmes Ville – Paris en TGV en aller ou retour. Demain on mettra 2 h 45 Nîmes Manduel ou Manduel Paris. Plus 45 minutes pour prendre sa voiture au milieu d'un immense parking payant, ouvert à la pluie, au soleil, au vent, ou prendre un taxi après attente, ou attendre un bus, ligne déficitaire payée par la Métropole pour 10 € et ce trajet vers Nîmes nous amènera à 4 h 30 soit une perte minimum de 1 h.

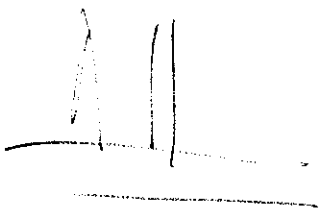
3°) Hors cette ligne ne pourra recevoir pour un temps indéterminé que les TGV ayant pour terminus Montpellier, car le prolongement de la ligne n'est pas budgété. Et pour assurer les correspondances Nîmes – Montpellier la continuité jusqu'à Perpignan et l'Espagne, les trains devront passer par la gare de Nîmes.

4°) Ensuite, il est un projet immobilier qui ajoute deux inconvénients :
   a) Une ville en pleine campagne avec la voiture obligatoire sans commerce,
   b) Tous les inconvénients de la ville : trafic routier vers la gare, bruit des TGV et des trains de marchandises.

Cela conduit à n'avoir que des inconvénients et pas davantage.

C'est pourquoi je vous suggère de reporter l'étude de cette gare quand la ligne TGV Nîmes, Montpellier, Perpignan sera effectivement réalisée.

Je vous prie de croire Monsieur le Commissaire Enquêteur à ma profonde considération.



Copie adressée à : Monsieur le Rédacteur en Chef de Midi Libre

Nîmes, le 17 mars 2017

Objet : observations et avis concernant le Projet de gare nouvelle Manduel-redessan

Monsieur le Commissaire Enquêteur,

Le Comité d'Entreprise des Transports en Commun Nîmois et son CHSCT ont déjà eu l'occasion de s'exprimer sur des projets soumis à enquête publique touchant les transports et la mobilité (contournement Nîmes Montpellier, projet TCSP de Nîmes, aménagement AEF).
C'est donc tout naturellement que la nouvelle gare Nîmes Manduel Redessan (NMR) appelle de notre part les observations suivantes :

Une gare nouvelle à Manduel : une idée bien saugrenue… dans le maillage ferroviaire local.

Autant le dire tout de suite, l'idée d'implanter une gare nouvelle nous apparait comme des plus surprenantes au regard des difficultés des gares nouvelles TGV créées lors de l'arrivée de nouvelles lignes difficilement interconnectables avec les gares historiques.
Plus ou moins bien insérées dans leur environnement, elles n'ont pas favorisé un réel développement économique de leur zone d'implantation et ne doivent souvent leur existence que comme un mal nécessaire faute d'autre choix possible ou réellement souhaité.
A ce titre et à contrario d'autres situations bien moins favorables, Nîmes sise au carrefour d'un réseau en étoile, bénéficie d'une situation ferroviaire exceptionnelle, avec des possibilités d'interconnexion entre le réseau classique et la ligne nouvelle, sur des points de rencontre géographiquement très proches, situés de part et d'autre de la gare centrale historique.

Ce contexte favorable laissait augurer que l'on privilégie naturellement la gare centrale avec l'arrivée du CNM. Ce fonctionnement semblait d'autant plus évident que les choix les plus récents s'orientent vers une politique d'embranchement des lignes nouvelles au réseau classique (Cf. les lignes nouvelles de l'ouest vers Bordeaux et Rennes). Ainsi sur ces lignes, mises en exploitation en juillet prochain, aucune gare nouvelle n'a été réalisée au profit d'une interconnexion systématique des principales villes « tangentées » par la ligne nouvelle…

Force est de constater, que cette réflexion nouvelle n'est pas arrivée jusqu'ici puisque ce projet veut imposer, avec les mêmes arguments aujourd'hui démentis par l'expérience, une gare nouvelle comme la seule perspective d'amélioration des dessertes actuelles avec au surplus l'éternel argument du développement économique associé...

Une desserte de la gare nouvelle bien peu fonctionnelle…

Le centre de gravité naturel de l'agglomération nîmoise (principal générateur de trafic) est relativement éloigné de cette zone, ce qui va générer un trafic routier d'accès plus important sur des axes qu'il faudra renforcer. L'accès à la gare se complexifie d'ailleurs fortement pour les riverains du nord-ouest de l'agglomération. L'essentiel de la mobilité à destination de cette gare se fera en voiture particulière nécessitant routes et parkings, augmentant ainsi congestion et pollution.
Les lignes de bus en provenance de Nîmes auront un temps de parcours rédhibitoire de l'ordre d'une grosse demi-heure et l'interconnexion ferroviaire de la nouvelle gare à la gare centrale nécessite une 3ème voie, neutralisant aussi des sillons ferroviaires de liaison qui pourraient être utiles ailleurs. Quant aux modes doux, vélo ou marche à pied, ils sont totalement disqualifiés par une telle réalisation en raison de leur éloignement des zones d'habitation les plus denses.

Attractivité du mode ferroviaire dégradée… et ce au détriment de la ville centre.

L'attractivité du système ferroviaire lui-même se trouve mise à mal, car pour l'immense majorité des utilisateurs, cette nouvelle gare se traduira par une dégradation du temps de transport global (origine-destination). Par ailleurs, le report partiel du trafic ferroviaire vers une gare périphérique aura également des effets négatifs sur l'économie de la ville centre déjà durement touchée par les aménagements urbains de ces dernières décennies avec le développement important d'activités vers la périphérie sud de la ville en direction de Caissargues-Garons (et non Manduel !!!).
En outre, l'offre de trains sur la nouvelle gare émiette l'offre desservant la zone nîmoise sans pour autant la renforcer réellement et il est évident que la gare centrale avec son excellent maillage intermodal reste un atout majeur pour le maintien d'activités en centre-ville de Nîmes.

Pourtant la gare centrale n'est pas saturée, et mieux desservie…

Un des arguments mis en avant pour justifier la création d'une nouvelle gare serait la saturation de la gare actuelle. Cet argument a été démenti par des études récentes et le transfert du trafic de fret vers le CNM va au contraire permettre de redynamiser le trafic voyageur en gare centrale. De plus, le développement de parkings intermodaux sur les différents axes lourds du réseau de transport de l'agglomération permettra une très bonne approche et à moindre coût de la gare centrale sans recours systématique à la voiture sur le parcours terminal (réseau Tango avec notamment la ligne T1 et future diagonale T2, réseau Edgard des cars départementaux en correspondance directe à la gare centrale, services de vélo en location). Un tel niveau de qualité de services ne pourra être dupliqué sur la gare nouvelle…

Manduel : un lieu d'implantation des plus discutables pour une nouvelle gare

Au-delà de la pertinence de la nouvelle gare en tant que telle, le lieu d'implantation de cette dernière à Manduel est particulièrement discutable… Ainsi la zone de Garons, dans la continuité du corridor de développement du sud de Nîmes, située également à proximité de l'aéroport, aurait été mieux desservie par les transports publics puisque située sur un axe aux générateurs de déplacements beaucoup plus denses. En effet, cette zone va bénéficier prochainement de l'extension de la ligne de bus à haut niveau de services T1 vers Caissargues (facile à prolonger vers Garons) assurant une grande qualité de liaison avec la ville centre.

Une nouvelle gare : un développement économique des plus hypothétiques pour le bassin nîmois…

Le développement économique apporté par une telle réalisation n'est pas démontré ; à ce jour aucun projet structurant justifiant l'implantation de la nouvelle gare n'a émergé (ni ZAC porteuse, ni écomusée, ni parc d'attractions, ni centre commercial, ni…). Les promoteurs de la gare se limitent aujourd'hui à en faire un carrefour au cœur de la Romanité (Magna Porta) et louent en supplément une porte d'entrée offrant une belle visibilité sur le bassin viticole des Costières !
Cette vacuité est telle que le bien-fondé de cette gare semble soudainement se situer ailleurs… En terme de développement économique, cette nouvelle gare ne trouverait-elle pas son bien-fondé pour la viabilité d'une autre gare nouvelle, elle déjà quasi-réalisée… En l'occurrence Montpellier la Mogère et la ZAC qui lui est associée…

La gare de Manduel ne doit pas être l'arbre qui sauve la forêt… d'autres intérêts

En effet, la vraie question de l'utilité de cette gare n'est-elle pas là ? Car sans gare à Manduel, quel trafic sur la gare nouvelle de la Mogère ?

L'intérêt premier du CNM était de soulager la ligne classique de trafic de fret et des circulations voyageurs directes sans desserte de Nîmes ou de Montpellier. L'insertion prévue au départ d'un raccordement à St. Brès permettait une desserte optimale de la gare Montpellier St Roch. De même, une liaison supplémentaire avec le réseau classique à hauteur de la jonction avec la ligne du Grau du roi aurait permis aussi une desserte plus souple de la gare centrale de Nîmes. Ces 2 investissements, moins démesurés que des gares nouvelles, auraient permis une meilleure communication entre les lignes classique et nouvelle et amélioré la sécurisation du réseau si fragile dans sa fluidité en cas d'incident sur les voies par manque de solutions de délestage.
Est-il trop tard pour remettre en avant l'intérêt des virgules de raccordement ? Car on ne doit pas être contraint de réaliser Manduel dans le seul but de sauver du fiasco financier la gare de la Mogère. L'exemple de la liaison entre Avignon-centre et Avignon TGV réalisée 10 ans après la mise en service de la LGV sud-est devrait inciter à réfléchir et éviter de reproduire les erreurs du passé liées au manque d'interconnexion.
La gare de la Mogère ne peut servir de prétexte à la réalisation à marche forcée de la gare de Manduel.

Et l'environnement d'une zone sensible ?

L'atteinte portée à l'environnement par ce projet de gare nouvelle pose aussi des questions malheureusement trop rapidement évacuées. Sans compter les difficultés en termes de transport et de pollution déjà évoquées, la diminution des terres agricoles et l'atteinte portée à une faune sensible, dans une zone protégée déjà mise à mal, par la ligne nouvelle, méritent une réelle prise en compte dans l'évaluation de la pertinence d'un tel projet.
27ha de terres agricoles supplémentaires dévastées, sans inclure le recalibrage des accès routiers environnants sont-ils vraiment nécessaires également au regard du coût environnemental ?

Et l'état des finances publiques ?

Un autre élément qui ne peut qu'interpeler est le coût d'une telle réalisation et son financement délicat dans un contexte de pénurie des finances publiques pour l'ensemble des partenaires concernés.
Outre l'Etat et SNCF Réseaux dont il n'est pas besoin d'évoquer ici les difficultés, Nîmes Métropole cherche des économies sur les coûts de fonctionnement au point de réduire très significativement son offre de transport (- 12% sur la période 2013 – 2017), le Département a exprimé à maintes reprises son opposition (Présidence Denat) et aujourd'hui ses réticences (présidence Bouad) en indiquant que le budget annuel des routes du Conseil départemental était de 40 M€ et que le coût des aménagements routiers liés à la gare de Manduel représentaient à eux seuls 55 M€ ! Quant à la Région, les états généraux du transport ont montré que les priorités budgétaires dans le domaine du ferroviaire n'étaient pas dans la construction de nouvelles gares, tant les besoins en terme de maintenance du réseau existant sont nombreux !

Au final, il semble bien que cette gare ne soit soutenue en réalité que par les inconditionnels promoteurs d'aménagements nouveaux, aménagements érigés en totems du prétendu développement économique…

D'un côté, on retrouvera les collectivités de Nîmes et Nîmes Métropole persuadées depuis le début que cette gare est indispensable, avec la volonté absolue de voir émerger à travers elle un nouvel eldorado économique supposé, aujourd'hui totalement virtuel. Avec ces dernières, les communes limitrophes du projet qui espèrent bénéficier au premier chef des retombées positives éventuelles pour leur territoire (en négligeant les négatives), quelques chambres consulaires appelées en renfort des syndicats professionnels du BTP et des promoteurs, et les 14% de la population du bassin concerné qui se retrouvera à une distance plus réduite d'une gare TGV !

De l'autre on trouve, la totalité des collectifs citoyens et associations d'usagers des transports, les défenseurs de l'environnement et du bassin agricole, Département, Région, et… 86% de la population qui n'a aucun intérêt à voir ce projet se réaliser !

Avec ces derniers, nous pensons que la vision défendue par ce projet ne porte nullement l'intérêt général et exprimons un avis défavorable à sa déclaration d'utilité publique.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Commissaire-Enquêteur, l'expression de notre très sincère considération.

Pour le CE des TCN,
Elu au CE TCN et secrétaire du CHSCT des TCN,
Serge LANTIN,

Passage le 09 Février 2017 à 11h15

Passage le 16 Février 2017 à 11h30

Anne LARRET Ma Xavier MANUEL
je dépose ce jour 21/02/2017 à 9h02 ma
contribution à l'enquête publique préalable

Anne LARRET Ma Xavier 30129 MANUEL.

Ancienne propriétaire en indivision du Mas Larrier où je suis née, j'ai choisi de revenir m'installer *comme paysanne en Agriculture Biologique après mes études d'ingénieur agronome. J'ai accepté face à la pression familiale, de céder à l'amiable le mas à RFF (aujourd'hui SNCF réseau), bien* consciente cependant que cette acquisition par la SNCF leur offrait un argument supplémentaire pour la réalisation de la Gare Nîmes-Manduel-Redessan.

Cependant, tout au long de la négociation, je n'ai jamais caché mon opposition à l'implantation de cette nouvelle gare qui reste pour moi en tant que citoyenne et usagère du rail et de la gare de Nîmes, un grand projet inutile et coûteux.

C'est donc en cette qualité d'usagère et de citoyenne que je m'exprime aujourd'hui dans cette enquête préalable à la déclaration d'Utilité Publique , manduelloise et gardoise également.

Depuis le 1/01/2015, date où j'ai cessé mon activité et pris ma retraite ,j'ai voyagé plusieurs fois en train, empruntant aussi bien les grandes lignes TGV (Nîmes-Paris, Nîmes-Tours ,Nîmes –Rennes, Nîmes-Lille, Nîmes-Pontarlier, Nîmes-Barcelone) pour des réunions associatives et syndicales, des rencontres familiales ou des vacances, que des trains Régionaux (Nîmes-Montpellier, Nîmes-Carcassonne- nouvelle région Occitanie, Nîmes –Avignon, Nîmes-Marseille, Nîmes-St Genies de Malgloires, Nîmes –Genholac, Nîmes-Mende). Pour me rendre à la gare de Nîmes ou en revenir chez moi, j'ai (si les horaires le permettaient) utilisé les lignes 31 ou 32 des bus Tango.

Par ailleurs, j'accueille et héberge mensuellement pour le WE ou pour quelques jours depuis 2 ans des amis de Paris et Lyon qui arrivent en gare de Nîmes et apprécient cette gare : suivant leurs heures d'arrivée et ma disponibilité, ils sont heureux, après 3h de train, de pouvoir m'attendre tout en profitant d'une séance de cinéma au Sémaphore, d'une exposition à Carré d'Art, au musée de peinture ou archéologique, de déambuler dans les rues de Nîmes qu'ils ont appris à connaitre : tout cela à pied. Souvent ils regagnent mon domicile par la ligne 31 de Tango s'arrêtant au relais Le Canard.

Plusieurs fois (mais moins régulièrement), j'ai récupéré en gare de Nîmes Centre, des voyageurs venant dispenser des formations, participer à une assemblée générale ou donner une conférence, et je les y ai ramenés pour reprendre leur train. Parfois même et suivant le lieu de leur intervention, ils arrivaient directement en train à St Genies deMalgloires quittant le TGV à la gare de Nîmes Centre pour prendre le TER sur un autre quai.

Ainsi je considère avoir mon mot à dire sur la pertinence d'une nouvelle gare située à 12 kms de Nîmes ,qui est loin d'être saturée à mon sens, mais aussi au regard de plusieurs responsables de la SNCF/RFF qui jusqu'en 2011 affirmaient que compte tenu des travaux effectués à la gare de Nîmes-Centre, celle-ci était en mesure d'accueillir les 2 millions de voyageurs prévus à l'horizon 2040. En effet, les voyageurs autres que gardois devant se rendre à Montpellier, Perpignan ou Barcelone n'ont aucune raison de s'arrêter à Nîmes, que ce soit à la gare Nîmes-Centre ou à la future gare Nîmes-Manduel-Redessan, sinon à quoi sert de voyager en TGV.

Seuls ,les gardois ou les lozériens, et les personnes devant se rendre à Nîmes pour leurs loisirs, leurs vacances, des raisons professionnelles ou familiales ont besoin d'un arrêt et d'une gare à Nîmes. Et pour cela, la gare Nîmes-Centre est la mieux située, accessibles par les bus Edgard de tous les coins

du département. D'autres gardois, plus proches de Montpellier ou Avignon auront tout intérêt à se rendre aux gares de ces villes pour leur départ ou leur destination.

Je pense ainsi avoir donné les arguments d'une citoyenne-usagère des transports en commun, du train en particulier (j'ai une carte de fidélité) pour le maintien d'une unique gare LGV TER au centre de Nîmes comme la gare actuelle et si saturation il devait y avoir un jour, son aménagement. Les gares en centre ville sont pour moi les garantes d'un aménagement harmonieux et structurant des territoires et des villes ; et correspondent aux besoins des usagers voyageurs .

Pour tout cela je demande à ce que la gare excentrée Nîmes-Manduel-Redessan ne soit pas déclarée d'Utilité Publique !!

Au-delà de mon simple intérêt d'usagère des gares et du train, je souhaite aussi m'exprimer en tant qu'habitante de notre planète et aussi de paysanne (à la retraite aujourd'hui) consciente des enjeux environnementaux et agricoles de nos sols qui doivent permettre de nourrir les habitants de la *planète, des villes et des campagnes le plus localement possible.*

Or cette nouvelle gare, après les emprises pour la ligne LGV ligne mixte et le CNM (ce n'est plus à l'ordre du jour) va encore impacter le foncier agricole pour la gare elle-même et ses accès routiers, va imperméabiliser les sols et polluer ou anéantir la faune présente dans le territoire.

Qu'allons nous laisser aux générations futures ?

Chaque année en France 80000 hectares de terres agricoles sont artificialisées au profit d'un développement économique commercial et industriel dangereux pour les hommes et leur territoire.

Et comment ne pas s'offusquer de ce que ces grands projets représentent comme dépenses financières pour la collectivité. Ne vaudrait-il pas mieux rendre le train plus efficient et accessible pour tous en améliorant l'existant ?

Cet avis exprimé je voudrais cependant saluer et remercier les équipes de personnes qui nous présentent ce projet. Malgré l'opposition que j'exprime sur le fond, je suis heureuse que ce projet intègre des valeurs auxquelles je suis attachée :

- tout d'abord la conservation du Mas Larrier, siège de mon histoire familiale mais aussi, également des habitants de Redessan et Manduel pour des moments partagés, des promenades, l'accueil des enfants des écoles....qui ont fait de ce lieu au fil du temps et des générations LARDET un patrimoine commun.

- la conservation du parc et du bois avec certains arbres remarquables , refuges de bio-diversité pour de nombreuses espèces d'oiseaux et insectes.

- un projet qui, s'il se réalise , intégrera le développement durable dans toutes ses composantes y compris l'usage de matériaux bio-sourcés et participera à sa façon à la transition énergétique.

J'ose espérer que cela ne sera pas que du « green-washing « !

Enfin , je ne peux que renouveler ma solidarité envers mes voisins agriculteurs du Mas des Colombes, la famille VIGUIER ,qui eux seront le plus impactés par toutes les nuisances, sonores, lumineuses vibrations, poussières...lors du chantier de réalisation de la gare et de ses accès mais aussi par la gare elle-même plus tard si elle se réalise (nous, habitants du mas Larrier, seront déjà partis).

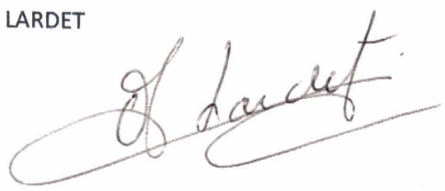
Je demande donc, si l'utilité publique est déclarée, au maître d'ouvrage la SNCF, à Nîmes Métropole, et à l'Etat de répondre à la demande de cette famille, en les indemnisant correctement pour leur permettre de retrouver un lieu de vie et de travail correspondant à leurs attentes.

Tant d'argent a déjà été gaspillé lors des études préalables à la ZAD depuis 2011 par Nîmes Métropole *en particulier, que la collectivité n'est plus à cela près !!!!*

Madame, Messieurs les Commissaires Enquêteurs, Monsieur le Préfet, je vous demande donc de ne pas reconnaitre l' Utilité Publique de la nouvelle Gare de Nimes-Manduel-Redessan et de ses accès routiers, inutile et destructrice pour le territoire gardois et ses habitants.

A Manduel, le 20 février 2017

Annie LARDET



Gard Toujours moins de terres agricoles

■ Dans le Gard, l'agriculture a perdu 30 000 hectares en soixante ans. Photo A. B.

■ NÎMES P. 3

Les terres agricoles e

Environnement. Leur superficie diminue chaque année et de façon alarmante. Le

Dans son bureau à la mairie de Saint-Dionisy, le maire Michel Gabach se penche sur le plan de sa commune : petite cité aux 1 016 âmes posée dans la Vaunage, entre Caveirac et Sommières, 342 hectares de superficie totale dont 120 de terres agricoles. Et sur ce dernier point, le premier magistrat est bien décidé à maintenir la proportion.

À Saint-Dionisy, comme dans la majorité des villes gardoises, la superficie de terres agricoles est en déclin. Le Gard, même si en apparence les vignes, la garrigue et les forêts composent une part importante des paysages, est fortement impacté. Il perd l'équivalent d'une commune tous les dix ans !

D'ailleurs, la chambre d'agriculture tire la sonnette d'alarme depuis plusieurs années. Mais que faire ? Comment lutter contre le phénomène, et favoriser la terre nourricière plutôt que commerciale, plus rentable pour une ville ? *« Pour les agriculteurs qui veulent s'installer, s'ils ne reprennent pas une exploitation familiale, ça devient vraiment compliqué de trouver un terrain »*, confirme Delphine Fernandez, pour les Jeunes agriculteurs.

■ À Saint-Dionisy, son maire Michel Gabach et le conseiller Jean-Christophe Grégoire, portent un

Une parcelle rachetée dédiée à l'agriculture

Retour à Saint-Dionisy. Ici, l'équipe municipale a réagi à temps. En 2011, un agriculteur voulait mettre en vente neuf hectares de terrain. *« Le projet était d'en faire un champ de foire,* confie Michel Gabach. *Il s'agit d'une zone naturelle d'intérêt écologique et faunistique. Le conseil municipal a donc voté contre et proposé un autre projet, qui favoriserait l'arrivée d'un nouvel agriculteur. »* L'initiative sera longue à mettre en place et commence seulement à se concrétiser, six ans plus tard !

Initialement mené avec l'association Terres de liens, le projet va finalement prendre la forme d'une société coopérative pour acquérir le terrain, créée avec plusieurs partenaires de poids dont l'Inra de Montpellier et la couveuse agricole Coups de pousses. La parcelle des neuf hectares sera dédiée à la culture et l'agriculture (maraîchage, plantes aromatiques, petit élevage) tandis qu'une autre parcelle permettra de construire les hangars. *« Depuis trois mois, on avance bien sur le projet. Nous voudrions devenir un projet pilote en matière d'agroécologie,* lance même l'édile. *Notre idée est aussi de commercialiser en circuit court la production, que les habitants s'emparent de cette idée. Et surtout, permettre aux agriculteurs de s'installer. Mais de ce point de vue là, on ne se fait pas trop de soucis. Il y en a déjà qui frappent à la porte. »*

À la chambre d'agriculture du Gard, qui vient d'organiser un forum sur le foncier agricole pour interpeller l'ensemble des acteurs concernés, ce genre d'initiative est, forcément, bien vu. *« Il s'agit en réalité de sauver notre agriculture et l'avenir de nos enfants, il y a péril en la demeure »*, déclarait le président Dominique Granier.

Mais reste à savoir par quels moyens, dans un département qui ne possède aucune zone agricole protégée. Comme l'observe Michel Gabach, les élus locaux ont là une tâche lourde à assumer : *« Il faut être vigilant, s'intéresser au plan d'urbanisme pour arrêter d'étendre la superficie de l'urbanisation, mais ce n'est pas si simple et c'est surtout beaucoup de responsabilité. »*

D'autant que d'autres problématiques se posent dans les villages. En Cévennes, le maire de Saumane a vu les troupeaux disparaître. *« La loi de l'eau fait beaucoup de tort et tue les Cévennes, il semble que tout soit fait pour décourager et les élus locaux et les agriculteurs ! »* Un sentiment que partage également Denis verdier, le président des IGP du Gard. *« Il faut renforcer le sentiment agricole car nous avons dans le Gard un atout majeur avec*

s agricoles en péril

ue chaque année et de façon alarmante. Le département du Gard n'est pas épargné.

aire Michel Gabach et le conseiller Jean-Christophe Grégoire, portent un projet ambitieux. A. B.

onc un rait gri- lon- om- con- l ! sso- pro- re la béra- rain, enai- a de euse sses. ares re et age, t éle- par- ruire trois ur le deve- e en

matière d'agroécologie, lance même l'édile. *Notre idée est aussi de commercialiser en circuit court la production, que les habitants s'emparent de cette idée. Et surtout, permettre aux agriculteurs de s'installer. Mais de ce point de vue là, on ne se fait pas trop de soucis. Il y en a déjà qui frappent à la porte.* »

À la chambre d'agriculture du Gard, qui vient d'organiser un forum sur le foncier agricole pour interpeller l'ensemble des acteurs concernés, ce genre d'initiative est, forcément, bien vu. « *Il s'agit en réalité de sauver notre agriculture et l'avenir de nos enfants, il y a péril en la demeure* », déclarait le président Dominique Granier.

Mais reste à savoir par quels moyens, dans un département qui ne possède aucune zone agricole protégée. Comme l'observe Michel Gabach, les élus locaux ont là une tâche lourde à assumer : « *Il faut être vigilant, s'intéresser au plan d'urbanisme pour arrêter d'étendre la superficie de l'urbanisation, mais ce n'est pas si simple et c'est surtout beaucoup de responsabilité.* »

D'autant que d'autres problématiques se posent dans les villages. En Cévennes, le maire de Saumane a vu les troupeaux disparaître. « *La loi de l'eau fait beaucoup de tort et tue les Cévennes, il semble que tout soit fait pour décourager et les élus locaux et les agriculteurs !* » Un sentiment que partage également Denis verdier, le président des IGP du Gard. « *Il faut renforcer le sentiment agricole car nous avons dans le Gard un atout majeur avec le canal Philippe-Lamour !* »

La Safer (société d'aménagement foncier et d'établissement rural) doit aussi prendre le toro par les cornes. Les collectivités semblent prêtes à agir, la prise de conscience est collective. La préfecture du Gard, le Département et la chambre d'agriculture ont signé, le jeudi 8 mars, la charte stratégique pour la préservation et la compensation des espaces agricoles dans le Gard. Un geste pour le moment symbolique. L'avenir dira son efficacité. Pour comparaison, le Québec a mis en place la loi du zonage agricole et a délimité les zones réservées à l'agriculture de façon durable... en 1978, il y a presque quarante ans !

AGATHE BEAUDOUIN
abeaudouin@midilibre.com

EN CHIFFRES

30 000

Dans le département du Gard, les terres agricoles ont perdu 30 000 hectares entre 1950 et 2010. Elles sont passées de 210 000 à 180 000 hectares. C'est l'équivalent de deux fois la surface de la commune de Nîmes ! Et le rythme semble s'accélérer ces dernières années : 1 600 hectares ont disparu entre 1999 et 2010, dont la moitié concerne les meilleures terres agricoles, soit l'équivalent d'une commune en 10 ans ! Les perspectives ? Elles ne sont guère plus optimistes. D'ici 2030, selon les chiffres fournis par la chambre d'agriculture, le Gard perdrait 1 200 hectares supplémentaires.

PAROLES D'EXPERTE

« Préserver le capital foncier »

Cécile Claveirole, journaliste en agriculture et environnement, siège au CESE (conseil économique social et environnemental). Elle a étudié la gestion des sols agricoles, et alerte sur l'urgence à agir. « *Il s'agit d'un enjeu de société. Il faut dès maintenant avoir le souci de l'économie de notre terre. Nous avons tous intérêt à conserver le capital foncier* », avance-t-elle dans un avis (une publication) paru au Journal officiel, co-écrit avec Agnès Courtoux. Pour cette spécialiste, « *il faut avoir conscience que c'est cette terre qui nous nourrit* ».

« Il en va de notre

cune
gée.

renforcer le sentiment agricole car nous avons dans le Gard un atout majeur avec

AGATHE BEAUDOUIN
abeaudouin@midilibre.com

spécialiste, « *il faut avoir conscience que c'est cette terre qui nous nourrit* ».

« Il en va de notre futur alimentaire »

Regard. Robert Levesque, agronome.

« *Non, les surfaces agricoles ne seront pas suffisantes, sauf à changer radicalement le mode de production et de consommation : faudra-t-il toujours manger autant de viande par exemple ? Il faudra peut-être se poser la question et mieux redistribuer les ressources.* » Pour l'agronome Robert Levesque, présent à Nîmes à l'occasion du forum sur l'avenir des terres agricoles organisé par la chambre d'agriculture, la réduction des terres agricoles est une problématique majeure, un défi même qui s'ouvre à l'ensemble des populations et des continents. « *En France, nous perdons 50 à 60 000 hectares par an ! La pénurie d'espaces naturels est plus importante que la pénurie de logements.* »

Mais comment répondre aux besoins d'une population croissante, tandis que les terres agricoles diminuent en contrepartie ? Pour ce spécialiste, la réponse est avant tout politique. « *Le futur alimentaire dépendra de la production de végétaux terrestres, et donc des espaces naturels protégés, préservés. Or, la population augmente, mais pas les terres agricoles.* »

■ **Robert Levesque.**

La France est directement concernée. Le spécialiste cite un chiffre qui, pour lui, en dit long : « *Depuis 1996, les rendements de blé stagnaient, mais pour la première fois depuis 2016, ils ont diminué.* »

A. B.

Passage le 17 Mars 2017 à 17h05

DÉPARTEMENT DU GARD

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Courrier N°4
Courrier remis
le 17/3/2017

MAIRIE
DE
MANDUEL

Monsieur le Maire

à

Monsieur le Président de la Commission d'Enquête Publique du projet de Gare nouvelle de Nîmes-Manduel Redessan et de la voie d'accès à la Gare nouvelle Nîmes-Manduel Redessan

Manduel, le 17 mars 2017

N/Réf. : DGS/VP-048/2017
Affaire suivie par M. Philippe FALANGA
Directeur Général des Services

Objet : enquête publique unique.

Monsieur le Président,

Je souhaite vous faire part de mon avis favorable pour la réalisation des projets de Gare nouvelle de Nîmes Manduel Redessan et de la voie d'accès à la Gare nouvelle Nîmes Manduel Redessan.

Mon avis est motivé par des raisons économiques, d'aménagement du territoire, mais également de respect des engagements pris vis-à-vis des habitants de Manduel et de Redessan.

La réalisation de la nouvelle gare favorisera la mise en place d'une action forte de revitalisation et de diversification économique.

En effet, cette gare sera la première réalisation d'un pôle de développement économique destiné à réduire le taux de chômage de notre territoire, qui est largement supérieur à la moyenne nationale. Contrairement à ce que peuvent dire ou écrire les détracteurs de ce projet, il ne s'agit pas de construire une gare « dans les betteraves » mais de désenclaver un territoire et le rendre attractif.

C'est pour cette raison que notre agglomération, Nîmes Métropole, mène un projet de réalisation d'un pôle de développement, dénommé MAGNA PORTA, destiné à accueillir des entreprises en capacité de nouveaux emplois durables. L'objectif de ce projet est le développement de filières industrielles structurées dont l'absence sur le territoire est préjudiciable.

Mairie de Manduel – Hôtel de Ville – BP n° 14 – 30129 MANDUEL
Tél. : 04 66 20 21 33 - Fax : 04 66 20 58 99 - Courriel : mairie@manduel.fr - Site : www.manduel.fr

Ce projet ne va pas à l'encontre des agriculteurs mais s'appuie au contraire sur eux pour valoriser et aménager notre territoire. En s'enjoignant le concours des principaux organismes professionnels agricoles du territoire (Chambre d'agriculture, Safer, Civam, …, les élus locaux entendent développer un projet en lien direct avec les attentes du monde agricole et les habitants afin de répondre aux objectifs suivant :

- Développer de nouvelles activités valorisantes pour le territoire,
- Valoriser, diversifier et pérenniser l'économie agricole locale,
- Permettre l'installation de nouveaux agriculteurs,
- Développer l'offre de produits agricoles locaux et de qualité,
- Renforcer les liens.

Grâce à son caractère innovant, le pôle agricole représentera un support privilégié à la dimension paysagère du site.

Cette dimension paysagère et environnementale est par ailleurs intégrée tout au long de la démarche puisqu'il est prévu de labelliser le site Iso 14001.

Concernant les déplacements des usagers, il faut noter la saturation des lignes ferroviaires au niveau de Nîmes. Aussi, le passage des trains fret et des TGV sur le Contournement Nîmes Montpellier, (CNM), va libérer des sillons sur la ligne historique et permettre d'améliorer l'offre TER dans la région Nîmoise, qui est aujourd'hui bloquée par l'encombrement de la ligne historique et permettre une meilleure mobilité pour tous les administrés. Faciliter le transport ferroviaire et positionner la gare au nœud ferroviaire du territoire gardois, c'est permettre à tous les habitants de ce département mais aussi de l'ouest du département des Bouches-du-Rhône de privilégier le train à la voiture.

Enfin, que diront les habitants de Manduel et de Redessan si la gare ne se fait pas à cet endroit. Depuis des années, nous subissons des travaux qui ont profondément modifié l'urbanisation de nos communes rurales. Ces travaux ont été acceptés en contrepartie d'un développement de l'économie locale. Refuser l'installation aujourd'hui de cette gare et, par voie de conséquence, du pôle MAGNA PORTA à cet endroit, c'est infliger une double punition qui serait insupportable.

Voici, Monsieur le Président, les principales raisons de ma faveur à ce projet.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes meilleures salutations.

Le Maire,
Jean-Jacques GRANAT

MAIRIE DE MANDUEL
GARD

Enquête publique gare Nimes/Manduel/Redessan
Analyse des documents B et E

Pièce B Notice explicative du projet

Ok c'est une gare TER – donc **renforcer les horaires sur cette ligne qui améliorera la desserte par rapport à aujourd'hui y compris rénover et renforcer les arrêts aux autres gares**.

Aujourd'hui 44 trains régionaux sur la ligne de Tarascon mais combiens s'arrête au petites gare pour les desservir ?

3.3
Il y aura 17 + 14 trains (31) qui desserviront les deux gares de Nîmes aujourd'hui 50 trains (chapitre 2.2) Il y aura donc diminution du service ?

Pièce E Evaluation socio économique :

P6 (1.1.2.3) « la voie d'accès sera réalisée par Nîmes Métropole ». Le département n'y participe pas alors que c'est de sa compétence ???

P8 (2.1.1) « plateau des costières en périphérie sud de Nîmes et allant de Beaucaire à Vauvert est un espace favorable au développement urbain, car il échappe aux risques d'inondation »
Il est un peu oublié que cet espace est majeur dans le département en terme agricole de culture (arboriculture, maraichage,…). On veut y faire du développement urbain ?

« Le territoire au Nord de Nîmes est marqué par un relief plus vallonné, associé à la présence de la chaîne montagneuse des Cévennes et ne favorise pas un développement important de cette zone. »
C'est vrai que le nord de Nîmes est une zone « montagneuse ». Désolé c'est un montagnard de Gajan qui s'exprime…Est-ce que les personnes qui ont rédigé ces rapports connaissent bien le territoire. Les premier contre fort Cévenol sont à 30 km de Nîmes….

P10(2.1.2.2)
En définitive, le périurbain nîmois, proche et éloigné, est marqué par une faible densité démographique et une organisation diffuse des habitats. Cette caractéristique est à l'origine de besoins de mobilité spécifiques, fortement orientés vers les modes de déplacements individuels.
Les déplacement individuels ont été privilégiés par manque ou disparition d'autres moyens de transports en communs (très faible desserte TER au sud de Nîmes malgré les ligne d'Avignon et Tarascon ou la création d'une voie verte dans La Vaunage à la place d'une voie ferré..) On voit tous les jours le résultat de cette politique sans aux entrées de Nîmes

P13 (2.2.2)
« La ligne classique Nîmes-Alès, qui se raccorde à la ligne Sète-Tarascon au niveau de Courbessac »
Cette affirmation est fausse depuis la mise en service du Viaduc de Courbesac. Le point de raccordement est la gare de Nîmes. Cela empêche l'accès direct depuis cette ligne vers la gare de Manduel.

P13 (figure 15)
Il y a 1 train TER sur la ligne passant par l'Ardoise et Bagnols. C'est la ligne de la rive droite du Rhône ?? IL y a donc des trains de voyageurs sur cette ligne ???

P16 (figure 22) P17

Ces déplacements représentent sur une année complète près d'un million de voyages entre Nîmes et les communes de Manduel et Redessan.

La gare de Manduel draine seulement 7000 voyageurs aujourd'hui. Cela représente moins que la gare de Fons/St Mamert

P19

« A la mise en service du CNM et de la gare de Montpellier Sud de France…5 trains Grandes Lignes basculeront de la ligne classique sur la nouvelle infrastructure du CNM »

Seulement 5 trains actuels circuleront sur la nouvelle ligne et s'arrêteront aux gares de La Mogère et Manduel !!!!! Une vraie confusion est présentée dans ce document.

P20 (2.3.2.2.4)

Trafic grandes lignes sur la gare centre de Nîmes (25 A/R aujourd'hui et 23 en 2020) si pas la gare de Manduel.

Après la création seulement 17 A/R seront maintenus en gare centrale. Aucun train à destination de Barcelone et Toulouse.

P21 (2.3.3.2)

Le trafic et nombre de voyageur va augmenter significativement à l'horizon 2050 : + 68% et atteindra 5.7 millions de voyageurs pour 3.4 en 2015. Sur l'ensemble des deux gares.

P 38 (6.2.2.2)

« Le transport ferroviaire est moins polluant et moins générateur de nuisances que le transport routier. Le transfert d'un certain nombre de voyageurs de la voiture particulière au profit du mode ferré entraine donc des effets bénéfiques pour les riverains (diminution des pollutions atmosphériques, du bruit et de la congestion routière). »

Peut-être mais le trafic localement sera en augmentation de par l'activité de la gare et donc générera des nuisances de circulation, pollution. L'autorité environnementale l'a souligné

P39 (6.2.3.2)

« Le nombre de dessertes de la gare nouvelle de Nîmes Manduel Redessan est un des enjeux du projet et le schéma de dessertes proposé ne représente aucunement un engagement des transporteurs à le réaliser.

Des modifications du plan de transport pourraient être mise en place à la mise en service du projet, en fonction des évolutions des besoins de déplacements. Certains trains pourraient opter pour des politiques de dessertes de longs parcours et privilégier la performance offerte par le contournement de Nîmes et Montpellier, alors que d'autres pourraient préférer assurer une desserte plus fine du territoire et passer par la ligne classique »

Attention l'organisation du trafic peut être modifiée à l'avantage de la nouvelle gare ou à son désavantage…. Deux dérivent d'organisation peuvent se produire :

soit vider la gare centre pour les grandes lignes et obliger l'usager à se déplacer plus vers cette gare isolée

soit montrer l'inutilité de cette gare excentrée en maintenant fortement un trafic des grandes lignes et TGV sur la gare centrale.

<u>Autres documents :</u>

Des mesures compensatoire notamment pour les espèces protégées sont prévues mais les travaux de la ligne CNM en cours d'achèvement ont très fortement impactés l'emprise de la gare. Ces mesures compensatoire ne sont pas mise en œuvre car non validé (enquête publique en cours). Dans l'attente des travaux de l'éventuelle gare les espèces à protégées se sont auto protégées ? Malheureusement les dégâts sont donc déjà fait. Quelle est donc la nécessité et la pertinence de ces mesures dans ces conditions.

Quelle hypocrisie !!!!

Analyse Yanick MARION 03/2017

Collectif Ecocitoyen
Association Loi 1901 affiliée à
France **N**ature **E**nvironnement Languedoc Roussillon
Fédération des **A**ssociations **C**évenoles **E**nvironnement **N**ature

Monsieur Yves FLORAND
Président de la Commission d'Enquête Publique
Hotel de Ville
Place de la mairie
30129 - MANDUEL

Villeneuve lez Avignon, le 17 mars 2017

Objet : Gare nouvelle de Nîmes Manduel Redessan

Monsieur le Président,

Par arrêtés n° 30-2017-01-02-005 et n° 30-2017-01-02-004 du 2 janvier 2017, M. le Préfet du Gard a ouvert deux enquêtes publiques dite uniques portant d'une part sur le projet de gare nouvelle de Nîmes-Manduel-Redessan (Gard) et d'autre part sur la réalisation d'une avenue d'accès à cette gare nouvelle depuis la commune de Manduel.

Cette enquête intervient avant même la publication de l'arrêté dit « autorisation loi sur l'eau » qui pourrait être prononcé après avis du Conseil Départemental de l'Environnement et des Risques Sanitaires et Technologiques (CODERST).

Vous voudrez bien trouver ci-après nos observations détaillées (12 pages) relative à ces dossiers relevant d'un même programme et qui **nous conduisent à vous suggérer d'émettre un avis défavorable à chacun d'eux tel que soumis.**

Le Président

Jean Belmonte

siège social : 24 chemin du Grand Montagné 30400 Villeneuve lez Avignon
mail :contact@collectifecocitoyen.com

Enquête publique unique relative à la réalisation de la gare nouvelle de Nîmes Manduel Redessan

Contexte

Le contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier (CNM) est une liaison ferroviaire prévue pour un usage mixte (voyageurs et fret) en cours de construction entre Manduel, commune du Gard située à l'est de Nîmes, et Lattes, commune de l'Hérault située au sud-est de Montpellier. Elle raccordera la future ligne Montpellier-Perpignan à la LGV Méditerranée.

La ligne s'intègre dans un projet plus vaste visant à relier la frontière espagnole à la ligne de Combs-la-Ville à Saint-Louis (LGV). Ce projet global nécessite la réalisation d'une ligne future de Lattes à Perpignan afin de rejoindre la Ligne de Perpignan à Figueras (LGV), déjà réalisée, qui franchit la frontière franco-espagnole au niveau du Perthus et interconnecte le réseau ferroviaire grande vitesse espagnole au réseau français.

A l'occasion de la réalisation du CNM, la construction de la gare nouvelle de Montpellier-Sud-de-France a été réclamée par la communauté d'agglomération de Montpellier. De même la communauté de Nîmes-Métropole a réclamé la construction d'une nouvelle gare en l'associant à un « *projet économique ambitieux* » ou Pôle Urbain Multimodal encore mal défini y compris dans la définition de son emprise au sol finale (330 ha ? 180 ha ? 158 ha ? …).

Par arrêtés n° 30-2017-01-02-005 et n° 30-2017-01-02-004 du 2 janvier 2017, M. le Préfet du Gard a ouvert deux enquêtes publiques dites uniques portant d'une part sur le projet de gare nouvelle de Nîmes-Manduel-Redessan (Gard) et d'autre part sur la réalisation d'une avenue d'accès à cette gare nouvelle depuis la commune de Manduel ; ces projets étant respectivement portés par SNCF Réseau et Nîmes-Métropole agissant en qualité de maîtres d'ouvrage.

Concernant le périmètre global de l'opération

A la lecture des documents présentés à l'enquête publique il s'avère que le projet constitue un complément aux réalisations en cours du CNM et de la gare nouvelle de Montpellier. Ce complément étend le projet global à :

- la réalisation d'un pôle d'échange (PEM) ou gare nouvelle Nîmes-Manduel par la SNCF (2 ha) ;
- la réalisation par Nîmes-Métropole d'une voirie d'accès entre la commune de Manduel et la gare nouvelle projetée ;
- la réalisation par Nîmes-Métropole d'un pôle urbain (PUM) projeté en plusieurs phases. Un périmètre de Zone à Aménagement Différé pour une surface de 158,66 ha a été défini à cette fin par arrêté préfectoral n° 30-2016-03-29-001 du 29 mars 2016.
- la création éventuelle d'une 3ème voie entre Nîmes-Manduel et Nîmes-Centre, dite « origine-terminus » (page 15 de l'avis de l'Autorité environnementale).

Ce sont donc les effets de l'ensemble de tous ces projets ainsi que la nature, l'intensité, l'étendue et la durée de leurs impacts qui doivent être étudiés :

- CNM et Gare nouvelle de Montpellier
- PEM
- Voirie d'accès
- PUM
- 3ème voie « origine-terminus ».

SNCF Réseau indique en page 19 de son étude d'impact :

« *Pour l'élaboration de l'étude d'impact et du dossier préalable à la déclaration d'utilité publique de la gare nouvelle de Nîmes-Manduel-Redessan, SNCF Réseau a pris en compte ces observations de l'autorité environnementale et a étudié, avec Nîmes Métropole, les interactions et les liens fonctionnels entre les projets de gare nouvelle et de PUM, en particulier la voirie d'accès à la gare nouvelle qui constituera l'armature primaire du réseau viaire de la zone à urbaniser du PUM. Toutefois, en décembre 2015, Nîmes Métropole a informé SNCF Réseau du retard que prenait le PUM, compte tenu des enjeux rencontrés dans la définition du projet, qui impliquaient des réflexions à plus grande échelle sur l'aménagement du territoire de Nîmes Métropole. Cette position a été réitérée en avril 2016 …* »

et reconnaît que :

« *… Les dossiers des procédures d'enquête publique du projet de gare nouvelle de Manduel ont donc été conçus en intégrant les voiries d'accès à la gare mais de manière indépendante des futures procédures d'autorisation du PUM.* »

Seul le développement de l'urbanisation induite par le PUM est évoqué au chapitre 12 de l'étude d'impact sans porter d'information élémentaire telle que l'importance des surfaces appelées à artificialisation.

> ⇨ *Force est de constater que l'étude d'impact ne répond pas aux dispositions prévues à l'article L.122-1-II du Code de l'Environnement.*

Par ailleurs la pièce G – de juin 2016 - présentée en appui à la demande d'autorisation unique portant sur les espèces protégées présentée par le maître d'ouvrage, et son complément de septembre 2016 se réduisent au seul projet de gare nouvelle Nîmes-Manduel. En page 4 du mémoire en réponse aux avis obligatoires le maître d'ouvrage soutient que la gare nouvelle de Nîmes – Manduel – Redessan ne constitue pas un programme de travaux ni avec le CNM parce que décidé bien antérieurement, ni avec la gare nouvelle de Montpellier Sud de France parce que répondant à des besoins locaux.

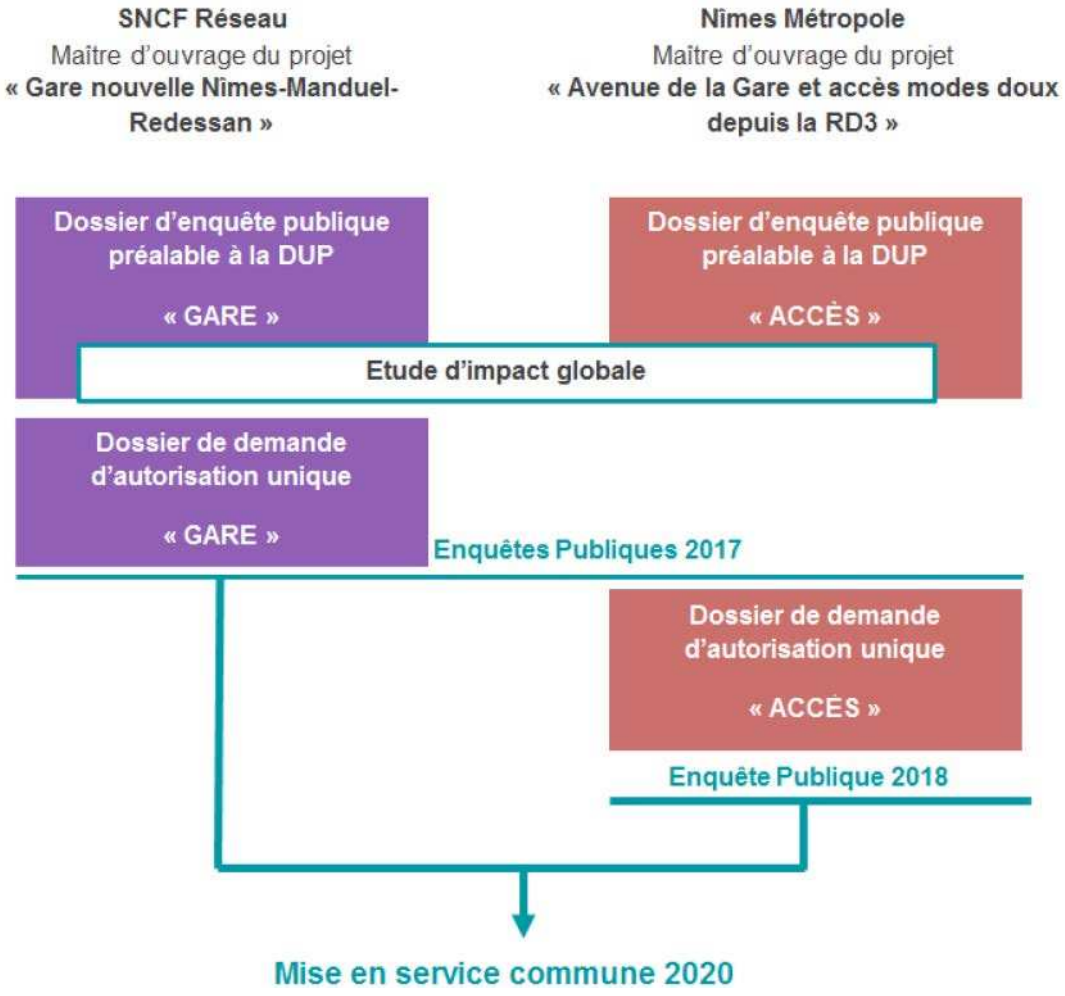
Or la justification de la gare de Nîmes-Manduel repose essentiellement sur l'opportunité offerte par la réalisation du CNM et de la gare nouvelle de Montpellier. Que ces réalisations aient été décidées et autorisées antérieurement au projet de gare nouvelle de Nîmes – Manduel ne soustrait pas le maître d'ouvrage à l'obligation imposée par l'article L 122-3 d'étude des effets cumulés de ces

projets ainsi que des autres projets connus et/ou de révision et mise à jour des études précédemment réalisées (CNM et gare nouvelle de Montpellier).

> ⇨ *Le contenu de ces pièces ne comprend pas l'étude des effets cumulés de l'ensemble des projets connus, ni celle des mesures de leur Evitement – Réduction - Compensation, en ignorance de l'article L.122-3 du Code de l'Environnement.*

Concernant la structure des dossiers

Les fonctionnalités et services attendus de l'arrêt Nîmes-Manduel sont tributaires d'une part de la réalisation d'une gare et d'autre part des accès à cette gare. Les deux projets sont indissociables ; ce que confirme la date de mise en service simultanée des 2 ouvrages. Les impacts de chacun de ces deux projets, même si conduits par différents maîtres d'œuvre, sont susceptibles d'interactions et d'effets cumulatifs, ou même de dispositions communes. Or les enquêtes publiques ouvertes par les arrêtés n° 30-2017-01-02-005 et n° 30-2017-01-02-004 du 2 janvier 2017 n'intègrent pas le dossier de demande unique se rapportant au projet de voirie d'accès à la gare nouvelle.



Extrait de la pièce "Avis obligatoires et mémoire en réponse"

Il doit ici être rappelé que l'article L.122-1 du Code de l'Environnement réclame que « *Lorsqu'un projet est constitué de plusieurs travaux, installations, ouvrages ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage, il doit être appréhendé dans son ensemble, y compris en cas de fractionnement dans le temps et dans l'espace et en cas de multiplicité de maîtres d'ouvrage, afin que ses incidences sur l'environnement soient évaluées dans leur globalité* ». En conséquence la demande d'autorisation unique doit être commune à l'ensemble du projet.

Il est à noter que dans leur mémoire en réponse aux avis obligatoires, les maîtres d'ouvrage s'obstinent à ne pas prendre en compte les voies ferrées du CNM comme une composante du projet tel que demandé par l'Autorité Environnementale.

⇨ Le dossier de demande d'autorisation unique n'est pas conforme à l'article L.122-1 du Code de l'Environnement.

Concernant les solutions de substitution

Dans son étude d'impact comme dans son mémoire de réponse à l'avis de l'Autorité environnementale, SNCF Réseau écarte de facto le scénario sans gare nouvelle sans raccordement au Contournement de Nîmes et Montpellier au motif du choix probable des opérateurs ferroviaires ne plus desservir Nîmes Centre et Montpellier Centre.

Selon l'actualité récente SNCF Mobilités a fait pour l'heure le choix inverse (seulement 4 TGV aller-retour / jour en gare nouvelle de Manduel) montrant ainsi une analyse différente de celle de SNCF Réseau.

D'autre part SNCF Réseau refuse d'analyser sur les aspects relatifs aux temps d'accès depuis les différentes villes du territoire. Pourtant, sur les mêmes hypothèses que retenues par SNCF Réseau (temps de parcours de base utilisés sont issus du site internet viamichelin.com ; majorés de 10 % pour tenir compte de la congestion, et de 20 % quand le trajet requiert la traversée du centre-ville de Nîmes) les tableaux que SNCF Réseau refuse de produire montreraient que dans la plupart des configurations l'accès à la Grande Vitesse par la gare nouvelle de Manduel nécessiterait un temps supplémentaire de l'ordre de 30 mn pour les habitants de Nîmes ou Alès, de l'ordre de 5 à 10 mn pour ceux de Saint Gilles et Vauvert.

Seuls les habitants d'Uzès et de Beaucaire trouveraient bénéfice de 10 à 15 mn (par rapport à un accès à Avignon TGV en ce qui concerne Beaucaire).

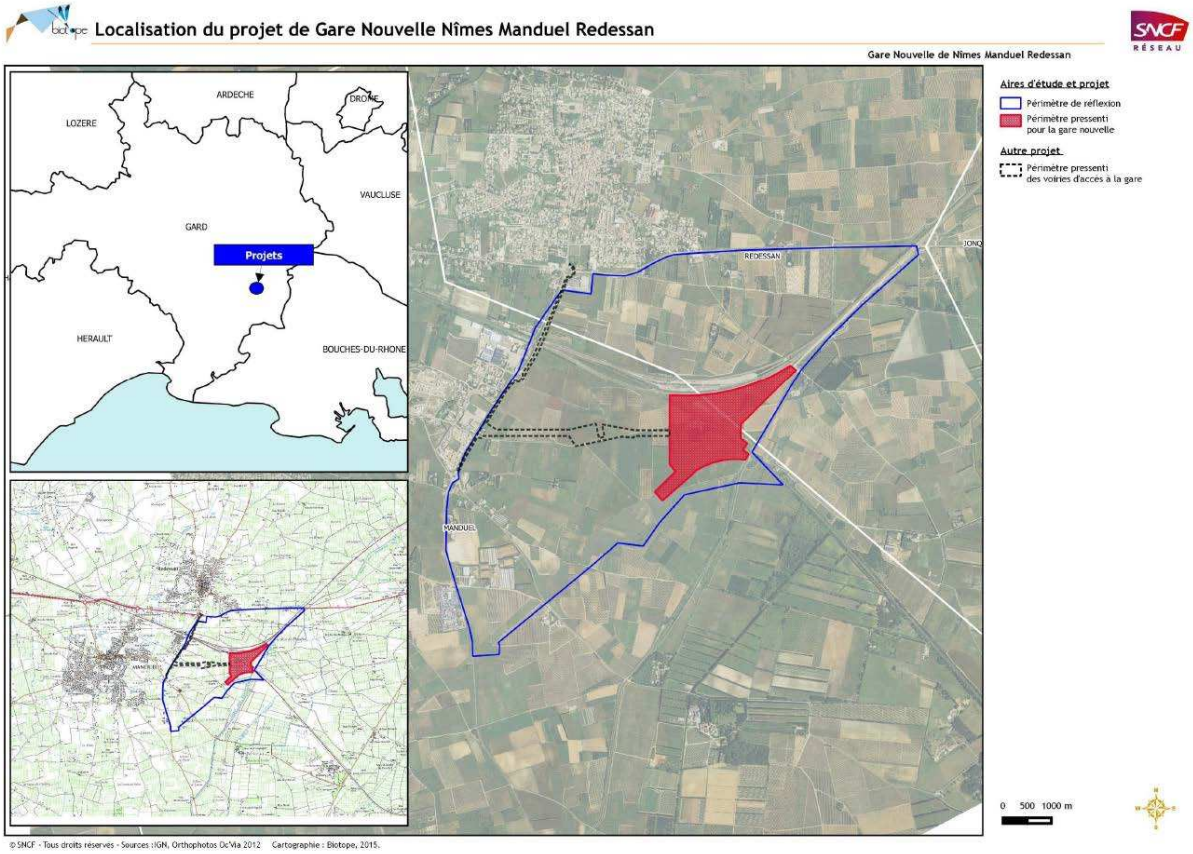
En ce qui concerne les voyageurs faisant le choix des transports en commun entre Nîmes et la gare nouvelle de Manduel, ces temps d'accès seraient plutôt au minimum d'une heure du fait des ruptures de charge, des temps d'attente des navettes et d'achat des titres de transport, et des temps d'acheminement et de diverses haltes.

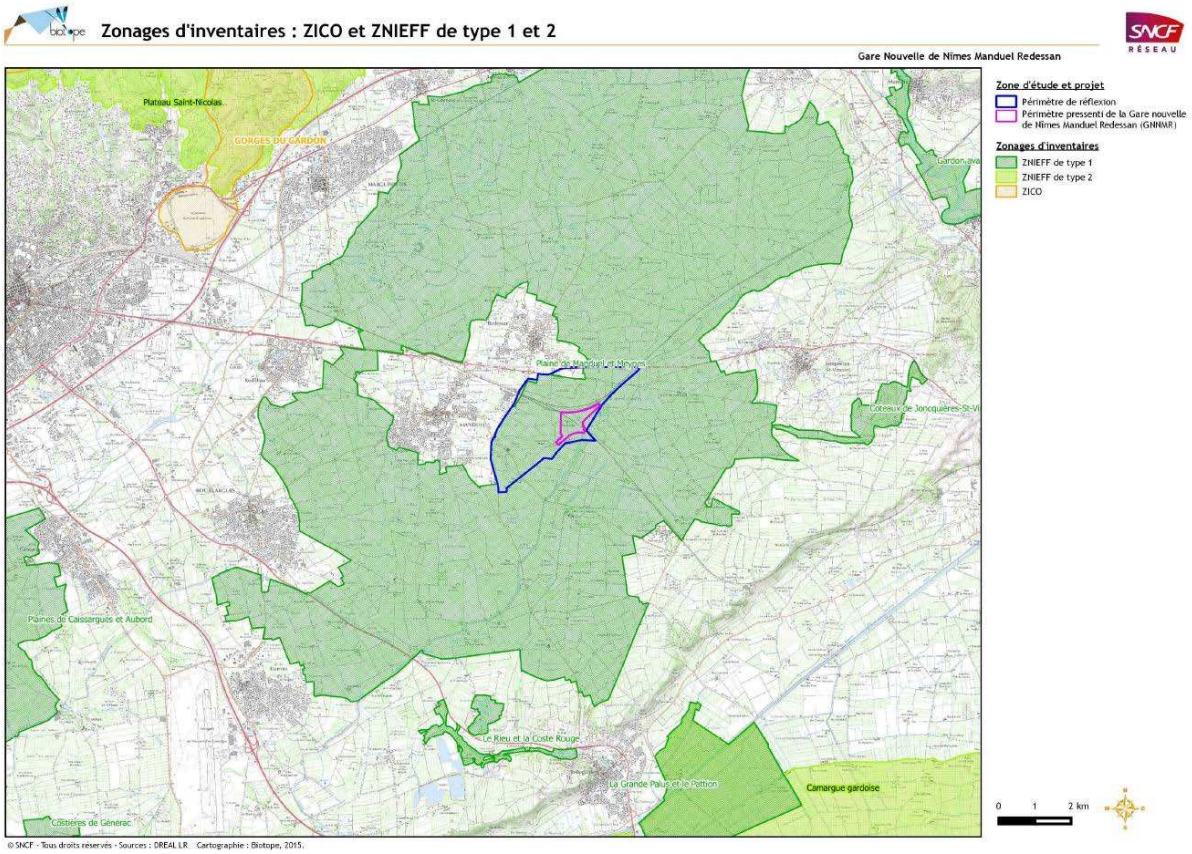
⇨ L'évaluation environnementale présentée par le maître d'ouvrage n'est pas de bonne foi ni même honnête. En effet SNCF Réseau refuse l'établissement et l'étude des variantes demandée par l'Autorité environnementale. Or il apparaît que l'examen de celles-ci est susceptible de mettre en évidence des incidences notables du programme sur l'environnement et d'apporter un éclairage différent sur le discours de facilité d'accès à la Grande Vitesse et donc l'intérêt du projet.
Le dossier de demande d'autorisation unique n'est pas conforme à l'article L.122-1 du Code de l'Environnement.

Concernant la compatibilité avec le SCoT « Sud du Gard »

L'orientation 1-2 du Document d'Orientations Générales (DOG) du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) « Sud du Gard » approuvé le 7 juin 2007 prend en compte le CNM et l'implantation d'une gare nouvelle pour lesquels « *on veillera qu'elle préserve les continuités écologiques entre plaine du Vistre et Costières* »

Le dossier G présenté par la SNCF à l'appui de sa demande d'autorisation unique présente des planches situant le projet de gare nouvelle et le périmètre d'étude par rapport à la proximité des Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique.





Ces planches sont à rapprocher de la figure suivante représentant le projet d'urbanisation et de gare nouvelle :

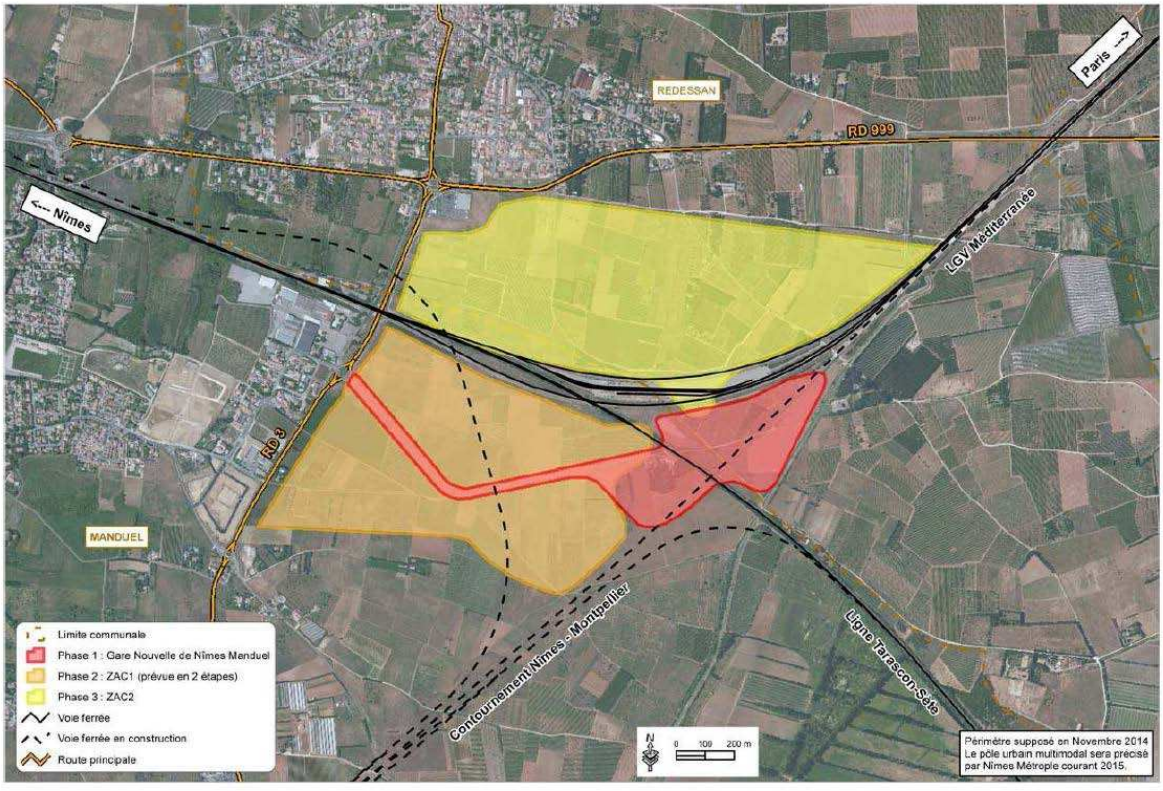


Figure 3 : Phases opérationnelles du pôle d'échange multimodal et du pôle urbain multimodal
Source : dossier de cadrage préalable

On remarquera à la lecture de ces documents :

1) Les projets de réalisation du pôle d'échange et du pôle urbain conduisent à l'artificialisation d'une grande surface de près de 190 ha ;
2) Que cette surface correspond peu ou prou au périmètre réduit de réflexion retenu par la SNCF pour sa demande de dérogation ;
3) Que la réalisation du pôle d'échange et du pôle urbain conduit à une brèche dans l'ensemble naturel d'intérêt écologique faunistique et floristique et préfigurant sa scission en 2 ensembles réduits, l'un au nord, l'autre au sud des aménagements prévus.

⇨ *Le programme de réalisation de pôle urbain associé à celle d'une gare nouvelle est contradictoire à l'orientation de préservation des continuités écologiques.*

⇨ *Il est constant que :*
- l'étude produite par SNCF Réseau pour sa demande de dérogation n'est pas pertinente puisque fondée sur un périmètre promis à disparition puisque destiné à un autre projet.
- l'étude des effets cumulés doit être faite au regard de l'ensemble des projets.

Concernant la compatibilité avec le PDU

Le Plan de Déplacement Urbain affiche un objectif de développement de l'intermodalité en détaillant les aménagements visés par le SCoT en vue d'une meilleure performance des transports collectifs et favoriser leur recours. La diminution du trafic automobile figure parmi les objectifs que se fixe le plan de déplacements urbains de Nîmes-Métropole approuvé le 6 décembre 2007. Malheureusement, à ce stade aucune modalité de desserte particulière, sinon que la création d'une avenue entre la commune de Manduel et la gare nouvelle, n'est décrite que ce soit par le PDU ou par les documents proposés à l'enquête publique.

⇨ *Si le choix de l'implantation de la gare garantit de fait une possible correspondance ferroviaire vers le centre-ville de Nîmes, aucune analyse des flux, aucune présentation des liaisons prévues et de leur fréquence ne sont présentées en vue d'une contribution à la diminution du trafic automobile, au développement des transports collectifs et des modes de déplacement doux.*

Concernant la ZPS des « Costières Nîmoises »

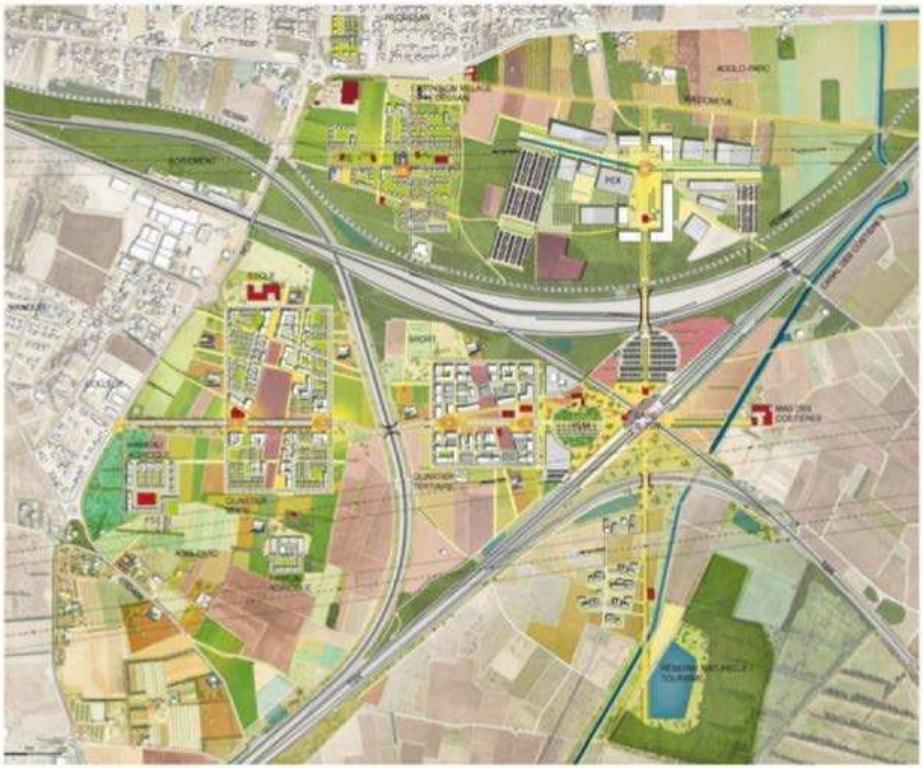
Le chapitre « 1.2.4 Développement économique et les grands aménagements » du DOCument d'OBjectifs (DOCOB) de septembre 2011 « ZPS Les Costières Nîmoises» reprend des données issues des documents du SCOT du Sud du Gard. Il y est affirmé :

« Le document d'orientations générales se fixe également pour objectif d'apporter des réponses aux besoins de l'économie endogène. En dehors des pôles d'intérêts majeurs et secondaires et des réserves foncières à long terme, les documents d'urbanisme pourront préconiser l'extension ou la réalisation de zones d'activités d'intérêt communal et communautaire. Ceci pour répondre aux besoins de l'économie locale qui ne pourraient être satisfaits dans des sites urbains en raison de nuisance ou de gêne pour les résidants. ***Ces extensions ou créations de zones d'intérêt local porteront sur une superficie maximale de cinq hectares par commune****. Il pourra être dérogé à ce maximum pour l'implantation d'une activité directement liée aux ressources propres du territoire. Pour éviter une multiplication de petites zones d'activités, les EPCI pourront mutualiser ces surfaces en une ou plusieurs zones, dans la limite de quinze ha. En outre, de nouvelles zones pourront être créées pour permettre la délocalisation d'entreprises situées en zone à risque, sous réserve que celles-ci retrouvent leur vocation naturelle ou agricole.*

Dans tous les cas, les sites sélectionnés devront répondre à une exigence de desserte et d'équipements adaptés aux activités et emplois induits. »

Si le projet de Pôle Urbain Multimodal adopté par décision du février 2015 de Nîmes Métropole porte sur environ 180 ha, le § 1.2.4 du DOCOB[1] (page 37/125) de septembre 2011 révèle « *Une réflexion est menée sur un projet de ZAD autour du projet de gare à Manduel. Aujourd'hui le périmètre de ZAD évoqué est de 330 Ha, pour partie dans la ZPS. Ce projet sera soumis à des procédures réglementaires dont les études d'incidences.* »

[1] Le DOCOB constitue le document de gestion ou d'objectifs, arrêté par le préfet du département, pour mettre en œuvre les Directives Habitats et Oiseaux. La Communauté d'Agglomération de Nîmes-Métropole est l'opérateur assurant la réalisation et l'animation générale du dossier des Costières Nîmoises.



Plan masse paru dans la presse régionale

⇨ *L'ampleur des projets de PEM et de ZAD dans laquelle doit s'inscrire le PUM dépasse très grandement les grandeurs de surface que souhaite endiguer le CODOB pour maîtriser les impacts de l'urbanisation et le développement d'aménagement et ainsi préserver la ZPS.*

Les documents présentés à l'enquête publique ne présentent aucune description de ce projet, de ses incidences, de son articulation avec celui de gare nouvelle.

De plus aucun des projets de PEM ou de PUM ne prévoient les équipements et infrastructures de desserte adaptés aux activités et emplois induits.

Qualité de l'air & Bilan GES

SNCF Réseau présente (page 346 de l'étude d'impact) une cartographie de l'impact du trafic automobile en identifiant les seuls gaz d'échappement des véhicules des usagers du train comme aspect environnemental significatif, tout en les minimisant au regard du report modal - non démontré - de la voiture vers le train.

L'approche retenue ne permet pas d'évaluer globalement des impacts sur les gaz à effets de serre des scénarios envisagés et choix effectués tel qu'attendu par la loi du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement. Les études de SNCF Réseau et Nîmes Métropole aurait du permettre des comparaisons en termes d'émissions de GES. Ainsi à titre

d'exemple : « Quelles sont les conséquences du choix de réalisation d'une gare nouvelle ? De l'implantation du PUM ? D'une liaison inter-gares par véhicules automobiles ou par navette ferroviaire (3ème voie) ? Quelles sont :

- les émissions des déplacements de population dus aux évolutions et des zones d'emploi, des zones d'activité (PUM) et zones d'habitat (le PUM n'étant pas destiné à la réalisation de logements),
- l'évolution de la desserte en transports communs ;
- les émissions liées au rabattement des voyageurs d'une gare à l'autre ;
- les émissions dues à l'usage du bâti et du tertiaire à construire ;
- les émissions dues au changement d'affectation des sols (déstockage du carbone séquestré dans les sols et la végétation) ;
- la production locale de chaleur urbaine ;
- les émissions dues aux transports de marchandises (achalandise du PUM, …) ».

⇨ Cette étude présentée incomplète, ne démontre pas la prise en compte de l'article L.101 du Code de l'Urbanisme et ne permet de démontrer la pertinence du programme de travaux.

Périmètre de l'étude d'impact / Effets cumulés

Il s'agit de prendre en compte non seulement les impacts de la réalisation de la gare nouvelle et des ZAC du Pôle Urbain Multimodal, de la desserte de cet ensemble, mais aussi leur combinaison avec ceux de la CNM (60 km entre Manduel et Lattes)

Effets pervers

Hormis les emplacements prévus pour les loueurs automobiles , taxis, dépose-minute, ect … SNCF Réseau a prévu 855 places de stationnement longue et courte durée (page 557 de l'étude d'impact). Compte tenu de l'expérience des gares TGV d'Aix-les Milles, d'Avignon TGV ou d'Alixan-Valence TGV où le stationnement sauvage est un phénomène très important, cette capacité paraît sous-dimensionnée au vu des prévisions de fréquentation de la gare nouvelle (1,1 millions de voyageurs à l'horizon 2020 et 1,6 millions en 2040). Rappelons que, malgré une capacité portée à 3000 places de stationnement ce sont encore quelques centaines de véhicules qui stationnent en dehors des emplacements prévus de la gare d'Avignon-TGV en raison d'une offre insuffisante ou à tarif excessif. Voir également les exemples de stationnement sauvage autour des gares Aix – Les Milles TGV ou Valence - Alixan TGV.

SNCF Réseau fait mention d'une possibilité de parking aérien en cas de nécessité mais sans en préciser la capacité et les conséquences possibles (diminution de la capacité de stationnement en surface ? …).

⇨ Ainsi, malgré la recommandation de l'Autorité environnementale ni SNCF Réseau, ni Mîmes Métropole ne présentent les clairement les dispositions prévues pour le stationnement.

Impact éventuel 3ème voie « origine-terminus » Manduel-Nîmes

Même si non planifiée à ce jour en raison des problèmes techniques et d'absence de financement, la réalisation d'une 3ème voie « origine-terminus » Manduel-Nîmes parachèverais le programme de Manduel. Réclamée par plusieurs personnalités, une navette TER synchronisée desservirait correctement Manduel-TGV à l'instar de la « virgule » d'Avignon-TGV.

⇨ Même si non d'actualité l'impact d'un tel projet mérite d'être analysé dans le cadre global du programme de travaux CNM - Gares nouvelles – PUM plutôt que de faire l'objet d'un « saucissonnage ».

Justification du projet de gare nouvelle Nîmes-Manduel

La justification de la gare nouvelle Nîmes-Manduel ne peut se résumer à la seule analyse de l'offre d'accès à la Grande Vitesse. Cette justification nécessite de prendre en compte l'ensemble des coûts & dommages / bénéfices & avantages présentés par la globalité des 6 projets pour un trafic annoncé à ce jour (4 TGV aller-retour / jour selon déclaration du 26/10/2016 par SNCF Mobilités).

Nota : On peut noter que le tableau d'analyse des temps et distances d'accès à la Grande Vitesse comporte quelques erreurs: ainsi il est présenté pour un trajet Beaucaire / Nîmes-Manduel une distance de 10 km et un temps de trajet de 15 mn au lieu de 15 km et 22 mn. A l'inverse le trajet Beaucaire/Avignon TGV est indiqué pour 27 km et 40 mn au lieu de 23 km et 33 mn. De tels biais apportés dans les présentations d'études peuvent avoir pour effet de fausser leurs conclusions.

Nicolas HEQUET
Avocat
« La Croix Rouge »
27, Rue Jacques Iverny
84 000 AVIGNON

A
Monsieur le Président de la Commission d'Enquête
Hôtel de Ville
Place de la Mairie
30129 MANDUEL

A AVIGNON, le 16 mars 2017

Objet : observations communes présentées dans les intérêts de l'association ADE2G dans le cadre des enquêtes publiques portant sur le projet *« gare nouvelle de Nimes-Manduel-Redessan »* (maitre d'ouvrage - SNCF RESEAU) et sur le projet *« avenue de la gare et accès modes doux par la rd3 »* (maitre d'ouvrage – NIMES METROPOLE)

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les Membres de la commission d'enquête,

Intervenant dans les intérêts de l'association ADE2G, pris en la personne de son représentant légal, demeurant au siège social de ladite association qui est situé 2A, Rue de Bernis, 30000 NÎMES, et dont l'objet social est notamment de *« favoriser par tout moyen dans le département du Gard, et notamment à l'échelle du territoire de la communauté NÎMES METROPOLE et des territoires voisins, l'implantation et le développement d'activités économiques tout en assurant la préservation de l'environnement, notamment par le biais de la promotion d'une approche multimodal des transports en commun et de marchandises, en particulier grâce aux nouvelles gares, liaisons ferroviaires et routières et contournement routiers devant desservir l'agglomération nîmoises »*, je suis amené à faire les observations communes suivantes dans le cadre des enquêtes publiques portant sur le projet *« gare nouvelle de Nimes-Manduel-Redessan »* (maitre d'ouvrage - SNCF RESEAU) et sur le projet *« avenue de la gare et accès modes doux par la rd3 »* (maitre d'ouvrage – NIMES METROPOLE).

En effet, le projet *« Gare nouvelle de Nîmes-Manduel-Redessan »* et le projet *« Avenue de la Gare et accès par les modes doux depuis la RD3 »* constituent un programme de travaux, au sens de l'article L. 122-1 II du Code de l'Environnement. Ce programme est porté par deux maîtres d'ouvrages :

- SNCF Réseau pour la *« Gare nouvelle Nîmes-Manduel-Redessan »*,

- Nîmes Métropole pour *« l'Avenue de la Gare et accès par les modes doux depuis la RD3 »*.

Selon les auteurs respectifs des deux dossiers soumis à enquête publique, afin de prendre en compte l'effet global du programme sur l'environnement, une étude d'impact unique a été réalisée. Il en est de même de l'évaluation des incidences sur le site Natura 2000 - ZPS *« Costières Nîmoises »* qui est également réalisée tant à l'échelle du programme de la gare que de ses accès.

Les dossiers comportent également les pièces nécessaires à l'enquête parcellaire, en vue de l'expropriation des parcelles non encore détenues par les maitres d'ouvrage, ainsi que les pièces nécessaires à une autorisation environnementale unique portant uniquement sur la gare nouvelle, mais pas sur les accès routiers, le projet étant en particulier soumis à autorisation au titre de la rubrique 2.1.5.018 de l'article R.214-1 du code de l'environnement. Ces pièces sont traitées séparément par type d'incidences *(« loi sur l'eau », « espèces protégées », « défrichement »*). Le projet, incluant la gare nouvelle et les voiries, est au demeurant soumis à étude d'impact.

Il reste que si les procédures sont dissociées, il a été décidé de réaliser les deux enquêtes publiques concomitamment, et ce bien qu'elles n'ont pas les mêmes objets ni le même maître d'ouvrage. Il s'en suit que déjà volumineux, l'accès à chacun des deux dossiers soumis à la procédure d'enquête publique, n'est pas facilité.

Au demeurant, alors qu'un certain nombre de pièces sont justement communes aux deux enquêtes publiques précitées, il peut sembler incohérent que l'autorisation environnementale unique porte uniquement sur la gare nouvelle.

En effet, il convient notamment de relever que la demande de dérogation à l'interdiction de destruction d'habitats et d'individus d'espèces protégées ne concerne formellement, à ce stade, que le projet de gare nouvelle, alors qu'à terme, il doit comprendre une vaste zone comprenant un projet urbain multimodal dénommé *« Magna Porta »*, dans lequel doit être mis à disposition un immobilier d'entreprise adapté (atelier relais, hôtels d'entreprise, incubateur, pépinière à start-up,...) et développé des services mutualisés (restaurant pour les salariés, conciergerie d'entreprise, hôtellerie, équipement sportif et de détente, point de vente collectif pour la vente en circuits courts des produits agricoles, services numériques innovants pour les entreprises implantées…). D'ailleurs, tant l'étude d'impact que l'évaluation des incidences sur le site Natura 2000 passent sous silence cet aspect fondamental du projet.

Pourtant, comme le remarque l'Autorité environnementale dans son *« Avis délibéré du 21 décembre 2016 - gare de Nîmes-Manduel, voiries et mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme des communes de Manduel et de Redessan (30) »,* le projet de *« gare nouvelle »* et d' *« avenue de la Gare »* **s'inscrit plus largement dans *« un programme de travaux, d'aménagements ou d'ouvrages »* selon l'article L. 122-1 du code de l'environnement**

En effet, saisi initialement en vue d'un *« cadrage préalable »* (Avis délibéré n° 2015-25 du 10 juin 2015 – Gare nouvelle de Nîmes-Manduel (30) – Cadrage préalable), ce projet urbain multimodal avait été présenté à l'Autorité environnementale comme

un « véritable projet de territoire à la hauteur (…) de la future gare, qui constitue un moteur puissant de développement », confirmant notamment que *« l'emprise du projet de gare TGV ne doit pas se limiter à la seule interface nécessaire à la construction de l'édifice et de ses équipements (parkings et accès). Il s'agit de prévoir un projet comprenant l'installation quasiment concomitante : d'une gare et des équipements nécessaires à son fonctionnement ; d'un projet de territoire dont le dimensionnement est étroitement lié à l'équipement ferroviaire, qui s'intègre parfaitement dans la stratégie de développement de l'agglomération de Nîmes-Métropole et qui se veut en harmonie avec les différents documents d'urbanisme ».*

La réflexion sur ce projet urbain multimodal est ancienne puisque 8 février 2010, la communauté d'agglomération a déclaré d'intérêt communautaire la zone située autour du site de la future gare nouvelle de Nîmes-Manduel pour une superficie de 158,66 ha dont 91,32 ha sur la commune de Manduel et 67,34 ha sur la commune de Redessan. Nîmes-Métropole a lancé un dialogue compétitif pour la réalisation du « PUM de Nîmes-Métropole LGV » et a retenu une équipe de maîtrise d'œuvre urbaine le 15 janvier 2015.

D'ailleurs, le préfet du Gard a ensuite approuvé un périmètre de zone d'aménagement différé (ZAD) sur les communes de Manduel et de Redessan, par arrêté du 3 avril 2014 et l'a confirmé par arrêté du 29 mars 2016.

Il ne peut donc être raisonnablement soutenu l'insuffisant état d'avancement de ce projet urbain multimodal, ce d'autant que Réseau ferré de France et Nîmes-Métropole ont cosigné, le 7 janvier 2015, un protocole d'accord pour la *« mise en œuvre du projet urbain multimodal et la création de la gare nouvelle de Nîmes-Manduel »*, dont l'objet est de *« préciser les engagements réciproques d'une part de RFF, propriétaire et gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et maître d'ouvrage de future gare nouvelle de Nîmes-Manduel, et d'autre part de la communauté d'agglomération de Nîmes Métropole, maître d'ouvrage des futurs aménagements urbains dans le cadre du projet urbain multimodal (PUM) et pour partie nécessaire au fonctionnement de la gare ».*

Mieux encore, **suivant délibération en date du 14 novembre 2016, le conseil communautaire de NÎMES METROPOLE a approuvé le principe d'une ZAC et l'engagement d'une phase de concertation** suivant les objectifs suivants : aménager depuis la future gare, un pôle de développement, créer un projet économique d'envergure nationale voire européenne et, ce faisant, définir d'un périmètre de ZAC pertinent. Pourtant, alors que les dossiers soumis à enquêtes publiques n'évoquent pas directement ce projet urbain multimodal, plusieurs pièces du dossier se réfèrent, de temps à autre, au projet urbain multimodal, sans que celui-ci soit clairement et explicitement défini.

Ce qui ne participe pas non plus à la bonne compréhension des contours exacts des dits dossiers soumis à enquêtes publiques. En effet, si m'autorité environnementale conclut ainsi à la nécessité de *« prendre en compte les voies ferrées du CNM, déjà autorisées et réalisées, comme une composante du projet, et de faire porter l'analyse des impacts sur ce projet ainsi complété »* et *« d'inclure une analyse des impacts du programme de travaux constitué par le CNM et les gares de Montpellier et de Nîmes »*, **l'association ADE2G pense que l'avis de l'Autorité environnementale aurait pu être complété en indiquant que les dossiers soumis à enquêtes publiques**

ne peuvent pas non plus faire l'impasse sur le projet *« Magna Porta »,* nonobstant la prétendue insuffisante définition de ce projet à ce jour.

Tels sont les motifs qui, à ce stade, conduisent l'association ADE2G à demander à la commission d'enquête d'émettre un avis défavorable au projet *« Gare nouvelle de Nîmes-Manduel-Redessan »*, ainsi qu'au projet *« Avenue de la Gare et accès par les modes doux depuis la RD3 ».*

Pour l'Association ADE2G,
Son conseil,

Nicolas HEQUET

FRANCE NATURE ENVIRONNEMENT
LANGUEDOC-ROUSSILLON

Monsieur Yves FLORAND
Président de la Commission d'Enquête Publique
Hôtel de Ville
Place de la mairie
30129 - MANDUEL

Clermont l'Hérault, le 17 mars 2017

Monsieur le Président de la commission d'enquête publique,

Par arrêtés n° 30-2017-01-02-005 et n° 30-2017-01-02-004 du 2 janvier 2017, M. le Préfet du Gard a ouvert deux enquêtes publiques relatives respectivement au projet d'aménagement de la gare nouvelle de Nîmes-Manduel-Redessan et au projet d'aménagement de la voirie d'accès à la gare.

Ces enquêtes publiques s'inscrivent dans le cadre de l'instruction de plusieurs décisions :

- la déclaration d'utilité publique du projet de gare et de ses voies d'accès
- la cessibilité des propriétés ou parties de propriétés nécessaire à la réalisation de la gare et de ses voies d'accès
- la mise en compatibilité des plans d'urbanisme des communes de Manduel et Redessan pour la réalisation de la gare et de ses voies d'accès
- l'autorisation unique au titre de l'ordonnance 2014-619 *relative à l'expérimentation d'une autorisation unique pour les installations, ouvrages, travaux et activités soumis à autorisation au titre de l'article L. 214-3 du code de l'environnement*, intégrant les volets loi sur l'eau (L 214-1 et suivants du code de l'environnement) et dérogation

FNE Languedoc-Roussillon Fédération régionale des associations de protection de la nature et de l'environnement
7, rue du Lieutenant Fernand Pio 34 800 Clermont-l'Hérault Siège social : 170, avenue de Bordeaux 11 100 Narbonne
www.fne-languedoc-roussillon.fr / fne.languedocroussillon@gmail.com

à l'interdiction de détruire les habitats et la faune protégée (L 411-2 4° du code de l'environnent) et portant sur l'aménagement de la seule gare hors voies d'accès

- les permis de construire nécessaires aux aménagements projetés.

Les dossiers constitués en vue des décisions nécessaires au projet de gare sont déposés par SNCF Réseau – agissant en qualité de maître d'ouvrage. Concrètement le projet de gare comprend : l'aménagement d'un bâtiment voyageurs, la gare routière, le parvis de la gare, un parc de stationnement et les aménagements d'infrastructures nécessaires à la gare.

Les dossiers constitués en vue des décisions nécessaires au projet de voies d'accès sont déposés par la communauté d'agglomération de Nîmes métropole - en tant que maître d'ouvrage. Concrètement le projet de voies d'accès prévoit l'aménagement d'une avenue entre la commune de Manduel et la gare nouvelle.

Sur le plan procédural, les deux enquêtes publiques « dites uniques », relatives à la gare d'une part et à ses voies d'accès d'autre part, sont distinctes. Toutefois, les deux dossiers d'enquête publique ont partie commune et la commission d'enquête désignée par Mme la Présidente du Tribunal Administratif a nommé la même commission d'enquête pour les deux enquêtes publiques.

Dans ces conditions, vous voudrez bien trouver ci-après, dans un seul document nos observations sur les dossiers présentés dans les deux enquêtes publiques.

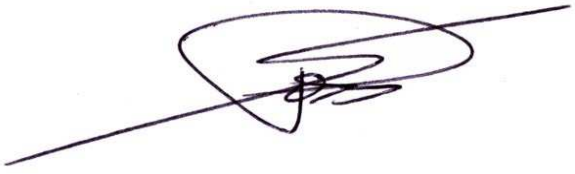
Ces observations portent essentiellement sur les dossiers constitués en vue des décisions :

- de déclaration d'utilité publique,
- d'autorisation unique.

Veuillez agréer, M. le président de la commission d'enquête, l'expression de mes salutations respectueuses.

Simon Popy,

Président de FNE LR



ENQUETES PUBLIQUES UNIQUES RELATIVES A L'AMENAGEMENT DE LA GARE NOUVELLE DE NIMES MANDUEL REDESSAN ET DE SES VOIES D'ACCES

Observations de FNE LR

SOMMAIRE

Contexte 5

I.Sur l'évaluation environnementale 7

I.1. Sur le périmètre de l'étude d'impact **7**

I.1.1. sur le refus de prendre en compte le projet ferroviaire global (CNM / Gares) 7

1.1.2. sur le refus de prendre en compte le projet de PUM 8

1.2. Sur l'analyse des variantes au projet de gare nouvelle de Nîmes-Manduel **10**

1.3. Sur l'insuffisance de la démonstration de l'intérêt socio-économique du projet de gare de Nîmes Manduel ..12

1.3.1. Sur l'accessibilité à la gare et les modifications des déplacements prévisibles 13

Transports doux 13

Transports publics 14

Liaisons et flux vers les autoroutes A9 & et A54 14

Parkings 16

Possibilité d'une 3ème voie « origine-terminus » Manduel-Nîmes 17

1.3.2. Sur l'insuffisance des justifications économiques 17

II. Sur l'autorisation unique au titre du code de l'environnement 19

II.1. Sur le périmètre de l'autorisation unique soumise à l'enquête publique 19

II.2. Impacts sur la biodiversité 20

II.2.1. les espèces présentes impactées 20

Sur l'Outarde canepetière 21

Sur l'Œdicnème criard 24

Sur le Rollier d'Europe 24

Sur les reptiles, le Lézard ocellé et les amphibiens 25
Sur les insectes et la magicienne dentelée 26
II.1.3. Sur le respect des conditions déroger a l'interdiction espèces protégées 26
II.2.3. Impact sur les objectifs de préservation et de conservation du site Natura 2000 des « Costières Nîmoises » 27
II.2. Impact sur la masse d'eau souterraine « alluvions anciennes de la Vistrenques et des Costières 29

CONTEXTE

Déclaré d'utilité publique en 2005, le contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier (CNM) est une liaison ferroviaire prévue pour un usage mixte (voyageurs et fret) en cours de construction entre Manduel, commune du Gard située à l'est de Nîmes, et Lattes, commune de l'Hérault située au sud-est de Montpellier.

Le CNM s'intègre dans un projet plus vaste visant à relier la frontière espagnole à la ligne de Combs-la-Ville à Saint-Louis (LGV). Ce projet global nécessite la réalisation d'une ligne future de Lattes à Perpignan afin de rejoindre la Ligne de Perpignan à Figueras (mixte TGV et fret), déjà réalisée, qui franchit la frontière franco-espagnole au niveau du Perthus et interconnecte le réseau ferroviaire grande vitesse espagnol au réseau français, et dont l'exploitant TP Ferro a été mis en liquidation judiciaire le 15/09/2016. Le projet de ligne Lattes à Perpignan en est à la phase d'étude préalable et, à ce jour, les conditions de son financement ne sont pas définies.

Bien que le projet de CNM - tel que déclaré d'utilité publique en 2005 - ne prévoyait pas l'aménagement de gare sur son tracé, il a été décidé en 2012 que deux gares nouvelles TGV devaient être aménagées sur le CNM au niveau des agglomérations de Nîmes et Montpellier[1].

La gare nouvelle de Montpellier sud la Mogère a été déclarée d'intérêt général dans le cadre de la procédure de déclaration de projet prévue à l'article L 126-1 du code de l'environnement le 31 décembre 2014 par le président de Réseau Ferré de France. Elle est aujourd'hui en cours de construction.

La réalisation du projet de gare nouvelle de Nîmes Manduel apparaît comme la dernière phase d'un projet « ferroviaire global » qui comprend, le CNM, la gare de Montpellier sud la Mogère et enfin la gare de Nîmes Manduel.

Ce projet ferroviaire global, et plus particulièrement ses composantes gares nouvelles, s'inscrit dans, et appelle, la réalisation de deux projets d'aménagement urbains d'envergure autour des gares nouvelles :

- **le projet dit de la ZAC OZ** qui s'étend sur une surface totale de 350 ha autour de la gare de la Mogère en cours de construction. La première tranche de ce projet d'urbanisation, dite ZAC OZ1, qui porte sur les 60 hectares les plus proches de la future gare nouvelle, a été autorisée. Les terrains naturels qui vont accueillir la ZAC OZ forment le dernier corridor biologique terrestre au sud de Montpellier. Ils sont traversés par le cours d'eau du Negue Cats qui présente un risque de crues importantes.
- **le projet dit de « pôle Urbain Multimodal » à proximité de la gare de Nîmes Manduel** qualifié de *« projet économique ambitieux »* dans les documents d'enquêtes publiques mais encore mal défini y compris dans la définition de son emprise au sol finale (330 ha ? 180 ha ? 158 ha ? …). Ces projets d'aménagement urbain et de gare s'inscrivent dans des espaces naturels présentant une biodiversité remarquable et particulièrement menacée et surplombe la masse d'eau souterraine « Alluvions anciennes de la Vistrenque et des Costières (FRDG 101)», utilisée pour l'alimentation en eau potable.

[1] Cette décision est attestée par la convention de financement du 25 avril 2012, prévoyant simultanément le financement du CNM et des deux gares nouvelles de Montpellier et de Nîmes, et dont la première page s'intitule « Programme d'ensemble du Contournement de Nîmes et de Montpellier – Accord-cadre »

Il convient de préciser que sur plainte de France Nature Environnement, la Commission Européenne a engagé une procédure « EU Pilot » pour demander aux autorités Françaises « des éclaircissements sur les conditions dans lesquelles les impacts environnementaux des différents projets associés au CNM au sud de Montpellier ont été pris en compte préalablement à l'autorisation de ces projets ». La procédure « EU Pilot » permet à la Commission d'interroger un État membre sur une question relative à l'application du droit européen, avant une éventuelle procédure d'infraction. Aujourd'hui cette procédure est en cours (pièce n° 1 – courrier de la direction générale de l'environnement de FNE)

Après avoir rappelé ces éléments de contexte FNE LR souhaite présenter des observations sur :

- l'évaluation environnementale (étude d'impact) qui accompagne la déclaration d'utilité publique de la gare et de ses voies d'accès en abordant successivement son périmètre et la question de l'analyse des variantes au projet de gare,
- le demande d'autorisation unique en abordant successivement son périmètre, sa partie dérogation à l'interdiction de détruire des espèces protégées, sa partie « **Natura** 2000 » et enfin sa partie autorisation loi sur l'eau.

I.SUR L'EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

I.1. SUR LE PERIMETRE DE L'ETUDE D'IMPACT

I.1.1. sur le refus de prendre en compte le projet ferroviaire global (CNM / Gares)

Le CNM a été déclaré d'utilité publique en 2005 alors qu'il n'était pas prévu d'aménager des gares au niveau des agglomérations de Nîmes et de Montpellier ainsi que les projets urbains qu'elles appellent et qui les justifient.

L'étude d'impact jointe au dossier de déclaration d'utilité publique n'évaluait donc à aucun moment les incidences environnementales de l'aménagement des gares associées sur le CNM.

Dans un tel contexte, Réseau ferré de France a spécialement saisi l'autorité environnementale dans le cadre de la procédure dite de « cadrage préalable » pour qu'elle lui indique le périmètre de l'étude d'impact à produire en vue de l'aménagement de la gare nouvelle de Montpellier.

En réponse l'Autorité environnementale du CGEDD a souligné la nécessité de réaliser une évaluation globale de l'ensemble des effets cumulés des projets CNM / Gares / Projets Urbains.

Très précisément, faisant référence à son avis rendu sur l'étude d'impact de la gare de Montpellier, l'Ae du CGEDD précise dans le « cadrage préalable » à la réalisation de l'étude d'impact de la gare nouvelle de Nîmes :

> *« Dans le même avis [avis sur l'étude d'impact de la gare nouvelle de Montpellier], l'Ae avait relevé que le CNM constituait, avec la gare nouvelle de Montpellier, un programme de travaux à réalisation simultanée. De façon cohérente avec cet avis, pleinement confirmé par la convention du 25 avril 2012, l'Ae confirme que les trois opérations constituent bien un programme de travaux constituant une unité fonctionnelle. En conséquence, l'étude d'impact du projet doit apprécier les impacts résultant du CNM et de la gare nouvelle de Montpellier pour les enjeux pour lesquels des modifications significatives seraient intervenues depuis que le CNM a été déclaré d'utilité publique, notamment en ce qui concerne l'état initial (par exemple, l'état de conservation de certaines espèces), la consistance des projets constituant le programme (par exemple, en termes de services prévisibles de TGV, TER et fret) ou leurs effets (par exemple, en termes de flux de voyageurs et de dessertes des gares). » (page 11)*

A la lecture des documents présentés aux enquêtes publiques sur la gare nouvelle de Nîmes Manduel, il s'avère que les demandes d'analyse globale de l'Autorité Environnementale n'ont pas été suivies par SNCF Réseau.

En effet, l'étude d'impact jointe aux dossiers d'enquêtes publiques ne présente pas d'analyse des impacts de l'aménagement de la gare de Nîmes Manduel sur le projet ferroviaire global.

Cela est relevé d'emblée dans la synthèse de l'avis de l'Ae du CGEDD dans le projet de gare nouvelle de Montpellier en ces termes :

> *« Contrairement à ce qui avait été indiqué dans cet avis (avis de cadrage), le dossier ne prend pas en compte le CNM, antérieurement autorisé et en cours de réalisation, sauf pour l'analyse de certains impacts cumulés. » (p.3)*

Il apparaît que la démarche consistant à évaluer les incidences d'une gare sans évaluer ses conséquences sur le réseau ferroviaire dans lequel elle s'insère d'une part et , d'autre part, sans prendre en compte l'ensemble de ses conséquences cumulées avec l'ensemble du projet ferroviaire réalisé concomitamment, ne saurait répondre à l'esprit et à lettre de la directive 2011/92/UE du Parlement européen et du Conseil du 13 décembre 2011 concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement et au droit français qui la transpose.

En page 4 du mémoire en réponse aux avis obligatoires le maître d'ouvrage soutient que : « *la gare nouvelle de Nîmes – Manduel – Redessan ne constitue pas un programme de travaux ni avec le CNM parce que décidé bien antérieurement, ni avec la gare nouvelle de Montpellier Sud de France parce que répondant à des besoins locaux ».*

Toutefois, le projet de gare de Nîmes-Manduel repose essentiellement sur l'opportunité offerte par la réalisation du CNM et de la gare nouvelle de Montpellier. Que ces réalisations aient été décidées et autorisées antérieurement au projet de gare nouvelle de Nîmes – Manduel ne soustrait pas le maître d'ouvrage à l'obligation d'étude des effets cumulés du programme global et/ou d'actualisation des études précédemment réalisées (CNM et gare nouvelle de Montpellier).

Compte tenu des éléments de cadrage préalable clairs présentés par l'Ae du CGEDD, FNE LR ne doutait pas que l'étude d'impact de la gare de Nîmes Manduel allait présenter une analyse complète des effets cumulés du projet ferroviaire global.

Cela apparaissait d'autant plus nécessaire dans un contexte où Madame la Présidente de la région Occitanie avait annoncé la décision de geler le financement régional de la gare de Montpellier dans l'attente d'une clarification des enjeux en termes de trafic ferroviaire.

En refusant de prendre en compte le projet ferroviaire global, l'étude d'impact ne répond pas aux attentes de notre mouvement.

1.1.2. sur le refus de prendre en compte le projet de PUM

L'étude d'impact jointe au dossier d'enquête publique ne porte pas sur le programme urbain dit « pôle Urbain Multimodal » prévu à proximité de la gare de Nîmes Manduel alors que le dossier indique que c'est ce projet d'aménagement urbain qui justifie – au moins en partie - l'utilité publique attachée au projet de gare de Nîmes Manduel.

Là encore, dans son avis valant cadrage préalable, l'Ae demandait que le projet de PUM soit intégré à l'étude d'impact du projet de gare en précisant :

« Pour ce qui concerne le projet urbain multimodal, la définition la plus récente de ce projet rend difficile l'appréciation de ses composantes devant être considérées comme faisant partie du même programme d'opérations. Compte tenu de la volonté affirmée par SNCF Réseau et Nîmes-Métropole d'un « véritable projet de territoire, à la hauteur de la future gare qui constitue un moteur puissant de développement», la première phase du projet urbain multimodal, en continuité directe avec le pôle d'échange multimodal, semble, pour l'Ae, indissociable du programme d'ensemble et, à ce titre, devrait être intégré dans le même programme de travaux. »

Là encore, dès la synthèse de son avis sur le dossier soumis aux enquêtes publiques l'Ae constatait que ces recommandations n'avaient pas été suivies en ces termes :

« Le dossier ne porte pas non plus sur les développements urbains induits par le projet de gare, sur un périmètre de ZAD confirmé par arrêté en 2016. »

Sur ce point SNCF indique page 19 de son étude d'impact :

« Pour l'élaboration de l'étude d'impact et du dossier préalable à la déclaration d'utilité publique de la gare nouvelle de Nîmes-Manduel-Redessan, SNCF Réseau a pris en compte ces observations de l'autorité environnementale et a étudié, avec Nîmes Métropole, les interactions et les liens fonctionnels entre les projets de gare nouvelle et de PUM, en particulier la voirie d'accès à la gare nouvelle qui constituera l'armature primaire du réseau viaire de la zone à urbaniser du PUM. Toutefois, en décembre 2015, Nîmes Métropole a informé SNCF Réseau du retard que prenait le PUM, compte tenu des enjeux rencontrés dans la définition du projet, qui impliquaient des réflexions à plus grande échelle sur l'aménagement du territoire de Nîmes Métropole. Cette position a été réitérée en avril 2016 »

Le maître d'ouvrage reconnaît que :

« Les dossiers des procédures d'enquête publique du projet de gare nouvelle de Manduel ont donc été conçus en intégrant les voiries d'accès à la gare mais de manière indépendante des futures procédures d'autorisation du PUM. »

Or, le projet de PUM est présenté comme une des justifications de l'utilité publique de la gare :

- il est présenté comme une « opportunité autour de la gare » comme le souligne l'Ae dans son avis
- le protocole d'accord entre Réseau ferré de France et Nîmes-Métropole signé le 7 janvier 2015, pour la « *mise en œuvre du projet urbain multimodal et la création de la gare nouvelle de Nîmes-Manduel* », a pour objet de **« *préciser les engagements réciproques d'une part de RFF, propriétaire et gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et maître d'ouvrage de future gare nouvelle de Nîmes-Manduel, et d'autre part de la communauté d'agglomération de Nîmes-Métropole, maître d'ouvrage des futurs aménagements urbains dans le cadre du projet urbain multimodal (PUM) et pour partie nécessaires au fonctionnement de la gare ».***

- concernant le PUM les documents soumis à enquête publique précisent :

  « Suite aux études préalables, les principales lignes directrices sont la réalisation d'un pôle touristique et d'un pôle tertiaire. Cet « écoquartier » compterait également des équipements publics, le tout représentant à l'horizon 2040 environ 320 000 m² de surface de plancher. Le périmètre physique global de l'aménagement, incluant la surface de la gare, représenterait une surface de 180 ha dont 105 ha occupés (constructions, voiries, espaces verts). Le reste du périmètre correspondrait aux emprises ferroviaires déjà présentes et pour une cinquantaine d'hectares, à des espaces agricoles qui seraient préservés et valorisés dans le cadre du projet urbain. Le pôle urbain pendra la forme de 2 quartiers bien distingués de part et d'autre de l'avenue de la gare (route digue) »

Au-delà de la question de savoir si le projet de PUM constitue avec la gare « un programme de travaux » au sens du code de l'environnement, FNE LR estime que si la gare nouvelle de Nîmes appelle un projet urbain de cette ampleur, il convient d'analyser dès maintenant les effets induits du projet de PUM sur l'environnement et plus particulièrement sur la biodiversité et la qualité de la ressource en eau.

En effet, il n'est ignoré de personne que :

- les surfaces de sols susceptibles d'être artificialisées par le projet de gare et de PUM, quel que soit leur usage, sont importantes,
- la zone d'aménagement différé destinée à accueillir le **PUM** est en partie située dans le site Natura 2000 des Costières Nîmoises déjà largement impacté par le CNM et l'importante pression d'aménagement que subit cette zone,
- le projet de gare et la zone destinée à accueillir le PUM surplombe la masse d'eau souterraine « Alluvions anciennes de la Vistrenque et des Costières (FRDG 101)», classée dans le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) du bassin Rhône-Méditerranée 2016-2021 comme « ressource majeure à préserver pour l'alimentation en eau potable », aujourd'hui à la fois fortement utilisée pour l'eau potable (elle dessert notamment 42 communes et 182 000 habitants) alors qu'elle n'atteint pas le bon état chimique en 2015 (présence de nitrates et de pesticides).

Dans ces conditions FNE LR estime que l'ensemble des effets cumulés du projet de PUM et de gare devraient être abordés dans l'étude d'impact.

1.2. SUR L'ANALYSE DES VARIANTES AU PROJET DE GARE NOUVELLE DE NIMES-MANDUEL

L'article R. 122-5 du code de l'environnement prescrit que l'étude d'impact doit contenir :

«Une description des solutions de substitution raisonnables qui ont été examinées par le maître d'ouvrage, en fonction du projet proposé et de ses caractéristiques spécifiques, et une indication des principales raisons du choix effectué, notamment une comparaison des incidences sur l'environnement et la santé humaine »

Sur ce point, dans son cadrage préalable, l'Ae précisait :

« Compte tenu, à la fois, du caractère ouvert de la conclusion du débat public relatif au projet LNMP sur l'opportunité d'une gare nouvelle à Nîmes, l'analyse des variantes devra inclure, outre les variantes déjà présentées au débat public, la variante « sans gare nouvelle » et être conduite au regard des effets sur l'environnement et la santé humaine. »

Dans son étude d'impact, SNCF Réseau écarte *de facto* le scénario sans gare nouvelle et sans raccordement de la gare de Nîmes Centre au CNM au motif d'un hypothétique choix des opérateurs ferroviaires de ne plus desservir Nîmes Centre et Montpellier Centre.

Pour FNE LR cette hypothèse apparaît peu probable. En effet, il est facile de constater que SNCF Mobilités est souvent amenée à faire un choix inverse, car beaucoup de gares TGV excentrées et sans correspondance sont désertées par les voyageurs, comme Amiens-TGV Haute Picardie, « la gare des betteraves », ou Lorraine-TGV, citée dans le rapport 2013 de la Cour des Comptes, ou encore Vendôme-TGV, tombée dans l'oubli.

Aujourd'hui, le choix de SNCF Mobilités a été de rénover totalement la gare Montpellier-Centre et d'annoncer 2 A/R par jour en 2018 à la gare Montpellier Sud de France (le 26 octobre 2016 en comité de pilotage du CNM, cité par la Région Occitanie).

A titre d'illustration, cela est très loin des prévisions de SNCF Réseau qui avait prévu en 2011 que la gare de Montpellier Sud de France accueillerait 11 A/R par jour en 2016 alors que la gare de Nîmes Manduel ne serait pas encore construite !

La variante proposée dans l'étude d'impact jointe aux enquêtes publiques comprend un raccordement à créer et permettant à des TGV de desservir la gare de Nîmes Centre depuis et vers le CNM en direction de Montpellier.

Dans son avis sur l'étude d'impact jointe au dossier soumis aux enquêtes publiques, après avoir estimé que la présentation des impacts de cette variante était « peu étayée » l'Ae recommande :

« que la comparaison des variantes soit effectuée avec le scénario sans gare nouvelle, y compris sur les aspects relatifs aux temps d'accès depuis les différentes villes du territoire ». (p.18)

FNE LR souhaite souligner que l'utilisation des mêmes hypothèses que celles retenues par SNCF Réseau pour les trois scénarios avec gare envisagés (temps de parcours de base utilisés sont issus du site internet viamichelin.com ; majorés de 10 % pour tenir compte de la congestion, et de 20 % quand le trajet requiert la

traversée du centre-ville de Nîmes) permettrait de conclure que l'accès à la gare nouvelle de Manduel nécessiterait un temps supplémentaire – par rapport à la situation actuelle - de l'ordre de 30 mn pour les habitants de Nîmes ou Alès, de l'ordre de 5 à 10 mn pour ceux de Saint Gilles et Vauvert.

Seuls les habitants d'Uzès et de Beaucaire trouveraient bénéfice de 10 à 15 mn (par rapport à un accès à Avignon TGV en ce qui concerne Beaucaire).

En ce qui concerne les voyageurs faisant le choix des transports en commun entre Nîmes et la gare nouvelle de Manduel, ces temps d'accès seraient plutôt au minimum d'une heure du fait des ruptures de charge, des temps d'attente des navettes et d'achat des titres de transport, et des temps d'acheminement et de diverses haltes.

La lecture de l'évaluation socio-économique produite par SNCF Réseau pour la gare Montpellier Sud de France éclaire sur les critères utilisés pour rejeter l'alternative « sans gare » : on y apprend notamment que SNCF Réseau a pour pratique habituelle de doubler les temps d'attente des voyageurs dans les gares existantes (mais pas dans les gares nouvelles). Cette opération arbitraire permet à SNCF Réseau d'attribuer aux projets de nouvelles gares un gain de temps imaginaire pour les voyageurs.

Pour FNE LR ces éléments, dont la liste n'est pas exhaustive, démontrent que le scénario sans gare n'a pas fait l'objet d'une étude suffisamment approfondie.

1.3. SUR L'INSUFFISANCE DE LA DEMONSTRATION DE L'INTERET SOCIO-ECONOMIQUE DU PROJET DE GARE DE NIMES MANDUEL

Dans la partie de son avis sur l'étude socio-économique l'Ae écrit :

> ***« Dans l'état initial, peu de trains circuleront sur le CNM, dès lors que les trains qui s'arrêteront en gare nouvelle de Montpellier ne s'arrêteront pas à Nîmes. Par conséquent, l'essentiel du bénéfice de la gare est attribué aux gains de temps de 10 minutes entre Nîmes et Montpellier pour les trains qui empruntent le CNM. Toutefois, ce raisonnement ne tient aucun compte des temps d'accès aux gares et l'évaluation socio-économique n'apporte aucune information pour ce qui concerne la desserte de la gare de Montpellier. Au vu de ces différents extraits du dossier, il semble difficile d'attribuer ce bénéfice à la nouvelle gare indépendamment du CNM, ce qui conduit à considérer que les résultats de la discussion de l'évaluation socio-économique portent bien sur le CNM avec la gare.***
>
> ***La valorisation du report modal (de la route et de l'aérien vers le fer) est, de surcroît, peu crédible, faute d'être explicite. En premier lieu, le dossier affirme sans le justifier que « pour la majorité des territoires, l'accès à la gare nouvelle sera plus aisé et les temps d'accès seront réduits », ce qui n'apparaît pas spontanément évident, si on considère la zone de chalandise de la gare présentée à la figure 49 (triangle Alès, Le***

Grau-du-Roi, Arles-Beaucaire). Par exemple, elle évalue à 935 000 véhicules.km le surcroît de déplacements routiers pour accéder à la gare nouvelle l'année de la mise en service (pour environ un million de voyageurs). Ce surcroît serait largement compensé par les gains en termes de reports modaux de 29 millions de véhicules.km en moins "sur le réseau national" et de 5 millions de voyageurs.km aérien en moins "à l'échelle nationale", là aussi sans discrimination des gains du CNM et de la gare. Même sur une période d'étude de 50 ans, il n'est pas expliqué pourquoi le gain pour l'ensemble de la période d'évaluation serait de 750 millions de voyageurs.km aérien »

1.3.1. Sur l'accessibilité à la gare et les modifications des déplacements prévisibles

Le Plan de Déplacement Urbain affiche un objectif de développement de l'intermodalité en détaillant les aménagements visés par le SCoT « Sud du Gard » en vue d'une meilleure performance des transports collectifs et favoriser leur recours. La diminution du trafic automobile figure parmi les objectifs que se fixe le plan de déplacements urbains de Nîmes-Métropole approuvé le 6 décembre 2007. Malheureusement, à ce stade aucune modalité de desserte particulière, sinon que la création d'une avenue entre la commune de Manduel et la gare nouvelle, n'est décrite que ce soit par le PDU ou par les documents proposés aux enquêtes publiques.

Transports doux

Concernant les modes doux, que SNCF Réseau feint de pouvoir développer, il suffit de lire sa propre étude de 2009 sur les localisations possibles (citée dans l'étude d'impact, p. 246) pour vérifier que ces objectifs ne recouvrent aucune réalité :

« 6.1.2.2.4 Accessibilité aux modes doux ( ) Quoiqu'il en soit, le potentiel de desserte en 2 roues de chacun des sites est extrêmement limité : aucune des gares potentielles n'est située en zone urbanisée ou à proximité de secteurs densément peuplés. De plus, l'accès modes doux à une gare est plus fréquent lors de déplacements quotidiens que de déplacements irréguliers, ce qui ne correspond pas à la majorité du type de clientèle d'une gare ferroviaire.

L'accessibilité marche à pied est quasi-inexistante et hors de propos étant donnée la localisation des différents sites. »

L'absence de toute prise en compte des modes doux se remarque également à l'absence, sur les plans du projet, de la véloroute (piste cyclable longue distance), décidée par le Conseil Départemental du Gard, et en cours de construction le long du CNM. À la hauteur du projet, cette véloroute se trouve pourtant au nord du CNM, et donc en plein milieu du projet présenté.

Transports publics

L'exemple d'autres gares TGV montre que la desserte de la gare TGV en transports publics rendra peu compétitifs les transports publics.

Concernant les transports urbains, Nîmes-Métropole annonce une modification des lignes d'autobus 31 et 32. Or ces lignes présentent des conditions dissuasives car elles ont une fréquence très faible (aux heures de pointe : 45 mn pour la ligne 31 et 1 h pour la ligne 32) et un temps de parcours très long (45 mn pour la ligne 31 et 30 mn pour la ligne 32) ; SNCF Réseau annonce des relations TER *« en 8 minutes »* entre Nîmes et Manduel. En réalité, le projet ne prévoit pas de desserte synchronisée, cette liaison ne serait donc assurée que par les TER de la ligne Nîmes – Tarascon-sur-Rhône (en direction de Marseille ou d'Avignon-centre). Avec 2 voies TER et 2 voies TGV, les trains ne peuvent pas s'attendre pour assurer les correspondances en cas de retard. Dans une situation plus favorable, la gare Valence-TGV où il y a 4 voies TGV, on constate que les temps de correspondance vont de 20 à 45 minutes, très loin des 8 minutes promises.

Cette déficience de la liaison ferroviaire et des transports urbains, la quasi-impossibilité des liaisons par modes doux (piétons et vélos), et le mitage urbain prévu autour du projet, font que la voiture individuelle sera le principal moyen d'accès à la gare TGV. SNCF Réseau a reconnu, dans le cas de la gare Montpellier Sud de France (pourtant bien moins éloignée de la ville), que cette desserte automobile aurait plus d'impacts négatifs que les impacts positifs attendus du report modal vers le rail attendu (sans justification) de la gare :

> ***« Le bilan des tiers est négatif en raison de l'augmentation des rabattements vers les gares, qui provoquent plus de nuisances que celles évitées grâce au transfert modal »*** *(Évaluation socio-économique de Montpellier-Mogère, p. 421, « 3.3.7 Rentabilité socio-économique »).*

Pour FNE LR, le projet implique donc un accès principalement en voiture individuelle à la gare TGV, avec des impacts négatifs pour les usagers et l'environnement.

Liaisons et flux vers les autoroutes A9 & et A54

Si le dossier évoque bien la relative proximité du projet avec les autoroutes A9 et A54, parfois pour vanter la qualité des dessertes et plus souvent pour relativiser ses impacts environnementaux, il omet toute évaluation de l'impact des flux de véhicules entre le projet (gare et PUM) et ces autoroutes.

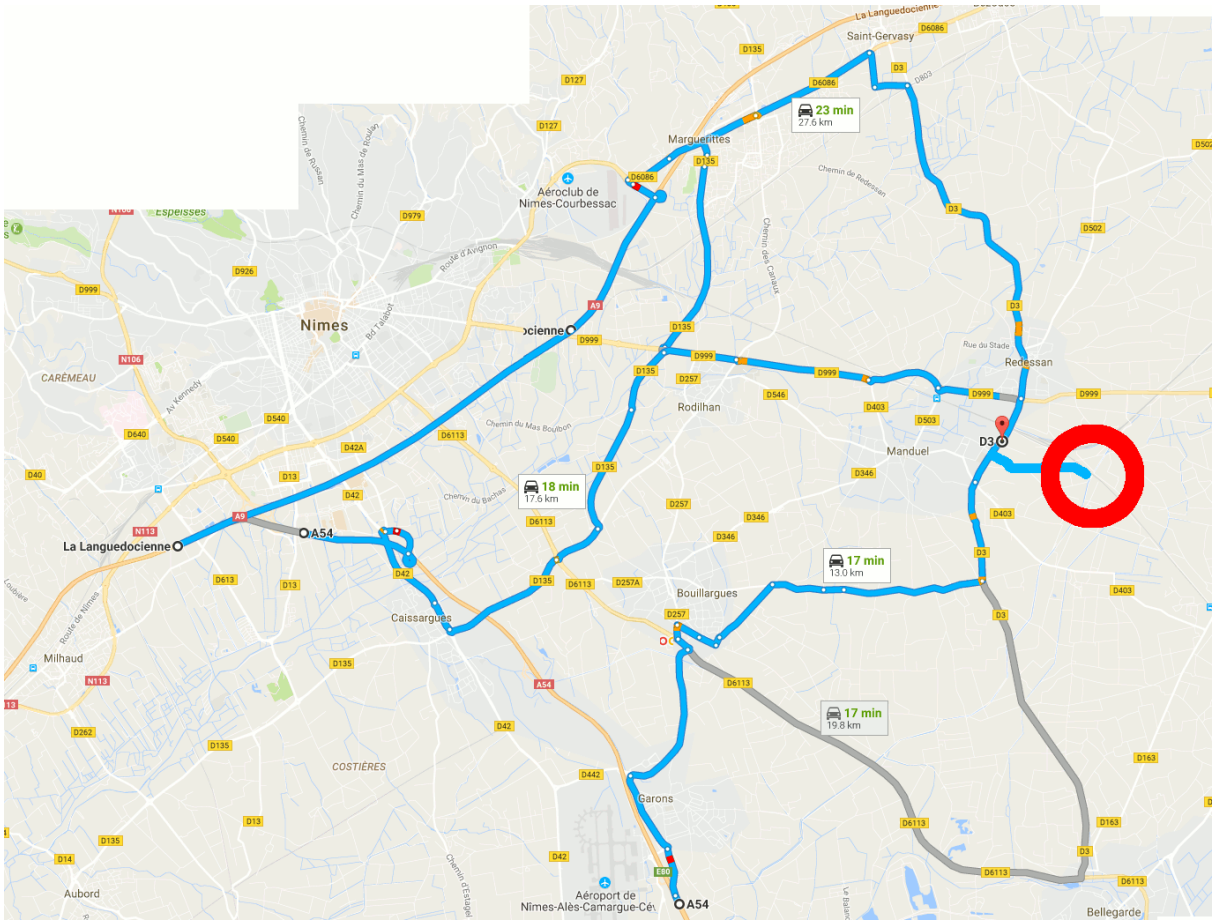
Or l'accès à la gare TGV depuis ces autoroutes est malaisé et génère des impacts importants, quel que soit l'itinéraire choisi par les automobilistes :

- Pour atteindre la D3 et la voie d'accès à la gare, l'itinéraire peut emprunter la D999 Nîmes-Manduel, soit depuis l'A54 (sortie Nîmes-centre) et le village de Caissargues, soit depuis l'A9 (sortie et village de Marguerittes).
- Depuis l'A9 (sortie Marguerittes), l'automobiliste peut également emprunter la D6086 jusqu'à Saint-Gervasy, puis la D3 via le village de Redessan : ce trajet est plus long et plus impactant.

- Depuis l'A54 (sortie aéroport de Garons), l'automobiliste peut également traverser les villages de Garons et de Bouillargues jusqu'à la D3, ou bien emprunter la D6113 de Bouillargues jusqu'à la D3 au niveau de Bellegarde (ce dernier itinéraire est sensiblement plus long).

Dans tous les cas, l'accès des véhicules à la gare TGV et au PUM depuis les autoroutes A9 et A54 nécessite un long trajet par le réseau secondaire, source d'un temps de parcours excessif et d'impacts locaux importants sur les villages traversés. En cas de succès de la gare TGV et de la PUM, ces axes secondaires seraient saturés et devraient être réaménagés, ce qui entraînerait des impacts financiers et environnementaux considérables, non évalués dans le projet.

Pour FNE LR les impacts des accès routiers depuis les autoroutes « voisines » A9 et A54 sont ignorés dans l'étude d'impact et dans l'évaluation socio-économique. Le temps de parcours est pourtant important, et le trafic induit par la gare TGV et le PUM aurait un impact important sur le réseau secondaire, susceptible de nécessiter d'importants réaménagements, non évalués.



Synthèse des accès routiers à la gare TGV depuis les autoroutes A9 et A54

Parkings

Dans son avis sur le dossier soumis à enquête publique l'Ae précise :

> ***« Le dossier décrit assez finement les caractéristiques de chaque composante du projet de gare, à l'exception des parkings et de la voirie qui accède au parking nord (à gauche sur la figure 3), dont la localisation et les emprises sont évoquées dans certaines pièces du dossier, mais pas toujours de façon cohérente.***
>
> ***L'Ae recommande de présenter clairement les caractéristiques des parkings prévus. »***

Hormis les emplacements prévus pour les loueurs automobiles, taxis, dépose-minute, etc… SNCF Réseau a prévu 855 places de stationnement longue et courte durée (page 557 de l'étude d'impact). Compte tenu de l'expérience des gares TGV d'Aix-les Milles, d'Avignon TGV ou d'Alixan-Valence TGV où le stationnement sauvage est un phénomène très important, cette capacité paraît sous-dimensionnée au vu des prévisions de fréquentation de la gare nouvelle (1,1 millions de voyageurs à l'horizon 2020 et 1,6 millions en 2040). Rappelons que, malgré une capacité portée à 3000 places de stationnement ce sont encore quelques centaines de véhicules qui stationnent en dehors des emplacements prévus de la gare d'Avignon-TGV en raison d'une offre insuffisante ou à tarif excessif. Voir également les exemples de stationnement sauvage autour des gares Aix – Les Milles TGV (13 parkings, plus de 4000 places et encore un projet d'agrandissement) ou Valence - Alixan TGV.

SNCF Réseau fait mention d'une possibilité de parking aérien en cas de nécessité mais sans en préciser la capacité et les conséquences possibles (diminution de la capacité de stationnement en surface ? …).

Ainsi, alors que la voiture individuelle sera probablement le premier mode d'accès à la gare, les dossiers ne présentent pas clairement les dispositions prévues pour le stationnement.

Dans son avis sur le dossier soumis à enquête publique l'Ae précise :

> ***« Le dossier décrit assez finement les caractéristiques de chaque composante du projet de gare, à l'exception des parkings et de la voirie qui accède au parking nord (à gauche sur la figure 3), dont la localisation et les emprises sont évoquées dans certaines pièces du dossier, mais pas toujours de façon cohérente.***
>
> ***L'Ae recommande de présenter clairement les caractéristiques des parkings prévus. »***

Hormis les emplacements prévus pour les loueurs automobiles , taxis, dépose-minute, etc… SNCF Réseau a prévu 855 places de stationnement longue et courte durée (page 557 de l'étude d'impact). Compte tenu de l'expérience des gares TGV d'Aix-les Milles, d'Avignon TGV ou d'Alixan-Valence TGV où le stationnement sauvage est un phénomène très important, cette capacité paraît sous-dimensionnée au vu des prévisions de

fréquentation de la gare nouvelle (1,1 millions de voyageurs à l'horizon 2020 et 1,6 millions en 2040). Rappelons que, malgré une capacité portée à 3000 places de stationnement ce sont encore quelques centaines de véhicules qui stationnent en dehors des emplacements prévus de la gare d'Avignon-TGV en raison d'une offre insuffisante ou à tarif excessif. Voir également les exemples de stationnement sauvage autour des gares Aix – Les Milles TGV (13 parkings, plus de 4000 places et encore un projet d'agrandissement) ou Valence - Alixan TGV.

SNCF Réseau fait mention d'une possibilité de parking aérien en cas de nécessité mais sans en préciser la capacité et les conséquences possibles (diminution de la capacité de stationnement en surface ? …).

Ainsi, alors que la voiture individuelle sera probablement le premier mode d'accès à la gare, les dossiers ne présentent pas clairement les dispositions prévues pour le stationnement.

Possibilité d'une 3ème voie « origine-terminus » Manduel-Nîmes

Même si non planifiée à ce jour en raison des problèmes techniques et d'absence de financement, la réalisation d'une 3ème voie « origine-terminus » Manduel-Nîmes achèverait le programme de Manduel. Réclamée par plusieurs personnalités dont le président de Nîmes-Métropole, une navette TER synchronisée desservirait correctement a pour but d'améliorer l'accès à Manduel-TGV à l'instar de la « virgule » d'Avignon-TGV.

Le comité de pilotage du CNM du 26 octobre 2016 a fait apparaître les nombreux obstacles à la création d'une telle navette synchronisée : coût d'investissement et d'exploitation, transformation de la 5e voie de la gare de Nîmes (actuellement utilisée par des trains sans arrêt à Nîmes) en voie de stationnement pour la navette, nécessité d'aménager un quai en encorbellement au-dessus du viaduc pour desservir cette 5e voie, réduction de la capacité de la voie à cause de son cisaillement par les navettes quittant Nîmes ou arrivant à Manduel.

Pour FNE LR un tel projet, dès lors qu'il est envisagé comme solution pour accéder à la gare, mérite d'être analysé dans le cadre global du programme de travaux CNM - Gares nouvelles – PUM. Il n'est pas normal que cette possibilité ne soit pas évoquée et analysée dans le dossier soumis aux enquêtes publiques.

1.3.2. Sur l'insuffisance des justifications économiques

La justification de la gare nouvelle Nîmes-Manduel ne peut se résumer à la seule analyse de l'offre d'accès à la Grande Vitesse. Cette justification nécessite de prendre en compte l'ensemble des coûts & dommages / bénéfices & avantages présentés par la globalité des 6 projets (CNM, gare Manduel, gare Mogère, voie d'accès, PUM, 3ème voie TER) pour un trafic réel qui s'annonce très fortement inférieur aux prévisions annoncées.

La Cour des Comptes a indiqué à plusieurs reprises comment les prévisions de trafic sont systématiquement surestimées, notamment au sujet de la ligne Lyon-Turin, des gares « Lorraine-TGV », et de façon détaillée dans son rapport 2014 *« La grande vitesse ferroviaire : un modèle porté au-delà de sa pertinence »*. La première page du 2e chapitre indique par exemple :

« Un processus de décision tendu vers la réalisation systématique de nouvelles lignes

Comme tout investissement public en infrastructure de transport, l'investissement dans la grande vitesse ferroviaire est soumis à une évaluation socio-économique dont les résultats, même négatifs, s'effacent fréquemment devant des processus de décision marqués par un biais optimiste et orientés vers la réalisation d'un équipement dont la pertinence est parfois contestable. Cette tendance est renforcée par le recours de plus en plus massif aux financements par les collectivités territoriales, dont l'intervention appelle des contreparties pouvant contredire la rationalité économique de l'investissement dans la grande vitesse. Les cas de la LGV Est, de la ligne Sud Europe Atlantique et de la ligne Poitiers-Limoges fournissent, à des degrés divers, des illustrations très parlantes de ces dérives. »

Dans le cas présent, le biais optimiste des prévisions de trafic provient des défauts propres au projet (éloignement de la ville centre, accès difficile en transports publics et en voiture, absence probable d'accès significatif par modes doux), mais aussi du contexte du projet.

La gare Montpellier Sud de France, en construction, s'annonce comme un échec retentissant, qui a justifié l'arrêt de son financement par la Région Occitanie : SNCF Mobilités y annonce 2 A/R par jour en 2018 (comité de pilotage du 26 octobre 2016), alors que SNCF Réseau (ex-RFF) annonçait 11 A/R par jour en 2016 et en l'absence de gare à Manduel (estimation de mai 2011). SNCF Mobilités subit actuellement des pressions pour y ajouter l'arrêt de 2 trains Intercités quotidiens Toulouse-Montpellier-Marseille (trains directs sans arrêt intermédiaire), mais ces trains seraient commercialement peu pertinents du fait de l'absence de correspondance avec les TER à Montpellier.

Les prévisions de trafic international France-Espagne sont également surestimées car elles ignorent la localisation de la majorité des activités dans l'un ou l'autre de ces pays : le résultat est la liquidation judiciaire de TP Ferro, exploitant de la ligne internationale TGV-fret entre Perpignan et Figueras, le 15/09/2016 : le trafic réel s'élevait, en 2016, à 12 TGV par jour (3 fois moins que les estimations), et à 4 trains de fret (6 fois moins que les estimations).

Pour FNE LR, les soit disant gains socio-économiques liés à l'aménagement de la gare nouvelle de Nîmes Manduel ne sont absolument pas démontrés.

II. SUR L'AUTORISATION UNIQUE AU TITRE DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT

Il ressort de l'étude d'impact que les enjeux environnementaux de la gare et de sa voie d'accès sont principalement :

- la présence d'espèces protégées particulièrement sensibles dans la zone et sur l'emprise du projet de voirie et de gare,
- la présence du site **Natura** 2000 des Costières Nîmoises puisque la zone d'emprise de la voirie et de la gare s'inscrivent en partie dans son périmètre,
- la présence de la masse d'eau souterraine « Alluvions anciennes de la Vistrenque et des Costières (FRDG 101)», classée dans le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) du bassin Rhône-Méditerranée 2016-2021 comme « ressource majeure à préserver pour l'alimentation en eau potable », que le projet de gare et de voirie surplombe

Ces enjeux appellent la mise en œuvre de plusieurs chapitres du code de l'environnement :

- la police des espèces protégées et plus particulièrement le dispositif qui encadre la délivrance des dérogations à l'interdiction de détruire les espèces protégées (article L 411-2 du code de l'environnement)
- le dispositif d'évaluation des incidences sur les sites **Natura** 2000 prévue au titre de l'article L 414-4 du code de l'environnement en transposition de l'article 6 de la directive habitat
- la police de l'eau et des milieux aquatiques et plus particulièrement (article L 214-1 et suivant du code de l'environnement)

L'aménagement de la gare et de sa voie d'accès sont donc conditionnés à la délivrance d'une ou plusieurs autorisations uniques couvrant l'ensemble de ces chapitres du code de l'environnement

II.1. SUR LE PERIMETRE DE L'AUTORISATION UNIQUE SOUMISE A L'ENQUETE PUBLIQUE

Les fonctionnalités et services attendus de l'arrêt Nîmes-Manduel sont tributaires d'une part de la réalisation d'une gare et d'autre part des accès à cette gare (voirie). Les deux projets sont indissociables, ce que confirme la date de mise en service simultanée des 2 ouvrages. Les impacts de chacun de ces deux projets, même si conduits par différents maîtres d'œuvre, sont susceptibles d'interactions et d'effets cumulatifs, ou même de dispositions communes.

Toutefois, le choix a été fait de ne soumettre à l'enquête publique que la demande autorisation unique de la gare déposée par SNCF réseau.

L'autorisation unique de la voirie devant être déposée par la suite par la métropole de Nîmes et soumise à enquête publique en 2018 si l'on en croit le schéma présenté dans le mémoire en réponse à l'avis obligatoire.

Ce choix de ne pas présenter les demandes d'autorisations uniques pour la gare et les voiries dans le même temps, n'est pas sans poser des difficultés importantes pour la bonne évaluation des conséquences environnementales.

Alors que les impacts eau et biodiversité de la gare sont traitées dans l'étude d'impact liée au dossier de DUP mais aussi dans le dossier de demande d'autorisation unique, les mêmes impacts liés à la voie d'accès sont traités uniquement dans l'étude d'impact.

Dès lors que l'étude d'impact ne permet pas de connaître les impacts précis de la voirie ou les mesures prévues pour éviter réduire et compenser ses impacts, il est impossible pour le public de connaître les impacts cumulés du programme gare/voirie.

Alors que la gare ne peut exister sans la voirie et que la voirie n'a pas d'objet sans la gare que se passerait -il si les mesures destinées à prévenir les impacts de voirie présentés postérieurement se révéler insuffisantes ?

Ce « saucissonnage » impacte d'autant plus la qualité de l'évaluation environnementale que le projet de PUM et ses incidences sur l'environnement ne sont pas présentés ….

Pour FNE, il est par exemple tout à fait possible que les impacts cumulés de la gare et de son accès, du CNM et du PUM remettent en cause les états de conservations de certaines espèces ou impactent gravement la qualité de la nappe d'eau souterraine utilisée pour l'eau potable.

Dans ces conditions FNE regrette que les demande d'autorisation unique pour la gare et pour la voie d'accès n'est pas été présentées en même temps.

II.2. IMPACTS SUR LA BIODIVERSITE

II.2.1. les espèces présentes impactées

Concernant l'impact sur les habitats et individus d'espèces protégées l'Ae souligne dans son avis :

> ***« Cette question est abordée de façon très détaillée, mais éclatée dans plusieurs volets du dossier : étude d'impact - dans le corps de l'étude et de façon plus détaillée dans une annexe "volet naturel de l'étude d'impact" (pièce F du dossier de DUP) ; évaluation des incidences Natura 2000 (pièces G1 et G2 du dossier de DUP) ; demande de dérogation aux interdictions portant sur les espèces protégées (pièce G de la demande d'autorisation unique) uniquement pour la gare nouvelle5.***

Comme indiqué plus haut, le dossier contient également plusieurs compléments à la version initiale. Enfin, les analyses portent, selon le cas, sur la gare seule, la gare + les voiries, un volet "impact cumulé avec les autres projets connus de l'étude d'impact évoquant également les impacts du CNM. Il est donc quasiment impossible de dégager de la lecture de ces documents une vision globale cohérente. En particulier, elle fait perdre de vue l'esprit global des dispositions prévues par la loi, et notamment le respect des conditions listées à l'article L.411-2 du code de l'environnement. »

L'étude d'impact et la demande de dérogation à la protection des espèces et de leurs habitats concernent 51 espèces de la faune. Sur ces 51 espèces, le porteur de projet considère que seules 3 (Outarde canepetière, Œdicnème criard et Lézard ocellé) ont un intérêt patrimonial fort ; les autres sont considérées comme « relativement communes ».

Les inventaires tels que conduits par le bureau d'étude semblent globalement conformes à ce qui est attendu d'une étude d'impact.

On note toutefois plusieurs lacunes dommageables :

- Les inventaires de flore (et d'habitats naturels) n'ont fait l'objet que de 3 jours de prospections aux périodes favorables, alors que la surface prospectée – 214 hectares – est très vaste. Ce temps de prospection est insuffisant pour écarter définitivement la présence d'espèces végétales protégées, d'autant que le site abrite des habitats potentiellement favorables : friches (54 hectares), pelouses à Brachypode (30 hectares), boisements…
- L'inventaire des orthoptères a été réalisé durant le pic de diversité (tableau de la page 127 du volet naturel d'étude d'impact). L'effort de prospection - une seule journée - est donc tout à fait insuffisant au regard de la superficie à couvrir et de la présence potentielle d'espèces précoces.
- L'inventaire de l'avifaune a été réalisé sur 7 jours, dont 6 au printemps. Ce temps de prospection semble trop court au regard de la surface prospectée. En tout état de cause, s'il permet d'inventorier les espèces, il ne permet pas de qualifier/quantifier l'importance de cette zone en termes de fonctionnalité, pour la reproduction, l'alimentation et le repos de certaines d'entre elles. Par exemple, il semble très hasardeux de qualifier d'occasionnelle l'utilisation du site par le Rollier d'Europe sur la seule base de ces prospections, qui sont elles-mêmes très occasionnelles.

Sur l'Outarde canepetière

L'Outarde canepetière est protégée, listée parmi les espèces menacées d'extinction en France (arrête ministériel du 9 juillet 1999), placée en annexe I de la directive « Oiseaux ». Elle est classée « Quasi menacée » au plan mondial, « Vulnérable » en Europe, « en danger d'extinction » en France (tendance populationnelle négative). La présence de l'espèce à très largement motivé la création de la ZPC Costières nîmoises, qui abrite un quart de la population française. 16 % des effectifs de la ZPS ont déjà été affectés par le CNM.

L'Outarde canepetière est l'une des principales espèces à enjeu qualifié de « fort » sur le site du projet. Neuf mâles chanteurs ont été contactés sur le périmètre d'étude et le niveau d'effet résiduel est qualifié de « fort ». En raison de la diminution des effectifs d'Outardes dans la ZPS Costières Nîmoises et des effets cumulés avec d'autres projets proches, le pétitionnaire considère que le projet de gare aura un effet significatif sur la population. Notons que l'inventaire n'a pas cherché à évaluer la présence et le nombre de femelles nicheuses sur le site du projet. L'étude ne fournit pas non plus les résultats du suivi Outardes annuel pour l'année 2016, réalisé dans le cadre du CNM.

Malgré l'effet significatif du projet sur l'Outarde canepetière et le statut préoccupant de l'espèce, le pétitionnaire justifie présente divers arguments :

Les oiseaux semblent à première vue s'être accommodés (temporairement) aux travaux de construction de la ligne nouvelle CNM.

L'évolution de la répartition spatiale des mâles suite au lancement des travaux ne montre pas de tendance marquée.

Certains mâles se maintiennent au sein même de la zone enclavée entre les futures voies en chantier.

La population de la Costière nîmoise, a commencé à régressé en 2013, puis en 2014 suite aux gros travaux de la LGV mais l'année 2015 témoigne d'une remontée des effectifs, probablement liée à une importante augmentation de surface d'habitats favorables liée aux mesures compensatoires Oc'Via.

La diminution observée en 2013 est antérieure aux travaux LGV et donc probablement liée à une saturation de la capacité d'accueil et non aux travaux du CNM.

La réalité est autre. Selon les données de Biotope, les effectifs de mâles chanteurs dans la ZPS Costières nîmoises sont passés de 257 en 2004 à 683 en 2012 pour descendre à 629 en 2013 puis 510 en 2014, avant de remonter à 564 en 2015. La diminution observée en 2013 est bel et bien imputable, au moins en partie, au CNM. En effet, si les travaux de voirie ont effectivement commencé après les recensements, Oc'Via a entamé ou fait entamer des travaux avant ces recensements, en l'occurrence des opérations de défrichement d'emprise, des raccordements et des fouilles archéologiques. Ces travaux ont impacté directement et indirectement la population d'Outardes. Ils ont d'ailleurs débuté alors qu'Oc'Via ne disposait pas des dérogations requises, ce qui lui a valu d'être condamnée le 22 juin 2016 par le tribunal de grande instance de Nîmes, pour l'altération sans autorisation des habitats d'Outardes (pièce n° 2). De surcroît, certains de ces travaux se sont déroulés pendant la période de reproduction.

Selon les données provisoires de Méridionalis et de Biotope, l'effectif de mâles chanteurs dans la ZPS en 2016 est de 579 au minimum (la valeur minimale est celle retenue pour l'évaluation dans le cadre du Plan National d'Action) ce qui représente une diminution de 14,73 % par rapport à 2012, avant les travaux du CNM. Le différentiel correspond à la perte de 100 mâles chanteurs ; **la ZPS enregistre ainsi la plus forte perte d'individus de tout l'arc méditerranéen français, malgré la remontée des effectifs de mâles entre 2014 et 2016. On ignore si et quand il sera possible de retrouver les effectifs antérieurs au CNM.**

La présence de mâles d'Outardes aux abords immédiats des emprises ne permet en aucun cas d'en déduire que les oiseaux ne sont pas impactés par les infrastructures. Les études sur l'écologie de l'espèce et les travaux de thèse de Pierrick Devoucoux, dans le cadre du CNM, montrent que la fidélité extrême des mâles adultes à

leur place de chant les conduit à les réoccuper au moins l'année qui suit leur dégradation par des travaux. Pour autant, ces sites, même réoccupés par des mâles, ne permettent pas la reproduction. Comme le souligne la Dreal dans son avis sur le dossier dérogatoire, « ce n'est qu'au bout de quelques années que l'impact négatif de l'infrastructure sera totalement observable ». En outre, les femelles, dont dépend in fine la dynamique de la population, se montrent nettement plus sensibles que les mâles aux perturbations et dérangements, et à la dégradation de leur habitat de reproduction. Or, l'évolution des populations de femelles (particulièrement difficiles à détecter et dénombrer) suite aux travaux dans la ZPS n'est pas connue.

En ce qui concerne les effets cumulés des projets connus et pouvant affecter les populations d'Outardes de la ZPS, l'étude d'incidence mentionne le CNM pour une surface de 1362 ha maximum, la ZAC de la Farigoule pour 45 hectares et la ZAC Mitra pour 39 hectares. Ces projets en cours impactent au minimum 12 % de la surface de la ZPS, ce qui est d'ores et déjà considérable et milite en faveur d'un moratoire sur les projets impactant l'Outarde dans ce périmètre de protection. L'étude minore les effets cumulés localement en ne mentionnant pas le PUM, projet pourtant connu et directement associé à celui du CNM et de la gare nouvelle. Ce projet impacterait directement et indirectement le lek de 9 mâles d'Outarde identifié sur les quelques 200 hectares du projet de PUM, ainsi que les femelles qui y nichent. D'autre part, comme le stipule le guide de conseil méthodologique de l'article 6 de la directive 92/43, il convient d'évaluer les effets cumulés avec l'ensemble des plans et projets développés sur des sites avec lesquels des interactions sont identifiées. D'après les résultats de la thèse réalisée par Pierrick Devoucoux dans le cadre du CNM, la population d'Outardes des Costières est clairement connectée aux autres populations de la plaine languedocienne et de la Provence (Plaine de Beaucaire, plaine de Crau, aéroport de Marseille…), comme l'a montré l'étude des déplacements de spécimens équipés de balises VHF et Argos. Une outarde baguée dans la ZPS Costières nîmoises a ainsi été tuée sur l'aéroport de Marseille Marignane, dans le cadre de la lutte contre le péril aviaire.

Il convient donc d'évaluer les impacts cumulés à l'échelle du périmètre de la métapopulation et non de la seule ZPS Costières Nîmoises. Une évaluation à cette échelle est d'autant plus nécessaire que les habitats d'Outardes sont menacés par de nombreux projets en cours en Provence, notamment le développement de plateformes logistiques, de champs éoliens et de panneaux photovoltaïques dans et aux abords de la ZPS de Crau, menaces auxquelles s'ajoute la destruction volontaire d'Outardes dans le cadre du péril aviaire.

L'évaluation des impacts liés au(x) projet(s) est très sous-estimée. Le mode de calcul des surfaces impactées n'est pas clair, mais il semble basé sur une distance d'influence des travaux sur l'Outarde de 250 m. Or, les résultats de modélisation de la distribution théorique des outardes réalisée par Pierrick Devoucoux dans le cadre de sa thèse sur le CNM montrent que l'impact des infrastructures et de leur exploitation s'étend bien au-delà :

- 300m d'évitement total de la LGV pour les mâles, et effet sensible jusqu'à 1400m,
- 750m d'évitement total de la LGV pour les femelles, et effet sensible jusqu'à 1400m,
- effet sensible de la ligne Fret jusqu' à 900 à 1000 m pour les mâles et femelles.

Par conséquent, les distances d'impact présumées sont donc beaucoup plus élevées que celles prises en compte pour évaluer les surfaces impactées : 1,21 hectare seulement pour la gare et 1,8 pour ses voies d'accès. Il convient d'ajouter que l'évaluation de l'impact ne porte que sur le projet de gare nouvelle et ses voies d'accès, alors que le projet global, incluant le PUM, détruirait intégralement les habitats des 9 mâles chanteurs contactés

sur le périmètre de réflexion et impacterait sur une distance de 250 à 1400 m les oiseaux installés aux abords de ce périmètre.

La compensation écologique proposée ne porte que sur la gare, alors que le projet porte également sur les voies d'accès. Elle exclut également les impacts liés au projet de PUM, ce qui est contraire à la réglementation, qui veut que les impacts et compensations de projets liés soient présentés simultanément. En raison d'une minoration de l'impact résiduel (1,21 ha), la surface de compensation (2,42) apparaît extrêmement faible au regard de l'impact du projet, malgré le coefficient multiplicateur de 2.

Globalement, en ce qui concerne l'Outarde canepetière, qui constitue un des principaux enjeux sur le site étudié, le pétitionnaire n'apporte pas la preuve que son projet permette le maintien en bon état de conservation de la population de la ZPS, d'autant que seule une partie de ce projet est considérée, l'autre étant susceptible de détruire intégralement les habitats de l'espèce sur un large périmètre. Les effets (y compris les effets cumulés) du projet sont minorés et leurs impacts insuffisamment compensés.

Sur l'Œdicnème criard

L'Œdicnème criard est protégé, placé en annexe I de la directive « Oiseaux ». Il figure sur la liste rouge des espèces nicheuses en France, avec un statut « quasi menacé », c'est un nicheur en déclin en région Languedoc-Roussillon. Sa présence à motivé la création de la ZPC Costières nîmoises, qui abrite 49 à 52 couples. 20% des œdicnèmes criards de la ZPS ont été déjà affectés par le CNM.

Comme pour l'Outarde canepetière, l'évaluation des impacts liés au(x) projet(s) est sous-estimée. Le mode de calcul semble basé sur une distance d'influence des travaux de 250 m. Or, les études menées dans le cadre du CNM ont montré que l'impact des infrastructures et de leur exploitation s'étend au-delà de 400 m.

Par conséquent, les distances d'impact présumées sont donc beaucoup plus élevées que celles prises en compte pour évaluer les surfaces impactées. Il convient d'ajouter que l'évaluation de l'impact ne porte que sur le projet de gare nouvelle et ses voies d'accès.

La compensation écologique proposée ne porte que sur la gare, alors que le projet porte également sur les voies d'accès. Elle exclut également les impacts liés au projet de PUM, ce qui est contraire à la réglementation, qui veut que les impacts et compensations de projets liés soient présentés simultanément. En raison d'une minoration de l'impact résiduel (1,16 ha pour la gare), la surface de compensation (3,48) apparaît extrêmement faible au regard de l'impact global du projet.

Sur le Rollier d'Europe

Le Rollier d'Europe est protégé, listé en annexe I de la directive « Oiseaux » et classé « Quasi menacé » en France. La présence de l'espèce à contribué à justifier la création de la ZPS Costières nîmoises (10 à 20 couples). L'espèce est en déclin et même éteinte de plusieurs pays d'Europe : Danemark, Finlande, Suède, Allemagne. Deux couples ont été contactés sur le périmètre de réflexion, qu'ils exploitent comme site d'alimentation. Selon le bureau d'étude, l'intérêt patrimonial est considéré comme modéré et l'enjeu est jugé faible, au motif que la zone ne serait qu'occasionnellement utilisée comme site d'alimentation, ce qu'il semble difficile d'affirmer compte tenu de la faiblesse des prospections (6 jours). Au regard du statut de l'espèce et de l'importance pour elle de la ZPS Costières nîmoises, l'enjeu pour cette espèce est clairement sous-estimé. En outre, l'étude signale dans son périmètre des arbres à cavité utilisés par le Pic vert. Or, les cavités de cette espèce sont très prisées comme site de ponte par le Rollier. Dès lors, le site présente un enjeu au moins potentiel pour la nidification de l'espèce. Signalons en outre que le Rollier, pourtant protégé, n'a pas fait l'objet de demande dérogatoire pour la perte de son habitat d'alimentation, ni d'aucune proposition de mesures de compensation.

Sur les reptiles, le Lézard ocellé et les amphibiens

Le bureau d'études Biotope évalue, à tort, comme faible le niveau d'impact résiduel sur la Coronelle girondine, alors que des destructions directes auront lieu et que l'espèce perdrait au minimum 4,5 ha d'habitats favorables (qui viennent s'ajouter aux 110 ha d'habitats déjà perdus du fait du CNM, dont les divers aménagements fragmentent lourdement les populations de reptiles et augmentent la mortalité par écrasement). Il est d'autre part inexact d'affirmer (page 286 de la demande de dérogation) que la destruction d'individus de Couleuvre à échelon sera évitée par des mesures calendaires et par la défavorabilisation des habitats : compte tenu du caractère très cryptique des reptiles, rien ne peut garantir que certains individus ne seront pas détruits lors des travaux.

Par ailleurs, il est désormais très contestable de parler « d'espèces communes » s'agissant de serpents, du fait de leur déclin général et marqué.

Le Lézard ocellé est une espèce protégée, « Quasi menacée » au plan mondial, classée « Vulnérable » sur les listes rouges nationale et régionale, soumise à Plan National d'Action, et dont l'état de conservation en France est « Défavorable mauvais ». L'enjeu sur le site du projet est qualifié de « très fort ». Il est inexact, pour les mêmes raisons que celles évoquées pour la Coronelle, d'affirmer que des individus ne seront pas détruits. Le pétitionnaire ne propose pourtant aucune mesure de capture et de relocalisation des spécimens situés dans le périmètre des travaux. Comme mesure d'atténuation, le pétitionnaire propose la réduction de la surface du parking de la gare (MRc 01, p 147 de la demande de dérogation). Cependant, cette petite zone d'évitement se trouverait totalement enclavée entre parking, voies d'accès et ligne ferroviaire. Il s'ensuit que les possibilités de maintien, de déplacement et de connexion de cette population apparaissent extrêmement aléatoires, voire impossibles. La mesure de compensation concerne l'acquisition et la gestion d'un site favorable déjà occupé par l'espèce. Pour justifier de la réalité de la compensation, le pétitionnaire évoque sur ce site des noyaux de populations « dynamique mais non saturé ». Or, aucune donnée de densité ou de dynamique de population n'est connue dans le périmètre de la compensation. Dès lors, les mesures d'atténuation et compensatoires

proposées ne permettent en aucun cas de garantir l'absence de perte nette de biodiversité concernant le Lézard ocellé. En outre, le pétitionnaire ne propose pas la rétrocession foncière des terrains acquis à un organisme de conservation, ce qui ne permet pas de garantir la pérennité des mesures au-delà de 25 ans, tandis que l'impact est, lui, permanent.

En ce qui concerne les amphibiens (tous protégés), aucune mesure compensatoire n'est proposée, alors que des destructions directes et des destructions d'habitats terrestres vont avoir lieu. Par conséquent, pour ce groupe, la perte de biodiversité est nette, ce qui est tout à fait contraire à la législation.

Sur les insectes et la magicienne dentelée

L'étude d'impact remet en cause la validité de la liste rouge des orthoptères de France (SARDET E. & DEFAUT B., 2004) en considérant que deux espèces d'orthoptères, la Decticelle à serpe et la Courtilière des vignes ne sont pas menacées, mais au contraire communes sur le plan régional. Pour autant, BIOTOPE n'a trouvé qu'un seul exemplaire de chacune d'elles dans la zone du projet, ce qui démontre qu'elles ne sont pas si communes (pages 32 du volet naturel d'étude d'impact). A propos de ces deux espèces, BIOTOPE affirme qu' **« *il est probable qu'elles soient également présentes dans d'autres secteurs de friches du périmètre de réflexion* »**, ou encore qu' **« *elles fréquentent probablement également les friches et vignes ailleurs sur la zone* »** (pages 32 du volet naturel d'étude d'impact). Cela tend à démontrer que les inventaires ont été insuffisants.

Concernant la Magicienne dentelée *Saga pedo*, espèce protégée, la cartographie des inventaires (page 126 de l'étude d'impact), montre que les pointages sont limitrophes au périmètre pressenti des voiries d'accès à la gare, ainsi qu'au périmètre pressenti de la gare elle-même. Ce n'est pas en termes de pointages qu'il faut évaluer l'impact, mais en termes d'habitats. Or, il est avéré que les friches situées au niveau du Mas de Perset seront effectivement détruites par le projet (*cf*. cartographie page 126 de l'étude d'impact, en concomitance avec la cartographie d'occupation du sol page 156 de l'étude d'impact). *Saga pedo* est une espèce protégée, qui bénéficie également d'une protection de ses habitats au titre de l'arrêté du 23 avril 2007 fixant les listes des insectes protégés sur l'ensemble du territoire et les modalités de leur protection. Or, cette espèce ne figure pas au dossier de demande de dérogation aux interdictions portant sur les espèces protégées, en violation de l'arrêté du 19 février 2007 fixant les conditions de demande et d'instruction des dérogations définies au 4° de l'article L. 411-2 du code de l'environnement portant sur des espèces de faune et de flore sauvages protégées.

II.1.3. Sur le respect des conditions déroger a l'interdiction espèces protégées

La délivrance de dérogation à l'interdiction de détruire des espèces protégées – dont les conditions sont fixées par l'article L 411-2 du code de l'environnement – est conditionnée par la démonstration que le projet qui implique la destruction relève d'une **« raison impérative d'intérêt public majeur »**.

Cela implique de faire la démonstration :

- l'absence d'alternative au projet
- la présence d'une utilité publique
- la non remise en cause des objectifs de conservation et de préservation des populations des espèces impactées.

FNE LR estime que :

1. l'absence d'alternative au projet n'est pas démontrée (voir précédemment § I.2)

2. les justifications d'une raison impérative d'intérêt public majeur ne peuvent être recherchée dans des éléments qui le maire d'ouvrage n'a pas souhaité intégrer au dossier (CNM, PUM,)

3. pour de nombreuses espèces et au premier chef l'Outarde canepetière, le dossier ne fait pas la démonstration que l'état de conservation des populations ne sera pas remis en cause

II.2.3. Impact sur les objectifs de préservation et de conservation du site Natura 2000 des « Costières Nîmoises »

Ces impacts font l'objet d'une étude d'incidence en application de l'article L 414-4 du code de l'environnement.

La gare et la voirie s'inscrivent en partie dans le site Natura 2000 (zone de protection spéciale FR911915) des « Costières Nîmoises ».

L'évaluation d'incidence Natura 2000 porte seulement sur l'aménagement de la gare et de ses voiries d'accès. Les CNM est traité au titre des impacts cumulés avec d'autres projets.

Comme il a été vu précédemment il l'ensemble des effets liés à l'aménagement de la gare de ses voiries d'accès et au CNM présentent manifestement atteinte à plusieurs objectifs de conservation du site **Natura** 2000 des Costières Nîmoises.

Il apparaît donc que le projet rentre dans le champ du VII de l'article L 414-4 et appelle l'information de la commission européenne.

Enfin, il convient de souligner que l'aménagement du futur PUM et susceptible d'aggraver encore les conséquences sur les objectifs de conservation du site Natura 2000.

Il peut être noté que : Le chapitre « 1.2.4 Développement économique et les grands aménagements » du DOCument d'OBjectifs (DOCOB) de septembre 2011 « ZPS Les Costières Nîmoises» reprend des données issues des documents du SCOT du Sud du Gard. Il y est affirmé :

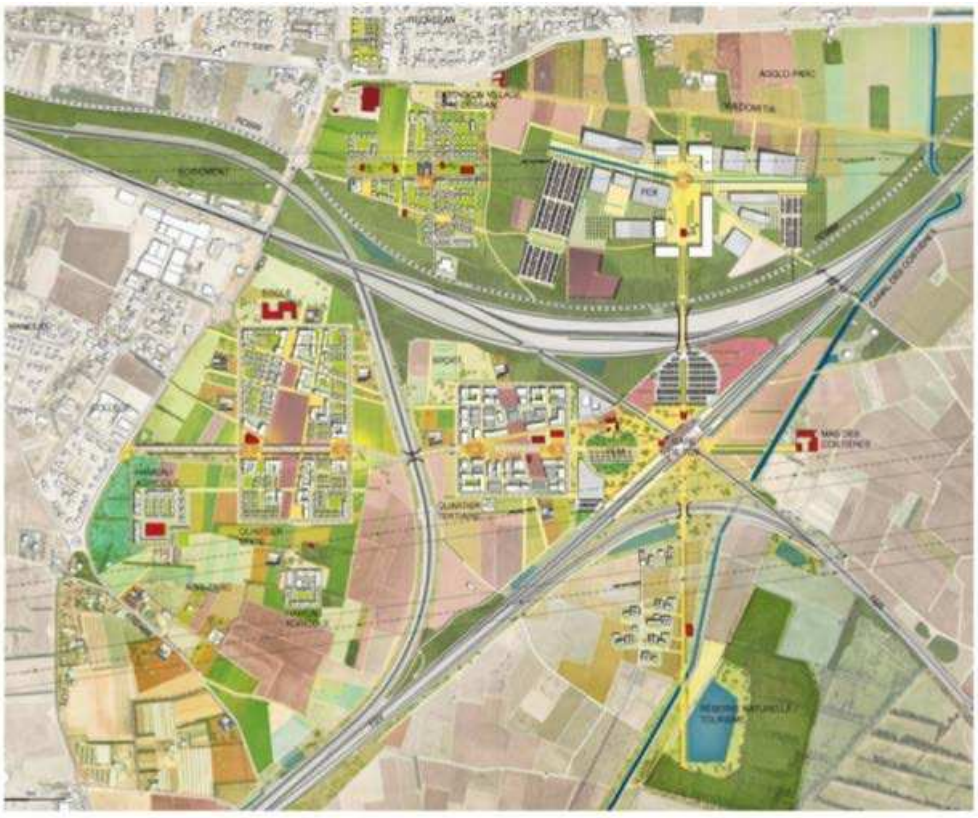
> *« Le document d'orientations générales se fixe également pour objectif d'apporter des réponses aux besoins de l'économie endogène. En dehors des pôles d'intérêts majeurs et secondaires et des réserves foncières à long terme, les documents d'urbanisme pourront préconiser l'extension ou la réalisation de zones d'activités d'intérêt communal et communautaire. Ceci pour répondre aux besoins de l'économie locale qui ne pourraient être satisfaits dans des sites urbains en raison de nuisance ou de gêne pour les résidents.* ***Ces***

extensions ou créations de zones d'intérêt local porteront sur une superficie maximale de cinq hectares par commune. *Il pourra être dérogé à ce maximum pour l'implantation d'une activité directement liée aux ressources propres du territoire. Pour éviter une multiplication de petites zones d'activités, les EPCI pourront mutualiser ces surfaces en une ou plusieurs zones, dans la limite de quinze ha. En outre, de nouvelles zones pourront être créées pour permettre la délocalisation d'entreprises situées en zone à risque, sous réserve que celles-ci retrouvent leur vocation naturelle ou agricole.*

Dans tous les cas, les sites sélectionnés devront répondre à une exigence de desserte et d'équipements adaptés aux activités et emplois induits. »

Si le projet de Pôle Urbain Multimodal adopté par décision du février 2015 de Nîmes Métropole porte sur environ 180 ha, le § 1.2.4 du DOCOB (page 37/125) de septembre 2011 révèle que :

« Une réflexion est menée sur un projet de ZAD autour du projet de gare à Manduel. Aujourd'hui le périmètre de ZAD évoqué est de 330 ha, pour partie dans la ZPS. Ce projet sera soumis à des procédures réglementaires dont les études d'incidences.



Plan masse (horizon 2040) des architectes Reichen et Robert, lauréats du concours d'aménagement en 2015

L'ampleur des projets de PEM (gare TGV) et de ZAD dans laquelle doit s'inscrire le PUM dépasse très grandement les grandeurs de surface que souhaite endiguer le DOCOB pour maîtriser les impacts de l'urbanisation et le développement d'aménagement et ainsi préserver la ZPS.

Les documents présentés à l'enquête publique ne présentent aucune description de ce projet, de ses incidences, de son articulation avec celui de gare nouvelle.

De plus aucun des projets de PEM ou de PUM ne prévoit les équipements et infrastructures de desserte adaptés aux activités et emplois induits.

II.2. IMPACT SUR LA MASSE D'EAU SOUTERRAINE « ALLUVIONS ANCIENNES DE LA VISTRENQUES ET DES COSTIERES

Le projet de gare et de voirie surplombe la masse d'eau souterraine « Alluvions anciennes de la Vistrenque et des Costières (FRDG 101) », classée dans le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) du bassin Rhône-Méditerranée 2016-2021 comme « ressource majeure à préserver pour l'alimentation en eau potable ». Cette masse d'eau présente n'a pas atteint le bon état chimique en 2015 ; le report à 2027 de l'atteinte du bon état a fait l'objet d'une proposition à la Commission européenne. Elle est fortement utilisée pour l'eau potable, et dessert notamment 42 communes et 182 000 habitants.

Cette nappe est relativement proche du terrain naturel.

Le sol au droit du projet de gare sont qualifiés de semi-perméables. Ils permettent la recharge de la nappe tout en la rendant sensibles aux pollutions.

L'imperméabilisation entraînée par la gare, mais aussi par la voie d'accès et enfin par le projet de PUM sont susceptibles d'impacter la recharge de la nappe en empêchant les infiltrations d'eau et sa pollution en concentrant les polluant lessivés par les pluies.

Compte tenu de la proximité de la masse d'eau souterraine, le creusement de bassin de rétention des eaux pluviales est susceptible d'aggraver le risque de pollution de la nappe à l'occasion notamment de pluies cévenoles.

Dans ces conditions il convient de vérifier plus particulièrement la compatibilité du projet avec la disposition 5A-04 du SDAGE qui impose une méthode à suivre lors de la conception des projets pour éviter, réduire et compenser l'imperméabilisation des sols.

ID unique	Nom	Observation
		Certaines observations ci-dessous, surlignées en jaune font l'objet de contributions écrites complémentaires
@01	GIBBE Annelise	Je suis favorable à la gare nouvelle. Une attention particulière sera de conserver une desserte TGV en gare de Nimes centre, que ce soit pour aller à Paris ou Barcelone
@02	BONY Matthieu Paris	je suis favorable à ce projet à condition que les connexions en gare de Manduel soient optimisées entre les TER et les TGV. Bref si la gare à l'air magnifique c'est bien den pas attendre trop longtemps entre 2 trains.
@03	Penchinat Didier Nîmes	Observations 1: Il est dangereux de ne pas protéger les deux voies centrales sur lesquelles circuleront les TGV qui ne s'arrêteront pas à Nîmes par des murs anti souffle et anti bruit comme à Valence TGV. Observation 2: Ne pas mettre en service immédiatement une navette entre Ales, Nîmes centre, Beaucaire et Tarascon vers Manduel serait une aberration. L'absence de cette navette obligerait à choisir la même gare, Manduel ou Nîmes centre, à l'aller comme au retour, divisant par deux ainsi le choix des horaires des voyageurs. Observation 3: La nouvelle gare ressemble, par son format, à la gare d'Amiens, dite Gare Betterave, comparée à la nouvelle gare de Montpellier qui comporte 6 quais ... plus deux autres quais potentiels. Pour rentabiliser la nouvelle gare de Montpellier de nombreux trains passeront fatalement sous le nez des nîmois. Observation 4: C'est maintenant que nos élus sont en position de force pour négocier avec Montpellier et la SNCF pour négocier navette et murs anti souffle car ils ont besoin de Manduel pour éviter que le PPP, mis en place à la Mogère, ne devienne un gouffre financier pour le contribuable. (PPP = partenariat public privé. Système astucieux ... mais très couteux pour étaler dans le temps et faire accepter des dépenses pharaoniques) Observation 5: Il est surprenant de ne pas voir autour de cette nouvelle gare le projet d'un nouveau quartier qui pourrait faire rayonner Nîmes. Ce n'est pas le Mas agricole, laissé à la porte de la gare, qui donnera du souffle à notre Ville.
@04	letellier christian Calvisson	l'implantation de cette gare me convient parfaitement. Je pense que nous n'aurons plus de problèmes de stationnement. Pour la dépose minute, faites en sorte que les véhicules qui ont déposé les voyageurs puissent repartir sans encombre, pas comme à Nîmes, et interdire que les véhicules stationnent pour attendre des voyageurs. Les parkings sont prévus à cet effet. J'ai remarqué également des parties en bois, peuvent elles être traitées pour ne pas qu'elles noircisses(assombrissement et pas très beau à voir). avez vous prévu des wc payants pour une question de propreté(les français sont plutôt sales) . Merci de m'avoir permis de m'exprimé. Bonne continuation et bon courage.

@034	Sambuc Christine Nîmes	Bonjour, Ce projet de délocaliser la gare de Nimes à Manduel est une hérésie et va couter très cher.. Pourquoi donc la construire ??? Pour permettre à certains d'acquérir les terrains situés sur le trajet de Nîmes à Manduel et de les viabiliser pour gagner un maximum d'argent sur cette opération... Pour, ai-je entendu gagner 1/4 d'heure pour se rendre à Barcelone... de qui se moque-t-on ??? 15 malheureuses minutes. Alors, les usagers qui prenaient le TGV en gare de Nîmes, on les prend pour quoi ? Ils se rendaient à la gare à pied, ne polluaient pas, n'encombraient pas le trafic, mais on s'en fout de ces gens là ! Or ils devront prendre leur voiture, encombrer le trafic, s'enerver, payer un parking et au final ce n'est pas du tout rentable pour eux. Ou bien ils devront prendre une navette, donc partir de chez eux en fonction des horaires de ces navettes, payer pour aller à Manduel... Quel interêt ? Aucun ! Même si certains TGV seront maintenus au départ de la gare de Nîmes, ai-je entendu, on n'aura plus le choix de réserver à telle ou telle heure. Bref, on prend les voyageurs nimois pour des cons, voilà ce que je pense ! Mais ce n'est pas nouveau que les décideurs, élus et autres entreprises se foutent totalement des citoyens !! Pourvu que ça leur rapporte !!!! et le plus possible
@05	péguin isabelle La Bruguière	Quel gaspillage de terres agricoles à l'heure ou l'artificialisation incessante des terres contribue au dérèglement climatique et aux inondations. Pourquoi ne pas simplement améliorer les gares existantes et consacrer le financement à l'augmentation de la desserte locale par TER?

@010	Rosenberger Henri Calvisson	La SNCF a confirmé que seulement deux ou trois TGV desserviront, dans chaque sens, les gares de Manduel et La Mogère. La concurrence des avions et des cars à faibles prix n'améliorera pas la situation. Il ne faut pas faire à Manduel l'erreur qui se fait à La Mogère. Il est plus réaliste et plus raisonnable pour les finances publiques d'adopter la solution que j'indique ci-dessous : Le site de Manduel est à abandonner purement et simplement. Les éventuelles pénalités à payer pour arrêter cette amorce de mauvaise solution sont sans commune mesure avec l'impacte négatif d'une gare fantôme. Le gare actuelle de Nîmes peut, dans l'immédiat, absorber les quelques TGV qui continueraient à desservir Nîmes. Les TGV qui passeraient par la gare de Nimes emprunteraient le raccordement existant de Manduel et celuis de Lattes (ou le raccordement de Saint Brès s'il est, un jour, réalisé). Les quelques minutes que perdraient les TGV en circulant sur un tronçon de la ligne actuelle seraient bien inférieures au temps perdu par les voyageurs en trajets parasites entre Manduel et Nîmes Les autres TGV et les trains fret contourneraient Nîmes et libèreraient des sillons entre les gares de Nîmes et Montpellier. La trop grande fréquence de trains entre ces gares est actuellement au point noir pour la SNCF. Il serait aussi supprimé dans la solution que je préconise. Dans le futur, si le prolongement de la LGV vers l'Espagne se réalise... et selon l'évolution de la ville de Nîmes, la création d'une gare TGV à Nîmes se poserait. Les emprises du triage abandonné pourraient alors recevoir la gare intra-muros. Les raccordements à la LGV n'auraient pas à être modifiés.
@011	Mercier Marie-Pierre Nîmes	1]Demande de prolongation d'au moins quinze jours : début pendant les vacances; importance du dossier 2]Création d'un point consultation "papier" sur Nîmes pour permettre à plus de 150 000 nîmois de s'exprimer. Remarque : les locaux à Redessan sont très petits 3]Suppression de 45 632 m² de terres agricoles en cette période de déprise agricole pour 350 000€ HT. Demande du détail par parcelle. 4]Les coûts évalués en 2012 s'élèvent à 95 millions d'€ Coûts d'acquisition 2,7 + 0,8 millions d'€ Divers [réseaux] 1 million d'€ Mesures environnementales 0,5 million d'€ Etudes et W 90 millions d'€ Je souhaite obtenir davantage de détails et la reevaluation 2018 5]Dans la pièce E page 41/44 figure l'engagement des partenaires du financement. Montpellier Metropole 1 m d'€ Nîmes Metropole 8,03 m d'€ Etat 31,7 m d'€ SNCF Réseau 31,7 m d'€ Region LR 22,6 m d'€ Ces collectivités ont-elles confirmé leur engagement à ces niveaux ?

@012	Neveux Jacques Redessan	Projet présenté conforme à l'attente, souhaite une cohérence avec le projet MAGNA PORTA, une réserve sur l'impact de la circulation dans le village.
@095	Emond A Nîmes	Le transport ferroviaire électrique est le seul moyen de transport longue distance non polluant. Il ne provoque pas plus de nuisance sonore que la circulation automobile. Etant en site propre, il n'interfère pas avec les autres trafics. Il est donc mieux adapté à desservir le coeur des métropoles. Qu'au 19eme siècle certaines villes aient refusé le "chemin de fer" s'explique par la crainte de cette "machine infernale" et les nombreuses nuisances que celle-ci entrainait; mais au 21eme siècle, où la lutte contre la pollution est une question de survie, on ne comprend pas pourquoi construire une nouvelle gare à l'écart des 150 000 habitants de Nîmes, apportant, de ce fait, des inconvénients en contradiction avec les objectifs du développement territorial : Augmentation des déplacements en voiture (personnelle ou taxi) Augmentation de la périurbanisation au détriment des terres agricoles et donc augmentation du risque inondation. Dégradation de la qualité de vie pour la plupart des voyageurs : augmentation du temps de déplacement manipulation supplémentaire des bagages Enfin la construction, en zone inondable, de la nouvelle gare, du parking et de la mise en place d'une navette (non polluante) entre la gare de Nimes et la nouvelle gare entraine un investissement très important qu'il vaudrait mieux consacrer aux objectifs prioritaires du développement territorial. Chapitre 7.5.6 effets concernant le milieu humain et socio économique effets permanents -tourisme et loisirs : en quoi la gare de Manduel pourrait-elle favoriser l'augmentation du tourisme alors que la TGV actuel arrive déjà en gare de Nimes ? Au contraire la gare de Manduel ajoute une étape supplémentaire. Paragraphe 16.2.30 PDU Nimes Metropole -a contrario, ce projet va induire une augmentation du transport automobile individuel avec un cout supplémentaire en parking
@0344	Jullian Hubert Nîmes	Voir courrier annexé
@06	Brès Eric Nîmes	Maintien des TGV à la gare de Nîmes, comme c'est le cas actuellement. Arrêter de dépenser des fonds publics pour rien !

@07	Brigitte Nîmes	Pour la terre aux paysans Contre les grands chantiers inutiles et coûteux. Et donc...évidence...pour le mantien des TGV en gare de Nimes.
@08	Dominique Nîmes	je pense que la gare de Manduel est une abérration. En effet située à 15kms de Nîmes, les moyens de communication, routes entre autres très fréquentées en période estivale, feront que pour s'y rendre ou venir sur Nîmes et les alentours il faudra un temps énorme. Pourquoi ne pas privilégier un lieu comme Nîmes/garons plus fonctionnel : accès aéroport, autoroute, moyens de transport en commun... sans doute pour des intérêts de certains. Encore de l'argent public distillé à tort.....
@096	Héquet	Ai consulté ce jour, en partie seulement les dossiers particulièrement [...] et donc soumis à enquête publique, "gare nouvelle" d'une part et [...] d'autre part Regrette l'absence de toute précision particulière et "visible" d'entrée permettant de distinguer clairement le dossier d'enquête publique dont SNCF Réseau et le MO (en fait les 4 parties 'projet de gare nouvelle') concernant le projet de gare (DUP, Cessibilité, MECDU, LSE et PC) et le dossier d'enquête publique dont Nimes Metropole est le MO ce qui nuit à la bonne compréhension des dossiers [...] des deux enquêtes.
@028	Blachère Jean-Marie Nîmes	Le contournement de Nîmes Montpellier n'a été fait que pour désengorger la ligne fret. Il ne servira en rien les usagers du bassin de Nîmes. Perte de temps considérable pour se rendre à Manduel. Cout du parking. Quid du raccordement avec les lignes TER. Une création entre Caissargues et Garons aurait semblée plus logique.
@027	Paget Christian	Bonjour, Je suis partisan de la desserte TGV en gare centrale pour diminuer le temps d'accès au train mais également le temps à la gare d'arrivée. Sur un trajet le gain de temps est d'environ une heure. La perte de temps du aux arrêts intermédiaires entre le départ et la destination est d'environ 10 mn par arrêt. Il est donc facile de comprendre que pour un train que l'on souhaite rapide c'est l'arrêt en gare centrale qui correspond à la vocation d'un train à grande vitesse. Merci à toutes et à tous. Christian Paget

@09	Nicole Nîmes	Des milliers de pages de dossier, des enquêtes publiques conjointes, des procédures en pagaille.... Tout ceci pour valider un projet déjà ficelé, avec un positionnement d'une gare qui ne sera pas accessible aux voyageurs. Mais tout le monde s'en fiche; ils s'adapteront. Et ils ne faut pas qu'ils comptent sur une navette rapide ou autre moyen de transport collectif mis en place par l'agglo; notre Trambus, qui n'a de Tram que le nom, n'ira pas à Manduel. Dans l'étude d'impact, seules quelques lignes traitent de 3 hypothèses d'implantation, et celle de Campagne, proche de l'A 54 est écartée, sans même que soit évoquée l'immense avantage qu'elle aurait présentée, à côté de l'aéroport, bien plus près de Nîmes et de ses nouveaux quartiers sud et ouest. En page 59, on constate qu'une voie de liaison va relier cette gare .... au collège de Manduel. Super ! mais qu'en est-il des 150 0000 nimois, qui mettront presqu'autant de temps à rejoindre la gare que pour ensuite aller à Paris. L'avis de l'autorité environnementale regrette d'ailleurs que l'hypothèse sans nouvelle gare nouvelle ne soit pas étudiée, et que l'analyse des 3 sites a, si je lis entre les lignes, écarté le site de Campagne pour de mauvaises raisons. Mais les élus sont ce qu'ils sont. Alors, continuons. Après la gare tgv dite des betteraves, voici la gare au milieu des vignes. Réjouissons nous, et nous regarderons passer les trains
@014	CHARBONNIER FABRICE	`je suis scandalisé par le choix du site de cette gare située à 15 kms du centre de nimes sans voie secondaire de ter pour rejoindre le centre de nimes !! veut on a tout prix faire fuir les touristes ou une fois de plus sommes nous pieds et mains liées à montpellier !! bravo à l'incompétence de nos élus , continuez!!
@015	eric Nîmes	Eric Arrêtons ces gabegies.Quelle praticité que de pouvoir prendre son train en centre ville !Il faut maintenir cette gare de Nîmes coûte que coûte.Ces projets sont déraisonnables et sans intérêt pour le citoyen.Certains doivent y trouver un intérêt financier..
@016	Delord Christian nîmes	Actuellement, la durée du trajet Paris-Nîmes Centre ou Nîmes Centre-Paris est inférieur à 3h. Il faut compter environ 20 à 25 minutes de plus pour le trajet Montpellier Centre- Paris ou Paris Montpellier Centre. Quelle sera la durée du trajet Paris-Nîmes Centre quand la gare sera achevée ? Pour effectuer le trajet Manduel-Nîmes, il sera nécessaire, soit de changer de train, soit de prendre sa voiture. Conséquence ; plus de pollution et coût du transport plus onéreux. L'arrêt des TGV à cette nouvelle gare sera donc forcément un inconvénient pour les voyageurs et pour l'environnement. La gare de Nîmes est déjà une bonne plaque tournante pour tous les voyageurs venant d'Arles ou d'Alès. Cette nouvelle gare de Manduel me semble donc inutile.
@017	REYNAUD WILLIAM	je suis pour la gare de MANDUEL cela va amener de l emploie et dynamiser le village amener d autre commerces .certe ils va avoir des nuisances .mais maintenant vu les travaux déjà effectuer c est trop tard pour annuler la gare . ALORS OUI A LA GARE
@018	Barbara Uzès	Je vis à Uzès et je prends le car Edgard pour Nimes. La nouvelle gare va prolonger mon voyage par TGV en m'obligeant de prendre de nouveau soit un taxi qui est cher, soit un navette, pas encore envisagé dans ce projet. Jongler tout ces horaires est déjà compliqué mais sera encore plus difficile. Imaginez les problèmes en cas de grève ou retards. Pas de restaurant à proximité, ni hôtel. Des amis ou la famille accompagnant seront obligé de faire un trajet supplémentaire ou bien ne pas nous accompagner du tout. Sympa! Cette nouvelle gare n'est pas nécéssaire et sera une dépense totalement i utile! A annuler!

@019	Barbara Uzès	Comment les forces de l'ordre publiques pourront assurer notre sécurité où il passent seulement quatre trains par jour? Une gare perdue dans la nature la nuit? Déjà à l'aéroport de Nimes Garons, on se trouve très seul par moments avec aucun agent de sécurité ou personnel. Ce serai pareil à Manduel! Non à cette gare!
@020	lucas Nîmes	Je suis pour cette nouvelle gare à condition que la liaison TER de 10min entre la gare de Nîmes centre et la gare de Manduel soit bien desservi. L'accès en véhicule à cette nouvelle gare sera beaucoup moins compliqué que pour la gare de Nîmes centre. Cela permettra également de dynamiser le secteur EST de Nîmes et ces villages avoisinant.
@021	Jonathan	Je suis fier que notre territoire se dote d'un équipement à la hauteur des attentes de la population, des professionnels et des touristes. Il est effectivement nécessaire de construire une nouvelle gare TGV dans le département du Gard afin de ne pas voir que les TGV passer et laisser la Grande Vitesse desservir l'Hérault et le Vaucluse. De plus, le fait que cette Gare Nouvelle soit positionnée au croisement de voies TER est un point fort comparé à d'autre Gare TGV. De plus, je vois que cette nouvelle Gare est respectueuse de l'environnement, avec une possibilité d'intermodalité (gare routière, taxis, vélos, liaisons TGV et liaisons TER) intéressante et une grande qualité architecturale. De plus, elle permettra d'avoir plus de TER dans la Gare de Nîmes Centre. J'espère que les bus (Nîmes Métropole), les cars (Département du Gard) et les TER (Région Occitanie) seront suffisamment dimensionnés pour permettre un accès facile et fréquent de cette Gare. J'espère que les routes d'accès seront suffisamment dimensionnées (voire agrandies) pour permettre un accès véhicule sans bouchons et en sécurité (je pense notamment à la traversée de Redessan pour la route de Beaucaire). J'espère voir pousser autour de la Gare un quartier d'affaire ou des équipements nouveaux pour la population. En fait, j'ai hâte de prendre mon train dans ce nouvel équipement, je suis pour la Gare Nouvelle de Nîmes Manduel.
@022	sagnol jean Saint Hilaire de Brethmas	Ce projet va avoir comme conséquences de : - Stériliser une surface importante de terres cultivables, alors que de récentes mesures législatives ont exprimé la volonté du gouvernement en place de les protéger à l'avenir, - Engloutir un budget pharaonique qui pourrait être utilisé à mettre en place une politique de développement de circuits courts de distribution de produits alimentaires Français et baisser ainsi l'empreinte carbone du transport, développer le bio, créer des emplois pérennes dans l'agro-alimentaire. - faire redondance avec des équipements existants, dont on pourrait améliorer encore l'efficacité et la rentabilité, sans détruire d'emploi, de terres, sans nuisance supplémentaire, (bruit, pollution de l'air de de l'eau). - Le tout TGV n'est pas l'avenir. Des solutions collectives moins coûteuses, moins gourmandes en entretien et en énergie, doivent être privilégiées. La vitesse ne doit plus être le premier critère de choix d'un mode de locomotion. - Créer des emplois provisoires et délocalisés pour employer du personnel à bas coût, comme ça se fait déjà sur la plupart des gros chantiers et qui repartiront chez eux à la fin sans avoir dépensé leur salaire en France.

@031	Lardet Annie Manduel	Annie Lardet Mas Larrier MANDUEL Je dépose ce jour 21/02/2017 à 9h02 ma contribution à l'enquête publique préalable [...] (Voir pièce jointe)
@032	Joubert Jacques	Monsieur le président, Je vous adresse ci-joint les reflexions que m'inspire l'enquête publique sur la gare de Nîmes-Manduel-Redessan. Des conversations que j'ai eues à ce sujet il ressort que nombre de citoyens pensent avoir peu de chance d'être entendus et surtout d'avoir une influence sur l'évolution du projet. L'enquête publique semble surtout destinée à améliorer la gestion de quelques conflits particuliers. Je vous prie d'agréer mes très sincères salutations. Voir annexe pièce jointe
@033	Drouet Jean-Charles Saint Hippolyte du fort	Il faut noter que depuis le début il n'y a pas eu de [...] coordination du projet global. La première idée étant de [...] le Lubéron (gestion Defféré). Après consultation avec Jacques Blanc et Georges Freche un tracé en amorcant l'ouest à été adopté mais avec rien d'autre (selon une conférence que j'ai entendu en 2006) - Pour la suite Nimes-Montpellier donc rien on a vu en premier les polémiques sur la distance entre gares jugées trop près les unes des autres. Le tout avec en fond une gare d'avignon mal placée et peu accessible. Elle aurait été mieux sur le tronc commun dans le marais de Jugeot* - Il aurait fallu mettre au dossier les intérets économiques liés aux sites envisagés (cité nouvelle avec bureau et logements, ...) - A lire le Midi Libre de ces jours derniers en mettant tout l'argent sur le site ouest (Campagnole) on peut faire la gare à l'arrivée de la RN106 de l'ouest et au croisement de la ligne du Grau du Roi (a aménager) - La gare de Nîmes aurait tout à gagner avec un rassemblement LGV classique à l'entrée de Montpellier de façon à avoir les trains [...] villes pouvant s'arreter à Nîmes nouvelle gare. (La Mogère n'étant pas un terminus optimale [...]) - Le site nouvelle gare suggère (Campagnole) est prévu au final comme gare de travaux (gaspillage de site)- On a fait un viaduc pour éviter les refoulements en venant d'Ales à Nîmes. Comme il parait peu probable d'avoir des TER Ales-Beaucaire, on rétablit donc un refoulement à Nimes.- En résumé donc projet bourré de défauts, copie à revoir en totalité pour une meilleure desserte de tous les habitants du Gard, du nord ouest en particulier (voir du nord est)*Les gares n'ont pas été pensées pour l'agglomération globale d'Avignon à Montpellier, Nîmes incluse

@092	Guinaud Redessan	-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

@023	Christian Bouilargues	En me promenant sur le site actuel de la future gare, je suis charmé par cette profusion de modernismes et de voies de communications. Après ce coup de « blush », j'ai pris conscience de l'impact de ces réalisations sur notre espace agricole. On est encore plus sidéré quand on regarde la future organisation des parkings qui vont achever l'œuvre destructrice de l'homme sur notre patrimoine rural gardois. Lors d'un bref tour d'horizon, on constate avec stupéfaction qu'il subsiste quelques vignobles dans le périmètre immédiat de la gare, des friches qui n'attendent qu'à être valorisées et des vestiges d'agricultures qui attestent d'anciennes cultures. Cette terre limoneuse, chargée de nutriments, apportés par les crûs de Rhône, a permis dans des temps anciens au développement économique de notre région. Et maintenant, on veut provoquer sa disparition. Demain, on va construire des parkings à perte de vue. Pourquoi continuer cette destruction alors que la nature a mis des millénaires pour constituer ce trésor. Es-ce l'image que l'on veut transmettre pour l'avenir : une terre inculte en lieu et place d'un havre de paix et source de vies ? Arrêtons le massacre tant qu'il est encore temps et laissons à la terre le droit de se reposer. Ne venons pas y coller une verrue de parkings qui collera à la peau et c'est la seule image que conservera nos voyageurs : une gare impersonnelle alors qu'on aurait pu créer une vitrine de notre terroir tel que les anciens savaient le faire. Au lieu de ces immenses parkings consommateurs à nouveau d'espaces agricoles, ne pourrait-on pas construire des parkings sur plusieurs niveaux avec des façades végétalisées dont une partie souterraine sous la future gare ? Réagissons tant qu'il est encore temps. Tout autour de la gare, il reste des zones propices à la culture, remettons en culture ces terres et donnons nous les moyens de les rendre attractives pour nos agriculteurs et permettre la coexistence entre les voyageurs et les agriculteurs sans consommer de nouvelles terres. Réfléchissons un instant. En zone urbaine, on n'aurait pas envahi le territoire car il est trop cher. On aurait construit les parkings sous la gare, et investi l'espace en immeubles. Mais il est bien connu que notre terre agricole est désarmée face à ce monstre du modernisme.
@024	Faveau Gilbert	Je fais fréquemment le trajet Lyon - Nîmes - Alès. Je suis assez inquiet sur le devenir des correspondances TGV - TER. S'il faut prendre une navette entre les deux gares, les quelques minutes gagnées sur la ligne seront largement perdues lors du transfert. Comment vont être organisés ces changements que j'espère uniquement de train à train? Cordialement

@025	Carole Nîmes	Je ne comprends pas ce projet pourquoi déporter les TGV Nîmes Paris de sa destination originelle...Pour ensuite y revenir au moyen d'une navette....Qui fonctionnera comme les bus..... De façon aléatoire.....Nîmes se vide chaque jour un peu plus .... C'est bien tres bien de rénover la ville mais pour qui ???? Y aura t il des navette pour le dernier train et des taxis. Pense t on aux voyageurs sans voitures. J'espère que la SNCF fera preuve de bon sens En laissant les TGV à destination de Nîmes arriver à Nîmes. Je n'ai rien à faire à Manduel .
@029	Jean-François Caissargues	Tout à fait favorable à la création de la gare nouvelle de Manduel ! il n'y a pas que les Nîmois du qui prennent le TGV dans la gare centre, très bien rénovée certes mais qui est limitée parle nombre de voies.....Enfin un grand projet qui va servir à tout le territoire de l'Est Gardois....c'est ça un projet d'utilité publique. Par ailleurs, je tiens à mentionner la qualité des études fournies pour cette enquête publique. La concertation a aussi été exemplaire ! Tous les grands aménageurs devraient prendre exemple sur la SNCF !
@030	PEAN Bruno Juvignac	J'emprunte régulièrement le train (TGV principalement) en direction de la capitale. Une gare, non en centre ville, ne me choque pas du tout, bien au contraire. Actuellement les centres des grosses agglomérations sont très difficiles d'accès; même parfois avec les transports en commun (encore plus si vous avez de nombreux bagages). Une gare excentrée avec de nombreux parking peut, très certainement, pallier à cela. Le projet proposé à l'enquête publique me semble être le cas. Les documents exposés sont très bien réalisés, clairs, concis, argumentés et facile à lire. Cette gare nouvelle ne me parait pas démesurée ni même dévoreuse d'espace agricole; elle prend la place qui lui revient au sein de la nouvelle ligne entre Montpellier et Nîmes, et très certainement plus loin encore vers l'Espagne. Je suis très content d'être dans une région desservie par le TGV avec Montpellier à 3h00 de Paris (impeccable pour un WE spectacle sans soucis de voiture). Les gardois (au sens large) doivent être très heureux de ce futur édifice public (il ne faut pas toujours penser en Nîmois). Ne soyons pas rétrograde, projetons nous vers l'avenir, OUI à la gare nouvelle !
@036	Jean-Jacques	Cette gare à Manduel est inutile et coûteuse. C'est à croire que la France est trop riche pour dépenser à tout va l'argent que l'on n'a pas . :-D Si gares il devait avoir ce serait soit une gare unique Montpellier Nîmes à Lunel avec des liaisons ferroviaires rapides et confortables Lunel Nîmes, Lunel Montpellier soit une gare multi modale à Garon Jean-Jacques THOUVENIN

@037	jean-pierre Nîmes	je ne voit pas l'utilité d'une gare à manduel alors que nous avons tout ce qu'il faut à nîmes,surtout pour le petit nombre de tgv qui sont prévu pour desservir cette gare ne gaspillons pas l'argent public nous avons déjà l'exemple de gares (betterave) inutiles ça devrai servir de leçon.
@038	Chantal Nîmes	Je suis contre le fait d'engager autant de frais pour des infrastructures qui existent déjà au centre ville. Une gare se doit d'etre au centre des villes. De plus il faut également penser aux personnes qui habitent à l'opposé de Manduel Nous avons des exemples en France de gares excentrées et qui ne sont pas fréquentées; Nous prenons fréquemment le train et vu que la ponctualité de la SNCF n'est pas sa principale qualité, je crains pour les correspondances. Et les navettes vont elles attendre si le train a beaucoup de retard?
@039	Djouder Moussa Nimes	L'aire d'influence d'une ville, ça existe. Si on veut marginaliser, affaiblir la ville de Nîmes, il faut construire sa gare TGV hors de la ville, à Manduel par exemple. Je suis contre le projet actuel et souhaite que les TGV arrivent à Nîmes intra muros.
@040	EPINAT Arnaud Alès	Bonjour, Après avoir pris connaissance de l'ensemble des documents, je suis favorable à la réalisation de la gare TGV de Nîmes-Manduel mais avec une réserve. Cette réserve incontournable concerne principalement l'accès à la gare. En effet, la réalisation de la gare va grandement compliquer l'accès au TGV depuis le bassin alésien et plus généralement les Cévennes. Aucune étude n'a évalué les conséquences et les solutions à apporter sur l'enclavement que va procurer la réalisation d'une gare TGV à Manduel. Alès étant pourtant le 2éme bassin de vie en terme de population dans le Gard. Ce qui est très surprenant. Par conséquent la réalisation dès l'ouverture d'une 3éme voie à quai sur la ligne Tarascon-Sète autorisant la création de navettes TER origine-terminus est indispensable. De plus cette navette ferroviaire pour une meilleure attractivité doit être directe c'est-à-dire sans rupture de charge depuis Alès. Exemple de navette possible : Alès->Nîmes Feuchères->Nîmes Manduel TGV. A défaut d'ouverture de la 3éme voie, la majorité des habitants du bassin alésien utiliseront leurs voitures pour se rendre à la future gare TGV. Cela aura pour effet une augmentation du trafic routier déjà surchargé au centre-ville de Nîmes, car c'est tout simplement le trajet le plus court et rapide pour se rendre à Manduel. Cet afflux supplémentaire de voitures induira une saturation du parking longue durée. En conclusion, il serait dommage de ne pas utiliser l'interconnexion de la gare TGV avec la ligne classique pour favoriser son accès ferroviaire. Je vous prie d'agréer, Monsieur le commissaire enquêteur, mes salutations distinguées.

@041	simone	Pourquoi une autre gare pour les voyageurs ? - Plus vite à Paris ? Non. Le trajet 3h sera augmenté dans le meilleur des cas : 20 mn jusqu'à Manduel, + 10 minutes de sécurité+10 minutes de parking si parking il y a= +40 minutes Sans compter les retards SNCF incessants et les problèmes de corrrespondances. - Plus économique ? Non. Bus, ou navette, ou essence et parking. Pour l'usager Infrastructures au coût considérable pour les contribuables. - Les Nîmois viennent d'investir beaucoup dans la rénovation de la gare de Nîmes et de l'Avenue Feuchères. Pourquoi ? - Les expériences d'autres cités ayant des gares externalisées s'avèrent négatives. Il faut le prendre en compte. - Cette gare excentrée – excentrique ? aura pour résultat un accroissement de la circulation en direction de Manduel avec toutes les conséquences que cela aura. Décision absurde alors que de toutes parts, dans un souci d'écologie, on tente de réduire les déplacements autos. Encore bien d'autres points négatifs et aucun positif n'apparait, sinon l'intérêt évident pour les habitants de Manduel et Redessan….
@042	calvin michel Alès	la construction d'une gare TGV à Manduel va entraîner une raréfaction de TGV desservant la Gare centrale de Nîmes. Or pour tous les habitants de la région alésienne et cévenole, seule la gare centrale est garante d'une durée de trajet TER acceptable. La gare de Manduel va péjorer le temps de trajet Alès Paris, et va également réduire la fréquentation des TER Alès (et au delà) Nîmes. Cela va entraîner une quasi obligation d'utiliser un véhicule routier pour se rendre à Manduel depuis les Cévennes. Aucune utilité d'une telle gare pour les usagers du train. il y a certainement d'autres intérêts(économiques,...) qui restent à démontrer et qui se feraient au détriment d'une offre ferroviaire pertinente pour la région cévenole.

@043	Jean Charles	Il aurait fallu que les gens aient le choix de tout le dispositif et non pas par morceaux. Ainsi le 26/2/17 on trouve dans la presse l'avis sur la rocade ouest de Nîmes, bien mieux placée pour avoir la gare là où l'on va mettre la gare de service! Lorsque le choix de la ligne TGV a été fait on a ponctuellement amené une voie (là où l'on envisage la gare de Manduel) et tout le reste a été fait par petits morceaux traités indépendamment. Il faudrait voir comment cela se passerait avec le système qui se met en place (Commission Nationale du Débat Public, référent,...) qui laisse à espérer une coordination entre les éléments pour une aussi grosse opération. Le système de gare prévu rend inutile le viaduc de Courbessac puisque l'on rétablir un refoulement en gare de Nîmes pour les gens venant d'Alès. De même les décideurs en place lorsque le choix LGV a été fait (Defferre, Frèche et Blanc) n'ont pas considéré la zone d'Avignon à Montpellier comme un tout. Gare d'Avignon peu accessible alors qu'elle aurait pu être à Pujeaut mais à l'époque on ne devait pas penser à remettre en service la ligne Carpentras-Avignon! Il parait invraisemblable que la Mogère ne semble pas équipée en terminus et que les trains allant à Montpellier doivent passer par la Gare de Nîmes actuelle. Ce qui est présenté ne traite pas des accès à la Ville Nouvelle dont on parle pour la proximité de la Gare de Manduel. Il semblerait logique d'avoir fait une Enquête Publique sur l'ensemble des nouveautés prévues à Manduel. On peut en aligner encore d'autres arguments de ce genre. En résumé donc tout est à revoir sauf le fait que les TGV allant au delà de Montpellier auront une voie simplifiée au niveau de Nîmes et Montpellier! La solution avec un raccordement à la voie nouvelle permettant d'accéder facilement à l'actuelle gare de Montpellier en ayant déposé les passagers au croisement de la voie du Grau de Roi parait bien meilleure pour une bonne partie du Département, y compris pour l'agglo de Nîmes que la solution à l'est proposée.
@0346	BRL - Belluau Eric	Voir courrier annexé
@044	Marie Remoulins	Je vois dans les observations la gronde des Nîmois. Mais ont-ils conscience qu'ils ne sont pas les seuls à prendre le train ? Allongement des délais ? Pas pour l'ensemble des voyageurs qui viennent des 4 coins du département ou des autres (les habitants de l'ouest des Bouches-du-Rhône et du Vaucluse viendront bien plus volontiers prendre le train à Manduel/Redessan qu'à Nîmes) : entrer dans Nîmes et rejoindre sa gare est plus que pénible, le parking est difficile, le dépose-minute toujours encombré. Nous habitons l'est du Gard allons bien plus volontiers prendre le TGV à Avignon qu'à Nîmes, Avignon où la gare TGV n'est pas en centre-ville... CQFD.

@046	VAZQUEZ Jacques	Bonjour, je me demande qui a intérêt à ce que cette nouvelle gare existe! Certainement pas les habitants locaux, ni les touristes. Nîmes à moins de 3 h de Paris, ce sera fini. Quel est donc cette conception du progrès? Rajoutons le temps mis par la navette ou le véhicule personnel pour se rendre au centre ville, ou aller jusqu'à la gare, autant prendre l'avion. Et le parking? En plus de la navette, un autre coût supplémentaire à rajouter au prix du billet. Pour quel bénéfice donc? pour faire gagner 10 mn au Paris Montpellier? Pour céder au lobbying des entreprises de construction? Il est clair qu'on ne nous donne pas tous les éléments. Cdt
@045	Vivas Larissa Redessan	Habitante de Redessan, je prends le TER tous les jours à la halte de Manduel. Je déplore le faible nombre de trains qui s'arrêtent à cette gare aujourd'hui. Cette nouvelle gare, bien que appelée gare TGV, me semble être une opportunité pour les personnes qui prennent le train tous les jours pour se rendre au travail. En effet, cette gare étant située également sur la ligne normale, elle devrait faire l'objet d'arrêt de trains TER plus importants, offrant ainsi une alternative à l'usage de la voiture pour se rendre à Nîmes, Montpellier ou Tarascon. J'espère que la Région et la SNCF proposeront plus de trains TER sur cette nouvelle gare que ce qu'il y a sur l'ancienne halte.
@047	geneviève	une seule gare à NIMES svp... avez vous vu un peu ce qu'est la " fameuse " gare d'AVIGNON EN CAMPAGNE " ????
@048	DAYON Jérôme Saint gervasy	100% pour cette gare. Cela va être un bol d'air pour les entreprises qui s'implantent, pour nos jeunes, pour faire parti des grandes aires européennes, la ligne grande vitesse c'est Lisbonne, Madrid, Barcelone Nimes Lyon Paris ... pas mal non? Une bonne gestion avec les TER pour Nimes centre, Ales et les Cévennes, Arles et la Camargues... Mais aussi des accès routier a prévoir notamment la rd3 qui pourrait-être revue de Saint-gervasy jusqu'a un accès avec l'A54 vers garons? et la mise en 2 x 2 de Manduel à Beaucaire. Bon courage pour une ouverture en 2019!
@049	ROLAND Beaucaire	je n'arrive pas à comprendre que l'on nous dise que les nîmois ne veulent pas de cette gare car elle est excentrée par rapport à Nimes mais cette gare n'est pas faite que pour les nîmois. Je suis moi-même un adepte des voyages en train (j'habite Beaucaire) donc je vais à la gare TGV d'Avignon prendre le train et croyez moi cette gare m'intéresse bougrement. vivement qu'elle soit opérationnelle

@050	Lescuyer Georges Montpellier	Elle est nécessaire pour qu'un plus grand nombre de TGV et Intercités, en empruntant le contournement Nimes-Montpellier et la future ligne vers Perpignan, offrent d'appréciables et nécessaires gains de temps et de régularité sur les liaisons vers Paris, Barcelone, Marseille. En soulageant l'actuelle voie ferrée le trafic des TER pourra être augmenté entre Nimes et Montpellier. Cette amélioration du trafic ferroviaire concurrencera l'usage de la voiture sur les trajets courte et longue distance et de permettra de soulager le trafic de l'A9 et diminuer les risques d'accidents. En outre, cette gare en périphérie permettra comme à Montpellier une diminution de l'engorgement du trafic automobile au centre de Nimes causé par les usagers de la gare actuelle.
@051	LACROIX André Molières sur Cèze	Habitant les cantons du Nord à la limite de l'Ardèche, il n'y a plus pour l'instant la ligne BESSEGES-ALES qui me permettait d'arriver en gare d'ALES et descendre sur NIMES avec un gain de temps, grâce au contournement de Courbessac, pour prendre un TGV ou tout autre train. Donc pénalisé car obligé de prendre la voiture jusqu'à ALES et si on suit le nouveau projet de gare TGV, encore pénalisé car trajet supplémentaire de 20 mn. Ne menez pas ce projet inefficace et coûteux, la Gare centrale de NIMES est satisfaisante et remettez-moi vite en service la ligne ALES-BESSEGES pour me permettre d'accéder à NIMES CENTRE en toute sécurité. Merci d'avance.
@052	Doussiere Claude	ce projet de gare va favoriser et augmenter les déplacements routiers (domicile-gare) des habitants du Nord du Gard et de la Gardonnenque, en gros l'agglo d'Alès, par l'augmentation du temps de trajet et des changements supplémentaires TER/TGV. province Paris et vice-versa. Il va entrainer aussi des coûts supplémentaires à la charge du Département, qui je le rappelle, avait soumis en 2012 son investissement au CNM(contournement Nîmes Montpellier) au développement du réseau ferroviaire gardois(rive droite du Rhône, ligne Alès Béssèges) Le CNM est fait mais le reste non, doit on encore payer des impôts pour voir passer des trains sans jamais pouvoir les prendre!!

@053	SALTEL Christian Nîmes	Je suis opposé à la construction d'une gare TGV à Manduel pour les raisons suivantes: 1/ elle sera construite dans une zone agricole où la terre est fertile; nous aurons besoin de cet outil de production de cultures vivrières dans le futur eu égard à la catastrophe écologique en cours; il est surprenant que l'on continue à bétonner les sols les plus fertiles comme si de rien n'était; 2/ elle sera éloignée de la population donc ne rendra un service qu'aux voyageurs du sud-est et l'est de Nimes laissant aux 250 000 gardois de Nimes, de la Vistrenque, de la Vaunage et de la Gardonnenque le problème de la rupture de charge; rupture génératrice de temps d'attente pour une navette ou de pollution, d'émission de gaz à effet de serre, de bouchons, d'accidents dûs à un report sur route d'une très grande partie du trajet terminal; l'expérience des gares "betteraves" ne suffit-elle pas? Doublement du temps, dès aujourd'hui, pour faire Nimes-Valence n'est-il pas probant? L'arrivée à Avignon TGV, la descente du TGV, le changement de quai avec les bagages, l'attente, ne serait-ce que quelques minutes, d'une navette ne sont-ils pas autant d'éléments de dissuasion de prendre le train et,donc, de favoriser la route, et, donc, de contribuer à la pollution, au changement climatique, aux accidents et aux encombrements des villes. Faut-il continuer ainsi à créer les meilleures conditions de destruction de l'environnement de notre espèce et des autres espèces vivantes en édifiant continuellement toujours plus de bétonnages couvrant la terre qui devrait, au contraire, nous nourrir et en plus en générant ce qui va à notre perte, à nous humains? Les grandes réalisations de ce type sont celles qu'il faudra démolir sous peu, dans l'urgence car nous ne pouvons pas continuer, raisonnablement, ainsi. Nous pouvons encore réagir, le pire n'est pas inéluctable!
@0347	Ferté Henri Nîmes	Voir courrier manuscrit
@055	Pribile patrick	cette gare est inutile pour les Nimois:outre son coût,elle alllonge le temps de voyage entre Nimes et Paris obligeant à une liaison par route ou par rail(cette dernière encore virtuelle) je suis favorable au maintien de la totalité du trafic voyageurs en gare du centre ville en prévoyant le raccordement de St Brès
@056	Chichouilla Nîmes	Je serai ravie que cette gare voit enfin le jour. Fini les tours interminables pour trouver où garer son véhicule. De plus, ce projet est en parfaite adéquation avec le respect de l'environnement, j'aime l'originalité de l'architecture qui se fond parfaitement dans le paysage. Un vrai bol d'air frais pour les usagers, les entreprises.... bref pour tous. Je suis pour la gare TGV à 100%.

@058	CARRIERE André Nimes	Bonjour, Je pense que ce projet de gare est inutile pour les raisons suivante: - La gare de Nîmes qui n'est pas saturée pourrait recevoir avantageusement les quelques TGV qui doivent s'arrêter à Manduel - J'habite à Nîmes (quartier Nord) et le fait de devoir aller à Manduel va augmenter mon temps de trajet pour Paris d'au moins une demi-heure. Ce n'est pas un progrès!. - Comment aller à Manduel ? certainement en voiture pour éviter les retards du TER ou d'un éventuel et hypothétique TCSP. Ce n'est pas très écologique! - La gare et la zone commerciale qui devrait l'entourer se situe sur des terres agricoles riches pour les maraichers. Cela est en contradiction avec la nécessité de diminuer la consommation de terres agricoles. Que dit la CDPENAF ? Que vont devenir les fraises de Manduel ! - La gare a un cout non négligeable qui pourrait être utilisé ailleurs par la SNCF Je souhaiterais donc que la Commission d'Enquête donne un avis défavorable à ce projet
@059	RIPERT philippe	Aujourd'hui, pour les arlésiens qui, comme moi, souhaitent rejoindre le réseau TGV, il existe une desserte en car entre Arles et Avignon TGV, en correspondance avec des trains pour Paris. Il existe aussi une liaison entre Arles et Nîmes, mais elle n'est jamais la plus efficace pour prendre un TGV vers le Nord. Tout au plus peut elle intéresser les arlésiens qui cherchent à partir vers l'ouest (Béziers / Perpignan / Barcelone) Les arlésiens constatent à la lecture du dossier d'enquête que rien n'a été prévu pour permettre aux arlésiens de rejoindre la future potentielle gare de Manduel. La seul offre imaginable est de venir en voiture, par la RN113 et la RD3, ce qui n'est ni un comportement écologiquement responsable, ni une solution souhaitable, vu le gabarit de la RD3 entre Bellegarde et la gare de Manduel. Personne ne semble s'être posé la question du temps de trajet prévisible en autocar entre Arles et la gare de Manduel, ou des correspondances entre des trains Arles Manduel et les TGV. Tout est donc fait pour que la gare de Manduel soit utile... aux Nîmois, qui disposent déjà d'une gare desservie pas les TGV. Dans le même esprit, je constate que la gare de Manduel n'apportera pas non plus la moindre qualité de service pour les Tarasconnais (qui choisiront sans doute d'aller à Avignon) ou les Alèsiens (qui auront une correspondance de plus pour aller à Manduel ou un choix d'horaires plus restreint à Feuchères), de telle sorte que les promoteurs du projet ne s'intéressent qu'aux seuls Nîmois. Il ne s'agit donc pas là d'un projet d'aménagement du territoire qui profiterait à un bassin de voyageurs, mais d'un caprice de politiques nîmois dispendieux.
@097	Morandini Jacqueline	Il est prévu une voie de contournement (2x2 voies) ou de déviation de la RD999. Dans cette attente de réalisation, il y aura très certainement un engorgement qu'il conviendra de réguler. Mais actuellement je tenais à mentionner que la section de la RD999 ([...] du rond point Redessan Manduel au rond point du casino) est une piste de [...] et surtout certains camions) à certaines heures (service nuit et à partir de 7h30 du matin) Il conviendrait de signaler et rappeler que la vitesse dans ce secteur est de 50km/h maximum. = des panneaux lumineux signalant les excès de vitesse aux automobilistes. Le nombre de d'accrochage ou d'accidents sont nombreux sur cette section de route. Entre autres les contrôles de police sont insuffisants ou sont effectués au mauvaises heures donc non dissuasifs.

@060	Jean Nimes	Ce projet est essentiel au développement économique du territoire gardois. Il permettra d'irriguer avec cette gare hors du centre ville, à la fois de faciliter les accès et le stationnement qui est un vrai handicap actuellement pour la gare centrale et d'irriguer un territoire beaucoup plus large, des Cévennes à Arles en passant par le sud Avignonnais et les Alpilles. Ce sera donc un facteur essentiel du renforcement de l'attractivité touristique de notre bassin d'emplois. Une bonne connexion TER offrira en outre une vraie alternative à la voiture depuis les aires urbaines de Nîmes, Arles ou Beaucaire-Tarascon
@061	Jean-François Caissargues	Bonjour j'ai déjà dit que je pensais que du bien de cette nouvelle gare dans l'Est du Gard, mais j'ai oublié de préciser quelque chose. j'étais en gare de Nîmes ce dimanche et j'ai vu que les toilettes coutaient la somme de 80 cents d'euro....je trouve le prix exagéré pour les usagers qui paient leur billet ! Comme la gare est nouvelle à Manduel, et ne devrait accueillir que des usagers car elle est pas en centre ville, les toilettes seront elles gratuites ? quand je prends l'avion, les toilettes sont gratuites et très propres dans tous les aéroports !!! Pourquoi ce service est payant à la SNCF ? Merci de m'apporter une réponse car je ne l'ai pas vu dans le dossier, et je paye assez d'impôt pour construire cette gare nouvelle (essentielle je le répète), et je ne trouve pas juste de payer encore pour aller aux toilettes quand j'irai y attendre pour prendre le train. Les trains à 1 € OUI , les toilettes à presque 1 €, NON !
@089	Meyrveis Gilbert	Parcelle [ZB1] au lieu dit l'Etang la société Olivia a réalisé une emprise de 152m² sur ma propriété. Cette cession n'est pas entretenue. La végétation envahit ma propriété. Je demande à ce que cette cession appartenant à la SNCF soit entretenue
@090	Mercier Claude Nimes	- je pense que ce projet est prématuré. En effet, tant que la LGV n'est pas faite jusqu'a Perpignan, il semble ne pas y avoir d'utilité d'une gare. - la gare actuelle de Nimes centre n'est pas saturée. - le projet de gare ne semble que lié qu'a un projet de construction sur 160Ha la gare devenant secondaire. - les terres agricoles sont léguées par les générations antérieures pour nourrir les habitants et non une enieme zone commerciale. - au final, je préfèrerais que les sommes affectées à des dépenses plus pressantes - je regrette la masse de documents, le peu de longueur de l'enquête et qu'elle n'ait pas été réalisée dans la ville de Nimes qui représente plus de 156 000 Hab concernés
@0343	Bocabarteille Alain Lattes	Voir courrier annexé

@062	MINGAUD Alain Nimes	La situation géographique exceptionnelle du site de Nîmes /Manduel , carrefour d'axes européens majeurs nord-sud et est-ouest , doit être marquée par l'implantation d'une gare répondant à cet enjeux considérable et ses perspectives humaines et économiques . Si l'on considère les impératifs de rapidité du trafic fer tel que les transports du futur les exigent , une gare à Nîmes-centre s'écarte de cette course à la vitesse , prélève de nouvelles emprises foncières , en n'apportant que très peu de gains de rapidité aux voyageurs nîmois ; comme dans tant d'autres grandes villes (Tours , Valence , Avignon ...) les navettes en place apporteront les services attendus sans perte de temps . Après avoir laissé s'échapper au siècle dernier plusieurs opportunités de développement , la métropole nîmoise ne doit pas manquer en 2019 la création d'un lieu d'étape européen majeur , qui ne manquera pas d'apporter aux générations à venir des perspectives exceptionnelles de développement .
@063	LLINARES MARC Saint Mamert du Gard	Bonjour, Ne laissons pas passer cette aberration qu'est la construction de la gare TGV à Manduel. C'est un non sens écologique, économique et social. Nous avons une magnifique gare à Nîmes centre, qui a été récemment refaite, avec un maillage multimodal dense, qui correspond aux besoins des populations du département. Ne laissons pas générer des parcours parasites pour accéder à l'offre grande vitesse. Les intérêts privés des promoteurs ne peuvent primer sur l'intérêt général!

@064	CLAVEL Antoine Nimes	12 Raisons de dire non : 1. La LGV va supprimer quotidiennement plus de 100 trains de marchandises, libérant les sillons vers la gare actuelle de Feuchères et Montpellier Saint Roch. 2. La LGV s'arrête au Sud de Montpellier. Le raccordement à l'Espagne n'est prévu qu'après 2030 ! A ce moment il sera temps de reconsidérer la question. 3. La gare Feuchères est belle, opérationnelle, à côté de la gare routière. Seul problème un parking trop petit…facile à résoudre avec l'opération « Triangle ». 4. Une gare nouvelle, c'est un coût astronomique (quai,….On parle de 300 millions plus les accès !! Pour qui ? pour des promoteurs avides ? 5. Et la gestion ensuite? Car … « on garde notre gare de centre ville »…double coût) 6. On nous dit la SNCF en difficulté….Alors un peu de civisme. Evitons lui cette bêtise. 7. La création des Centres Commerciaux a vidé Nîmes d'une grande partie de son activité, en particulier des Hôtels et Restaurants …le dédoublement de la gare condamne définitivement les derniers. 8. Les habitants de Gardonnenque vont TOUS prendre leur voiture pour aller à Manduel. 9. Les bouchons de l' « échangeur A9 » comme de « Carémeau » seront permanents et graves. 10. Il faut faire la déviation Ouest (A9-RN106) avant, avec bien sûr un raccordement aussi à la RN113. 11. Qui a besoin de cette nouvelle gare aujourd'hui? Personne, sauf peut-être quelques habitants de la Vistrenque. 12. A faire une nouvelle gare après 2030… ; c'est vers les Costières et l'aéroport qu'il faudra la faire. Là, le tertiaire, les universités, les labos , la high tech. peuvent s'installer agréablement…Il faut faire venir les cadres à Nîmes. La SNCF avait proposé Campagne…on aurait le « trambus », voir même la liaison par rail du Grau du Roi pour y aller et un territoire accueillant et non une gare betterave. NB : et nous ne parlerons pas ici des questions de l'eau …. de l'écologie….pollution…..
@065	FIEVRE Bernard Nimes	Pour le developpement touristique et économique de Nimes et sa région cette nouvelle gare est indispensable,il faut ajouter la rocade nord et la rocade ouest . Mettre Nimes à 2h30 de Paris c'est une ouverture de Nimes sur les touristes étrangers en séjour à Paris
@066	Pfeiffer francis Nimes	necessité d avoir ue gare à manduel imes ne peux rester isolé des axes tgv
@067	Joelle Nimes	je souhaite que la gare reste celle actuelle de Nimes

@068	Carbajo Roger Redessan	On ne peut que s'étonner de lire les dernières contributions : Bernard nous explique que Nîmes sera maintenant à 2h30 de Paris. Comment calcule-t-il cela ? Avec un train direct pour Nimes centre, c'est 2h51 depuis des années, et la gare de Manduel n'y changera rien. Avec une correspondance à Manduel, ce sera largement plus long. A mois que Bernard ne s'intéresse au temps de trajet des voyageurs Paris-Manduel, mais cela reste très marginal.... Jean nous explique l'intérêt de la gare de Manduel pour les habitants du sud avignonnais et les Alpilles. Ne faudrait-il pas l'informer de l'existence d'une gare TGV à Avignon, qui permet de rallier Paris en 2h37, et qui est bien plus pertinente pour les habitants du sud avignonnais et des Alpilles. Quand à Chichouilla, elle se réjoui de ne plus avoir à tourner autour de la gare pour chercher une place, avec le souci d'économiser une place de parking. Il convient de la rassurer : à Feuchères, il est possible de se garer autour de la gare, à Manduel ce sera impossible : parking payant obligatoire. Chichouilla n'en est plus à un paradoxe près, puisqu'elle nous parle de l'adéquation entre la gare et le respect de l'environnement : une gare qu'on ne pourra atteindre qu'en voiture (si l'on habite pas Nîmes centre), et qui imperméabilisera des dizaines d'hectares de terres agricoles, cela n'est pas vraiment ce que l'on peut appeler le respect de l'environnement. Y aurait-il quelques mains mal intentionnées qui ajouteraient des commentaires idiots pour dévaloriser la procédure d'enquête publique ? Ceux qui répondent seraient ils donc si mal informés ?
@069	RODIER Eric Association du Cobaty Nimes	a - Une réponse à la croissance des besoins de déplacement collectif: Localisé à l'intersection de la ligne classique Tarascon - Sète et du Contournement de Nîmes et Montpellier. Ce positionnement multiple ses fonctionnalités en offrant un accès à des déplacements de longue distance (nationaux et internationaux grâce aux train à la grande vitesse et aux dessertes locales). Ce projet impacte positivement l'environnement. b -La source de développement économique et Création d'empois pour la réalisation. Le montant d'investissement associé aux études et à la réalisation de la gare nouvelle Nîmes Manduel Redessan est estimé à 95M€ en 2011. Ce montant correspond à 467 emplois / an direct mobilisé par le projet et 392 emplois / an indirect mobilisés par le projet. Le projet générera donc 859 emplois / an sur sa période de réalisation. c - L'opportunité de créer une zone d'activité d- Le maillon indispensable pour le développement de notre territoire Cette gare équidistante du Pont du Gard -Avignon - Arles et Nîmes constitue la porte d'entrée d'un territoire à forte ambition touristique sur le thème de " La Romanité " Un outil indispensable pour une ville qui ambitionne d'être inscrite à l'UNESCO .

@070	CARBAJO Roger Redessan	Et l'on s'étonnera encore plus de voir que la première contribution à l'enquête publique émane d'Anne-Lise GIBBE. Ceux qui ont suivi la démarche de concertation préalable connaissent bien Anne-Lise GIBBE, qui était alors Chargée de concertation - LNMP chez SNCF Réseau Si ce sont les collaborateurs de SNCF Réseaux qui répondent à l'enquête publique, alors bien sûr, le résultat sera bien celui qui est attendu par SNCF Réseaux.
@071	SALZE JOELLE St Julien de la nef	En tant que citoyenne, et fille de paysan et contre les grands projets inutiles et pour la préservation des terres agricoles. Voici mes remarques qui me font affirmer que ce projet est inutile et incensé: - les besoins des usagers partant de Nimes ou s'y rendant : la gare centrale actuellement desserve par les TGV et les TER (qui devraient être plus nombreux du fait de la libération des voies du frêt) correspond davantage aux besoins de celles et ceux qui travaillent à Nimes, les étudiants, les Nimois et les Gardois surtout mais aussi les touristes > - la nouvelle gare de Nimes , excentrée à 13 km de la ville, fera disparaitre un peu plus les terres agricoles par sa construction, les parkings et les accès routiers (plus de 25 hectares aujourd'hui, plus d'une centaine si la ZAD portée par Nimes Métropôle se réalise un jour).Or les paysans pour s'installer et produire l'alimentation des habitants des villes et villages alentours doivent pouvoir conserver l'usage du foncier agricole et les friches industrielles et les bureaux vacants sont encore très nombreux à Nimes ou sa périphérie proche. > - les moyens financiers engagés pour la réalisation de ce projet seraient certainement mieux employés à l'entretien et au développement des réseaux existants, à les rendre plus efficients pour tous, à privilégier le train sur la voiture pour les déplacements réguliers ou non. > - l'impact d'une telle réalisation, même si elle s'inscrit dans le " développement durable" de l'avis de ses promoteurs aura des conséquences néfastes pour la faune et la flore du territoire et pour ses habitants (développement de la circulation routiére, donc pollution et problème de sécurité). > - les voyageurs qui utilisent le TGV pour se rendre à Montpellier, Perpignan ou Barcelone n'ont aucune raison de s'arrêter à Nimes-Manduel-Redessan, le TGV n'est ps un omnibus !
@072	MARTINE Nimes	CONTINUER A EMBELLIR NOTRE REGION ET A LA RENDRE ACCESSIBLE SVP MERCI
@073	BERGERON Lucienne Nimes	Nous sommes pour la GARE à NIMES MANDUEL REDESSAN pour les propositions suivantes : - de nombreuses grandes villes ont leur gare TGV (Aix, Valence, Montpellier, Lyon, Avignon……) - relier Nîmes et le Gard au réseau européen des lignes à grande vitesse (Turin, Barcelone, Amsterdam, Bruxelles, Londres, Cologne….) - une gare TGV qui sera relier aux réseaux locaux de chemin de fer : Beaucaire, Tarascon, Alès, sans oublier Nîmes centre ville - une gare TGV desservie par voie routière, par loi du réseau autoroutier - un projet de développement économique, riche en création d'emplois, tout autour avec l'arrivée d'entreprises - un geste architectural, qui sera un symbole pour les personnes, notamment les touristes, arrivant sur le territoire de Nîmes, ville bientôt classée au patrimoine mondiale de l'Humanité, et du Gard - création d'un nouveau pôle d'attractivité sur cette partie du Gard

@074	BRUN Denis Nimes	En tant que citoyen et petit fils de paysan je ne peux qu'être pour la préservation des terres agricoles. Toutefois maintenant que cette ligne est construite il faut bien la doter des équipements nécessaires à son bon fonctionnement. La gare de Manduel est indispensable mais doit être accompagnée d'une voie de desserte ferroviaire avec Nimes-centre et d'infrastructures hôtelières à moyen terme . Nimes est candidate au classement de l'UNESCO; cette gare est donc stratégiquement placée au centre d'un triangle: Pont du Gard, Abbatiale de Saint Gilles (déjà classés). Un développement touristique important est à prévoir et cette gare, ainsi que plus tard ses abords en seront un élément structurant. Certains disent que beaucoup de trains passeront sans s'arrêter; c'est fort probable. Mais la SNCF n'est pas stupide au point de ne pas adapter l'offre avec la demande. Cela ne pourra se faire que si la gare de Manduel existe. En effet la gare de Nîmes centre n'aura pas les capacités d'assurer un fort accroissement de la desserte. Dans le cas contraire les touristes descendront à Avignon et ne feront qu'une escapade de 24h sur Nîmes et Pont du Gard... et nous aurons une fois de plus loupé la marche comme nous l'avons loupé déjà à plusieurs reprises comme l'a fort justement indiqué Alain MINGAUD (je cite en exemple le refus d'implantation d'IBM à Nîmes il y a plusieurs décennies). Cordialement
@075	schreiner henriette patricia	Cette gare permettra le désengorgement de la gare de Nîmes et amènera des emplois ainsi que des aménagements utiles aux usagers (parkings notamment, tjrs surchargés à nîmes, mais aussi accès facilités à la gare Tgv sans avoir à traverser la ville) . Partout où des gares Tgv ont été aménagées à l'extérieur des villes moyennes, cela a apporté de la fluidité tant au niveau de la circulation automobile que sur le plan de la rapidité des Tgv (exemples : gare Tgv de Valence, gare Tgv Montbéliard-Belfort). De plus, la gare Tgv prévue à Manduel sera un pendant indispensable à la gare Tgv prévue à proximité de Montpellier.
@076	Fayet Sylvette Nimes	Pourquoi une nouvelle gare? Une nouvelle gare ne se justifie pas dans la mesure où la gare centrale de Nîmes Feucheres est viable pour au moins 20 ans en réalisant notamment un raccordement à St Bres Le contournement de Nimes et Montpellier a été réalisé pour le fret qui empruntera donc cette ligne et libérera ainsi des sillons. Les déplacements pour se rendre à Manduel se feront pour beaucoup par route ce qui n'est pas une bonne chose tant pour l'environnement que pour les risques routiers. Les gains de temps éventuels des TGV seront annihiles par la durée des trajets que devront effectuer les voyageurs depuis leur lieu de vie pour se rendre à Manduel. Dons des trajets plus longs. Les dessertes éventuelles en T ER ne seront pas forcément assures et rien ne démontre aujourd'hui le contraire. Le coût de 95 millions d'euros pour la gare, plus environ 25 millions d'euros pour les réalisations de l'avenue de la gare et la 3 eme voie seraient un gaspillage de l'argent public pour une gare inutile qui ressemble davantage à un prétexte (cher) pour la réalisation d'une zone d'aménagement qui de plus consommera des hectares de terres agricoles. Donc un très mauvais parti pris d'aménagement du territoire . La réalisation d'une nouvelle gare excentrée de la ville centre n'est pas pertinent .

@077	Divert Jacques Nimes	Cette gare est indissociable du programme du Contournement de Nîmes et de Montpellier avec la gare de Montpellier Sud de France. Elle permet de repartir les trains à grande vitesse sur les deux lignes pour laisser de la place à plus de TER sur la ligne historique. Elle offre plus d'opportunité de dessertes à grande vitesse, tant pour les centres villes en maintenant des TGV dans les gares centre, que pour les habitants des périphéries en leur proposant des TGV plus rapidement accessibles dans les gares nouvelles sur la LGV. Il faut donc arrêter de ne penser qu'aux voyageurs des centres villes qui peuvent aller prendre leur TGV à pied, en bus ou en tram. La plupart des clients viennent prendre le TGV en voiture et ils pourront se garer rapidement et sans problème à proximité de la gare nouvelle au lieu de tourner autour de Feuchères plus d'un quart d'heure avant de trouver un stationnement. Leur temps de parcours global n'en sera qu'amélioré. Evidement si les Nîmois veulent regarder passer les tgv entre Barcelone ou Toulouse, Montpellier, et Marseille ou Lyon ou Paris, ils peuvent continuer de revendiquer une seule desserte en centre-ville mais la loi de l'offre et la demande réduira forcement le niveau de desserte de l'agglomération nîmoise s'il n'y a pas de gare sur la LGV. Le seul point de vigilance est celui de la desserte TER coordonnée avec les TGV. Pour ça il faut que la Région revienne à la raison, qu'elle fasse en sorte que la quarantaine de TER qui circulent entre Nîmes Centre et Tarascon s'arrêtent dans cette nouvelle gare pour assurer un bon niveau de correspondance avec les TGV. Bref que Mme Delga ait le courage de rembarrer ces alliés politiques du Front de Gauche et écologistes dont la bêtise n'a d'égale que l'incohérence des discours. Comment peut on prétendre défendre des modes de déplacements durables et refuser les outils indispensables au développement de l'offre tant TER que grande vitesse qui sont les modes de déplacements les plus propres et les plus économiques en carbone. Il faut donc que la Région respecte ses engagements de 2012 en reprenant le financement des gares nouvelles de Montpellier et de Nîmes, qu'elle adapte sa politique de desserte TER complémentaire à l'offre grande vitesse et qu'elle positionne aux postes à responsabilité dans ce domaine des élus un peu plus au fait des besoins de la population plutôt que des Gibelin et autres Dupraz ou Resseguier qui n'ont d'autres ambitions que de défendre une idéologie à côté de la plaque. On ne peut pas rester au milieu du gué. Faites cette gare et vite. Sinon ce seront près de 2 Milliards d'euros qui auront été gaspillés dans le CNM pour seulement quelques trains de marchandises détournés des centres villes (certes utiles) mais à un coût bien trop élevé par rapport aux gains constatés.

@078	Steenkiste Marie Clermont l'Hérault	Monsieur le Président de la commission d'enquête, en tant que citoyenne, je vous fais part de mon avis : Le fait d'excentrer la nouvelle gare de Nîmes à 13 km de la ville pose des problèmes écologiques et humains, à différents niveaux : *Disparition de terres agricoles pour sa construction, celle des parkings et des accès routiers (plus de 25 hectares aujourd'hui et plus d'une centaine si la ZAD portée par Nîmes-Métropôle se réalise un jour). Or, il est du devoir de tous et notamment de nos institutions, de protéger le précieux foncier agricole afin de permettre à nos paysans de s'y installer et de le cultiver pour produire, ne l'oublions pas, l'alimentation des habitants des villes et villages alentours !! Pour toute nouvelle construction, il serait donc préférable d'utiliser avant tout, les nombreuses friches industrielles et bureaux vacants à Nîmes ou dans sa très proche périphérie. *Une Gare excentrée génère des déplacements routiers supplémentaires pour ses usagers donc de la pollution et des problèmes de sécurité accrus. De tels travaux et leur aboutissement auront donc indéniablement des conséquences néfastes et regrettables pour la faune, la flore du territoire et pour ses habitants. Jusqu'en 2011, les responsables de la SNCF jugeaient l'actuelle Gare centrale de Nîmes suffisante pour l'accueil des hypothétiques 2 millions de voyageurs à l'horizon 2040..... A qui - à quoi profite le projet actuel d'une gare décentralisée?! N'est-ce pas plutôt dissuasif pour les usagers nîmois et gardois qui verront leur temps de déplacement prolongé par cet éloignement, voire complexifié par une correspondance à prendre... L'actuelle gare centrale de Nîmes desservie par les TGV et les TER (possiblement plus nombreux du fait de la libération des voies du fret) correspond davantage aux besoins de celles et ceux qui vivent ou travaillent à Nîmes : les Nîmois et les Gardois mais aussi les touristes ou les étudiants. L'argent employé à ce (trop) grand projet serait, il me semble, plus utile à l'entretien des voiries et matériels déjà existants.
@079	henri Nimes	Monsieur le président de la commission d'enquête.Je suis favorable à la création de cette gare qui apportera un fort développement économique pour la région.
@080	gay lucienne Saint Ambroix	La question essentielle à se poser, en tant qu'usagers des transports ferroviaires, c'est : est-ce que cette nouvelle gare excentrée apportera vraiment les avantages qu'on lui attribue. Je ne pense pas. Les usagers venant du Nord du département, par exemple, et désirant utiliser le TGV en gare de Manduel, devront utiliser un moyen de transport soit de leur domicile soit de la gare de Nimes pour s'y rendre. L'impact sur le trafic routier sera important à l'heure avec les conséquences que l'on sait sur l'écologie. Une gare TGV au coeur de la ville de Nimes est une solution moderne, écologique, et pour le plus grand nombre. Je suis donc opposée à la création de la gare de Manduel. De plus, il n'est pas du tout certain que cette gare soit créatrice d'emplois de cheminots à statut.
@082	Agnès Zurich	Je suis extrêmement favorable à cette gare nouvelle facilement accessible par la route et qui va desservir une vaste zone touristique et notamment les villes de Nîmes et d'Arles. Elle complètera utilement la gare de Nîmes Centre qui est malheureusement parfois difficile à rejoindre. Manduel et vite!

@083	Philippe Bellegarde	Monsieur le Président, A présent que la ligne TGV est réalisée, il serait invraisemblable qu'il n'y ait pas de gare desservant la ville de Nîmes. Sa position à Manduel bien qu'excentré par rapport à la ville de Nîmes est judicieuse car les voies de raccordement pour les correspondances TER sont en place pour desservir Nîmes Centre d'une part, la ville d'Alès d'autre part. Accessoirement, les villes de Beaucaire et de Tarascon seront desservies même si elles le sont par ailleurs par la ligne TGV Sud-est. Contrairement à d'autres gares TGV isolées en rase campagne, ce ne sera pas le cas pour cette gare situé en zone agricole certes mais aussi en zone fortement urbanisée et les villages du Sud des départements du Gard et des Bouches du Rhône seront ainsi plus proche d'une gare TGV aisément accessibles par le Sud à condition de recalibrer la D3 pour éviter que le flux de véhicules venant du Sud emprunte la D999 que ce soit en provenance de l'agglomération nîmoise ou de la région de Beaucaire, Tarascon et Arles. Cette gare est un atout indéniable pour notre département et le Piémont Cévenol et elle a toute sa justification économique.
@084	FAYET-SEGUY-BASTID Sylvette-François-Christian Nimes	Pourquoi une nouvelle gare? • Une nouvelle gare ne se justifie pas dans la mesure où la gare centrale de Nîmes Feuchères est viable pour au moins 20 ans en réalisant notamment un raccordement à St Bres • Le contournement de Nimes et Montpellier a été réalisé pour le fret qui empruntera donc cette ligne et libérera ainsi des sillons. • Les déplacements pour se rendre à Manduel se feront pour beaucoup par route ce qui n'est pas une bonne chose tant pour l'environnement que pour les risques routiers. • Les gains de temps éventuels des TGV seront annihiles par la durée des trajets que devront effectuer les voyageurs depuis leur lieu de vie pour se rendre à Manduel. Donc des trajets plus longs. • Les dessertes éventuelles en T ER ne seront pas forcément assures et rien ne démontre aujourd'hui le contraire. Le coût de 95 millions d'euros pour la gare, plus environ 25 millions d'euros pour les réalisations de l'avenue de la gare et la 3 eme voie seraient un gaspillage de l'argent public pour une gare inutile qui ressemble davantage à un prétexte (cher) pour la réalisation d'une zone d'aménagement qui de plus consommera des hectares de terres agricoles. Donc un très mauvais parti pris d'aménagement du territoire. La réalisation d'une nouvelle gare excentrée de la ville centre n'est pas pertinente.
@085	Yves Les Mages	Nous avons deux enfants qui habitent Paris, nos deplacements et les leurs sont fréquents entre Paris et Nimes. Nous habitons au nord du gard et le deplacement de la gare tgv à Menduel va augmenter la duré du voyage de presque une heure. D'une façon moins égoïste, avoir le train qui arrive dans la ville, c'est offrir aux passagers et aux nimois des relations humaines qui disparaissent lorsqu'on déplace les gares dans des zones deshumanisée où seuls les commerces hors de prix y trouvent un aventage. L'humain ne semble pas être le centre d'intérêts de ceux qui font ces choix en mettant en avant un pseudo développement économique qui ne profite en réalité qu'à quelques investisseurs.

@086	Bernard	Le projet de cette gare est bien incompréhensible : - les gares TGV excentrées sont toutes des échecs lorsqu'elles ne s'appuient pas sur un VRAI projet d'aménagement du territoire. Pour quelle raison le projet de gare de Nimes Manduel serait-il un succès, alors que les autres projets de gares excentrées ont été des échecs ? A-t-on seulement répondu à cette question ? On parle depuis 15 ans d'une ZAD, mais on n'a rien fait. Personne ne veut s'installer à cet endroit si mal desservi. - La Cour des Comptes elle-même dénonce depuis des années le tout-tgv. A mesure que l'on s'éloigne de Paris, la rentabilité des équipements ferroviaires diminue par le seul effet de la dilution géographique du trafic. D'ailleurs, le CNM n'est pas une ligne TGV, c'est une ligne fret, sur laquelle on fera rouler des TGV à vitesse lente. Mais là encore, on ne tient aucun compte de cet avis pourtant précieux. - La commission sénatoriale qui s'est penchée sur le sujet a conclu clairement qu'il fallait différer les projets TGV et " mettre le paquet sur la rénovation du réseau existant ". Mais là encore, chacun a à coeur de différer les projets des autres, mais pas son propre projet. Il suffit de regarder la carte routière du Gard pour comprendre qu'il y a un frein considérable au succès du projet de gare à Manduel : le reseau routier autour de Manduel n'est pas adapté à l'accroissement du flux routier espéré à l'ouverture de la gare : - l'accès par le nord n'est possible qu'en traversant le village de Redessan, et pour éviter cela, l'agglo prévoit de placer des ralentisseurs partout en ville, de telle sorte que les passagers en provenance de Remoulins et du Pont du Gard passent par le chemin des canaux. Résultat, au moment où il tourneront sur le chemin des canaux, ils seront plus près de Feuchères que de la gare de Manduel. - l'accès par l'est ne peut se faire qu'en traversant Jonquières Saint Vincent. La route est déjà dangereuse, les convois exceptionnels très nombreux frôlent les habitations et traversent la place du village, mais on prévoit d'y faire passer encore un peu plus de traffic. - l'accès par le sud est si étroit sur la RD3, que le marquage horizontal au sol n'est même pas fait. - l'accès par l'ouest suppose que la déviation de Redessan soit construite, mais rien n'indique qu'elle le sera. La deux fois deux voies s'arrête encore pour l'instant à l'entrée du village de Redessan. Au final, on peut comprendre que la gare de la Mogère ait été lancée dès la mise en chantier du CNM : en lançant les deux chantiers simultanément, on pouvait limiter l'impact du deuxième chantier sur l'exploitation du premier ouvrage. A Manduel, il n'en est rien. Le chantier de la gare se déroulera sur une ligne en exploitation. Pourquoi alors se presser ? Tant que le CNM n'est pas prolongé vers Barcelone, il n'y a pas de raisons de voir une augmentation massive et rapide du nombre de passagers. La bonne date pour se lancer dans le chantier de la gare de Redessan sera celle du lancement du chantier de la ligne Montpellier-Perpignan. On a alors tout le temps pour mettre en oeuvre un vrai plan de circulation autour de Manduel, de concevoir le troisième quai. On pourrait même imaginer quelques navettes Arles-Beaucaire-Manduel, pour remplir un peu plus les TGV à Manduel. On aura même le temps de trouver enfin un projet pour justifier la ZAD, et donc éviter de construire une gare-betterave de plus.

@087	JULIEN Nimes	Alors que le train représente un progrès car c'est un moyen de transport collectif et qu'il a un bilan carbone très intéressant par rapport au transport individuel. Alors que la COP 21 s'est fixé des objectifs pour réduire l'émission de gaz à effet de serre. Alors que la question écologique prend de plus en plus d'importance dans le débat public compte tenu de l'urgence qu'elle représente. Pourquoi construire une nouvelle gare ? Qui plus est à plus de 10km de la ville qu'elle est censée desservir. L'intérêt du train c'est d'abord d'emmener les voyageurs de centre à centre. Si une telle gare est construite si loin non seulement les voyageurs perdront du temps et de l'argent pour rejoindre Nîmes qui, il ne faut pas se leurrer représenteront la majorité. Mais en plus ils utiliseront pour la plupart leur voiture pour la rejoindre. Ce qui est à l'opposé d'une démarche écologique. Cordialement
@088	JULIEN Nimes	Alors que le train représente un progrès car c'est un moyen de transport collectif et qu'il a un bilan carbone très intéressant par rapport au transport individuel. Alors que la COP 21 s'est fixé des objectifs pour réduire l'émission de gaz à effet de serre. Alors que la question écologique prend de plus en plus d'importance dans le débat public compte tenu de l'urgence qu'elle représente. Pourquoi construire une nouvelle gare ? Qui plus est à plus de 10km de la ville qu'elle est censée desservir. L'intérêt du train c'est d'abord d'emmener les voyageurs de centre à centre. Si une telle gare est construite si loin non seulement les voyageurs perdront du temps et de l'argent pour rejoindre Nîmes qui, il ne faut pas se leurrer représenteront la majorité. Mais en plus ils utiliseront pour la plupart leur voiture pour la rejoindre. Ce qui est à l'opposé d'une démarche écologique. Cordialement
@091	Nicolas Nimes	Quand on pense au coût, à l'aménagement et à la gare existante qui peut être améliorée et contenir le traffic avec le frêt déjà détourné. Je ne pense pas que la priorité de la dépense publique se situe sur cet axe. Je suis contre la construction de cette gare.
@093	Garcia Jocelyn Marguerittes	Compte-tenu du nombre de la concentration de la population de l'agglo nîmoise sur la ville de Nîmes, c'est une grosse majorité de voyageurs qui va devoir rallonger son temps de trajet porte à porte. Car même avec le TER sur le "3ème quai", c'est près de 20 min supplémentaires qu'il faudra compter pour aller rejoindre la gare et ce même temps pour la quitter et revenir au domicile. Ce temps est à rallonger à 25 minutes minimum si l'on prend une voiture ou près de 45 minutes par le bus. Quel est donc le gain apporté par cette nouvelle gare par rapport au fait de conserver celle de Nîmes-centre ? Les arguments avancés dans l'enquête publique, disant que la nouvelle gare permettra un meilleur accès aux TGV sont faux.
@098	guilbert Stéphanie	Beaucoup d'argent utilisé qui aurait pu l'être dans d'autres secteurs. Des temps de trajet allongés et en plus de la nature en moins.
@099	Bousquet Léo Pézenas	Pour des raisons d'accessibilité de la gare de Manduel, de non saturation de la gare centrale et dans un soucis d'économie du denier public, il serait préférable de faire joindre la LGV avec la ligne classique à l'entrée de ¨Nîmes pour passage des TGV en centre ville. Néanmoins, la LGV d'évitement de Nîmes par le sud doit être maintenue pour les trains qui ne s'arrêteraient pas à Nîmes (trains directs depuis Paris vers l'Espagne ou certains TGV directs Pars-Lyon-Montpellier).

@0100	Fatoux Caroline Nimes	Nous sommes de grands voyageurs en train depuis tout temps,il est extrêmement pratique, facile et logique de partir de la gare de Nîmes en plein centre pour les utilisateurs, Paris la capitale, d'où partent tous les trains et tous les avions pour le monde entier est a trois heures de Nîmes, lorsque je pars en Ukraine, je pars de chez moi a pieds !!!!! Comment peut on trouver logique de nous faire prendre la voiture ou un autre train, rallonger le temps de voyage et la fatigue alors que tout est possible depuis le centre ???? C'est un atout incroyable pour Nîmes d'être le point de départ pour le Monde et pour des raisons qui restent a prouver et qui me désolent je milite contre l'implantation de la gare a Manduel
@0101	Malclès Robert Nimes	Même si on tente d'oublier l'opération de spéculation immobilière autour de l'éventuelle gare à Manduel, ce projet est totalement déraisonnable. Comme d'autres manœuvres, ce projet participe à la désertification du centre ville de Nimes. Pour tous les Nimois, cela signifie complication et allongement de la durée des déplacements en TGV. Aujourd'hui, les organisateurs de voyages touristiques et autres croisiéristes, font tout leur possible pour amener leurs clients-touristes directement au cœur des villes, avec parfois des conséquences lourdes de danger, comme l'entrée d'immenses paquebots dans Venise. La fin de la desserte des centres villes par les TGV ne peut que détourner ces touristes. Quel intérêt auront-ils à s'arrêter dans une "gare betterave" pour prendre un second train, s'il existe, pour rejoindre la Maison Carrée ou les Arènes ? Par contre les touristes allemands pourront éviter Nimes et arriver plus vite à Barcelone. Est-ce là le but recherché par les promoteurs de la gare de Manduel? L'argent dépensé pour cet investissement, non seulement inutile mais négatif pour Nimes et les Gardois, ne serait-il pas mieux utilisé pour développer des lignes de proximité : Ligne des Cévennes, mise en place d'un train-tram Nimes Sommières et prolongement jusqu'à Montpellier ? Ce serait là un investissement d'un grand intérêt humain et environnemental. J'ai pris une seule fois le TGV depuis Nimes jusqu'à la gare de Marne la Vallée. Je n'ai jamais recommencé ! Même si le prix peut paraître plus attractif, il faut ajouter au prix du train, le prix du ticket RER, tous les désagréments provoqués par la queue au guichet pour obtenir ce fameux ticket, le parcours de plus d'une demi-heure, debout dans une rame surchargée… rien ne vaut une arrivée à la gare de Lyon, au cœur de Paris ! Je réaffirme mon soutien total à une gare en centre ville de Nimes, et donc mon opposition tout aussi totale à la construction d'une gare à Manduel.
@0102	PONGE thierry	je m'étonne d'abord qu'il n'y ai aucun registre d'enquéte sur Nimes alors que les nimoises et nimois sont directement concernés :en terme de transport en commun ; il n'a rien de mieux que le " porte à porte" c'est à dire d'un centre ville à l'autre:celai ne représente que des avantages: ;gain de temps , comfort etc etc Une autre gare pourrait se justifier àManduel ou ailleurs si celle de Feuchéres était saturée ,ce qui est loin d'étre le cas et ce pour longtemps encore d'autant que le contournement de Courbessac pour le frét ,va libérer des sillons pour les trains voyageurs : je m'exprime donc contre la construction d'une gare à Manduel et le maiintien et le développement de la gare historique deNimes. :,

@0103	CHARRIE PATRICE	Monsieur Je souhaite vous informer de mon désaccord sur la construction de cette gare et cela pour plusieurs raisons A. Le danger de l'appauvrissement économique du centre ville alors que la gare est le vecteur essentiel. B. L'expérience néfaste de toutes les gares construites en dehors des grandes villes ce qui impose l'utilisation d'autres moyens de transport(cars, voiture,TER.....) qui occasionnent perte de temps et pollution. C. La possibilité d'autres solutions moins couteuses comme le projet initial de la SNCF. D. Enfin ne pas recommencer les mêmes erreurs que pour la gare de Montpellier.
@0104	Berréhouc Michèle Nimes	Une gare à Manduel-Redessan conduira à isoler la ville de Nîmes de toute ligne TGV. En effet, comment imaginer ces « sauts de puce » entre Montpellier-La Mogère et Manduel-Redesan ? Les nîmois devront pour se rendre à la nouvelle gare emprunter une route départementale à « petite vitesse », perdant ainsi tout bénéfice d'une ligne dite « à grande vitesse ». Que cette nouvelle ligne soit gardée pour le FRET .
@0105	BOUGET Vincent Nimes	Le projet de gare tgv à Manduel est un projet dépassé qui ne correspond ni aux besoins des habitants en termes de mobilité, ni aux enjeux actuels d'un aménagement du territoire qui se veut respectueux de l'environnement et de l'ensemble de la population. Le temps de trajet entre Nîmes et Paris serait rallongé pour la très grande majorité des habitants de l'agglomération et du département. Le trajet serait, de plus, bien plus difficile avec une rupture de charge, toujours plus contraignante pour les familles, les personnes âgées…. De plus aujourd'hui l'accès à cette gare de Manduel depuis la gare centrale n'est pas garanti par rail car les financements ne sont pas assurés. Et évidemment impossible à vélo. Cela conduira à l'augmentation très importante du trafic routier, augmentant l'insécurité routière et la pollution. Alors que la gare centrale n'est pas saturée (cf les travaux de l'Observatoire de la saturation) et qu'elle le sera encore moins avec le report du frêt sur la ligne nouvelle, la gare de Manduel contrairement à ce qui est annoncée ne sera en rien un pôle multimodal. Au contraire sa construction affaiblirait la gare de Nîmes centre qui l'est véritablement, permettant une grande efficacité dans le déplacement des habitants à différentes échelles. La raison de la construction de cette gare, avancée par les porteurs de ce projet, est de fait l'espoir de la voir irriguer une zone d'activité dont nous ne savons absolument rien et dont l'opportunité doit être examinée avant de se lancer dans la construction d'un équipement comme une gare tgv. Tout porte à croire que ce projet, mal ficelé depuis le début, est un projet daté et très inadapté à la vie des habitants de l'agglomération et du département. Et il serait absolument indécent que de dépenser autant d'argent et de pénaliser les Gardois, pour tenter de rattraper une autre erreur qui est celle de la Mogère, quand une solution alternative peut être envisagée avec un raccordement à Saint-Brès.

@0106	Vincent Fédération PCF Nimes	Contribution de la fédération du Gard du PCF La lecture du dossier de l'enquête publique conforte les conclusions auxquelles nous sommes arrivés en travaillant ce sujet depuis de nombreuses années et en consultant largement la population. L'impression d'un passage en force dicté par des logiques qui échappent au plus grand nombre est conforté. Si la construction de la ligne mixte est une bonne chose, la création d'une gare excentrée est ni prévue dans le projet initial, ni indispensable au regard de la situation actuelle (arrêt de la ligne LGV après Montpellier, prévision lointaine et donc hypothétique de sa prolongation vers l'Espagne). Après nous avoir présenté la nouvelle gare TGV comme permettant de pallier à la saturation de la gare de Nîmes, ce qui n'est plus le cas au vu des travaux de l'Observatoire de la saturation, cette gare est présentée comme un pôle multimodal permettant à Nîmes et au Gard de s'insérer dans un axe majeur de circulation. Au vu des raccordements très hypothétiques de ce projet à la ligne classique, de l'impossibilité d'un accès à vélo, il est évident que cette gare n'a rien d'un pôle multimodal. De plus les prévisions de trafic présentées péniblement par la SNCF montrent clairement que cette gare n'est pas utile aux nîmois et aux Gardois, qui profitent de la gare de Nîmes-centre et qui espèrent davantage dans le développement des trains du quotidien. La vie quotidienne de nombreux gardois sera impactée avec la baisse des arrêts en gare de Nîmes-centre et l'obligation de se rendre à Manduel, notamment en voiture. Ce sont aussi les commerces du centre-ville, et au-delà son attractivité, qui peuvent se trouver en difficulté, permettant davantage encore le développement de zones périphériques et l'étalement urbain, avec ses conséquences néfastes en termes de mobilité et de pollution. Ce projet mérite un débat public clair et sans faux-semblant. Il concerne tous les Gardois. Rien n'a été fait jusqu'ici pour l'encourager.
@0107	CLEMENT Bernard	1) Tout d'abord le constat que l'on peut faire pour les usagers en provenance de la ligne Ales -Nimes le temps de trajet pour se rendre à Paris sera rallongé en tenant compte de la rupture de charge à 35 mn supplémentaires soit le temps que l'on passe en TGV pour effectuer 175 Km! C'est donc un premier constat très négatif, d'autant que ce temps est calculé sans tenir compte des éventuelles difficultés de correspondance, lesquelles pouvant alors se traduire par des temps de parcours proches d'un train classique. 2) En ce qui concerne les charges financières: Quel est le montant calculé de la prise en charge de l'acquisition du matériel supplémentaire par la Région pour assurer les navettes; des coûts induits par la mise en circulation de ces navettes (y compris les péages) de l'énergie gaspillée et de l'impact environnemental? Toutes ces raisons, ainsi que le coût de la gare elle même et des aménagements qui lui sont rattachés plaident pour une réorientation complète de l'utilisation de l'argent public. D'autant que par exemple, la réouverture d'un tram train entre Nîmes et la vaunage permettrait au contraire pour un coût inférieur aux 22000 usagers de la route de se redéployer vers le rail et auraient de plus accès direct au TGV. Rajouté à d'autres arguments complémentaires ces raisons plaident pour que soit repoussé ce projet afin qu'il ne soit porté à l'ordre du jour que lorsque la gare centre ne pourra plus accueillir de circulations nouvelles! Il n'y donc aucune urgence à s'engager dans cette voie....de garage !!!

@0108	chloe St Mamert du Gard	Il faut que la desserte en tgv continue de se faire à Nîmes centre aussi régulièrement. Devoir se rendre à Manduel est une veritable contrainte pour l'usager, en temps (15 km de plus) et en argent (j'imgine que la navette pour se rendre à Manduel ne sera pas gratuite). Quel intérêt d'avoir une gare excentré? ET qu'en est il de l'impact sur le tourisme à Nîmes? Plutôt que dépenser cette sommes colossale (95 millions non?) pour cette ligne et cette gare, l'argent aurait mieux servi à développer le service de certaines lignes, rajouter des rames, aménager les accès aux gares déjà existentes. Je prends très régulièrement le tgv Paris-Nîmes centre et Nîmes-Montpellier, Nîmes-Toulouse. Pour moi cette nouvelle gare est une véritable catastrophe, qui m'éloigne toujours plus du train, dont le prix par ailleurs ne cesse d'augmenter et qui m'amène à songer à prendre des moyens de transport beaucoup moins écologiques. C'est une absurdité quand on pense à la situation de la planète!! Une honte tout simplement. Quels intérêts sont servis ici? Pas celui de l'usager, du contribuable, du touriste, du citoyen de toute évidence. J'insiste: il faut que la desserte de la gare de Nîmes centre soit maintenue pour toutes les lignes.

@0109	TOURNECUILLERT Jean Nimes	Je suis opposé au projet de gare "Nîmes-Manduel-Redessan, (NMR) pour les raisons suivantes: - Cette gare est inutile car la gare-centre n'est pas saturée (Voir les conclusions de l'Observatoire de la saturation qui l'a confirmé en 2016) et le sera d'autant moins qu'à partir de 2018 la majorité des trains de fret ne passeront plus par la ligne classique. Ils passeront par le Contournement de Nîmes et de Montpellier (CNM) qui a été fait pour ça. - L'intérêt majeur des TGV, outre la vitesse, est de desservir, contrairement à l'aérien, le cœur des villes. Atout appréciable pour une ville qui postule au patrimoine de l'UNESCO; ce que j'approuve. Une ville qui doit dynamiser le commerce dans le centre. -NMR impliquerait des besoins de transport parasites essentiellement assurés par la voiture particulière. - Avec NMR la durée du voyage de bout en bout augmentera pour la majorité des habitants de l'Agglomération, pour la majorité des gardois: de 20 mn à 35 mn selon le mode d'acheminement avec une rupture de charge supplémentaire. -NMR couvrirait une surface de 26 ha de terres agricoles pour une multimodalité amputée (exclusion de fait des modes doux) alors que la gare centrale parfaitement multimodale ne couvre que 7ha. NMR est même excentrée par rapport à Manduel, par rapport à Redessan (+ 1,6 kms Manduel, + 2,2 kms Redessan par rapport à la gare actuelle). Pourquoi ce gâchis? -Le CNM est une ligne mixte (fret + TGV). Cela n'implique pas la construction de gares comme on a voulu le faire croire à l'opinion. L'option sans gare nouvelle a été "évacuée" sans justification. Les documents soumis à l'enquête ne tendent qu'à justifier péniblement, et quelquefois avec la plus extraordinaire invraisemblance (comme le report de l'aérien sur Manduel) le choix "à priori" des grands politiciens locaux avec la connivence des gouvernements successifs. Il fallait les récompenser de bien vouloir contribuer au financement du CNM. - NMR est inutile pour longtemps...au mieux largement prématurée. Si dans 25/30 ans, la section de ligne nouvelle Montpellier-Perpignan réalisée et que le développement de Nîmes imposerait une gare extérieure, pure hypothèse, alors il conviendrait faire un choix parmi les 3 sites étudiés par SNCF Réseau, Manduel, Campagne, Campagnole, présentés en 2009 pour le Débat Public. On s'apercevrait que Nîmes Campagne (6 kms du centre), à 1500 m du terminus du tram-bus T1 à Caissargues en 2018, a lui aussi été écarté rapidement alors qu'il tenait la corde dans les tableaux multicritères. Pour l'instant NMR est inutile, épargnons-nous une dépense de 125 M€ (820 MF), somme qui pourrait être utilement employée ailleurs sur le réseau classique. -
@0111	Preault Sophie St Génies de Malgoirès	Des gares excentrées des centres villes n'ont aucun intérêt pour des voyageurs prenant le train. En général un voyageur est chargé en valises et/ou d'enfants (en bas âges souvent) ou bien le voyageur a un âge avancé. imaginez toutes les manutentions et tous les barrages que rencontre votre voyageur (qui peut être vous....) pour aller d'une ville vers une autre, utilisant votre TVG excentré. Non seulement cela rallonge en temps et en distance mais aussi augmente la note et est loin d'être écologique car passe par la circulation routière !

@0112	POULY Jacques St Géniès de Malgoirès	Lorsque je vais à Paris (gare de Lyon) le TGV me laisse en ville intramuros et non en rase campagne ! Aujourd'hui, le TER Alès-Nîmes me laisse en gare Nîmes Feuchères d'où le TGV assure la correspondance. Si celui-ci devait s'arrêter à Manduel, il y aurait un transport de liaison à assurer (je ne sais lequel à ce jour), un délai supplémentaire d'attente en transit et tous les inconvénients qu'entraîne inévitablement une rupture de charge supplémentaire (suivi des enfants, des personnes âgées, des bagages) et, qui plus est, sans doute la nécessité de sortir de la gare pour accéder à cette liaison. Bref que des inconvénients qui viendraient se rajouter à une situation actuelle qui, si elle n'est pas parfaite, est beaucoup plus satisfaisante plutôt que d'envisager l'ajout de moyens de transport obligatoires alors que non nécessaires. La morale en serait : "Pourquoi faire simple quand on peut faire compliqué ?" Il me semble que la solution "Gare de Manduel" ne prend pas du tout en compte la situation de l'usager des trains.
@0113	Zoé Nimes	Utilisatrice régulière des trains notamment des TGV que j'emprunte plusieurs fois par mois, je suis opposée à ce projet de gare excentrée qui rallongerait mon temps de voyage et augmenterait le prix de mes déplacements. Actuellement, je vais à pieds à la gare lorsque je ne suis pas chargée de bagages. De plus, les années se faisant plus "pesantes" il est commode de prendre son train au cœur de la ville.
@0114	REGNIER Philippe Nimes	J'habite à 5mn à pied de la gare de la Nîmes et on me présente une gare située à un gros quart d'heure de voiture comme un progrès! La campagne c'est la place des aéroports pas celle des gares!
@0115	SUCCO RENE Nimes	Je suis d'accord, il est utile d'implanter la gare de Nîmes Manduel Redessan, cela permettra de relier Nîmes et le Gard au réseau des lignes à grande vitesse. Cela je pense créera des emplois au nouveau pôle d'attractivité sur cette partie du Gard. Je suis complètement favorable à ce projet.
@0116	Jean marie Poulx	voyageur régulier sur les lignes ferroviaires, je prends ce moyen de locomotion notamment pour la desserte des centres villes. je suis opposé à tout développement des gares excentrés, qui participent activement à la mort des centres villes. il suffit de passer à Valence ou Avignon pour s'en rendre compte.

@0117	MAZARIC Claude et Simone Nîmes	Habitant Nîmes d'où nous sommes originaires et où nous sommes venus, une fois notre vie active d'universitaires chercheurs achevée, mon épouse et moi-même sommes absolument contre le moindre déplacement hors du centre-ville de Nîmes (où se trouve la Gare Feuchères) de la gare TGV où nous avons l'habitude régulière et fréquente de nous rendre pour atteindre Paris en moins de trois heures , Lyon, Bruxelles et Londres au plus vite etc... Quatre voyageurs sur cinq dans l'espace gardois-cévenol qui recourent au TGV partent de Nîmes où tout marche très bien : pourquoi leur infliger une "correspondance" à Manduel qui leur fera perdre du temps et les obligera à effectuer des remues inutiles comme on le fait de vaches à l'alpage, sans compter le bilan carbone catastrophique de la circulation complémentaire automobile que cela va engendrer ? Que de dépenses en vue pour ennuyer encore un peu plus les voyageurs (lesquels ne sont pas des clients mais des usagers, nous le rappelons) lesquels voyageurs d'ailleurs et depuis le temps ont largement contribué à sauver la SNCF et le réseau ferré français de sa faillite et qu'on persiste, dirait-on, à vouloir rendre impraticable, inconfortable, compliqué, inabordable, incertain en matière d'horaire, etc.. Donc qu'on arrête de nous assommer avec des projets pharaoniques, inutiles (une gare TGV tous les 40 kilomètres en L.R. : quelle stupidité !) qui ne servent que des intérêts particuliers et la mégalomanie d'élus discrédités. Achevons en priorité la ligne LVG vers Barcelone plutôt que de se hausser du col sur place ! Assez ! : soyons économes pour une fois, réalistes, constructifs et respectueux des désirs de bien-être des... citoyens, usagers de surcroît et en l'occurrence, quasiment tous profondément hostiles à cette idée folle, inutile, mégalomaniaque et même grotesque, que la moindre connaissance des conséquences négatives entraînées par la création, ici ou là,de gares TGV inutiles (Valence, Roye, Lorraine, etc. le plus souvent construites contre l'intérêt des villes de référence) devrait invalider avant même qu'on puisse la formuler ! Non, non et NON ! Claude et Simone Mazauric, professeurs émérites des universités de Rouen et de Lorraine, titulaires de la carte "Grands voyageurs" (et autres qualités de type "ferroviaire" comme on disait du temps où le chemin de fer servait la population en priorité et non les intérêts de quelques-uns !)
@0118	Teddy Nimes	Pendant 10 mois de l année il y a peu de voyageur TGV à la gare de Nîmes . De plus cela complique les correspondances vers le ter comme c est déjà le cas a Nîmes et Avignon. Je ne vois pas l intérêt d un tel investissement pour si peu de voyageurs
@0119	Cote Chantal St Etienne de Lugdarès	Gare beaucoup trop chère pour quel usage ? priorité doit être donnée pour entretenir et réparer le réseau existant Gare a l'extérieur de Nîmes cela rallonge les temps de transport des usagers et en plus cela entraine un surcoût pour eux Stop à ces projets qui se font hors de la réalité de ceux qui utilisent vraiment les trains et au profit de qui ?

@0120	Thiébaut Florence Nimes	Je m'oppose farouchement à ce projet qui va rallonger la durée de trajet pour la majorité des usagers. Ce projet coûteux est inutile car la gare au centre ville est loin d'être saturée. Il est anti écologique car actuellement, comme moi, beaucoup ne se déplacent qu' à pied ou à vélo pour aller à la gare. Ce ne sera plus possible si la gare de Manduel voit le jour. De plus, pour une ville qui concentre presque toute son énergie à attirer les touristes au centre ville, comment soutenir une gare qui va déposer les personnes en un lieu complétement excentré ? N'est ce pas un atout majeur que d'arriver directement en plein centre ville après 3h de trajet, de parcourir une allée arborée et de découvrir avec émerveillement les arènes et la maison carrée? Si ce projet aboutit, notre ville va perdre de son rayonnement et le centre ville risque encore de décliner. Je crains que, du coup, cette perte de fréquentation ait aussi une répercussion sur l'offre du nombre de TGV. La SNCF ne sera t-elle pas tentée de réduire le nombre de TGV rendant ainsi la gare de Manduel une gare fantôme ?
@0121	Faure Matthieu Nimes	Quel intérêt : - pour les nîmois qui devront prendre leur voiture sur une route nationale saturée pour perdre les 20 min que la LGV leur fera potentiellement gagner ? - pour les touristes dont l'intérêt pour le train est justement d'arriver en centre ville ? - pour les contribuables qui vont devoir payer 95 millions d'euros une gare TGV à 20 min d'une gare existante ? - pour la nature qui voit une zone naturelle et agricole se faire bétonner pour un projet immobilier inutile? - pour les grandes entreprises de la construction qui vont réaliser un Grand Projet Inutile Imposé (GPII)..? La réponse est certainement à creuser ici. Les Nîmois aiment leur gare, aiment leur centre ville. Des investissements considérables ont été fait pour aménager l'avenue Feuchères. Dans une période de restriction budgétaire, ce projet s'avère non pas seulement inutile mais cruel et dangereux pour les finances de nos collectivités.

@0122	Delpuech Jean	Monsieur l'enquêteur, Dans le cadre de l'enquête d'utilité publique de la gare TGV à Manduel, je tiens à vous exprimer mon profond désaccord. En effet, habitant les quartiers Ouest de la ville et utilisateur régulier du TGV pour des raisons professionnelles depuis l'ouverture de la ligne à Nîmes, je constate qu'avec le déport de la gare à Manduel mon temps d'accès va plus que tripler : actuellement il me faut 12 minutes de voiture pour atteindre le parking de la gare de Nîmes mais avec la gare à Manduel il me faut prendre l'autoroute à Nîmes Ouest, sortir probablement à Nîmes Est et ensuite continuer par la N86 jusqu'à Manduel, au total au moins 30 minutes dans le meilleur des cas. Si je décompte le temps depuis la gare de Nîmes soit j'ai une correspondance TER qui va s'ajouter au temps d'attente pour les correspondances, soit je passe par la ville pour rejoindre la route d'Avignon et atteindre Manduel, ce qui demande 30 mn dans le meilleur des cas qui s'ajoutent aux 12 nécessaires pour atteindre la gare de Nîmes depuis mon domicile. Ainsi pour un aller-retour dans la journée (le cas le plus fréquent de mes déplacements vers Paris) il me faudrait ajouter plus d'une heure de trajet avec deux ou quatre ruptures de charge. Fatigue supplémentaire donc pour un lever au moins une demi-heure plus tôt et coucher une demi-heure plus tard, sans compter les ruptures de charge pénibles. Ceci m'a conduit à calculer le temps nécessaire pour prendre l'avion à Montpellier. J'ai une demi-heure de trajet jusqu'à l'aéroport (moins peut-être maintenant avec le doublement de l'A9), L'embarquement et le vol représentent deux heures au maximum (une heure trois quarts normalement), l'accès au centre de Paris prend une demi-heure depuis Orly. Donc au lieu de 3 h 30 minimum par train, j'effectue mon voyage en 3 heures maximum à un coût équivalent. Mon choix sera simple : à la fermeture de la gare TGV de Nîmes centre, je prends l'avion à Fréjorgues... Veuillez croire en l'expression de mes salutations distinguées.
@0123	Gros lionel Générac	il est inutile de faire plaisir à des élus mégalo...
@0124	CARRIERE André Nimes	Je voudrais trouver dans le dossier l'avis de la Commission Départementale de consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers Je suppose que cet avis est dans la pièce K du dossier DUP mais il est impossible de la télécharger. En son absence, je doute que cette commission n'ai émis un avis favorable sur l'utilisation des terres agricoles entourant Manduel! Je rappelle que cet avis doit obligatoirement figurer dans le dossier d'enquête
@0125	Pierre Nimes	Domicilié quartier route d'Uzes à Nîmes, je suis amené à prendre régulièrement le train. J'utilise pour me rendre à la gare Feuchères soit le réseau de bus, soit un taxi, soit encore l'accompagnement par un voisin et même quelquefois le vélo. Aucun de ces moyens ne pourrait être utilisable pour me rendre à la gare NMR sauf à y consacrer bien plus de temps et d'argent
@0126	Muriel Nimes	Habitante à Nîmes, près de la gare, je déplore le déplacement des départs de TGV pour Manduel. Mes enfants prennent régulièrement le TGV pour rejoindre leurs lieux d'études respectifs. Je ne comprends pas les raisons de ce transfert. La route entre Nîmes et Manduel est encombrée. Cela va donc créer encore plus de trafic, est-ce bon pour notre environnement? Prendre une navette augmentera le prix du billet et la durée du voyage. Nîmes ne sera plus à moins de 3 h de Paris! C'est dommage.

@0127	Rouisseau Roland Nimes	La majorité des gardois verront le temps de parcours augmenté de 20mn avec en plus d'une rupture de charge de 15mn. Où est le gain de temps ? L'Observatoire de la saturation confirme que la gare de Nîmes-Centre ne sera pas saturée avant plusieurs décennies, d'autant plus que l'essentiel des convois de fret emprunteront le CNM à partir de 2018. Après 16 ans d'expérience de la gare de Valence TGV construit à l'intersection avec la ligne classique apparaît comme une fausse bonne idée, Je m'explique: 90% des accès à cette gare se font en voiture particulière les transports collectifs sont assurés essentiellement par la route : cars TER, bus urbains : 98 bus/cars entre Valence-TGV et Valence–Ville avec un temps de parcours19/22mn # 62 bus/car TER entre Roman – Valence-TGV 21mn de parcours En ce qui concerne la gare Nîmes Manduel Redessan (NMR) les lignes 31 et 32 prévues par Nîmes Métropole avec 31 bus dans les deux sens avec un temps de trajet d'environ 40mn Pour les TER au nombre de 44 il sera difficile de faire coïncider les horaires avec ceux des correspondances TGV à NMR. Pour cela soit possible il aurait été de bon aloi de prévoir la 3ème voie or celle-ci a été exclue du projet soumis à l'enquête publique . SNCF Réseau a estimé un coût de 15 M€ sans le matériel et le chiffrement des frais d'exploitation En résumé avec cette gare ex urbanisée : on crée des besoins supplémentaires d'utilisation de la voitures particulière. Nous sommes loin du «Grenelle de l'Environnement» de la COP21, je ne parle pas de la lutte contre la pollution et de l'économie d'énergie . Ne présente aucun intérêt pour les opérateurs ferroviaires, voir la déclaration publique de SNCF Mobilité d'octobre 2016 NMR occuperait 21,6ha parkings – dessertes – espaces concédés.....Les PLU de Redessan et Manduel devront être revus pour les rendre compatibles nous sommes sur terrains agricoles. La gare Nîmes-Centre n'occupe que 7ha elle est de plus parfaitement multimodale. Est-il nécessaire d'accaparer une zone de terre agricole, notre Région est déjà en tête des Régions les plus utilisatrice de terre agricole. Pour ces différentes raisons que je suis contre ce projet qui en plus me paraît extrêmement onéreux avec un retour sur investissement non démontré.

@0128	PRAT Jacky Allègre les Fumades	Pourquoi faire simple alors que l'on peut faire compliqué ? Destination Paris: Je prends le TER à Bessèges et.....ha non! LE CAR (plus de train depuis 4 ans) . Arrivée Alès via le col "des Brousses"par la départementale 130 (prévoir des cachets antivomissement). Départ en TER pour Nîmes. Arrivée à Nîmes Changement de quai pour prendre mon TGV.....ha non! LE CAR pour Manduel Enfin! arrivée Gare de PARIS - LYON (dans Paris), alors pour continuer dans les projets inutiles, il se pourrait que : " gare de PARIS - LYON réservée aux TER et construction d'une gare TGV près de "Les Ecuries du Bois Notre Dame" (ne pas confondre avec ND des Landes, hein Ségolène?)" .....Et pour être en conformité avec la COP 21 les transferts de gare à gare se feraient en calèche. Mon ironie n'a d'égale que l'inutilité de la gare de Manduel , à des lustres d'un service public ferroviaire au service des usagers. Jacky PRAT
@0129	MURAILLE Paul Saussines	La localisation de cette gare est un contresens absolu en termes de politique de mobilité et d'environnement. Habitant le nord du Lunellois (voisin du Sommièrois), je suis un utilisateur professionnel hebdomadaire du TGV (Paris) et mensuel (Bruxelles) depuis 2008. Soucieux de mon empreinte écologique, j'emprunte soit les bus du réseau Edgard (Gard) depuis Sommières soit le train depuis Lunel pour rallier Nîmes-Feuchères (et vice-versa). En cas de délocalisation à Manduel, je n'aurai d'autre choix que la voiture (même si navette Feuchères-Manduel, vu le temps total nécessaire). J'irai donc (toujours en transport public) à Montpellier St-Roch ou, autre non-sens malheureux, à la Mogère. Et cela rendra la gare de Manduel encore un peu plus fantôme...
@0130	Dougnac georges	Beau projet pour l'avenir mais développer aussi les bus pour éviter de faire par exemple Nîmes /Manduel avec son véhicule personnel.
@0131	Akoum Françoise Nimes	Après lecture des documents de l'EP , j'ai un avis très négatif sur ce projet qui s'il était réalisé serait un handicap pour un grand nombre d'usagers contribuables de l'agglomération nimoise. J'ai noté dans le texte joint ce qui m'est apparu comme des éléments très négatifs .
@0132	Charlin Christian Sy Hilaire de Bethmas	Habitant aux environs d'Alès et prenant le TGV très régulièrement à Nîmes, je ne peux admettre d'avoir 20 minutes de plus de trajet pour me rendre à une gare loin de Nîmes. D'autre part la disparition des terre agricoles, la circulation supplémentaire et autres nuisances sont très mal venues alors que la politique générale voudrait que l'on étudie tous les impacts concernant les grands travaux. L'argent public étant de plus en plus rare, les dépenses devraient être mesurées plus que cela... Les études devraient plutôt porter sur l'optimisation de l'existant (horaires cohérents TER / TGV ce qui n'est actuellement pas le cas concernant la ligne Alès, de une demi heure à 1 heure d'attente entre 2 trains). Du fait que les trains de marchandises vont contourner Nîmes, à mon avis il y a vraiment de quoi faire avec la gare de Nîmes Centre, des créneaux de passages de trains vont être libérés. Cordialement.

@0133	Hervé Chaville	Monsieur BOUAD vient de s'exprimer dans la presse pour dire que la gare de Manduel n'est pas suffisamment irriguée par le réseau routier. Il évoque donc la nécessité de finaliser le contournement de Redessan et de Jonquieres, mais aussi de requalibrer la RD3 entre Bellegarde et Redessan. Lors des débats qui ont animé l'été dernier, chacun a pu expliquer combien la troisième voie à quai était vitale pour le succès du projet de la gare de Manduel. Or, aujourd'hui, on voit bien que ces projets (que personne n'aura les moyens de financer) sont complétement déconnectés du projet de gare, et on va bientôt voir la gare sortir de terre sans qu'aucun des chantiers qui la rendent utilisable ne soit ni lancé, ni même planifié. Comment se fait-il que l'on puisse ainsi chercher à déclarer d'utilité publique une gare, sans se préoccuper le moins du monde des chantiers annexes indispensables de l'avis de tous. Une gare, pourquoi pas. Mais à condition de prendre en compte l'ensemble des éléments qui la rendront économiquement viable, et les modes d'accès en font partie. Il conviendra alors de prendre en compte dans l'évaluation économique les coûts de la gare, mais aussi les coûts de ces éléments et de leur exploitation. Qui va payer pour l'exploitation de la liaison-navette avec Nimes Feuchères ? Les coûts supplémentaires n'effacent-ils pas la rentabilité de l'opération ? En l'espèce, les acteurs politiques de la région pourraient s'appuyer sur l'expérience de l'aéroport de Garons : cet aéroport accueille entre zéro et deux vols par jour, et encore faut-il que les passagers qui y prennent l'avion soient suventionnés pour que la compagnie aérienne continue de le desservir. Après avoir couté pour sa rénovation, l'aéroport coute maintenant à la collectivité pour son exploitation. La situation risque bien d'être comparable avec la navette ferroviaire Nimes centre-Manduel, dont il faudra bien financer l'exploitation.
@0134	Daubeuf christiane Nimes	il est une évidence pour moi, à chaque voyage confirmée , c'est que le principal attrait du train (voyageurs) est l'emplacement des gares en centre ville , emplacement qui se révèle optimal dans bien des domaines (écologiques, techniques , financiers etc). C'est le point central (c'est le cas de le dire) et premier autour du quel devrait s'articuler le projet. Cela annulerait toute discussion oiseuse sur une soi-disant concurrence avec l'avion, concurrence le plus souvent sans objet voire ridicule au vu des dimensions du territoire français. il y a peu de chances dans un avenir proche de voir atterrir un avion avenue Feuchères ou place de la comédie.
@0135	BOTTO Bruno	Point n'est besoin de construire une nouvelle gare quand la gare actuelle fait très bien l'affaire. De plus sa fréquentation par les trains de frêt va baisser grâce à la ligne de contournement CNM. La gare est donc très loin d'être saturée. Il est absurbe, pour gagner du temps sur les grandes destinations, d'en perdre pour rejoindre cette gare projetée. Pour gagner un peu de temps on en perdrait beaucoup et cela reviendrait plus cher, ferait augmenter la consommation de CO2. La destruction de terres agricoles pour la promotion d'un projet à caractère immobilier et financier est une aberration quand on cherche à diminuer les distance, promouvoir les circuits courts.

@0136	BOUTRY Yves Banne	Je suis opposé à la réalisation de cette gare ex-urbanisée, c'est à dire une gare en rase campagne qui ne serait accessible qu'en voiture (et éventuellement en car). Une gare doit demeurer un lieu d'interface avec la ville, un lieu de transit, un lieu de correspondance. Or cette gare nouvelle ne serait pas reliée au réseau TER languedocien, serait difficilement accessible sans correspondances dissuasives par car pour les usagers de la ligne des Cévennes. Elle ne présenterait qu'un léger gain de temps pour les habitants de la plaine qui pourrait la rejoindre en voiture. Or la gare de Nîmes, modernisée et bien conçue est facilement accessible en voiture et dispose de parkings depuis l'achèvement de l'opération d'urbanisme Nemausus.
@0137	Anne-Marie Paris	Venant régulièrement de Paris à Nîmes, j'apprécie tout particulièrement d'arriver au coeur de la ville dans cette belle gare de Feuchères. D'après les documents consultés je suis aussi très sensible à la dimension financière énorme de ce projet qui parait disproportionnée avec les besoins réels. Enfin je pense que la priorité devrait être donnée à la préservation des terres agricoles au maximum de ce qui est possible.

@0138	Charaix-Py Agnes	1- Perte de temps: Pour les nimois comme moi, habitant les garrigues nord ou même Le nord de Nîmes jusqu a Ales, et qui utilisons le TGV plusieurs fois par an pour Paris, nous renAntoine en gare centrale en voiture ou en bus, il y aurait une regression: perte d'une trentaine de minutes pour nous rendire à Manduel (temps à peu près similaire en voiture ou en TER). 2-Une capacité actuelle suffisante: L'organisme indépendant L'"observatoire de la saturation" estime qu a compter de 2018 et le contournement des trains de FRET qui ne passeront plus en gare centrale, il n'y aura pas dégorgement en gare de Nîmes centre. Donc une gare qui servirait à desengorger une gare non saturée est un non-sens, un argument fallacieux. 3-une vision dépassée dun développement urbain: Il y a contradiction totale avec la Loi ALUR qui vise à ralentir le étalement urbain au détriment des terres agricoles. On nous propose 2 ans plus tard un équipent de 26 hectares sur des terres agricoles et 150 hectares de urbanisme commercial. C'est autant de moins de terres nourricières pour les hommes mais aussi pour plusieurs espèces protégées d'oiseaux. 4- un projet nocif pour l'environnement: A plus d'un titre il a atteinte à l'environnement que ce soit par lamputation des terres agricoles et de leur biotope, mais aussi par l'augmentation de la pollution de l'air et du bruit engendrées par les déplacements routiers induits pour accéder à cette garépoque en plein champ. En conclusion, ce grand projet inutile est un moyen de tenter un développement économique à travers l'hypothétique naissance d'une zone d'activité. L'amélioration des transports ferroviaires qui par contre eux ont une raison d'être en terme de transition énergétique notamment n'est pas le moteur de ce projet. C'est un alibi malhonnête. L'argent public qui serait mobilise et nous endetterait pour des décennies manquerait pour de véritables projets d'avenir. Attention au précédent de notre Dame des Landes! QuaNe un projet est mal ficelé des le début et n'a pas une réelle utilité, à plusavoir ou moins long terme les populations se révèlent être s'opposent. Le bras de fer peut alors durer des décennies. Évitons ce gâchis. L'argent public est une affaire extrêmement sérieuse.
@0139	Mouranche daniel Meudon	une gare de Nîmes à la campagne ? On rêve A quoi sert la grande vitesse si elle ajoute une correspondance là où il n'y en avait pas ? Qui, mais qui, peut avoir envie de descendre du train à la campagne quand on va en ville ? Surtout dans une ville dotée d'une grande gare comme Nîmes Le pire c'est que la SNCF n'est pas en mesure de multiplier les trains. Elle fait le contraire. Depuis cette année on ne peut plus aller en TGV à Avignon Centre. il faut changer à la gare de campagne Avignon (???) TGV;
@0140	Lhoussaine Nimes	Une gare qui desserve une ville doit être dans le centre ou presque comme c'est la cas actuellement, pourquoi générer des déplacements inutiles pour rejoindre une gare à l'extérieur, alors qu'aujourd'hui, accompagner ou récupérer un voyageur à pied ou en bus alors qu'à l'extérieur, on sera obligé de prendre un véhicule polluant ainsi un peu plus. Je souhaite que la gare reste là où elle est et maintenir les terres agricoles cultivables

@0141	AUDRAN ANNE-MARIE Nimes	Pourquoi obliger les Nîmois à prendre leur voiture et faire des kilomètres générateurs de pollution pour accéder à une gare au milieu des champs... Ce que nous gagnerons en temps dans le train sera largement détruit par le temps passé pour aller à Manduel et s'y garer ! Personnellement, nous évitons, au cours de nos voyages, toutes les gares (soi-disant TGV) situées en dehors des villes (Valence, Mâcon, Marseille, Saint Exupery...). Elles occasionnent des pertes de temps inutiles, des frais de taxis, de la pollution supplémentaire. Pourquoi dépenser l'argent du contribuable pour une réalisation qui ne lui apporte rien ? De plus, le frêt passant sur cette nouvelle voie, le trafic en gare de Nîmes sera allégé.
@0142	Miroux Didier Colombes	Pour qui arrive à Nîmes, le but final n'est jamais d'aller à la gare. Nous avons tous, en descendant du train, une destination, qu'il s'agisse de Beaucaire, de Remoulins, d'Uzès, d'Alès, ou tout simplement de la ville de Nîmes. La gare centrale actuelle offre pour cela un nombre important de connexions possibles, que ce soit par le train, par les cars départementaux, ou par les bus de L'agglomération. Y aura-t-il autant de connexions possible en gare de Manduel ? De toute évidence, non. Il n'est pas possible de recréer un réseau complet depuis la gare de Manduel, ce qui reviendrait à devoir exploiter deux réseaux complets. Les passagers qui auront donc le choix entre un train arrivant à Nîmes centre et un train arrivant à Manduel, choisiront donc systématiquement les trains pour Nîmes centre s'ils souhaitent pouvoir prolonger leur voyage en train, et dans la plupart de cas s'ils souhaitent prolonger leur voyage en car ou en bus. Au final, les voyageurs qui arrivent à Nîmes risquent bien d'avoir une préférence pour Nîmes centre, de telle sorte que les trains pour Nîmes centre seront plus pleins que les trains pour Manduel. Il semblerait à la lecture des observations que les gardois fassent exactement le même raisonnement, à l'exception de ceux qui ont décidé, quoiqu'il arrive et quoi qu'il en coûte, d'aller en voiture à la gare. Au final, il y a fort à parier que la gare de Nîmes centre restera la gare préférée, que ce soit pour les gardois, ou pour ceux qui viennent les visiter. Dans ces conditions, la SNCF pourra-t-elle maintenir des trains faiblement remplis en gare de Manduel et refuser du monde sur la gare centrale ? Cela couterait bien cher de vouloir faire l'expérience : même si des retombées financières positives sont attendues dans le temps, elles restents hypothétiques, et quoi qu'il arrive, cette gare et tout ce qui l'entoure seront financés par la hausse des tarifs sncf, l'augmentation des impôts et/ou le recours à l'emprunt que nous lèguerons à nos enfants.

@0143	LAUGIER Frédéric Rognac	Ce projet de gare est une absurdité: pourquoi vouloir desservir Nîmes avec des TGV s'arrêtant en rase campagne, et imposer une ou deux correspondances aux clients? Car pour aller de Paris à Alès, il faudra alors prendre un TER (ou un bus, ou un taxi) pour Nîmes - Ville - gare admirablement située, elle , et depuis 1843!) -, puis attendre le TER montant vers Alès où les Cévennes. On voudrait tuer le train qu'on ne s'y prendrait pas autrement. Le problème de la gare de Nîmes Ville était double: - les circulations de et vers les Cévennes, qui imposaient un rebroussement au triage de Courbessac. Ce n'est plus le cas depuis 2013, où un raccordement direct a été ouvert (35M€). - l'énorme trafic frêt en transit, la ligne Nîmes - Narbonne étant le seul itinéraire ferroviaire entre l'Espagne et l'Italie ou la vallée du Rhône, ce qui pénalise les circulations voyageurs desservant Nîmes. Ce ne sera plus le cas dans quelques mois, lorsque le contournement de Nîmes - Montpellier sera ouvert au trafic, et qu'il accueillera les TGV ne s'arrêtant pas à Nîmes, ainsi que la majorité des trains de frêt, puisque cette ligne sera mixte (2,3 MM€). A l'heure où on nous parle de la rareté des fonds publics, de l'aménagement du territoire, de solutions écologiques durables, ce serait une sage décision que d'abandonner ce projet ruineux et inutile, et de consacrer les 95M€ qu'il est prévu d'y dépenser au développement des TER ou bien à l'étude d'une LGV Montpellier - Perpignan, dont l'absence va bientôt être particulièrement criante.
	Parent Lucie Aix en Pce	Construire des gares TGV complètement excentrées et au milieu de champs est une aberration et une véritable contrainte pour les voyageurs, qu'ils vivent en centre ville ou non. Ancienne habitante de Manduel utilisant très régulièrement le train, le fait de partir ou d'arriver du centre ville de Nîmes n'a jamais été un problème, les réseaux de bus pour les villages alentours étant suffisant. Par contre, arriver loin des centres-villes comme ça peut être le cas à Avignon, Valence et j'en passe est problématique. Les liaisons sont mal définies, les retards de trains entraînant parfois une longue attente avant de pouvoir rejoindre le centre ville, en étant bloqué au milieu de rien, entraîne de nombreux désagréments, et je ne vois pas comment ni pourquoi il en serait autrement avec la gare de Manduel. Si l'on parle alors de tourisme et d'attractivité, les touristes cherchent la simplicité! Arriver en centre ville et en profiter le plus rapidement possible! Pas avoir à prendre un énième moyen de transport qui les amènera en centre ville, pour parfois avoir à reprendre un bus de plus pour rejoindre leur hôtel ou autre... De plus, fille d'agriculteurs, la destruction de terres agricoles au profit du béton, de parkings, etc. me révolte. Parler d'écologie et de développement durable dans un tel projet est complètement déplacé. La biodiversité existe sur ces terres, des espèces protégées également (l'outarde canepetière notamment), la construction de cette gare ne mènera qu'à leur destruction, sans compter la pollution engendrée par l'affluence des voitures qui seront bien obligées de venir jusqu'à Manduel, pour déposer un voyageur venant des 4 coins du Gard. Pour résumer, que l'on parle de praticité, d'accessibilité, d'attractivité ou d'environnement, cette gare à Manduel n'a aucun avantage ni cohérence en rapport à la gare de Nîmes existante, et largement suffisante au flot de voyageur actuel et même à venir!

@0145	Stéphanie Nimes	Je suis contre l'idée de ce nouveau projet urbain pour une multitude de raisons déjà évoquées pour la plupart par mes concitoyens - Un projet inutile puisque la gare de Nîmes centre n'est pas saturée (Voir les conclusions de l'Observatoire de la saturation qui l'a confirmé en 2016) et le sera d'autant moins qu'à partir de 2018 la majorité des trains de fret ne passeront plus par la ligne classique. Ils passeront par le Contournement de Nîmes et de Montpellier (CNM) qui a été fait pour ça. - Cela va à l'encontre de l'atout que présente la gare actuelle, située au cœur de la ville, appréciable pour une ville qui postule au patrimoine de l'UNESCO et qui va bientôt ouvrir les portes de son musée de la romanité. Une ville qui cherche à redynamiser le commerce dans son centre. - Cette nouvelle gare entraînerait des déplacements en plus pour les particuliers donc augmenterait la pollution atmosphérique en multipliant les trajets en voiture particulière, sans compter l'augmentation du temps de trajet. - Cette nouvelle gare aurait un fort impact écologique négatif (cf. 4.4.2 Contexte écologique) - Cette nouvelle gare entraînera des dépenses énormes à supporter par les contribuables alors que les impôts locaux atteignent déjà des sommets à Nîmes selon une étude menée par l'association SFL forum.
@0146	ROGER André Alès	Encore une gare hors du centre-ville où les TER arrivent alors que des précédent nous montrent l'aberration de ces gares excentrées. Perte de temps pour la rejoindre ou pour rejoindre le centre ville. Liaisons restant à développer, elle coûteront très chères en plus du coût d'environs 100 millions d'euros qui ne servirons pas à améliorer ou à développer le réseau TER. A mon sens un frein également pour le commerce et le tourisme, les personnes préférant une arrivée au cœur du centre ville.

@0147	JULIER Michel Collectif contre la gare La Mogère Montpellier	Messieurs et Madame les commissaires-enquêteurs, Je vous invite à donner un avis défavorable à ces enquêtes publiques : 1) En raison des insuffisances considérables et révoltantes des dossiers présentés au public, qui donnent une impression d'amateurisme et de précipitation. Ces insuffisances sont notamment relevées à juste titre par l'Autorité Environnementale du CGEDD : j'invite donc la commission d'enquête à examiner avec grande attention l'avis de l'AE du CGEDD. 2) Et en raison des vices propres du projet, qui seraient clairement visibles à la lecture des dossiers si ceux-ci avaient été élaborée de façon sérieuse et sincère. Voir mes observations dans le document ci-joint. Sommaire: * Sur la stratégie du « saucissonnage » * Sur le contexte du projet * Sur les conséquences pour les voyageurs * Conséquences pour le transporteur ferroviaire * Les conséquences sur l'urbanisation et le trafic routier - L'accès en voiture individuelle - L'impossibilité de l'accès par les modes doux - Disparition de la Véloroute du CNM - Les conséquences sur l'urbanisation
@0148	PORTUGAL Isabelle Nimes	Je suis entièrement défavorable à la création de la future gare de Manduel qui va poser de très nombreux problèmes d'accessibilité aux Nîmois et pousser à l'utilisation de la voiture ce qui est un comble à l'heure actuelle pour un gain absolument pas démontré et qui ne repose que sur des hypothèses invérifiables. J'aimerais d'ailleurs savoir, si dans cette étude, il a été calculé le nombre d'habitants réellement impactés et donc défavorisés comme ceux de Nîmes, mais également le nombre d'habitants des autres agglomérations du territoire qui se trouvent, du fait de leur situation géographique, eux aussi défavorisés par ce changement ainsi que certains d'entre eux l'ont déjà souligné.

@0149	Laure Sauzet	Bonjour, J'utilise quotidiennement un TER entre deux villes d'Occitanie et me déplace aussi régulièrement sur d'autres lignes régionales ou nationales. Les transports en commun sont reliés les uns aux autres et cohérents d'une ville à l'autre, enfin normalement. Là, cette nouvelle gare : - est loin de tout, - rallonge les temps de trajets, - ne sera que mal desservie par les autres moyens de transports en commun, - va coûter une somme d'argent déraisonnable qui serait bien plus utile pour de l'aménagement du territoire transversal et équilibré, - va vider à terme la gare de Nîmes de ses voyageurs. Ainsi, à Valence, la gare du centre ville est aujourd'hui désertée, triste et la "nouvelle " gare TGV de Saint Marcel les Valence est sans vie avec des voyageurs qui semblent flotter dans cet espace de no mans land. Il n'y aura plus ce mélange des gens, de leurs origines (du TGV 1ère classe, au TER dernier cri, et au intercité corail démodé...) qui fait toute la richesse d'une gare de centre ville. Il n'y aura plus ces voyageurs qui déambulent le long de l'avenue Feuchères entre deux correspondances... Une gare dynamique avec TGV, TER, intercité,...C'est dynamisant pour les commerces et cœur de ville alentour, dynamisant aussi pour les transports en commun. C'est une autre façon de voir et d'aménager que de conforter les gares TGV en centre ville (grande ville) en mixant les modes de transport. C'est pourquoi, je suis contre ce projet de gare TGV à Manduel.
@0150	André Nimes	Il serait bon de connaître très précisément l'intérêt d'une gare excentrée par rapport à Nîmes. Il est certain que la plupart des usagers iront à Manduel en voiture. Le temps de trajet Nîmes Paris est de 3 heures. Le temps de trajet Nîmes Manduel Paris 3h.+ 30mn. soit 15% de temps en plus. Pour l'environnement ce n'est pas un plus, sans compter les risques d'accidents routiers La gare de Nîmes Feuchères peut encore absorber le trafic pendant de nombreuses années (20 ans) d'autant que le contournement Montpellier Nîmes libère du trafic. Le prix: 95 millions estimés ce jour sans compter les dépassements + ou - prévisibles. La question peut se poser de savoir si cette gare inutile ne serait pas un prétexte pour créer une zone commercialo-industrielle

@0151	Mireille	Mesdames, Messieurs les commissaires enquêteurs Non contents de vider le centre de Nîmes de ses boutiques en favorisant l'implantation des commerces dans les zones périphériques, nos édiles souhaitent maintenant transférer la gare TGV à l', la circulation de extérieur de la ville. Nous avons encore la chance, habitants de Nimes et du Gard, sans parler des touristes, d'être desservis par une gare facilement accessible. Se rendre à Manduel pour prendre un train augmentera très sensiblement les temps de parcours. Par train TER, on n'est pas certain de disposer de dessertes fréquentes et suffisantes permettant l'acheminement d'un maximum de voyageurs ; par la route, qui sera sans doute le moyen le plus utilisé, la circulation de véhicules supplémentaires aggravera les embouteillages et la pollution. On parle de qualité de l'air, mais on fait des choix qui vont à l'opposé. Trois heures pour aller de Nimes à Paris (d'un centre ville à l'autre) c'est appréciable. Si on doit ajouter au moins 30 voire 45 mn pour rejoindre la gare TGV à Manduel, avec les inconvénients inhérents, peut-on parler de progrès ? Il serait regrettable que la ville qui construit un grand musée de la romanité pour attirer plus de touristes qu'actuellement, se prive de la proximité de la gare qui permet aux visiteurs d'accéder confortablement aux monuments qui sont sa richesse. En résumé, je dis non à la gare de Manduel coûteuse pour les contribuables et les usagers, dommageable pour l'environnement et qui à terme fera de Nimes une ville morte privée de ses commerces de centre ville. Je vous demande en conséquence d'émettre un avis défavorable sur le projet de transfert.
@0160	Annick	Je souhaite que les TGV partent et arrivent en gare de Nimes car j'ai mes enfants à Paris. Je n'ai pas de voitures. Annick B
@0152	DUPRAZ Christian Montpellier	Je vous prie de trouver ci-joint mon avis sur le projet de gare TGV à Manduel-Redessan. Cordialement, Christian Dupraz Conseiller régional Vice-Président de la Commission Transports du Conseil régional
@0153	Christiane	jusqu'en septembre 2016 j'allais de chez moi à la gare Feuchère en 15 minutes depuis les nouveaux bus et horaires il me faut entre 30 et 55 minutes aussi quand il faudra aller à la nouvelle gare ce sera encore pire. Je serai donc obligée d'utiliser une voiture ou un taxi mais alors cela augmentera considérablement le coût de mon voyage. Je trouve cette option inutile et contreproductive tant par son impact sur l'environnement que sur la mobilité des personnes d'un certain âge ou de celles qui ne dispose pas de véhicule. A moins que l'on veuille réserver ces trains à une clientèle très ciblée et peu regardante à la dépense. Il est vrai que si j'ai à ma disposition une voiture et un chauffeur et que mon billet est payé par une entreprise ou une collectivité le problème ne se pose pas !Je veux une gare accessible par tous ce n'est pas le cas de celle ci

@0154	Grévoul Roger	J'habite à nouveau Nîmes où je suis né. Je me rends plusieurs fois par mois à Paris pour mes activités associatives. Nos enfants et petits enfants qui vivent en région parisienne pour la plupart mais aussi à Nice, viennent nous rendre visite régulièrement. La gare actuelle est particulièrement bien placée et son accessibilité pour les nîmois est parfaite. Pour les visiteurs en arrivant à destination, c'est un contact remarquable avec notre belle ville. Il suffit de quelques pas à l'extérieur pour découvrir les richesses architecturales, le calme, la sérénité ... Gardons notre gare là où elle se trouve.
@0155	claude Génolhac	Non à l'ouverture de la gare de Manduel augmenterai le temps de trajet pour prendre un TGV au départ de GENOLHAC ,ALES NIMES.
@0156	Gébelin Henri St Géniès de Malgoirès	Manduel et la Mogère n'ont aucun intérêt pour un service public de transport ferroviaire. Projets de mégalomanes au service des marchands de béton. Mettez du fric pour les besoins quotidiens des usagers, qui sauraient bien vous le rendre aux futures élections...mais c'est peut-être déjà trop tard. Copiez donc la Suisse, si vous êtes en manque d'inspiration démocratique et de service public.
@0157	Virginie Alfortiville	Auriez vous oublié les morts de Bretigny sur Orge ? Auriez vous oublié que le manque d'entretien des voies a couté la vie à tant de personnes, et a fait passer le deuil dans tant de familles ? Aujourd'hui, la SNCF ne devrait pas être autorisée à lancer de projets de lignes nouvelles ou de gares nouvelles (à crédit) avant d'avoir remis à niveau l'ensemble du réseau ferré.

@0158	Patey Gilles	Comment peut on parler de « multimodalité » avec une gare TGV excentrée, ou « exurbanisée », pour reprendre une expression de plus en plus utilisée à propos de ce type de gare ? En réalité un seul moyen de transport en commun va traverser cette gare, le TGV. Le TER censé relier la gare TGV à la gare centrale n'est pour le moment qu'un mythe. Aucun transport en commun non (ou peu) polluant n'est directement relié au centre ville et/ou la gare centrale. Seuls modes de transport reliés au centre ville, les autocars et les véhicules individuels, autant de moyens de transport polluant et nécessitant, au moins pour les véhicules individuels, des parking, d'autant plus spacieux qu'il n'y aura pas de liaison ferroviaire entre les deux gares. Va t-on aller vers une gare TGV comme celle d'Aix en Provence, avec un accès quasi-uniquement routier et un parking de plusieurs milliers de places ? Au contraire, si la gare TGV était maintenue en centre ville, de nombreuses possibilités d'interconnexion sont envisageables avec la ligne SNCF Nîmes-Alès, avec les transports en commun du réseau urbain, avec des moyens de transport « doux » tels que la bicyclette,… Pour les voyageurs venant de l'arrière pays nord, en particulier de la région d'Alès, même si des TER circulaient entre la gare de Nîmes centre et la gare Nîmes TGV il n'y aurait plus aucun intérêt à prendre le train Alès-Nîmes, car l'accès à la nouvelle gare TGV nécessitera un changement de train en gare de Nîmes centre, donc une perte de temps, des risques de rater une correspondance…. Donc, sous un prétexte de gain de temps de quelques minutes, c'est au contraire des pertes de temps qui se chiffreront en dizaines de minutes que les usagers nîmois et gardois de la SNCF risquent de subir avec cette fausse bonne idée d'une gare TGV « exurbanisée ». D'ailleurs, les nombreuses gares déjà construites par le passé donnent un exemple de ce qu'il ne faut surtout pas faire : en 2015, par exemple, on pouvait lire, sur un media : « Vingt ans après, la gare TGV Haute-Picardie reste plantée au milieu des betteraves ». Sans commentaire. Doit on rappeler aux promoteurs de ces travaux gigantesques que c'est l'argent du contribuable, c'est à dire le nôtre, qui est dilapidé dans de tels projets pharaoniques et inutiles. La gare de centre ville Nîmes Feuchères n'occupe qu'une surface de 7ha, tout en étant localisée à une place centrale dans la ville, facile d'accès et en interconnexion avec les transports urbains. La gare TGV, complètement excentrée et difficile d'accès pour les Nîmois, occupera plus du triple de cette superficie, ce qui constitue un gaspillage de terres agricoles insupportable. Il faudrait au contraire chercher à préserver ces terres, tant elles se font rares (en moyenne la superficie d'un département français est artificialisée tous les sept ans, ou celle d'un stade de football toutes les cinq minutes !). Les promoteurs de cette gare TGV « hors les murs » prétendent que la gare centrale de Nîmes va atteindre un point de saturation qui ferait qu'elle ne serait plus en état de recevoir le flux de TGV circulant dans un sens et dans l'autre. En réalité, il n'en est rien et l'Observatoire de la Saturation, autorité compétente et indépendante, a montré que, ni la gare de Montpellier Saint Roch, ni celle de Nîmes Feuchères ne sont proches de la saturation, et ce d'autant moins que la majeure partie du trafic fret empruntera dès 2018 le Contournement Nîmes Montpellier, qui a été conçu pour cela. Il s'agit donc encore d'une tentative de désinformation de la part des promoteurs de ce projet. Pour moi il est clair que ce projet de gare TGV à Manduel ne présente aucun caractère d'utilité publique, d'autant moins qu'il est

@0159	MICHEL Elisabeth Nimes	Madame, Monsieur, Vu mon âge, j'ai connu une époque où l'acronyme TGV n'existait pas. Pour "monter" à Paris, nous prenions un train qui traversait nos montagnes splendides et en 12h, nous avions franchi quelque 700km. La révolution ferroviaire arriva avec ses trains au long nez orange et, de travaux en travaux, c'est à 2h 50mn de Paris que NÎmes se plaçait. Pour relier Nîmes Alès existait depuis fort longtemps une liaison qui obligeait à un "rebroussement" à Courbessac. Mais aujourd'hui, un viaduc permet d'éviter ce rebroussement et de gagner....8mn ! Et...pour demain, après avoir gagné patiemment des minutes.... le progrès est à l'alloongement "théorique" de 8 mn, entre Paris et Nîmes! Etes-vous par exemple, descendus en gare d'Aix en Provence excentrée, pour rejoindre par AUTOBUS le centre ville d' Aix, montre en main ? Que signifient ces gares qui vident les cités, obligeant à des transbordements de bagages, poussettes.., des attentes dans des lieux désertés, aux quatre vents ? et allongeant considérablement la durée du voyage? Qu'une ligne soit nécessaire et même souhaitable pour le frêt est concevable car cela allégera je pense, le passage des trains dits "de marchandises" et autorisera ainsi la circulation de davantage de TER, de TGV mais de grâce, conservons la gare TGV de Nîmes où elle est particulièrement bien située puisqu'une partie de la ville a été conçue autour d'elle. Non, décidément, je ne peux pas envisager que notre ville perde sa gare TGV. Merci de prendre connaissance de ma contribution. MICHEL Elisabeth

@0161	SUAU Jean Michel Nimes	Je pense que cette gare n'est pas nécessaire. J'ai voté, il y a quelques années avec les élus communistes, la participation financière du Département au contournement Nîmes Montpellier (CNM). Dès le départ, il n'était pas question de gares mais bien de libérer des circulations pour le transport voyageur dans les gares centrales de Nîmes et de Montpellier en détournant le fret sur la Ligne de Grande Vitesse (LGV). La gare de Mogère est là mais ce n'est pas une raison pour répéter une erreur. Ce que les techniciens appellent le raccordement de St Brès permettrait de résoudre à moindre coût la jonction de la ligne classique à la ligne LGV. La gare à Manduel rallongerait le temps de transport pour les voyageurs, notamment ceux venant du nord du département et annulerait les améliorations gagnées avec le viaduc de Courbessac. Cet équipement, outre les financements qui lui sont propres, soit 95 millions d'euros, nécessiterait la mobilisation d'environ 25 millions d'euros supplémentaires. Cette débauche d'argent se ferait en opposition à de vrais et essentiels investissements pour un meilleur service public. Pour notre département, les états généraux du rail et de l'intermodalité ont identifié trois chantiers : la ligne Alès/Bessèges, l'amélioration et le maintien dans le giron public du Cévenol (Clermont-Ferrand/Marseille) et l'ouverture de la rive droite du Rhône au trafic voyageur. Voilà pourquoi une gare "betterave" qui augmenterait la circulation sur nos routes, allongerait les temps de transport et les rendrait donc plus chers pour les voyageurs, ne me semble pas utile mais plutôt contraire à l'aménagement du territoire. Jean Michel SUAU Conseiller départemental du canton Alès 1
@0162	Gayda Marc	1°) pourquoi appeler cette gare Nimes puisque la ville est à 15 km 2°) Pourquoi mettre les gares TGV loin des villes desservies sachant que les transports publics du dernier kilomètre sont le maillon faible de la conception des transports publics français qui favorisent l'usage de la voiture au détriment des trams et bus en dehors de l'exception de Reims ? 3°) il serait souhaitable d'aller voir dans d'autres pays comme en Allemagne ou les gares des lignes à grande vitesse desservent réellement les centres urbains concernés et ne rabattent pas les voyageurs en rase campagne... Bref une incohérence qui aurait pu être évitée...
@0163	Alfonsi Monique Nimes	Bonjour, Je tiens par ce message à soutenir la démarche de la SNCF de créer un gare TGV pour Nîmes, afin de relier notre territoire au réseau européen. Mes enfants habitent à Bruxelles. Avec cette gare, Nîmes et le Gard seront reliés à l'Europe de la grande vitesse. Je pense que se passer de cette gare serait une défaite, je dirais même un suicide, pour le territoire, comme certaine commune avaient refusées, au 19éme siècle le passage de machine à vapeur, car c'était trop "sale". Nous devons prendre le virage de la modernité et de la grande vitesse !

@0164	bousquet bousquet Nimes	j'habites Nimes,et je ne veux pas avoir un déplacement supplémentaire pour prendre le train est ce gagner du temps si pour aller a Valence,(45 mn) LYON (1h15) je mets autant de temps pour aller prendre mon train à Manduel je vais souvent voir mes enfantsà Grenoble et le temps de parcourt est souvent multiplié par 3 EXEMPLE: Nimes valence 45mn attente a valence de 15 a 45 mn valence grenoble 1h de trajet faites le compte nous demandons que le projet de gare a manduel soit aboli et que la gare de centre ville de nimes soit la gare centrale TGV et de tous les trains de voyageurs le contournement de nimes a montpellier servira au traffic marchadises mais pour cela il faut que la SNCF entretienne le reseau qui est en tres mauvais etat ceci ameliorerait la regularite des trains et la securite merci de tenir compte de notre avis

@0165	BERNIÉ-BOISSARD CATHERINE Nimes	Catherine Bernié-Boissard, Conseillère municipale de Nîmes Conseillère communautaire de Nîmes-Métropole Le projet de la Gare de Nîmes Manduel Redessan serait légitime s'il répondait aux trois caractéristiques suivantes : socialement utile, économiquement cohérent, écologiquement fondé. Est-ce le cas ? Le projet est-il socialement utile ? Une gare est un équipement de service public. Elle doit répondre aux besoins et aux attentes des différentes catégories de population. Or, selon l'Observatoire de la saturation, la gare de Nîmes-Feuchères est loin d'être saturée, ce que je constate lors de mes déplacements professionnels quasi-quotidiens entre Nîmes et Montpellier. De plus, en absorbant progressivement le trafic de fret, le CNM (Contournement de Nîmes et de Montpellier) libérera des sillons sur la ligne classique. La gare de Nîmes-Feuchères n'est donc pas obsolète, elle peut accueillir pour au moins deux décennies le trafic voyageur dans de bonnes conditions. Les Etats généraux du rail et de la mobilité, à l'initiative de la Région Occitanie, ont montré l'attachement des voyageurs aux gares situées dans les centres. S'y ajoute le fait que 84% des habitants de l'agglomération de Nîmes sont à moins de 5 minutes de la gare Nîmes Feuchères et devraient parcourir plus de 12 kms en voiture individuelle pour accéder à la gare NMR. Cette démarche est en complète contradiction avec la création de la ligne 2 du TCSP-BHNS qui desservira la gare Feuchères mais s'arrêtera aux limites de la ville-centre. Comme beaucoup de villes moyennes, Nîmes souffre d'une désertification commerciale au centre, largement compensée par la présence de la gare Tgv Nîmes Feuchères qui draine les flux touristiques directement au cœur de la ville historique, à proximité des monuments romains et du futur musée de la romanité. Imaginée il y a plus de dix ans, la gare NMR fait l'impasse sur la volonté partagée de la population nîmoise d'obtenir le classement de la cité au patrimoine mondial de l'Unesco. Le projet est-il économiquement cohérent ? Dans l'hypothèse où serait créée la gare NMR, la SNCF – et donc le contribuable – aura à faire face à l'exploitation de deux gares à nombre de trains de voyageurs constant, générant ainsi un surcoût alors que le président de la SNCF vient de se féliciter des « économies » réalisées en 2016 (Les Echos, 21/2/2017). N'est-il pas aberrant que sur une distance de 50 kms, et alors que le trafic Tgv stagne depuis 2008, on envisage de doubler le nombre des gares : Nîmes-Feuchères et NMR – Montpellier St-Roch et Montpellier-La Mogère)? Tout se passe comme si la légitimité de la gare NMR reposait, moins sur son utilité sociale, que sur la rentabilité économique d'une opération urbanistique qui mobilise pas moins de 160 hectares autour du futur équipement. Ainsi, est-on passé d'un Pôle urbain multimodal (PUM) avec, puis, sans logement, à la ZAE Magna Porta, « nouvelle porte d'un monde tout en romanité qui intéresse toute l'économie du territoire, agriculture incluse … » (Le réveil du Midi, 3/5/2016). On présente donc le projet de gare NMR comme une opportunité de développement sur la base de flux de populations touristiques

@0166	MARTEL Claudine Nimes	Définition de la gare "betteraves" : gare TGV située de 30 mn à 1 heure, entre deux grandes villes, au milieu de nulle part. Quelques ex : TGV Haute-Picardie à 45 km d'Amiens - Gare TGV Louvigny à 30 km de Metz et Nancy - Gare TGV Nurieux à 16 km d'Oyonnax (1 seul TGV le matin et le soir) - Aix-en-Provence : presque une heure pour rejoindre le centre ville (4000 places de parking aujourd'hui, contre 1000 au moment de la construction de la gare, explosion du trafic automobile) Comment justifier la construction de la nouvelle gare de Manduel à 25/30 mn du centre ville (au minimum) ce qui va multiplier les déplacements de véhicules dans le contexte de notre impact écologique, alors même que le élus de Nîmes Métropole organisent des concertations avec les citoyens "projet de territoire à l'horizon 2030" pour trouver des solutions pour diminuer de façon drastique cet impact écologique ? De même pour la protection des terres agricoles qui disparaissent à toute vitesse autour des grandes villes . Dans ce même "projet de territoire à l'horizon 2030", il est fait mention, dans le programme de communication à l'usage des citoyens, de cette protection impérative des terres agricoles. Cependant, dans la réalité, le projet de la gare de Manduel aura pour conséquence la destruction d'hectares de terres alluvionnaires riches, sans compter tous les accès routiers qui vont converger vers ce lieu. Un non sens absolu ! Les gares en pleine campagne déconnectées du réseau des TER, flanquées d'immenses parkings ont contribué à désarticuler le maillage des territoires. Pourquoi cet entêtement des élus (à tous les niveaux, local, départemental, régional,etc...) qui persistent à nous faire croire que la gare nouvelle apportera un nouvel essor économique ? Chacun sait que ce n'est pas la gare de Manduel le but final de l'opération, mais bien celui des promotions immobilières qui vont suivre ! Comment justitifier la construction d'une nouvelle gare à 25/30mn du centre ville de Nîmes alors que la ville candidate au patrimoine de l'Unesco va drainer de nouveaux usagers qui devront multiplier les moyens de transport et perdre du temps pour gagner le centre ville , alors que la situation de la gare Feuchères les placent au coeur de la Romanité ! Une aberration de plus de la part des décideurs ! Par ailleurs, prendre le prétexte d'une saturation de la gare Feuchères est un leurre puisque les lignes de frêt emprunteront la ligne de contournement qui a été construite dans ce but. Je me permets de conseiller aux élus qui décident de ce qui est "bien" pour leurs concitoyens, d'élargir leurs sources d'informations concernant les grandes villes d'Europe. Ils sauraient que les villes d'Anvers, Bruxelles, Berlin, Liège, Rotterdam, Barcelone pour ne citer que ces exemples ont conservé et réaménagé leurs gares situées en centre ville , avec accès direct à une multitude de modes de transport au coeur de l'espace urbain, gage de modernité, abandonnant en cela, et depuis longtemps, l'idée de construire leurs gares à la campagne. Les conséquences du choix des sites "exurbanisés" entraînent des formes de dilution de la ville allant à l'encontre du développement durable alors que la notion de 'ville dense" est au centre de l'actualité pour un meilleur développement écologique.

@0167	Jeanne Nimes	Le projet de la Gare de Nîmes Manduel Redessan serait légitime s'il répondait aux trois caractéristiques suivantes : socialement utile, économiquement cohérent, écologiquement fondé. Est-ce le cas ? Le projet est-il socialement utile ? Une gare est un équipement de service public. Elle doit répondre aux besoins et aux attentes des différentes catégories de population. Or, selon l'Observatoire de la saturation, la gare de Nîmes-Feuchères est loin d'être saturée, ce que je constate lors de mes déplacements professionnels quasi-quotidiens entre Nîmes et Montpellier. De plus, en absorbant progressivement le trafic de fret, le CNM (Contournement de Nîmes et de Montpellier) libérera des sillons sur la ligne classique. La gare de Nîmes-Feuchères n'est donc pas obsolète, elle peut accueillir pour au moins deux décennies le trafic voyageur dans de bonnes conditions. Les Etats généraux du rail et de la mobilité, à l'initiative de la Région Occitanie, ont montré l'attachement des voyageurs aux gares situées dans les centres. S'y ajoute le fait que 84% des habitants de l'agglomération de Nîmes sont à moins de 5 minutes de la gare Nîmes Feuchères et devraient parcourir plus de 12 kms en voiture individuelle pour accéder à la gare NMR. Cette démarche est en complète contradiction avec la création de la ligne 2 du TCSP-BHNS qui desservira la gare Feuchères mais s'arrêtera aux limites de la ville-centre. Comme beaucoup de villes moyennes, Nîmes souffre d'une désertification commerciale au centre, largement compensée par la présence de la gare Tgv Nîmes Feuchères qui draine les flux touristiques directement au coeur de la ville historique, à proximité des monuments romains et du futur musée de la romanité. Imaginée il y a plus de dix ans, la gare NMR fait l'impasse sur la volonté partagée de la population nîmoise d'obtenir le classement de la cité au patrimoine mondial de l'Unesco. Le projet est-il économiquement cohérent ? Dans l'hypothèse où serait créée la gare NMR, la SNCF – et donc le contribuable – aura à faire face à l'exploitation de deux gares à nombre de trains de voyageurs constant, générant ainsi un surcoût alors que le président de la SNCF vient de se féliciter des « économies » réalisées en 2016 (Les Echos, 21/2/2017)

@0168	PIERRE Marjolaine	Je suis opposée à la construction de la Gare de Manduel. Le TGV remplit pleinement sa raison d'être s'il dessert le cœur des villes. À quoi bon créer des lignes grande vitesse si l'on commence par perdre une heure de transports pour aller prendre le train ? De nombreuses gares TGV construites en pleine campagne, illustrent l'absurdité de tels projets. À Avignon j'ai dû prendre un bus pour effectuer une correspondance entre le TER et le TGV ! Cela ne fait qu'ajouter du temps et de la fatigue ! Par contre l'utilisation du CNM pour la circulation des trains de marchandise, leur permettant de contourner la ville (et, à terme, de remplacer les poids lourds, rêvons un peu…) me semble être tout à fait opportune.
@0169	GOUDARD NADIA Nimes	Sachant que l'actuelle gare de Nîmes est loin d'être saturée, que le principal atout du TGV par rapport à l'avion est de déposer les passagers en centre ville, j'exprime mon profond mécontentement devant un projet mal ficelé, coûteux non financé, non écologique relativement au fait de contraindre les voyageurs à prendre leur véhicule pour rejoindre Maduel. Projet non finalisé sur le plan des infrastructures, 3ème voie, liaison routière non prise en compte projet dangeureux , il augmente le nombre de véhicules sur les routes et augmente la pollution. Nombreux sont les Alésiens qui aujourd'hui envisagent de rejoindre Avignon pour prendre un TGV plutôt que Manduel. A qui profite ce projet? Je suis comme beaucoup en droit de poser la question.
@0170	Michel Nimes	Je suis opposé à cette gare TGV à Manduel. Les "gares - betteraves"sont un échec partout en France. Le TGV est fait pour gagner du temps; là on perdra une demi-heure pour joindre le coeur de Nîmes; sans compter les difficultés des correspondances pour les personnes qui manquent d'agilité.; et les correspondances sont lopin d'être garanties à ce jour (3ème voie...). De plus, la SNCF annonce qu'il y aura très peu de trains pendant des années. Pourquoi donc se précipiter pour faire cette gare sans trains et sans voyageurs? Le seul "intérêt" semble être le projet immobilier de Magna Porta. On devrait donc dépenser 90 millions pour le plus grand bien de qui? des promoteurs? Pour financer ce projet coûteux, l'Agglomération de Nîmes-Métropole fait flèche de tous bois. Par exemple en doublant en 2 ans les abonnement scolaires des bus pour une famille de 2 enfants. Donc, projet inutile et très cher. A abandonner.

@0171	VIELZEUF Emile	Je donne un avis totalement favorable à la réalisation de ce projet parce que : -Une liaison à grande vitesse ne peut utiliser la ligne actuelle Montpellier-Nîmes qui est plus longue et qui traverse plusieurs petites gares étroites ainsi que plusieurs passages à niveau sur lesquels aucune sécurité n'est assurée -Un passage par la gare de Nîmes allongerait le temps du trajet ce qui serait contraire au but recherché.Cette liaison ne peut être considérée comme LGV. -Les Montpelliairains n'accepteront pas de perdre du temps en passant par Nîmes -.Cet équipement est indispensable à l'aménagement de la future zone industrielle et commerciale envisagée dans ce secteur aux portes de Nîmes qui en à grandement besoin. -Pour les départs de la gare de Nîmes il y à la possibilité d'une liaison ferroviaire. -La RD 999 qui comporte déjà 2 x 2 voies séparées pourra facilement être transformée en voie rapide en supprimant quelques carrefours. -Il ne faut pas hypothéquer l'avenir de nos enfants qui seront bien heureux d'hériter de ces biens construits par leurs anciens. " ne loupons pas le train ! " -Cet investissement va offrir des emplois très recherchés en ces temps. - Pour les nostalgiques de la gare de Nîmes il faut rappeler que l'ont peut monter à Paris par la ligne dite de la montagne via Villefort - Prévenchère - Clermont-Ferrand qui traverse des paysages merveilleux.
@0172	CLEMENT Paul-Emile Nimes	Quand la nouvelle ligne TGV qui évite les centre-villes de Nîmes et Montpellier sera en service, PLUS AUCUN TGV NE PASSERA PAR LES CENTRE-VILLES. On peut même penser qu'un TGV sur deux ne s'arrêtera plus à Nîmes. Donc si on veut prendre le TGV il faudra bien aller dans la gare où il passe, ici ce sera donc Manduel ! D'où la nécessité de cette gare TGV dédiée à la ville de Nîmes et de sa région.
@0173	Parent du Châtelet Robert Nimes	Je vois pas d'utilité pour Nimes d'une gare excentree De plus la commune de Manduel est actuellement mal desservie par les autres moyen de transport, ce qui constitue un handicap lourd pour les habitants de Nimes Si une gare excentree s'impose, pourquoi ne pas la situer entre Garons et Caissargues site déjà desservi par un bon réseau routier et le futur prolongement de la ligne T1 Pourquoi Manduel?
@0174	Biville Céline Montfrin	Travaillant à Montfrin, la gare de Manduel me permettra de grandement réduire mes temps de trajet lors de mes rendez-vous professionnel et d'éviter les nombreux encombrements de l agglomération nîmoise.

@0175	RAVET Michel	Cette gare n'a pas vraiment d'intérêt pour les Nimois ... mais je conçois qu'elle soit un mal nécessaire ... Ce qui me parait absolument indispensable, c'est l'implantation d'un quai pour recevoir les trains qui feront la navette entre la gare TGV et la gare centrale. Cette gare ne pourra avoir un sens qui si les voyageurs arrivant à Manduel peuvent emprunter un train déjà positionné en face du TGV et les emmenant sans délai à la gare centrale, qui est de toutes façons la destination de la plupart d'entre eux. Je me permets d'insister sur ce point car j'ai l'expérience de la gare TGV Champagne-Ardennes, qui serait insupportable sans ce système de navettes avec la gare de Reims-centre.
@0176	Katherine Nimes	Tout à fait défavorable à la création d'une gare TGV à Manduel alors que la gare de Nîmes Feuchères répond parfaitement à la demande et est tout ce qu'il y a de plus pratique pour les habitants comme pour les touristes.
@0177	Allet Claude Nimes	Les débats et les enquêtes publiques ne portent que sur les infrastructures : les lignes et les gares. Elles n'engagent pas les maîtres d'ouvrages sur les fréquences et les répartitions des trains qui vont y circuler. La SNCF nous a habitué à faire régulièrement évoluer les hypothèses de partage des trains entre la gare de Manduel et la gare centre ville. Or c'est la seule chose qui compte pour les usagers. Aujourd'hui pour concurrencer les avions au départ de Fréjorgues, la SNCF aura intérêt à ce que le maximum de trains passent par la ligne nouvelle. De plus, elle aura moins besoin de faire une halte à Nîmes pour remplir ses trains si elle récupère une part sensible du trafic aérien. Moralité la gare de Manduel va servir de prétexte à un transfert accru de trains sur la ligne nouvelle. Nîmes va perdre 20 mn pour aller à Paris et Montpellier va gagner 20 mn. Bâtir cette gare, c'est un très mauvais pari pour le développement de l'agglomération Nîmoise invitée à jouer durablement les seconds rôles. Créer une seconde gare, c'est aussi accroître très sensiblement les charges d'exploitation des gares pour un trafic en légère croissance. Le contribuable va-t-il payer le déficit annuel comme il le fait pour l'aéroport de Garons ? Je suis donc très opposé à la construction de ce projet contraire aux intérets économiques et sociaux des habitants de l'agglomération.

@0178	CARRIERE André Nimes	L'article L.122-1.I donne une nouvelle définition de la notion de « projet » = « la réalisation de travaux de construction, d'installations ou d'ouvrages ou d'autres interventions dans le milieu naturel et le paysage, y compris celles destinées à l'exploitation des ressources du sol» L'article L.122-1.III supprime la notion de « programme de travaux » et la remplace par une notion de projet « d'ensemble » ou « global » = « Lorsqu'un projet est constitué de plusieurs travaux, installations, ouvrages ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage, il doit être appréhendé dans son ensemble, y compris en cas de fractionnement dans le temps et dans l'espace et en cas de multiplicité de maîtres d'ouvrage, afin que ses incidences sur l'environnement soient évaluées dans leur globalité. » L'article L.122-1-1.III indique que l'étude d'impact est attachée au projet et évolue avec les évolutions du projet : Les incidences sur l'environnement d'un projet dont la réalisation est subordonnée à la délivrance de plusieurs autorisations sont appréciées lors de la délivrance de la 1ère autorisation. Il semblerait donc que l'étude d'impact présentée dans cette enquête dite « unique » ne soit pas légale puisque elle ne tient pas compte du projet « Porta Magna » intimement lié au projet de gare (non prise en compte des effets cumulatifs des différentes opérations et des effets indirects même si les maitres d'ouvrage sont différents) Dans un autre ordre d'idée, je cherche toujours l'avis de la Commission Départementale de la Préservation des Espaces Naturels, Agricoles et Forestiers (CDPENAF)
@0179	Sylvaine Nimes	Je suis totalement contre la gare de Manduel alors quel intérêt de faire une superbe ville Nîmes si les touristes doivent refaire le chemin inverse pour apprécier le site d'autant que cette gare n'apporte absolument rien comme toutes les gares TGV qui sont inutiles la plupart.en rase campagne,après un long trajet pas franchement envie de reprendre un bus pour aller en ville

@0327	Lardet Annie Manduel	En complément de mes observations déposées le 21 février en présence de 3 commissaires enquêteurs et sur la base de quelques éléments techniques se rajoutant à celles-ci, je renouvelle mon opposition à la construction de cette nouvelle gare, parkings et accès. - pour 80% des habitants de l'agglo de Nimes, [les alésiens, les habitants de la Vannage, les cevenols], le Nord et l'Ouest du département globalement la durée des voyages sera augmentée au minimum de 20' si l'acheminement TER est immédiat, de 25' à 45' [...] que le déplacement se ferait en voiture ou en bus.[...] - d'après l'observatoire de la saturation, autorité indépendante, à partir d'un avis [...] en 2016, il semblerait que la gare de Nîmes centre ne soit pas saturée. Comme je l'ai indiqué dans ma contribution du 20 février et "grâce " au CNM, efficient à partir de 2018, la gare de Nîmes centre sera libérée du passage du frêt. Alors pourquoi faire cette nouvelle gare extérieure ? - le coût de cette nouvelle gare(95M€) auquel il convient d'ajouter les 10M€ pour l'avenue de la gare et les 15M€ pour la 3eme voie annoncée pour la SNCF Reseau pour 2023 ou 2024 constitue un véritable gachi pour l'utilisation de l'argent public. Je réaffirme donc que la priorité être de rendre plus efficient, et accessible les trains de voyageurs. - y-a-t-il un réel intérêt à implanter une gare à l'intersection d'une ligne classique la Tarascon - Sète et de la ligne mixte LGV nouvelle ? Toutes ces correspondances peuvent elles être assurées pour les 44 TER existants ? - je réitère mon inquiétude concernant le trafic routier supplémentaire occasionné par cette nouvelle gare. La gare actuelle permet au plus grand nombre des utilisateurs de rejoindre la gare à pieds, à vélo ou en bus. A une période ou l'on s'est réjouie des avancées de la COP21, où il est grand temps de veiller à l'effet de serre, n'y-a-t-il pas contradiction avec un tel projet ? - comme j'ai déjà eu l'occasion de l'exprimer, je ne peux que déplorer le gachis des terres agricoles que tous les projets d'aménagement devraient préserver, aussi que les emplois y sont liés. Les agriculteurs dont je suis et pour qui la terre reste avant tout un outil de travail à préserver pour son caractère nourricier, ne peuvent se résoudre à ce que leur gagne pain et les [...] de leur travail ne trouvent de solution qui en spéculant sur le foncier nécessaire à leur travail.
@0329	Illisible Uchaud	(voir pièce jointe registre)

@0338	Granet St Géniès de Malgoirès	Il existe en plein coeur de Nîmes une gare SNCF de caractère, modernisée récemment pour le plus grand confort des usagers par des lignes SNCF venant d'Avignon, Montpellier, Alès Vichy et même du grau du roi, sans compte la gare routière tout proche qui draine les voyageurs des villages gardois. La gare de Nîmes d'après les études est loin d'être saturée et pourra encore durant de nombreuses années supporter une augmentation du trafic. La nouvelle gare n'aurait pour seul bénéfice que d'alonger le temps de trajet ce qui est contraire aux objectifs affichés.La gare de Manduel Redessan est donc inutile. Ce mauvais projet aurait un impact sur l'environnement inaceptable à l'heure des COP et de la transition energétique annoncée Ce mauvais projet anéantirait des terres agricoles aux portes de la ville qui ne doivent avoir pour vocation que de nourir la population. Les efforts réalisés pour une agriculture vivante seraient vains. Dans la vidéo présentant le projet montre des taches vertes. Est ce ainsi sur un sol bétonné et goudronné que les promoteurs envisagent de recréer la biodiversité qu'ils auraient détruits. Ces espèces rares, les arbres centenaires a jamais disparu pour le profit des bétonneurs Ce projet prêche encore par les sommes, d'ailleurs certaines sont sous évaluées, qui seraient bien plus utiles [...] Je souhaite que l'erreur qui a été réalisé à la gare de la Mogère ne sera pas renouvelée à Manduel. Je vous demande de donner un avis défavorable pour laisser la terre vivante [...]
@0180	VAZQUEZ Pauline Nimes	Je suis tout a fait d'accord pour la création d'une gare nouvelle a Manduel, qui permettra : - de rendre plus facile les déplacements en train vers Paris ou Montpellier et l'Ouest avec une gare largement équipée de stationnements automobiles imperatifs pour l'usager du train. En effet la gare de Nimes Centre située dans une zone urbaine dense reste difficile d'acces de ce point de vue pour la residente de Caissargues que je suis. - de disposer dans la métropole Nîmoise de 2 gares desservies par TGV , donc d'une offre plus complète selon le déplacement envisagé - de disposer d'un doublet de lignes chacune avec "sa gare",permettant une desserte de la métropole de Nîmes plus facile en cas de perturbations sur un itinéraire
@0181	Josette Nimes	Je suis contre ce projet gare de manduel en tant que personne âgée il faudra se déplacer pour prendre un train c'est inadmissible. Il n'y a aucun intérêt à Manduel de faire une gare si ce n'est pour les investiteurs La gare du centre de nimes est parfaite
@0182	Viala Michel Nimes	projet douteux car les intéréts des voyageurs sont bafoués au profit d'intérets de quelques uns (politiques et leurs amis)car le prix du foncier qui explosera ! proposition : laisser et améliorer l'actuelle gare sur nimes qui a l'"énorme avantage d 'étre au coeur de la ville. situation qui sastifait depuis des decennies l'ensemble des usagers.

@0183	DEPOUDENT JEAN DANIEL Nimes	POUR QUOI AVOIR UN TEMPS DE TRANSPORT QUI DIMINUE PAR LE TGV SI POUR SE RENDRE 0 LA GARE IL FAUT PERDRE PLUS DE30 MINUTES. D'AUTRE PART TOUTES LES GARES EXCENTREE depuis la mise enb route des TGV en france , sont en perte de vitesse voir la gare de lyon satolas , la gare au milieu des champs de beterages dans le nord où les cliants demandent son déplacement . comment revitaliser une ville Nimes , si les moyens de transport attirant les touristes sont en dehors de celle ci. ; comment vider la ville de nimes de son attrait touristique. c'est a cela que répond réellement la question. la mairie ne peut d'un coté demander le classement de sa ville au patrimoine de unesco , et descemment accepter de reléguer les touristes en dehors de sa ville. a savoir que les prévisions de voyageurs données ne le seront que dans plus de 25 ans , si toute fois la partie TGV montpellier barcelone se réalise;
@0187	LAFFAYE Olivier	Bonjour, Profitons de ce magnifique projet et défi pour nos communes en aménageant au maximum ces futures installations en énergies renouvelables. Il est simple et courant de nos jours d'équiper des toitures de bâtiments (gares, parking...) de panneaux solaires pour alimenter le réseau électrique, ainsi que des bornes de recharge pour véhicules électriques. N'oublions pas non plus l'éolien dans notre région si bien aérée, 3 ou 4 éoliennes peuvent contribuer à ce projet. Je pense également qu'une liaison pour NIMES par le rail ainsi qu'une desserte via des bus électriques serait un des enjeux principaux à relever. Cordialement, Olivier LAFFAYE Envoyé de mon iPad

@0184	François Cergy	1/ le projet ne respecte pas le concept TGV de la DUP de 1994 concernant la ligne TGV Med : Distance inter-gares LGV supérieure à 100km Paris Montpellier en 3h00 2/ au sens du concept TGV, Nîmes dispose de TROIS gares : Nîmes Centre, Avignon TGV et Montpellier Odysseum. Ainsi, Nîmes a accès aux deux branches de la LGV Med. Alors pourquoi créer une quatrième gare ? Aucune ville de France n'a une telle offre. Pour mémoire, Tours, Poitiers et Angoulême ne disposent d'aucune gare LGV, mais elles ont toutes des raccordements Nord et Sud. 3/ Le projet Nîmes Manduel Redessan (NMR) n'apporte aucun gain direct à Nîmes : TER jusqu'à NMR, changement de train et TGV. Alors qu'il est possible de faire Nîmes Centre Avignon, changement de train et TGV. Il y a donc augmentation de la durée globale du trajet. 4/ Le projet précise qu'il n'y aura AUCUN train Paris Montpellier en 3h00. En conséquence le projet à plus de 100M€ est inutile et contre-productif Proposition : 1/ Créer le concept de Navette à Grande Vitesse (NGV) associée à des hubs (comme pour le transport aérien) Hub= gare LGV acceptant les NGV et distants entre eux de 100km ou plus. NGV = train reliant les hubs entre eux et desservant les principales villes distantes entre elles de 25 à 60km. (ex : Nîmes, Béziers, Sète, Perpignan). Les NGV peuvent emprunter les lignes LGV. Dans ces conditions Nîmes Centre a accès directement à Avignon TGV et Montpellier Odysseum. 2/ Investissement nécessaire : deux quais de 150m à Avignon TGV pour permettre le rebroussement (2020), créer le raccordement de St Brès (2020) et disposer de quelques rames (probablement à récupérer dans le parc actuel), 3/ Montpellier n'a pas intérêt à maintenir deux gares « TGV ». Avec les NGV, tous les TGV peuvent arriver à Montpellier Odysseum, cependant il est nécessaire de créer une navette locale rapide entre Montpellier Centre et Montpellier Odysseum (2020) 4/ pour les projets futurs : faire de Narbonne LGV un hub complet (accès de Perpignan par NGV) , faire les raccordements de Béziers, le prochain tronçon « doit » être Montpellier Narbonne LGV (et non Béziers). Conséquences : tout le monde est gagnant, Nîmes à un accès complet (par les gares LGV) aux deux branches du TGV Med, Aucun temps supplémentaire par rapport au projet, Investissement réduit, Le PPP est respecté : tous les TGV à Montpellier Odysseum et il y aura même les NGV en plus. Montpellier est à 3h00 de Paris Les hubs jouent à plein leur rôle de correspondance, Les NGV peuvent être communes à plusieurs TGV arrivant ou partant dans les hubs

@0185	Coulet Rémy Cruviers Lascours	Fabienne Deriat et Rémy Coulet le 15 mars 2017 103 chemin des camps 30360 St Etienne de l'Olm A l'attention de Monsieur le Commissaire Enquêteur, Monsieur, Nous résidons à 15 km au sud-est d'Alès, à quelques kilomètres de Vézénobres. Cette localité n'ayant plus de gare en fonctionnement, c'est à Alès (15 km), ou, lorsque les horaires le permettent, à St Génies de Malgoirès (18 km), que nous nous rendons pour prendre le train. La mise en service du viaduc de Courbessac en 2013 a permis de réduire significativement la durée du trajet Alès-Nîmes et nous apprécions ce gain de temps, qui s'ajoute à une plus grande fréquence des trains. Dans ces conditions, la perspective de devoir nous rendre à Manduel pour prendre un TGV, depuis l'une de nos deux gares de « proximité », constituerait une contrainte dissuasive d'autant que, d'après le dossier, le financement actuel ne semble pas prévoir pas la réalisation et l'exploitation d'une navette depuis Nîmes -Feuchères ! Quand bien même une desserte depuis la gare de Nîmes devrait être réalisée, il est totalement improbable que les TER puissent assurer des correspondances adéquates avec les TGV. En conséquence, la création d'une gare TGV à Manduel, ferait que nous retrouverions, pour l'accès au TGV, dans une situation bien pire que celle qui prévalait avant 2013 car nous n'aurions d'autre choix, comme l'ensemble de la population du bassin alésien et plus largement de l'arrière pays cévenol, que d'utiliser notre véhicule personnel pour nous rendre à et revenir de Manduel, ce qui ne constituerait pas vraiment un progrès, ni pour les usagers, ni pour la SNCF, ni pour notre environnement.... Nous avons d'autre part remarqué en consultant les pièces du dossier que le projet de gare présente, en raison de sa localisation de très forts impacts envers l'agriculture, la faune et la flore et la ressource en eau. Nous trouvons anormal que l'ensemble du projet comprenant les accès routiers et les deux ZAC, prévues pour une superficie de 280 ha (!), n'ait pas fait globalement l'objet d'une étude d'impact environnemental et n'ait pas été soumis ainsi à l'évaluation de l'Autorité Environnementale, alors que : les terrains de ces ZAC sont, en partie, situés sur un site classé Natura 2000 et l'ensemble du projet porterait irrémédiablement atteinte aux habitats de nombreuses espèces protégées. La gare prévue et la voirie sont entièrement situées au sein de la zone naturelle d'intérêt écologique faunistique et floristique (ZNIEFF) « Plaine de Manduel et Meynes », cette ZNIEFF se situant elle-même au cœur des vignobles des Costières. Le projet de gare se situe à l'aplomb de la masse d'eau souterraine « Alluvions anciennes de la Vistrenque et des Costières », classée
@0186	Jeanne Nimes	Perte de temps mort du tourisme coût essence c'est une catastrophe

@0188	Berréhouc-Maillard Michèle Nimes	Une gare à Manduel-Redessan conduira à isoler la ville de Nîmes de toute ligne TGV. En effet, comment imaginer ces « sauts de puce » entre Montpellier-La Mogère et Manduel-Redesan ? Les TGV PASSERONT AU LARGE . S'ils s'y arrêtent, les nîmois devront emprunter une route départementale à « petite vitesse », perdant ainsi tout bénéfice d'une ligne dite « à grande vitesse » alors qu'ils avaient une gare de Centre-ville, près des monuments très visités et du futur Musée de la Romanité. Que cette nouvelle ligne soit gardée pour le FRET
@0189	Joseph Varéa St Hilaire de Brethmas	Dans l'incapacité de me déplacer avant le 17, je vous transmets directement ma courte contribution. Résidant dans le secteur d'Alès, je préconise d'améliorer en priorité le cadencement pour arriver directement au centre de Nîmes.... pas en pleine campagne. On a réalisé le gros investissement de Courbessac pour réduire le temps de trajet. Et maintenant on nous propose de prendre une navette pour aller à Manduel prendre le TGV . Faut être un peu logique. . En plus , on est en train de refaire la grosse bourde de Valence avec une gare TGV loin de la ville , loin de tout! Pourquoi dépenser des millions d'euros pour réduire le service au public. J'ai participé à une réunion ouverte à St Christol lez Alès où tous les citoyens présents à la quasi unanimité se sont prononcés contre ce projet à Manduel , pour une amélioration du réseau secondaire, pour des gares TGV en ville. A quoi cela sert-il si derrière on peut s'asseoir allègrement sur la volonté populaire et le bon sens citoyen? J'ignore quels lobbies sont à l'œuvre et qui est à l'origine d'un tel projet aberrant mais j'espère que vous émettrez un avis défavorable à la demande d'utilité publique. C'est le sens de ma demande. Merci pour la population. J Varéa.
@0190	LAFONT Gérard Nimes	Je suis contre ce projet néfaste et inutile. Pour être un usager du rail, je ne pense pas que le fait de mettre une gare à l'extérieur d'une ville peut être un avantage. La concurrence avec l'avion perd de sa raison, pourquoi faire en voiture une dizaine de kilomètres aller + idem pour le retour(total 20 km), alors que dans les centres villes les moyens de transports (bus de ville , vélo , marche à pieds) permettent un accès rapide et écologiquement plus vert. Aucune ligne ou navette (gratuite) n' est prévu pour acheminer les usagers entre la gare TGV et la gare centre ville. Augmentation du prix du voyage. Ne parlons pas du saccage écologique des terres cultivables que l'on a détruites, des animaux bloqués, des risques de former une retenue d'eau en cas d' inondation, et on entend parler d' écologie... Vraiment une dépense incohérente de plus .
@0191	FREDERIC	La création d'une gare TGV sur Manduel Redessan va recréer ce qui existe avec la gare TGV de Valence : un isolement, des transports locaux à mettre en oeuvre, une interconnexion inexistante rendant difficile son accès. Ma proposition : une gare TGV dnas Nîmes en aménageant celle existante.

@0192	Delaplace Martine Nimes	Pourquoi une telle gare,si elle oblige les voyageurs à ajouter des frais,à perdre du temps,à se fatiguer dans des transports de valises,à se soumettre à 2 fois plus d'horaires,sans parler des nuisances écologiques (construction des bâtiments,béton,goudron,déplacements en voitures...)et de l'éloignement des touristes! Je ne comprends pas,où sont les intérêts,et à qui profitent ces intérêts.Sans doute pas à la population nîmoise qui a déjà perdu ses liaisons par avion vers Paris...Tant qu'à se déplacer en voiture pour prendre un moyen de transport...!
@0193	GENOLHER Aurélie élus Région EELV Massillargues-Attueh	Bonjour Je vous prie de trouver ci-joint la contribution des élu-Es écologistes, EELV et Partit Occitan. Pour les élu-ES Aurélie Genolher (Conseillère régionale du Gard)
@0194	Homo jean françois Nimes	Projet mal conçu en contradiction avec les conclusions de nombreuses études sur le terrain et les attentes de la population.
@0195	Chaulet Cathy Brjac	26 m2 de terres agricoles cultivables disparaissent en Françe chaque seconde. La préservation des terres agricoles est un défi majeur pour l'avenir de notre departement. Ce projet, gare et ZAE, au cœur de la plaine agricole des Costières dérobe ainsi un patrimoine important à l'agriculture. Il va à l'encontre du "ménagement " du territoire prôné par la loi ALUR par l'allongement des déplacements , l'augmentation par ricochet des gaz à effet de serre, souci des sols et préservation de la bio-diversité. La gare en centre ville est viable, elle est un outil à la sauvegarde du centre ville et à son developpement . Le budget colossal en outre est un argument supplémentaire à mon opposition.
@0196	Fabre Georges et Christine Garons	Nous sommes un couple de retraités qui nous installons à Nîmes dans les semaines qui viennent. Utilisateurs convaincus et fidèles du TGV nous ne voulons pas prendre notre voiture pour nous rendre à une gare TGV extérieure (pollution automobile et risques de la circulation). De plus, on nous dit que cette gare de Manduel-Redessan présente un intérêt économique... mais sans grande précision: quelles activités économiques? Quels emplois et combien?
@0197	NOUZIERES JACQUES	Je trouve cette implantation d'une gare à 12 km de Nimes comme une débauche de moyens pour un tout petit résultat. Il me parait injuste de créer un trajet supplémentaire payant, un parking payant pour les Nîmois-piétons (environ 60000 personnes potentielles). Nous serons tous vieux un jour, c'est dire qu'une gare tgv partant du centre-ville parait plus logique aux vielles jambes qu'une impersonnelle batisse lointaine sans vie, sans parler des bagages à monter et à descendre de vos ter ou bus. Vous nous promettez selon les heures ou le nombre de voyageurs des trajets en véhicule privée car les arrivées de train à 23 h ne garantissent en aucun cas un taxi ou un ter à l'arrivée .Cela m'inquiète lorsque je vois la file de voiture autour de la gare d'avignon-tgv ! J'imagine à Manduel!!! .Pour mémoire Un jour sur 2 à Nîmes-centre il n'y a pas de taxi à 23 heures.!!!

@0198	HERMAN Dominique Vézénobres	ENQUETE PUBLIQUE UNIQUE POUR GARE NOUVELLE NIMES-MANDUEL- REDESSAN Je suis un habitant de Vézénobres et souhaitait vous indiquer les raisons qui font que je suis opposé à ce projet de gare "nouvelle" prévue au milieu de "nulle part". Habitant ce village depuis 40 ans, j'ai constaté depuis cette date la difficulté de disposer avec le train d'un moyen de transport commode, rapide et attractif. Certes, pour se rendre de Nîmes à Alès ou vice-versa, nous disposons depuis peu d'une liaison plus rapide qui a généré un cadencement plus important. En ce qui me concerne, il a fallu 37 ans pour que le point de rebroussement à la sortie de Nîmes soit supprimé avec la construction du viaduc de Courbessac. Le fait de construire désormais, après cette amélioration, une gare en rase campagne ne présente, pour ma part et je pense pour les 132.000 habitants de la Communauté d'Alès-Agglo, qu'inconvénients. Perte de temps évidente, incapacité des transports d'assurer une liaison depuis Feuchères, frais supplémentaires… De quoi nous dissuader complètement de prendre le TGV, sans oublier la dépense supplémentaire de laisser un véhicule dans un parking payant. Ayant parfois été contraint de prendre des TGV dans des gares (appelez-les "betterave" ou "maïs" ou "vignes" comme "Avignon TGV" et "Valence TGV") je vois tout à fait la contrainte supplémentaire que cela représente, et comprends la désapprobation grandissante des usagers face à ce choix. Evidemment, ayant évoqué dès ma première phrase le terme de gare au milieu de "nulle part", j'ai bien en tête que certains, qui ont dû anticiper dans la prévision d'opérations immobilières juteuses, ont bien envie de "remplir" la zone, et ainsi de réaliser de nouvelles atteintes à l'environnement (suppression de terres agricoles, atteinte à une ZNIEFF, mise en péril de la ressource en eau, mitage…). On évoquait déjà les inconvénients de cet emplacement de gare en Manduel, catastrophique pour cette zone mais également pour toute la région alésienne - et j'étonnerai peut-être certains en l'indiquant - lors du mandat municipal de 1989-1995 ...! A l'époque, j'avais noté l'avis défavorable de la commune d'Alès par la voix de son Maire de l'époque. J'avoue ne pas connaître l'avis de son Maire et Président de l'Intercommunalité actuel. Serait-il en l'occurrence représentant de l'avis des habitants du Nord du Gard pour dénoncer tous les inconvénients que nous listons ici liés à ce projet dispendieux et aberrant en terme d'urbanisme, alors qu'ici nous constatons des lignes fermées (Alès-Bessèges) ou menacées comme le Cévenol? Ou alors tenté de suivre ses amis du Sud, prêts à bétonner ou goudronner quelques centaines d'hectares de plus? En conclusion, laissant le soin aux habitant-e-s de Nîmes d'évoquer les inconvénients qui les concernent, je vous confirme pour toutes ces raisons liées à ma situation géographique mon opposition à ce projet, et vous demande en conséquence de rendre un avis défavorable à l'issue de cette enquête publique. Dominique HERMAN habitant de Vézénobres

@0199	HERBERT Lynton Deaux	Dans l'incapacité de me déplacer avant le 17, je vous transmets directement ma courte contribution. J'habite à DEAUX, je préconise d'améliorer en priorité le cadencement pour arriver directement au centre de Nîmes.... pas en pleine campagne. On a réalisé le gros investissement de Courbessac pour réduire le temps de trajet. Et maintenant on nous propose de prendre une navette pour aller à Manduel prendre le TGV . Faut être un peu logique. . En plus , on est en train de refaire la grosse bourde de Valence avec une gare TGV loin de la ville , loin de tout! Pourquoi dépenser des millions d'euros pour réduire le service au public. A une réunion ouverte à St Christol lez Alès, tous les citoyens présents à la quasi unanimité se sont prononcés contre ce projet à Manduel , pour une amélioration du réseau secondaire, pour des gares TGV en ville. A quoi cela sert-il si derrière on peut s'asseoir allègrement sur la volonté populaire et le bon sens citoyen? Aussi, projet mauvais pour l'agro-écologie et l'environnement. J'ignore quels lobbies sont à l'œuvre et qui est à l'origine d'un tel projet aberrant mais j'espère que vous émettrez un avis défavorable à la demande d'utilité publique. C'est le sens de ma demande. Merci pour la population. Lynton HERBERT.
@0200	Serge Nimes	Bonjour, habitant le nord-ouest de la ville, quelle infrastucture sera mise en place pour rejoindre cette gare sans avoir à traverser toute la ville? D'autre part, quelle est l'avantage d'établir une gare loin du centre ville si la connexion devra se faire comme un aéroport? On risque de voir se reproduire la cas de Valence, Macon-TGV ou Picardie-TGV, des gares perdues en pleine campagne sans réelle attrait. Il faudrait plutôt réaménager la gare centrale. Mais à présent que la voie LGV est terminée, je ne vois pas à quoi sert réellement cette enquête...
@0201	Guiraudou Jacques Nimes	La nouvelle LGV est intéressante pour : transporter le fret . réduire le temps de transport des voyageurs accédant aux villes situées au sud de Montpellier vers Perpignan et Barcelonne. Pour les nîmois embarquer dans le TGV à une gare située à Manduel augmenterai le temps de transport vers Paris . Il est préférable de conserver quelques TGV sur la ligne actuelle (portion sans grande vitesse) . La question d'une gare à Manduel pourrait se poser plus tard lorsque la LGV atteindrait Perpignan et Barcelonne.
@0202	PHILOGOMME claude St Clément de Rivière	la gare de montpellier la mogere est pour moi une très bonne chose , car habitant au nord de montpellier, cette nouvelle gare sera beaucoup plus accessible en venant du nord, car nous ne pouvons pas prendre le tramway. Il en est de même pour la gare de Nime , qui étant excentrée du centre ville est beaucoup plus accessible pour nos amis habitant au sure de Nîmes.
@0203	Éric Nimes	Pourquoi transférer le TGV à la gare de Manduel? C'est tellement agréable d'arriver directement en centre ville . Pour les Nîmois, les touristes qui a cause de cela, auront un voyage beaucoup plus compliqué ..... Je ne vois pas l'intérêt de dépenser de l'argent publique pour rendre les choses plus compliqués.....

@0204	SAQUE isabelle Nimes	J'habite le centre de Nîmes et comme beaucoup d'habitants le TGV en centre ville est très utile ! Oui à la déviation pour le fret qui est un danger pour le centre ville et permet de développer les TER. Mais pourquoi tant de frais, pour construire une gare betterave, des infrastructures , des routes etc...? Tout cela pour gagner quelques minutes ... Cela fait très cher la minute... N'est-ce pas de l'argent public gaspillé, pour un intérêt moindre ,pour la majorité des voyageurs ? Nîmes est une ville touristique, la gare (magnifique) est idéalement placée aux pieds des Arènes ? A 3h /3h20 de Paris, 5h de Bruxelles. Quel intérêt à rajouter du temps supplémentaire pour prendre une navette pour gagner le centre ville ? C'est ridicule et trop cher pour un budget que ni la SNCF, ni l'Etat, ni la Région n'ont. Sans parler de notre département !!
@0205	Grand michel Nimes	J'habite Nîmes et je me rends régulièrement à Paris pour des raisons professionnelles et culturelles. Je suis à 20mn à pied de la gare, donc à 3h15 de Paris. Le cadencement des TGV me convient. Aller prendre le train à Manduel m'obligera à prendre ma voiture, à traverser les embouteillages,à payer un parking. Je serai alors à environ 4h de Paris. Je ne vois donc aucun intérêt personnel à la construction de cette gare, qui va coûter une fortune, détruire des terres fertiles et isoler un peu plus les Nîmois. Ayant fréquenté Valence TGV, je connait l'inhumanité de ce genre de "gare aux champs", alors que la gare du centre anime tout un quartier de Nîmes récemment rénové, qui ira s'étiolant. D'autre part, le déplacement à Manduel viendra compliquer et renchérir les voyages de groupes (scolaires, sportifs, associations, touristes...) Pour moi, la gare de Manduel est un exemple de grand projet inutile et dispendieux, alors que la SNCF doit améliorer ses gares et trains existant, et rendre ses tarifs plus accessibles.
@0206	MERO jean pierre Nimes	L'intérêt du train, par rapport à l'avion, est d'arriver en centre ville et pas dans une gare au milieu de nulle part à 10 km de Nîmes. Que vont faire les gens arrivant dans cette gare NMR et qui majoritairement voudront se rendre à Nîmes? Ils auront le choix entre un TER, un bus, un taxi ou leur voiture laissée dans un parking Vinci, traduire: payant. Dans tous les cas c'est un rallongement du temps de trajet de 1/2 heure, c'est également un surcoût non négligeable. Sauf dans le cas du TER, c'est un encombrement supplémentaire de la route avec la pollution induite. Dépenser des sommes faramineuses pour aggraver la pénibilité et le coût d'un voyage c'est complètement abbérrant. D'autant que la gare de Nîmes, qu'il faudra continuer à entretenir, sera loin d'être engorgée puisque le fret contournera la ville.
@0207	COMPS Michèle	Cette Contributionavec avis négatif d'Europe Ecologie Les Verts Languedoc Roussillon est exposée dans le Fichier PDF " Manduel Enquête Publique " joint ci-dessous .

@0208	Arnéguy Janie Nimes	Voici les raisons qui expliquent mon opposition au projet de gare "Nîmes - Manduel - Redessan" : Cette gare me semble inutile, comme de nombreuses gares "ex urbanisées" de France ou d'ailleurs, "gares betteraves". Pourquoi une "nouvelle" gare, alors que la gare de Nîmes centre n'est pas saturée, contrairement à ce qui est parfois dit, et ce pour encore plusieurs décennies. De nombreux rapports prouvent l'échec de ces gares hors des centres villes, donc tirons les leçons et GARDONS notre gare de Nîmes Centre, comme à Marseille, au Mans, à Lille, Toulouse, Bordeaux, Montauban ou Béziers.. Les gares en centre ville ne sont pas "obsolètes" elles sont l'avenir et permettent d'éviter la "désertification" des centres villes. Et notre gare sera d'autant moins saturée et c'est une très bonne chose, que dès 2018, les trains de fret passeront par le contournement de Nîmes et Montpellier (ou CNM) et des sillons seront ainsi libérés pour les TGV voyageurs. Les usagers du train souhaitent accéder le plus rapidement à leur gare, ce qui est le cas aujourd'hui, à Nîmes, gare centre que l'on peut atteindre à pied, en vélo (ce qui est mon cas), en bus (nombreuses lignes de bus se croisent à la gare centre et bientôt la T2), et plus de 80% des habitants de l'agglo Nîmes Métropole sont, aujourd'hui, à environ 5 minutes de la gare centrale. Avec la gare NMR , située à 12 kms , perte de temps , allongement des déplacements: entre 20 et 45 minutes selon le transport (TER, bus, voiture..) Et les navettes TER ne semblent pas prêtes d'être assurées, financement non prévu.. Avec la Gare NMR, la majorité des gens iront en voiture individuelle, ce qui est contraire à toutes les préconisations de la DREAL, qui va aggraver la pollution , les émissions de gaz à effet de serre avec la multiplication des déplacements individuels., et les risques routiers. Aujourd'hui, il est important de privilégier les pôles multimodaux, or avec la gare MNR pas d'autoroute, pas d'aéroport, pas de TER.. seulement la voiture , avec des parkings "mangeurs de terres agricoles". La gare NMR s'étendrait sur 26 ha de terres agricoles , alors que la gare Nîmes centre n'en occupe que 7 ha., or la Loi ALUR appelle au respect des zones agricoles et à la protection des espèces protégées (outarde, rollier..), à l'arrêt de l'étalement urbain. Et quant au coût de cette gare, 95 millions pour la gare , plus environ 25 millions pour l'avenue de la gare et la 3 ème voie, sont énormes et certainement sous-évalués puisque datant de 2011. Je dis STOP au gaspillage de l'argent public pour une gare inutile , cet argent serait mieux employé pour l'entretien et la rénovation des lignes classiques. Ce projet favorise la spéculation foncière et apparaît plus comme une "opération économique, immobilière, urbanistique" avec la ZAE Magna Porta , un prétexte pour la réalisation d'une zone d'aménagement.. mais c'est un grand risque à prendre. De nombreuses zones autour de gares ex centrées sont vides et déficitaires. Et le projet urbain est absent de l'enquête et ceci est inquiétant et grave , et d'ailleurs la Commission Européenne a initié une procédure à ce sujet , à l'encontre de l'Etat Français
@0209	JANNEKEYN SIBYLLE	Je vous adresse ma contribution par le courrier ci-joint

@0211	THIEBAUT Guy	Cette localisation parait aberrante : la nouvelle gare devrait être à Garon : connexion autoroute , tram, aéroport : sinon la gare de Nimes-centre reste l'idéal, surtout si libérée du passage des trains marchandise, car facilement accessible au Nîmois et à la banlieue (à pied, vélo, bus, tram, taxi ...) : la perte de temps des TGV passant par la gare de Nimes-centre est largement compensée par l'économie d'un gare sous utilisée à Manduel, le gain de temps des passagers Nîmois et limitrophes , le gain en d'énergie et en pollution générées par l'éloignement . Autre inconvénient : le parking payant imposé aux nombreux usagers qui seront alors obligés de prendre leur voiture.
@0212	SABATON Sylvie Nimes	J'émettrais deux réserves à la création de la gare de Manduel : Il me paraît important et indispensable de maintenir des arrêts TGV en gare de Nîmes pour permettre aux personnes âgées mais également aux gens qui travaillent de pouvoir se rendre plus rapidement à la gare. En habitant Nîmes, se rendre jusqu'à Manduel constitue une perte de temps et une perte d'argent. De plus, le projet de création d'une gare sur le site de Manduel me paraît aberrant. En effet, s'il est nécessaire de construire une gare TGV en dehors de Nîmes il eut été plus judicieux de regrouper tous les moyens de transport au même endroit c'est-à-dire l'aéroport et la gare. Pour conclure, je ne suis pas favorable à la création d'une gare TGV à Manduel.
@0335	Cavard Christophe Nîmes	Voir courrier annexé

@0226	Perrin Julie Salindres	Monsieur, Voici mes remarques au sujet du projet global de gare à Manduel et de ses voies d'accès. 1/ A l'heure actuelle, le problème n'est pas le manque d'installations ferroviaires (ou d'autres moyens de communication). Il y a quelques dizaines d'années, oui, peut-être que les voies de communication étaient à multiplier pour augmenter la rapidité d'accès d'un endroit à l'autre. A l'heure actuelle, les enjeux sont très différents. L'équivalent d'un département de terres agricoles et d'espaces naturels est consommé tous les 7 ans au bénéfice de l'urbanisation, où cela va-t-il s'arrêter, alors que : • Nous traversons la 6ème crise de la biodiversité, la 1ère liée à l'activité humaine • Nous voyons déjà les effets du changement climatique. Si nous organisons l'espace en bétonnant des surfaces agricoles, nous rendons difficile l'autonomie alimentaire des territoires et nous encourageons les transports C'est cela, l'enjeu majeur actuel. En l'occurrence, pour ce qui concerne l'emprise du projet dans sa globalité, il s'agit, dans le projet final, de 280ha de terres agricoles et d'espaces naturels consommés, comprenant : • un site classé Natura 2000 avec de nombreuses espèces protégées. • une zone naturelle d'intérêt écologique faunistique et floristique (ZNIEFF) « Plaine de Manduel et Meynes », cette ZNIEFF se situant elle-même au cœur des vignobles des Costières. Et côtoyant une masse d'eau souterraine « Alluvions anciennes de la Vistrenque et des Costières », classée comme « ressource majeure à préserver pour l'alimentation en eau potable » de plus de 40 communes et 182 000 habitants. 2/ Tous ces aménagements vont à l'encontre des conclusions de la Commission Mobilité 21 qui indiquent que l'ensemble des réseaux routiers et ferroviaires du territoire français est suffisamment développé et qu'il est à présent important de se concentrer sur l'aménagement et l'entretien de l'existant pour le rendre plus efficace. Ce n'est pas la création de nouvelles installations, qu'il s'agisse de routes ou de voies ferrées, qui facilitera l'accès aux transports collectifs, mais l'amélioration du fonctionnement des réseaux existants. C'est là que les moyens financiers sont à mettre. 3/ A une échelle plus locale et plus pratique, l'accès à cette nouvelle gare compliquerait l'accès au TGV à tout le nord du département, la plaine d'Alès et les Cévennes. Etrange paradoxe quand les agglomérations de Nîmes, d'Alès, et les représentants de la Région Occitanie trouvent nécessaire de « désenclaver » cette partie du département. Pour compenser, on fera des routes, en encourageant de cette façon l'utilisation de la voiture individuelle, encore mieux !! Je ne vois absolument pas en quoi ce projet est d'intérêt public, à moins qu'à l'heure actuelle, l'intérêt public soit défini comme l'intérêt

@0213	Perrin Julie Salindres	Monsieur, Voici mes remarques au sujet du projet global de gare à Manduel et de ses voies d'accès. 1/ A l'heure actuelle, le problème n'est pas le manque d'installations ferroviaires (ou d'autres moyens de communication). Il y a quelques dizaines d'années, oui, peut-être que les voies de communication étaient à multiplier pour augmenter la rapidité d'accès d'un endroit à l'autre. A l'heure actuelle, les enjeux sont très différents. L'équivalent d'un département de terres agricoles et d'espaces naturels est consommé tous les 7 ans au bénéfice de l'urbanisation, où cela va-t-il s'arrêter, alors que : • Nous traversons la 6ème crise de la biodiversité, la 1ère liée à l'activité humaine • Nous voyons déjà les effets du changement climatique. Si nous organisons l'espace en bétonnant des surfaces agricoles, nous rendons difficile l'autonomie alimentaire des territoires et nous encourageons les transports C'est cela, l'enjeu majeur actuel. En l'occurrence, pour ce qui concerne l'emprise du projet dans sa globalité, il s'agit, dans le projet final, de 280ha de terres agricoles et d'espaces naturels consommés, comprenant : • un site classé Natura 2000 avec de nombreuses espèces protégées. • une zone naturelle d'intérêt écologique faunistique et floristique (ZNIEFF) « Plaine de Manduel et Meynes », cette ZNIEFF se situant elle-même au cœur des vignobles des Costières. Et côtoyant une masse d'eau souterraine « Alluvions anciennes de la Vistrenque et des Costières », classée comme « ressource majeure à préserver pour l'alimentation en eau potable » de plus de 40 communes et 182 000 habitants. 2/ Tous ces aménagements vont à l'encontre des conclusions de la Commission Mobilité 21 qui indiquent que l'ensemble des réseaux routiers et ferroviaires du territoire français est suffisamment développé et qu'il est à présent important de se concentrer sur l'aménagement et l'entretien de l'existant pour le rendre plus efficace. Ce n'est pas la création de nouvelles installations, qu'il s'agisse de routes ou de voies ferrées, qui facilitera l'accès aux transports collectifs, mais l'amélioration du fonctionnement des réseaux existants. C'est là que les moyens financiers sont à mettre. 3/ A une échelle plus locale et plus pratique, l'accès à cette nouvelle gare compliquerait l'accès au TGV à tout le nord du département, la plaine d'Alès et les Cévennes. Etrange paradoxe quand les agglomérations de Nîmes, d'Alès, et les représentants de la Région Occitanie trouvent nécessaire de « désenclaver » cette partie du département. Pour compenser, on fera des routes, en encourageant de cette façon l'utilisation de la voiture individuelle, encore mieux !! Je ne vois absolument pas en quoi ce projet est d'intérêt public, à moins qu'à l'heure actuelle, l'intérêt public soit défini comme l'intérêt

@0214	Eric Castelnau le Lez	M. Le commissaire, A n'en pas douter, les arguments sur l'inutilité ferroviaire en tant que telle de cette gare vous ont déjà été indiqués par d'autres contributions. Les quelques observations ci-dessous visent à les compléter sous un angle un peu plus large. Vous avez aussi assurément connaissance du fort médiocre travail accompli par votre homologue lors de l'enquête publique de fin 2014 sur l'autre gare TGV de la Mogère, à Montpellier. Il aura donc qualifié comme étant d'intérêt public ce qui sera sans doute une des plus couteuses gare "fantôme" dont le système ferroviaire français aie pu accoucher, ce que n'ont pas manqué de souligner depuis les nombreuses polémiques qu'elle a suscité, et qui avait été fort précisément documenté dans ses registres publics d'enquête. Vous avez par ailleurs sans doute connaissance du saucissonnage méthodique auquel se sont livrés depuis des années les divers maîtres d'ouvrage pour ne pas avoir à admettre combien le système de gares TGV et d'étalement urbain qu'ils ont voulu adosser au Contournement Nîmes Montpellier (CNM) était souvent totalement inutile, au mieux extrêmement prématuré et en tout cas très mal localisé. Ce dévoiement des procédures d'évaluation et de concertation a d'ailleurs alerté jusqu'à la Commission Européenne. Dans ces conditions, il semblerait particulièrement incompréhensible que l'intérêt public de ce projet de gare ne soit déterminé qu'en le ramenant aux intérêts étroits qui se sont déjà manifestés de façon si funeste. Et encore moins en prenant prétexte des conséquences que le renoncement à un projet de gare à Manduel emporterait pour la gare TGV de Montpellier. Les usagers gardois et le contribuable n'ont pas à en faire les frais. En espérant que cette fois enfin soient dénoncées clairement la fausseté des motivations et les erreurs fondamentales qui ont abouti à ce projet et à ces prédécesseurs sur le CNM, je vous demande donc de conclure à son absence d'intérêt public. Sincèrement, M. Ledoux
@0215	QUENISSET Anne-Marie	Le train n'a pas vocation à remplacer l'avion ... Il doit rester facile d'accès pour tous et rapidement. Non à toutes les nouvelles gares betteraves et en particulier à celle de Nîmes-Manduel-Redessan. Halte au gaspillage d'argent public !
@0216	Coillot Christophe Clapiers	Monsieur, Je souhaite vous faire part de mes réserves sur le projet. D'abord, avec des gares à l'extérieur du centre-ville le temps de trajet sera accru (il faut rajouter les temps de correspondance). Ensuite, cela va augmenter le trafic (ce qui est clairement antagoniste de l'avantage du train). Enfin le projet va nécessiter de bétonner....bref,sans doute beaucoup d'émissions de CO2 et de dépense d'argent publique. Merci de la prise en considération de ces remarques. Bien cordialement, Christophe Coillot

@0217	Oheix françoise Nîmes	comme la plupart des nîmois , les habitants de mon quartier sont inquiets de la création d'une gare ainsi décentrée , pour le trafic TGV. il va de soit que pour le fret cette gare de Manduel est nécessaire et logique mais pour les voyageurs c'est une aberration! comment peut-on envisager de prendre un tgv après plus de 20mn de trajet en voiture(depuis nos quartiers , c'est le moyen le moins lent) pour se rendre à Paris avec un train rapide! comment favoriser le transport en train s'il faut augmenter le trafic voiture et envisager le parking (payant!!) à terme cette gare dévitaliserait le complexe du triangle de la gare sur Nimes. Alors oui pour le passage du fret en gare de Manduel , non au TGV en gare de Manduel
@0218	Bové José Luis Manuel Manduel	Gard au Toro Président de la Fédération Camarguaise des Bovidés de France. Monsieur le Commissaire enquêteur je vous prie de bien vouloir trouver ci-dessous notre contribution. Nous, Fédération Camarguaise des Bovidés de France sommes favorables au CNM et plus particulièrement la gare nouvelle de Nîmes Manduel. Plusieurs raisons à cela. Avec la montée en puissance des mouvements anti corrida nous avons de sérieuses interrogations sur le devenir de nos bêtes. Que ferons nous si nous ne pouvons plus les faire rentrer dans l'arène ? Tout comme leurs cousines normandes nos taureaux aspirent à regarder passer les trains et mieux encore des TGV ! Par ailleurs, nous souhaitons de nouveaux débouchés pour notre territoire : au-delà des clichés de la tradition taurine et du moustique tigre. Nous avons ce doux rêve d'offrir autre chose aux générations futures. La vachette d'Interville a aussi le droit à des pâturages au bord d'une ligne nouvelle. Le manadier doit aussi avoir accès à la grande vitesse proche de chez lui. C'est pourquoi au nom de notre fédération nous disons oui au CNM. Je terminerai cette contribution par un peu de poésie. Pour toi CNM je t'écris ce poème Tu es une invitation au voyage et pas un simple mirage Au-delà de la manade tu nous emmèneras en balade Tes gares nouvelles sont exceptionnelles Manduel ta sentinelle du Gard est ton plus beau faire valoir CNM je t'aime !
@0219	DOUILLET Aline et Jean-Louis Nîmes	Habitant Nîmes, la création d'une gare à l'extérieur de la ville va entraîner une plus grande difficulté pour l'accès à la ligne grande vitesse. Il faudra en effet faire un changement, par navette routière ou ferroviaire, pour relier la ligne TGV et le centre ville.

@0220	KERSAUDY Gwennaëlle Nîmes	La gare de Manduel serait trop éloignée. Je suis contre cette proposition. Le choix de faire la nouvelle gare à Garons aurait été plus intelligente et pratique . Il y a l'autoroute, le trambus, l'aéroport. Toutes les autres infrastructures de transport sont déjà présentes ! et à moins de 15 min de la gare de NÎMES ! Manduel est trop loin et il n'y a rien pour la desservir à ce jour. Alors pourquoi Manduel ?? cela profite à qui ? En tout cas pas à la majorité des nîmois.
@0221	Le Bris Gil Nîmes	je suis contre cette Gare je vais tous les jours de Nîmes à Montpellier et mon trajet va presque doubler avec cette nouvelle Gare ce projet est pénalisant pour les usagers des transports (moins de facilité d'accès , temps de déplacement augmenté, pollution accrue, surcoût éventuel) - Il ne correspond pas à un besoin réel pour l'organisation et la qualité du transport des voyageurs. - Il va occasionner un gaspillage d'argent public. - Il est destructeur de terres agricoles, et nuisible pour l'environnement.
@0222	jean Paul redessan	Nous sommes heureux de pouvoir acceuillir une gare de cette ampleur aux abords de notre village de Redessan mais lors des réunions d information il semblait que Manduel serait plus favorisé en terme de desserte que Redessan.De plus notre inquiétude majeure va au nombre croissant de véhicule venant du Nord de la gare et qui traversera Redessan pour un accès plus court et surtout par habitudes régionales . Nous habitons un village deja traversé par un nombre important de véhicule se rendant a Nimes. Que sera notre avenir routier? Une rocade contournant le village par l est nous éviterai tous ces futures nuisances.je pense que ces infra structures vont de pair avec la gare et font partie d un financement a prévoir. D autres part .j émets un inquiétude sur l avenir du village même.je redoute que nous devenions la zone industrielle ou tertiaire de cette gare et que tous les terrains que nous avons gardé pour nos enfants afin qu ils puissent faire construire leur maison, ne soit réservé a des fins industrielles. Notre village paiera t-il a terme son refus a vouloir s agrandir au profit d une industrialisation que nous ne souhaitons pas.

@0223	ATTIA Simone Nîmes	Partant du principe qu'une gare est un service public, cela suppose qu'elle apporte un service supplémentaire aux habitants de proximité au premier chef. Or l'implantation d'une nouvelle gare à Manduel, alors que la gare Feuchères n'est pas saturée et que la ligne de contournement détournera le frêt, va entrainer pour les Nîmois un temps supplémentaire d'accès de l'ordre de 35 mn en voiture ou en transport en commun, et pas moins en TER si une navette existe car au delà du temps de trajet évalué à 8mn il faut compter l'effet rupture de charge, et ce à condition que les correspondances adéquates existent. Les exemples actuels en gare de Valence ne sont pas probants à cet égard.(jusqu'à 1 heure entre les 2 gares). Les gares "betteraves" ont apporté la preuve de leur non-adaptation aux besoins des usagers. Par ailleurs la gare Feuchères a fait l'objet de travaux récents,, elle devient peu à peu lieu d'intermodalité avec notamment la 2ème ligne du TCSP. Créer une 2ème gare multiplie d'autant les frais d'exploitation au-delà de l'investissement initial très important, et malgré tout sous-estimé dans l'enquête puisqu'il ne prend pas en compte les infrastructures d'accès. L'attractivité illusoire de la gare (cf les gares externalisées existantes) pour développer un pôle d'activité ne contrebalance pas la réalité actuelle des coûts qui auront des retentissements sur les finances locales donc sur nos impôts, et sur celles de la SNCF donc sur les tarifs. En dernier lieu , et à long terme, le point le plus important est le contresens environnemental du projet : augmentation du trafic routier, étalement urbain dont la vile de Nîmes contrebat les effets en garrigue (mais pas en plaine ?), emprise sur des terres agricoles déjà mises à mal par la ligne de contournement, menace directe sur plusieurs espèces protégées. Tout cela aura inévitablement un impact sanitaire sur les populations du secteur. L'absence de justification du projet par rapport aux besoins des usagers locaux, les graves conséquences environnementales et financières qu'il entraine ne devraient aboutir qu'à son abandon.
@0227	olivier Nîmes	Usager régulier de la gare de Nîmes, je m'oppose totalement à l'implantation de la Gare TGV à Manduel : c'est un projet absolument scandaleux, mené en dépit du bon sens et de l'intérêt public: il est ruineux, inutile et anti écologique !

@0228	SKORA Anne-Marie Association des users de la SNCF St Géniès de Malgoirès	Bonjour, L'association des usagers de la SNCF du Gard et des départements limitrophes s'oppose à une dépense inutile de 125 millions d'euros. Veuillez trouver ci-joint notre avis et nos arguments concernant le projet inutile de gare nouvelle à Manduel. - Pièce n° 1 : Avis de l'association - Pièce n° 2 : Compte-rendu de la réunion de Montpellier du 13 mai 2013 - Pièce n° 3 : mail de remise du questionnaire de juin 2015 à RFF - Pièce n° 4 : questionnaire de l'association de juin 2015 à RFF Extrait de notre avis : "Mesdames, Messieurs les commissaires enquêteurs,, ... Concernant le projet de gare nouvelle de Manduel, il avait été présenté lors d'une réunion le 13/05/2013 à Montpellier devant les associations régionales d'usagers de l'époque et en présence de la SNCF et de RFF. Unanimement déjà, à l'issue de la présentation faite par un représentant de SNCF Réseau (ex RFF) nous avons tous dit non à ce projet ainsi qu'à celui de la gare nouvelle de Montpellier. (voir pièce jointe n° 2) * SNCF Réseau est de nouveau revenu vers nous en juin 2015, pour nous demander notre avis. Il n'avait pas changé, voire s'était accentué du côté « NON à ce projet inutile pour les usagers du train» (voir pièce jointe n°4). Aujourd'hui, 2 ans plus tard notre avis reste le même. Nous maintenons notre refus de voir construire cette gare. Ci-dessous les arguments qui étayent notre choix : • La gare actuelle de Nîmes centre ville est parfaitement positionnée en centre-ville justement. • On parle de l'étoile ferroviaire de Nîmes parce que toutes les lignes de train y convergent. Depuis Le Grau du Roi, Clermont-Ferrand, Langogne, Génolhac ou Alès, Montpellier et au-delà, bientôt Bagnols, Pont-SaintEsprit et Marguerittes par la rive droite du Rhône et Avignon ou Marseille. Le projet de gare à Manduel ne pourra pas remplacer cette étoile ferroviaire. • Le projet de gare à Manduel est donc une gare betterave, située en dehors du centre-ville où tous les TER arrivent ... de nombreuses études ont déjà démontré tous les défauts de ce genre de gares excentrées. • 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. Les usagers choisissent le réseau TER • Nous allons perdre un temps précieux pour rejoindre cette gare betterave. Par la route cela représente 14 km supplémentaires et 12 km par rail (ligne Nîmes-Tarascon). Autant dire que cela va provoquer un surcroît de circulation automobile là où justement tout le monde essaie de la maîtriser
@0229	Piere Nîmes	Cette gare représenterait une perte importante de temps importante pour tous les gardpis, .Son implantation mange des terres agricoles . Elle nécessite pour les nîmois un transport supplémentaire, donc des pollutions . Elle est très coûteuse et parfaitement inutile après la réfection de la gare Feuchère. Elle rend très difficiles les correspondances. Puisque la voie existe, il faut la réserver aux transports de fret en supprimant des passages en gare passager et les risques présentés par certains transports en zone urbaine

@0230	ATTIA JEAN Nîmes	Les gares TGV en rase campagne n'ont pas si l'on en croit les différentes études produit les effets escomptés tant au plan des promesses économiques qu'au niveau du service public rendu aux usagers avec des déplacements multipliés,et des correspondances aléatoires et peu pratiques,sans compter le défaut fréquent d'intermodalité. La gare Feuchères récemment rénovée offre la proximité requise,elle n'est pas saturée et va encore gagner de nombreux sillons du fait de la ligne LGV. Les coûts annoncés pour la gare NMR sont sous évalués en ne prenant pas en considération de nombreux aménagements indispensables ,dont les transports Nîmes-gare NMR. Le surcout pour la SNCF sera important aussi et sera nécessairement la cause d'augmentation de tarif qui ségrègueront un peu plus nos concitoyens. Au plan écologique tant au niveau des déplacements qu'au niveau de l'emprise qui va affecter les domaines agricoles et viticoles les dégâts seront majeurs y compris pour les espèces protégées. On peut malheureusement craindre que l'appétit mercantile et une sorte de fuite en avant des particularismes aient fait oublier à bon nombre de nos élus l'intérêt public . Je suis farouchement en désaccord avec ce projet.
@0231	Marianne Nîmes	Un des avantages du train c'est quand les gares sont en centre ville .
@0232	HEQUET Nicolas Association ADE2G	Observations présentées à Monsieur le Président et à Mesdames et Messieurs les Membres de la commission d'enquête,dans les intérêts de l'association ADE2G dans le cadre des enquêtes publiques portant sur le projet « gare nouvelle de Nimes-Manduel-Redessan » (maitre d'ouvrage - SNCF RESEAU) . Voir le fichier pdf ci-joint (4p.) Pour l'Association ADE2G, Son conseil, Nicolas HEQUET
@0233	thibaut Montpellier	Pourquoi implanter une Gare TGV à Manduel ??? Celles de Montpellier et de Nîmes fonctionnent très bien ! Cette nouvelle gare sera un gouffre financier : non au gaspillage de l'argent public par quelques décisionnaires qui se foutent complètement de l'intérêt des usagers !!!
@0234	schellhorn marie Nîmes	Je trouve ce projet complètement inutile - Nous avons une gare en centre ville qui est un poumon économique pour le centre ville - Se rendre à Manduel augmentera encore le trafic routier qui est bien trop important et polluant sur Nîmes et sa périphérie - Le trafic de la gare de Nîmes est loin d'être saturé - Nîmes devient une ville "musée" doublée d'une paupérisation galopante ! Le commerce de centre ville "souffre" terriblement ! Je m'oppose totalement à l'implantation d'une gare à Manduel qui sera une gare "betteraves" de plus !

@0235	Rapoutet michel Nîmes	Bonjour, Utilisateur occasionnel de la gare actuelle, habitant de l'agglomération, je suis tout à fait satisfait des installations actuelles. Le bien-fondé de la construction de cette gare m'échappe, et ne va pas à mon avis dans le sens de l'histoire : redynamiser des centre-ville, privilégier les transports en commun, les circuits courts, l'agriculture locale .. La construction d'une nouvelle gare pour un faible gain de temps de trajet entraînera de forts désagréments. Tout d'abord, le temps d'accès à la gare va être augmenté pour les habitants de la ville ainsi que pour ceux résidant au nord du département. Cela va engendrer une augmentation du trafic routier en véhicule individuel pour se rendre à cette nouvelle gare. En effet l'utilisation des transports en commun nécessiterait de se rendre d'abord à l'ancienne gare pour ensuite prendre la navette vers la nouvelle. Le gain de temps sur le transport ferroviaire sera largement "plombé" par la perte de temps pour accéder aux trains. Les personnes utilisant la ligne actuelle pour joindre les centre-ville (ex : Montpellier Nîmes) seront également pénalisées pour venir travailler et devront ressortir leur voiture pour effectuer les trajets. Au niveau environnemental, outre les émissions générées par la sur utilisation des voitures que le projet va engendrer, je m'interroge sur les surfaces agricoles et des écosystèmes détruits pour la construction de cette gare, de ses à-côtés et des voies.

@0236	ATTIA Simone Nîmes	Partant du principe qu'une gare est un service public, cela suppose qu'elle apporte un service supplémentaire aux habitants de proximité au premier chef. Or l'implantation d'une nouvelle gare à Manduel alors que la SNCF elle-même considère que la gare Feuchères n'est pas saturée et que le CNM permet le détournement de fret, va entrainer pour les Nîmois un temps supplémentaire d'accès de l'ordre de 5 mn en voiture ou transport en commun, et certainement pas moins dans le cas où un TER assurerait la liaison des 2 gares car au delà des 8mn de trajet il faut compter le temps induit par la rupture de charge, et la présence réelle de la correspondance. La gare de Valence TGV est un exemple probant des pertes de temps en la matière. (jusqu'à 1H et plus pour relier la gare centrale). Les gares "betteraves"ont fait la preuve de leur non-adaptation aux besoins des usagers. Par ailleurs la gare Feuchères a fait l'objet de travaux récents, et devient peu à peu un lieu d'intermodalité avec le passage prévu de la 2éme ligne de TCSP. L'incohérence des divers projets saute aux yeux. Créer une 2éme gare multiplie d'autant les frais d'exploitation au delà de l'investissement initial énorme et cependant sous-estimé puisqu'il ne prend pas en compte les infrastructures d'accès inexistantes à ce jour. Nos impôts locaux, et nos billets de train en subiront les conséquences. L'attractivité illusoire d'un nouveau pôle urbain, ne contrebalance pas la réalité actuelle des coûts et des inconvénients majeurs induits par le projet. En effet à log terme le point le plus important est le contresens environnemental du projet : augmentation du trafic entrainant une pollution atmosphérique accrue, étalement urbain sur des terres agricoles alors que la ville de Nîmes contrebat ses effets en garrigue (mais pas en plaine?), emprise accrue des terres agricoles déjà largement amputées par le CNM, et menace directe sur des espèces protégées . Compte tenu de l'inutilité actuelle d'une telle réalisation, dont le coût final est sous-estimé et qui induit des conséquences graves à long terme pour notre environnement, je suis totalement opposée à ce projet pour lequel l'enthousiasme des élus est difficile à comprendre.....

@0237	amer moussa maya Nîmes	Je suis nîmoise depuis 12 ans, après avoir longtemps vécu à Paris et sa banlieue. Je ne comprends pas le choix qui est fait de créer une gare à Manduel. Tout l'intérêt du train est sa capacité à lier les cœurs de villes entre eux. Faire sortir une gare "bis" à 25min de la 1ère me paraît dangereux pour le dynamisme d'une ville qui connaît, comme beaucoup d'autres, une désertification de son centre-ville (fermeture ou "franchisation" et donc uniformisation des commerces). L'intérêt de la gare TGV au centre est de permettre aux habitants de pouvoir rejoindre facilement des métropoles et la capitale, dans un temps qui est un véritable argument de développement économique. Obliger les gens à devoir prendre des transports urbains ou automobiles génèrera des frais, une augmentation considérable du temps de trajet, des pollutions. Outre l'aberration économique et écologique, les liaisons de Nîmes avec les autres villes seront forcément réduites en quantité : à terme, la logique de concurrence ainsi établie pénalisera les Nîmois et la ville. Je peux comprendre les objectifs d'aménagement de l'espace, de développement économique, de structuration des espaces urbains à partir des ligne de transports... mais je suis exaspéré de constater que ces choix se font finalement aux bénéfices des pouvoirs institutionnels (Mairies, intercommunalité,...) et des entreprises, qui peuvent ainsi valoriser leur capacité d'action au niveau "macro" mais nuisent à la vie quotidienne des individus, en entravant leur mobilité. La politique des transport doit tenir compte de tous les usagers, elle ne peut pas être captée par des groupes de pression, nécessairement plus efficaces qu'une multitude d'habitants non coordonnés. Les cas sont nombreux de ces gares hors-les-murs, en pleine campagne, qui finissent par générer des quartiers à l'urbanisme "disneyland", consommateurs d'espaces et de ressources, contribuant à l'étalement urbain, dans un modèle de développement qui ne s'interroge pas sur son caractère non-durable. La ville au contraire doit être densifiée, en logement, en activités économiques, tout en développant un cadre et une qualité de vie meilleurs. Qui choisit de s'installer dans un village doit réfléchir aux caractéristiques liées : plus d'espace individuel et plus de "nature", oui. Mais aussi un éloignement, relatif au demeurant, mais somme toute logique, des grandes infrastructures de transport, des grands équipements de services publics. De même, un urbain fait le choix de renoncer à un certain rapport à l'espace, au prix d'un accès facilité à des services indispensables à nos vies . C'est un choix que l'on fait, et comme tout choix, il implique une réflexion sur un rapport acceptable entre bénéfices et renoncements. Ouvrir la gare de Manduel, c'est entériner une logique de "tout pour moi, ici et maintenant", sans réflexion sur la complémentarité des espaces, ou plutôt, c'est le fruit d'une réflexion "biaisée" dans laquelle l'avantage de certains à été poussé contre celui des autres. Elle est pour moi à l'opposé de ce que j'attends de la vie en région : un rapport "durable" à l'espace, respectueux de l'environnement (ses ressources, ses sols, la qualité de son air...) et une dynamique complémentaire des espaces et des habitants, articulés à différentes échelles, et non pas selon une logique ultra-locale. Je ne reviens pas sur le coût exorbitant de ces travaux, car j'imagine que d'autres l'ont fait, mais sachant que cela est, in fine, à supporter par les contribuables, je suis particulièrement choquée de la tournure de cette affaire. Cette gare est devenue un symbole du décalage entre les décideurs à l'œuvre et les habitants.

@0238	Patrick Nîmes	Après environ 40 ans de SNCF je ne peux que voter Contre un tel projet pharaonique . On ne fait pas une gare tgv tous les 50 kms . Le fret à l'extérieur sur le cnm oui , les voyageurs en centre ville oui , de tres nombreux sillons seront libérés . N'est pas le visionnaire Haussmann qui veut ! Ici , projet mal ficelé , c'est notoire , techniquement et financièrement , tout en a été dit . Une nouvelle gare des betteraves , la SNCF l'a bien compris .....seuls des politiques s'obstinent , c'est dommage et surtout dommageable pour nos finances . Merci .

@0239	BOUSQUET Christian Perpignan	totalement oppose au projet de la Gare de Nîmes-Manduel-Redessan pour de nombreuses raisons exposées ci-après. 1- L'utilisation de cette gare excentrée pénaliserait les usagers de l'agglomération nîmoise qui ont à l'heure actuelle un accès facile à la gare centrale de Nîmes Feuchères. En effet, elle verrait allonger leur temps de transport de 20 mn avec un acheminement TER immédiat, de 45mn en bus, et d'au moins 25 mn en voiture , augmentant ainsi l'utilisation de la voiture. **Il en sera de même pour les usagers venant d'Alès, des Cévennes et de l'Ouest du département. Il n'y aura pas de gain de temps mais perte de temps pour une majorité des usagers. Et le recours accru prévisible à la voiture (autour de 70% à 80% des usagers) sera source de pollution, de dangerosité et en contradiction avec les objectifs fixés par la loi et les engagements de la COP 21. 2- Pas de saturation des gares de centre-ville Nîmes Feuchères et Montpellier St Roch L'observatoire de la saturation, autorité indépendante a fait savoir en 2016 que les gares centrales de Nîmes et Montpellier ne sont pas saturées. Et la ligne nouvelle du Contournement Nîmes Montpellier pour les trains de fret va encore améliorer la capacité d'accès des trains voyageurs de ces gares de centre-ville. Alors, comment penser que l'attractivité d'une gare en rase campagne sera plus importante qu'une gare de centre- ville ? 3-Une étude socio-économique qui entretient la confusion Le "saucissonnage" du projet permet de minimiser les coûts réels de ce projet . En plus du coût de la gare elle-même (95M€) ne sont pas pris en compte les travaux de la voie d'accès (environ 10M€) et le projet de 3 ème quai TER et de navette TER entre Nîmes et Manduel (15m€). Sans compter le projet non finalisé de Pôle Urbain Multimodal de 350 ha confirmé par une ZAD autour de la gare .....4- Un coût non pris en compte pour le budget de l'Agglomération nîmoise La mise en place d'un service de navettes ferroviaires entre la gare de Nîmes-Feuchères et celle de Nîmes-Manduel-Redessan sera indispensable pour la mise en service de cette gare. On estime le coût de fonctionnement annuel de ce service entre 1.5 à 3 M€ par an, en fonction de la fréquence des navettes. S'agissant d'un transport intra-urbain, cette dépense

@0240	SALVADOR VIDA	Je suis opposée à ce projet pour les raisons suivantes : destruction de plusieurs centaines de terres agricoles et le projet que cela sous-tend, c'est à dire tout un projet immobilier et peu importe l'habillage cela revient à faire encore et toujours de l'étalement urbain sachant qu'on ne peut plus se le permettre. Une gare est pour une ville une vitrine qui permet des échanges entre la population de la ville et tous ces visiteurs qui se trouvent au coeur de ce qui fait de Nîmes, avec son passé historique, c'est complètement aberrant . Gardons notre gare, Nîmes le mérite après tout ces aménagements qui ont couté très chers aux nîmois. J'espère que la Commission d'Enquête aura à coeur de nous entendre et rendra crédible les enquêtes d'utilité publique. Merci de m'avoir lue. Vida Salvador, née à Nîmes et très attachée à ma ville

@0241	FRANCISCO André TPNA Nîmes	TPNA est opposé au projet de gare Manduel depuis le début pour les raisons argumentées en pièce jointe de ce dossier et notamment: - Cette gare est inutile tant que la liaison complète avec l'Espagne ne sera pas réalisée, et elle imposerait d'immobiliser des sommes considérables dans cette attente. - Le principe de gares ex urbanisées est aujourd'hui dépassé et plus aucun projet (y compris Européen) ne retient ce type d'option, par ailleurs un argument de la municipalité Nîmoise était que cette gare permettrait d'éviter la réalisation du viaduc ferroviaire de Courbessac. Celui-ci a été mis en service en 2013 ! - La gare de Nîmes centre serait vidée de sa substance alors qu'elle est le nœud modal de l'agglomération Nîmoise pour longtemps et quelle est loin d'être saturée. - L'implantation de la gare de Manduel loin des zones urbanisées compliquera les accès, dessertes et temps de parcours pour une grande partie de la population Gardoise par rapport à la situation actuelle et imposera majoritairement l'utilisation de la voiture individuelle, ce qui est une aberration au vu de la COP 21. - La présence de 4 gares majeures sur un tronçon de 50 kms n'est pas de nature à multiplier le trafic par 2 et celui-ci est malheureusement aujourd'hui en stagnation voire en baisse du fait d'une concurrence bus/ blablacar. La collectivité n'a pas capacité à supporter ces coûts disproportionnés. - Le projet global du CNM ligne, gares, abords) a été présenté en phases distinctes occultant les importants surcoûts annexes dans une fuite en avant mal maitrisée. - La rentabilité pour la SNCF qui ne raisonne qu'en transporteur n'est pas celle de la collectivité qui doit se soucier aussi et surtout d'aménagement du territoire. - L'évolution de l'aire urbaine Nîmoise se situe résolument à l'Ouest et au Sud-Ouest et c'est la raison pour laquelle TPNA défend le projet d'une gare Campagne connectée au TCSP et à la ligne TER Nîmes le Grau avec création d'une plateforme multimodale connectée air/ terre/fer sur le site de la base travaux OCVIA. - Cette gare située en secteur Est au milieu des champs est sans perspective d'évolution importante faute de dessertes majeures (autoroute, aéroport…) et ne laisse pas préjuger de l'attractivité d'une zone d'activité prévue à implanter sur 160 ha de terres agricoles. - La présentation du dossier d'EP est loin d'être objective ne présentant que des éléments à charge, souvent affirmés, non documentés et ne permettant pas des comparaisons avec de vrais scénarios alternatifs. - L'augmentation de capacité de la ligne historique n'est en aucune manière tributaire de la présence d'une gare excentrée, elle sera due au passage des trains Fret par le CNM et c'est très bien.
@0242	Pierre Moulézan	Habitant un village à 20 mn de Nîmes, il faudra 20 à 30 mn supplémentaires pour me rendre à la gare de Manduel. Cela est aberrant en comparaison du temps gagné sur le trajet en TGV. Totalement opposé au projet.

@0243	Noguier Bérengère élues écologistes CD Gard Nîmes	Avis négatif déposé par les élues écologistes du Conseil départemental du Gard, Bérengère Noguier et Geneviève Blanc (contribution en pj).
@0244	MARC Jean-Louis Gajan	Actuellement n'avons nous pas une gare centre ville à Nîmes ? A deux pas des arênes, avec vue sur la Tour Magne n'a-t-elle pas un parking souterrain, un accés direct à la gare routière et aux TER ? N'est elle pas un exemple de l'intermodalité ? Cette gare est elle saturée ? Non et avec le contournement le fret ne va-t-il passer à l'extérieur ? Cela ne libérera t-il pas des sillons ? La gare nouvelle va-t-elle amener un plus ? Ne risque t-elle pas de ralonger les transports pour les autochtones, les Nîmois, les cévennols arrivant en TER ? De plus dans le prix de cette nouvelle gare le côut de réalisation de ses nouvelles dessertes, routières, TER, est il inclu ? Dans un contexte ou il est demandé à tous de réaliser des économies ces dépenses sont elles necessaires ? Un raccordement de l'actuelle gare de Nîmes à la LGV ne semble t-elle pas la meilleure solution ? Avez-vous demandé l'opinion des associations d'usagers ? Je peux vous assurer que le 13 mai 2013 au cours d'une réunion à Montpellier à la Direction SNCF elles se sont toutes prononcées pour la LGV et contre la construction des nouvelles gares. Pour moi, contribuable, utilisateur j'abonde pour ce raccordement Nîmes centre LGV et non pour une gare vigne.
@0245	Svetoslavsky Sylvie	Opération hors de prix et qui ne peut intéresser l'usager du TGV qui va perdre du temps pour prendre une navette et se rendre à Manduel ou pire prendre sa voiture . Vraiment cela n'a aucun intérêt pour la voyageuse que je suis. Perte de temps, d'argent et de facilité de transport. Finalement cela rapportera à qui ? Les entreprises de construction de l'infrastructure ? Au détriment de l'usage. Je suis farouchement contre. Sylvie Bassot-Svetoslavsky
@0246	Molimard Elisabeth St Laurent les Tours	Encore une fois un projet pharaonique qui ne tient pas compte des usagers et qui va utiliser un budget qui serait mieux utilisé pour ce qui existe déjà .... Entendez les habitants et usagers de la région et leurs arguments intéressants . Merci ....
@0247	DUMAS LOUIS Nîmes	Depuis 70 ans je vois les meilleures terres agricoles autour de Nîmes disparaître sous le béton ! La nouvelle gare de Manduel-Rodilhan (et surtout l'opération immobilière autour) ne va pas arranger les choses. Pourquoi sortir les nîmois de leur gare actuelle qui donne satisfaction pour gagner paraît-il quelques minutes aussitôt perdues en trajet automobile et en embouteillages . Et le viaduc pour les trains venant d'Alès, construit à grand frais mais sans raccordement prévu à cette « nouvelle « gare ? Que de gaspillage des deniers publics... Réservons les nouvelles lignes en priorité pour le frêt.

@0248	Bove Luis	Gard au Toro Président de la Fédération Camarguaise des Bovidés de France. Monsieur le Commissaire enquêteur je vous prie de bien vouloir trouver ci-dessous notre contribution. Nous, Fédération Camarguaise des Bovidés de France sommes favorables au CNM et plus particulièrement à la gare nouvelle de Nîmes Manduel. Plusieurs raisons à cela. Avec la montée en puissance des mouvements anti corrida nous avons de sérieuses interrogations sur le devenir de nos bêtes. Que ferons nous si nous ne pouvons plus les faire rentrer dans l'arène ? Tout comme leurs cousines normandes nos taureaux aspirent à regarder passer les trains et mieux encore des TGV ! Par ailleurs, nous souhaitons de nouveaux débouchés pour notre territoire. Au-delà des clichés de la tradition taurine et du moustique tigre, nous avons ce doux rêve d'offrir autre chose aux générations futures. La vachette d'Interville a aussi le droit à des pâturages au bord d'une ligne nouvelle. Le manadier doit aussi avoir accès à la grande vitesse proche de chez lui. C'est pourquoi au nom de notre fédération nous disons oui au CNM. Je terminerai cette contribution par un peu de poésie. Pour toi CNM, je t'écris ce poème Tu es une invitation au voyage et pas un simple mirage Au-delà de la manade tu nous emmèneras en balade Tes gares nouvelles sont exceptionnelles Manduel ta sentinelle du Gard est ton plus beau faire valoir CNM je t'aime !
@0251	PUGEAUX GREGORY Nîmes	Je milite pour que comme pour les villes de Lyon, Paris, Marseille, Lille, Rennes continuent de disposer du TGV au coeur de leur centre. Les voies rapides devant servir à contourner ces grandes agglomérations. La ville de Lyon en est le meilleur exemple. Une construction à 150 millions d'euros n'aura que de très faible retombées économiques. Ces sommes doivent être investi dans la gare existante et dans les infrastructures qui l'entourent (Emplacements de stationnement, accès pour personnes à mobilité réduite, commerces, restaurants, hotels).

@0252	Gerber Mariette Fitou	Cette gare nouvelle excentrée va dégrader les conditions de transport de la grande majorité des usagers et en outre va provoquer un report modal vers la voiture. Il n'est pas prévu de trains TER systématiquement en correspondance avec les TGV ; en outre, quasiment personne ne s'y rendra ni à pied ni en vélo. Par conséquent nous aurons une augmentation de la pollution atmosphérique dont nous connaissons les conséquences délétères du point de vue de la santé publique (association de NO2, particules fines et ozone), sans compter les GES ce qui est contraire aux objectifs fixés par la loi et les engagements de la Cop21. « Il faut impérativement des gares connectées aux réseaux. L'optimisation se joue sur l'intermodalité ». Bruno Gazeau (Président de la Fédération Nationale des Associations des Usagers des Transports) Egalement important pour notre équilibre et notre santé est la préservation de notre environnement . De ce fait l'artificialisation des sols lié à l'étalement urbain est également dommageable. Or il s'agit de 160 hectares de la plaine agricole des Costières de Nîmes, de très bonnes terres agricoles qui pourraient disparaître si cette gare est construite. N'aggravons pas l'étalement urbain ! La périurbanisation allonge les déplacements, augmente les émissions de gaz à effet de serre et la pollution en particules fines, diminue et mite les espaces naturels et agricoles, rend irréversible l'imperméabilisation des sols et est défavorable à la biodiversité. Or une partie d'une zone protégée au niveau européen (zone Natura 2000 des Costières de Nîmes) serait détruite . Pour ces raisons je souhaite vivement que lecommissaire enquêteur émette un avis défavorable.

@0253	Champin marc Redessan	Il est grand temps de se rendre à l'évidence de l'inutilité d'une gare TGV en banlieue nîmoise et d'éviter avant qu'il ne soit vraiment trop tard, le gaspillage des finances publiques (le fruit de nos impôts) et la destruction irrémédiable des espaces naturels et agricoles ! Comment et pourquoi depuis plus de trente ans, aucun élu (local, départemental, régional ou national) responsable et digne de la fonction qu'il lui a été confié temporairement n'a su faire preuve d'une objectivité à long terme de la cohérence de l'aménagement du territoire de la région nîmoise en regard de sa situation géographique et humaine entre Languedoc et Provence ? Le TGV est un mode de déplacement rapide pour de grandes distances, à terme il reliera Paris à Barcelone, et pourquoi pas Amsterdam à Madrid, ... Nous possédons déjà une gare TGV à un quart d'heure (Avignon), et nous sommes voisins (50 kms) de la véritable capitale régionale Montpellier où une gare TGV sera véritablement utile au rayonnement économique et touristique de l'ensemble de la région du littoral méditerranéen aux Cévennes ! Par contre, Nîmes possède une culture, une histoire et une activité ferroviaire, dont l'empreinte est toujours bien présente; Nous sommes à mi distance de Paris et Barcelone, idéalement placé pour y implanter un centre de maintenance et d'entretien des rames de trains (TGV et TER), pour y créer une véritable activité de connexion entre le fret ferroviaire et les transports routiers vers les deux régions Languedoc et Provence, répondant aux futurs enjeux économiques et humains locaux. Transplanter les activités ferroviaires actuelles sur un site proche de la connexion TGV-Fret de Manduel-Redessan, permettrait de désenclaver tous les quartiers situés à l'est de la ville de Nîmes des emprises inutilisées et délaissées (de Grézan au centre ville) en entraînant une reconquête urbaine de meilleure qualité, d'offrir un axe de développement économique qui fait cruellement défaut localement, des emplois, des logements, des transports communs et des échanges quotidiens qui soient réellement à l'échelle de toute l'agglomération nîmoise. Quel élu visionnaire aura l'audace et le courage faire imposer un avenir cohérent à la région nîmoise, avec l'objectif de se servir de toutes nos potentialités locales pour développer une meilleure qualité de vie pour les futurs habitants de ce territoire et ceux qui la visitent ? Dans le Nord, ils ont déjà la Gare des Betteraves, inutilisable et quasiment abandonnée, dans le Sud, aurons nous la Gare des Cailloux et Galets ? quel gâchis écœurant !
@0254	DACHIUM François Arles	Le CNM étant bientôt mis en service, il serait dommage que l'agglomération de Nîmes ne soit pas desservie comme cela est prévu dans le schéma global avec les deux gares nouvelles. Le choix du site pour cette gare permet une bonne accessibilité routière et les correspondances avec le TER. La gare centrale de Nîmes continuera à être desservie et les gares nouvelles du CNM permettront d'attirer de nouveaux utilisateurs du transport ferroviaire. Sans cette gare, l'agglomération nimoise sera progressivement moins bien desservie par les TGV. Je ne comprends pas comment les écologistes peuvent s'opposer à un projet ferroviaire !

@0255	François Nîmes	PROPOSITIONS Si cette nouvelle gare se réalise ... prendre en compte les points suivants : - Accès à la nouvelle gare par des transports en commun (bus, tram, trains) rapides, cadencés à des prix très raisonnables, et par des voies routiéres dégagées prioritaires et sans feux. - Amélioration, par rapport a celui de la gare actuelle, des arrêts minutes. - Accès aux abords et dans la gare avec des sols adaptes aux valises à roulettes, poussettes, fauteuils handicapes (non aux cailloux concassés et autres sols granuleux). - Accès aux différents niveaux de la gare et des quais par rampes d'accès, escalators montants et descendants, ascenseurs en nombre suffisant. - Mise a disposition des passagers d'une grande salle d'attente confortable (chauffage, aération, propre) lors du retard des trains. - Prévoir peut être des auvents sur les quais TER CONTRE PROPOSITION (SOLUTION SOUHAITEE) Conserver la gare actuelle (avec quelques aménagements complémentaires) La nouvelle gare de Nîmes-Manduel-Redessan est trop éloignée du centre ville, utilise du terrain agricole ou naturel, représente un investissement financier important.
@0256	GRANDJACQUET Louis TGV Sud Portiragnes	Pour juger de l'utilité publique du projet, il est indispensable d'évaluer l'impact de la mise en service de la gare nouvelle de Manduel-Redessan sur l'ensemble de la desserte ferroviaire de la Région (et même au-delà) pour s'assure que cette gare nouvelle apportera une réelle amélioration globale et non une dégradation en raison des complications qu'elle engendrera dans le système de correspondances entre les différents trains de voyageurs.
@0257	Gilles K Nîmes	Concernant la gare TGV , je ne comprends pas qu elle soit projettee à l extérieur de Nimes sur Manduel Redessan.En effet D une part habitant quartier route d Uzes cela viendra allonger mon temps de trajet ... D autre part ,je pense que cette gare se doit d etre à proximité immédiate des infrastructures (aeroport , gare tram bus, autoroute et zone de plate-forme de fret . Je préconise que cette gare TGV soit sur le vaste site de Garons .
@0258	Katy K Nîmes	Habitant quartier route d uzes à Nîmes aucun intérêt pour moi d aller sur Manduel De plus si gare il y a , elle doit se situer à proximité des infrastructures aéroport autoroute plate-forme fret c est juste tout simplement logique ! Contre le projet de Manduel et favorable projet gare campagne site Garons Que d argent dépensé une fois de plus sans solides réflexions en amont !

@0259	Yannick Montpellier	Autrefois, nous avions un train Paris-Montpellier dont la durée de trajet était 4h1/2 avec le TGV jusqu'à Lyon uniquement. Il a été construit une ligne TGV pour réduire le temps de trajet. Effectivement, nous avons gagné une heure sur le trajet Montpellier-Paris qui dure maintenant 3h1/2. La gare de Montpellier a été récemment refaite ainsi que son parking, ce qui veut dire un budget considérable. Maintenant, il est question de faire des gares à l'extérieur du centre-ville que ce soit Nîmes ou Montpellier, ce qui rallonge considérablement les trajets (attente navette, embouteillage, correspondances). Nous avons déjà l'expérience de la sinistre gare Valence TGV, qui n'est plus qu'un hall, où l'on trouve un seul café comme espace convivial. De plus, le temps d'attente et de trajet de la navette pour aller à Valence-ville double presque le temps de voyage Montpellier-Valence. Il est clair que les opérations immobilières autour de la gare de Valence TGV rapportent considérablement aux promoteurs et donc à la mairie qui délivre les permis de construire. Je me demande si la raison première de la construction de ces gares, en plus très souvent en zone inondable, n'est pas le bénéfice considérable que fait la mairie avec ces construction à proximité des gares. Par ailleurs, aucune considération n'est faite pour les populations qui habiteraient dans ces immeubles, entassés les uns près des autres, n'offrant que le tram ou la navette comme moyen de distraction. Aucune place, aucune aire de jeu, aucune vie sociale n'est compatible avec ce type d'habitations. A l'heure où l'on se pose des questions sur l'augmentation de l'insécurité et du vandalisme, il serait intéressant de considérer l'habitat et en particulier pour les personnes à faibles revenus que l'on aime loger au bord du tram (cf. discours de Philippe Saurel). Ces gares en pleine compagne détruisent l'écologie de la région en appauvrissant le sol, en coupant des arbres parfois centenaires dans une région où ils sont extrêmement précieux et rares, ce qui contribue à l'avancée du désert. De plus, les zones inondables sont parfois utilisées pour le parkings ou mêmes les habitations, ce qui augmente les risques de crues lors de fortes pluies et les catastrophes associées, comme ce fut le cas notamment à Nîmes, à Sommières et ailleurs. CONTRE-PROPOSITION Je demande qu'on utilise les gares déjà construites au centre-ville et qu'on y favorise l'accès par tous les moyens de transport, qui pourraient être gratuits et beaucoup plus fréquents, comme c'est le cas de certaines villes et régions (Chamonix et la Savoie, Castres, Senlis, ...).
@0260	MARION Yanick Gajan	Bonjour, En compléments des tous les avis déjà présentés, vous trouverez ci-joins mes réflexions à partir des deux documents de présentation et d'analyse socio-économique. Merci. Cordialement

@0330	Lardet Annie Manduel	A Madame et Messieurs les commissaires enquêteurs, à Monsieur le Préfet. Mon ultime contribution à cette enquête préalable à l'utilité publique de la gare nouvelle de Nîmes-Manduel-Redessan me réfère à un article publié ce jour 17 mars 2017 sur Midi Libre "Gard : toujours moins de terres agricoles" (pièce jointe). Cet article fait suite à une réunion organisée par la chambre d'agriculture du Gard, présidée par Monsieur le Préfet sur la présentation des espaces agricoles et naturels. En tant que responsable syndicale paysanne (confédération paysanne) mandatée par mon syndicat à la commission départementale pour la préservation des espaces naturels agricoles et forestiers, je ne peux que vous alertez un peu plus encore sur les dégâts irréversibles que vont occasionner cette gare, ses annexes, ses voies d'accès et surtout le projet qui y est associé par Nîmes Metropole de PUM qui va consommer plus de 100 hectares de [..] terres agricoles : certes ces hectares sont déjà pour une bonne part propriété de l'Agglo ou de SNCF réseau, mais il est peut etre encore possible de les mettre à disposition des jeunes agriculteurs et aussi de créer quelques emplois paysans dont la société et la planète a tant besoin aujourd'hui plutôt que des zones de tourisme, commerciales ou autres, censées elles aussi créer des emplois mais elle reste encore à confirmer à l'avenir. Confiante dans l'intérêt porté par la société à l'agriculture paysanne, de qualité, créatrice de nombreux emplois répartis sur le territoire, préservatrice de l'environnement et à ses paysans toujours plus [...] par le développement économique, je vous demande, une fois de plus, de traduire ces faits et choix sociétaux en acte en refusant de donner un avis favorable à l'utilité publique de ce projet
@0331	Bouad Denis	Voir courrier annexé
@0332	Fabienne Deriat Rém Coulet St Etienne de l'Olm	Voir courrier annexé
@0333	Granat Jean-Jacques	Voir courrier annexé
@0334	Gabach Michel St Dionisy	Voir courrier annexé
@0336	Fournier Jean-Paul Nîmes	Voir courrier annexé
@0337	Portal William Marguerittes	Voir courrier annexé

@0339	Lardet Annie Manduel	Madame, Messieurs les commissaires enquêteurs En ce dernier jour d'enquete publique, je renouvelle mon désaccord avec le projet de la gare nouvelle de Nîmes-Manduel-Redessan, ses annexes et voies d'accès. Mes amis bretons avec lesquels j'étais étudiante à Rennes à l'école d'ingénierie agronome dans la section "Economie et Développement rural/Aménagement du territoire" [...] et chercheurs retraités de cette [...] d'économie, grands utilisateurs de TGV durant leur carrière professionnelle et maintenant encore pour des raisons familiales, vivant à Rennes, me font part de leur avis que je souhaite vous partager et porter à votre connaissance. "Ce projet est consternant, surtout maintenant que la doctrine des gares en plein champs a été abandonnée par la SNCF (voir le prolongement de la ligne TGV Paris Bretagne, où toutes les gares anciennes en ville ont été conservées et aucune nouvelle crée " Une raison de plus, Madame, Messieurs pour vous demander à l'issue de cette enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, de transmettre à Monsieur le Préfet du Gard des conclusions défavorables à ce projet
@0340	Pizon J-Loup	Dépot du dossier d'observations FNE LR en réponse unique aux deux dossiers d'enquête publique, les deux projets présentant s'inscrivant dans un programme unique.
@0342	Siino André Vallabrègues	Nous sommes pour la construction de la gare TGV à Manduel pour l'avenir de la population du Garg et de la région, afin de créer un dynamisme positif pour les entreprises et commerces qui s'installeront autour du fonctionnement de cette gare attractive. Merci pour ce projet.
@0261	Grandjacquet Céline Portiragnes	La mise en service des deux gares nouvelles excentrées, Manduel-Redessan, Montpellier SDF compliquera les correspondances ferroviaires et, de ce fait, compromettra l'irrigation ferroviaire du territoire en diminuant l'effet réseau. Ce sont la route et l'aérien qui en bénéficieront, les usagers, les contribuables, l'environnement et les générations à venir qui en pâtiront,la réalisation de ces gares s'accompagnant d'une très forte consommation d'espaces (artificialisation massive de terres naturelles et agricoles). C'est un grand gaspillage, ces gares étant inutiles pour de nombreuses années, et la conséquences de gros défauts de conception des projets, et ce n'est pas compatible avec l'intérêt public. Avis d'une citoyenne et utilisatrice du rail.

@0262	Gibelin Jean-Luc Salindres	Le contournement de Nîmes et Montpellier par une ligne mixte est parfaitement utile et pertinent. Il va amélioré la sécurité et la fluidité pour les deux gares historiques et les populations à proximité de la ligne traditionnelle. Les deux gares hors ville ne sont pas utiles à ce stade. Les gares historiques ne sont pas saturées comme l'a démontré l'enquête menée par les services de l'Etat. Concernant Manduel, de nombreuses questions restent sans réponses. Quel est le coût réel de l'opération ? Quels sont les coûts induits non encore annoncés ni financés tels les aménagements extérieurs, la "troisième voie", les TER de liaisons avec la gare historiques, etc ? Quel intérêt pour les utilisateurs du trains venant du nord du département alors qu'il y avait eu un gain sensible avec le viaduc ? Quelle répartition entre la gare historique et la nouvelle gare en terme de desserte ? Il y a de nombreuses autres urgences en terme de projet de transports ferroviaire pour le département et la Région. Au total, à ce stade, ce projet n'est par utile, il n'est pas transparent en terme de coût réel, il n'est pas financé...
@0263	MESTRE Catherine Nîmes	J'estime qu'il anormal de contruire une gare TGV à Manduel alors qu'à proximité il existe la gare TGV d'Avignon. De plus ce projet va être trés couteux pour le contribuable et va obliger les nîmois (150000 habitants) de se déplacer et perdre environ une demi heure pour se rendre à Paris. Ce projet est contre nature dans un avenir où il faudra se déplacer toujours plus vite et le plus écologiquement possible. Pour accéder à Manduel les Nîmois seront obligés d'utiliser leur voiture ou un transport en commun, de payer un parking, alors qu'aujourd'hui on accède à la gare à pied. Quel sera le bilan carbone de ce projet ?
@0264	Pialet Daniel St Ambroix	Cette gare représente un investissement très lourd et pour quel intérêt? Pensez un peu aux lignes dites secondaires nécessaires au développement des communes desservies. Cela s'appelle aussi de l'aménagement du territoire. Nous ne sommes par contre pas oubliés par l'intermédiaire de nos contributions et impôts
@0265	Helaine Nicole Nîmes	Inutile, extravagant, trop cher, trop loin.
@0266	solana jean-rémy St Mamert du Gard	Nouvellement intégrer à Nîmes-métropole, je ne suis pas contre ce projet dans son ensemble. Toutefois je suggère que la ligne Alès-Nîmes ait les deux arrêts, gare de Nîmes et bien sur terminus Manduel.
@0267	JAMET MARC Nîmes	Les quartiers EST de NIMES vont être impactés par cette novelle gare et pas dans le bon sens. En effet, le trafic routier en augmentation venant du Nord, Nord Ouest et Est de NIMES va passer automatiquement par le lotissement Mas de Chalvidan pour se rendre à Manduel et notamment par la rue (pardon: Nationale) de l'abrivado (ce qui est déja le cas et pose de sérieux problèmes de sécurité et de nuisances). A la lecture du projet rien n'est prévu pur résoudre à court, moyen et long terme ces problèmes !!!!!!

@0268	PHILOGOMME Marie-Pierre St Clément la Rivière	Favorable à ce projet afin de dévelpper le trafic à Montpellier
@0269	Emmanuel Nîmes	Quel intérêt de dépenser de l'argent public pour construire une gare à plus de 10 km du centre ville dans une ville qui vit du tourisme (pour des gens de passage sur une journée en moyenne), qui attend un classement de son centre ville historique au patrimoine mondial, et où les TGV s'arrêtent à moins d'un km des arènes en sortant sur une avenue Feuchères rénovée et agréable, à quelques minutes des restaurants et centres d'intérêt ? Pour les habitants de Nimes de plus, les premiers concernés, c'est se rajouter 20 min de trajet supplémentaire au minimum aller puis même temps au retour : il n'y a qu'à voir la désertique et froide gare de Valence TGV avec les contraintes d'attente des navettes à destination de Valence ville, pour se rendre compte de la vacuité de ce projet. Qui peut affirmer raisonnablement que le temps de trajet jusqu'au domicile en sera facilité ? Quel intérêt alors d'un TGV aux horaires réels (et non gare/gare) rallongés? Perte de temps pour tout le monde, difficultés supplémentaire d'accès par navette ou stationnement (tout cela payant évidemment !), correspondances au final à prendre en gare de Nimes, accueil des touristes en pleine campagne : que de nouvelles contraintes qui en feront renoncer un grand nombre ! Sans parler de la destruction de terrains agricoles pour quoi au final : faire gagner 10 min de trajet aux passagers d'un Paris Barcelone ? Quant aux habitants de Manduel, qu'ils observent les gares TGV décentralisées actuelles en Picardie ou à Valence : les retombées économiques ne viendront pas... N'-a-t-on pas de projets plus pertinents pour dépenser l'argent public ? Le contournement de Nimes pour les trains de marchandise est lui une bonne chose pour désaturer la ligne actuelle : justement qu'on n'y fasse circuler que les TGV ! Quand le seul argument opposé est de nous dire que plus aucun train ne s'arrêtera à Nimes, franchement, on peut mieux, question crédibilité.

@0270	CAVUSCENS JEAN CLAUDE Beauvoisin	On ne trouve nul part un retour d'expérience relatif aux problèmes de stationnement aux abords des gares nouvelles . Regardez ce que ce passe à Aix TGV, Valence TGV , Avignon TGV = des centaines de voitures garées le long des routes d'accès !!! Pourquoi de telles situations ?? Pas assez de places ?? Parking trop chers sans aucun doute ..Dans le dossier d'nquête on parle de parking longue et courte durée ...de quelle durée parle t on ? ...et quels seront les tarifs ?? Qui gérera ces parkings ? Si cela est confié au privé ...coût élevé à craindre (on voit des barrières de dessinées sur la figure 30 de l'étude d'impact !) Favoriser le multimodal en reportant la gare à l'extérieur de Nimes il faut que la démarche soit cohérente et que le parking soit minime et faire l'objet d'abonnement pour les usagers réguliers Concernant la desserte minute ...la formule adoptée à Aix TGV avec un parking clos est bonne (ticket gratuit pour 10 à 20 mn ?? puis dissuasif ensuite) Autre aspect ...il n'est fait mention que des lignes Tango 31 et 32 dans l'etude d'impact (3.1.3.4) rien sur les cars du Département ...cela me semble inacceptable ..la gare n'est pas que pour les nimois !!! . Cette remarque m'emmène à imaginer une desserte plus conséquente d'où une réflexion sur le stationnement des bus et sur les voies réservées pour leurs accès . Que dit le Département sur le multimodal autour de la gare TGV ?? Problème annexe : faute de gestion acceptable économiquement des parkings on aura un stationnement sauvage le long des accès - voir AIX VALENCE AVIGNON ..il faut donc que les routes soient bordées de dispositifs anti stationnement sinon les bas cotés paysagers , piétonniers cyclistes seront massacrés !!
@0271	CAVUSCENS JEAN CLAUDE Beauvoisin	Je n'ai rien lu au sujet du devenir du Mas LARRIER ? Il ne faudrait pas qu'il soit bradé à des intérêts privés . Cela pourrait être une porte d'entrée sur la GARD
@0272	Département du Gard	Avis du Département du Gard contenu dans le fichier joint dénommé "avis gare manduel.pdf"
@0273	Mireille Nîmes	la majorité des gens qui prennent le TGV sont de Nimes le temps de trajet va etre considérablement allongé ce qui enlève en partie l' avantage du TGV .Pour les touristes quel bonheur d 'arriver en centre ville et d'apercevoir la Tour Magne dès la sortie de la gare et d'etre à deux pas des Arènes. Pour une ville qui aspire au classement au patrimoine de l'Unesco ce sera un repoussoir pour les touristes
@0274	CAVUSCENS JEAN CLAUDE Beaucvoisin	Je constate que la SNCF prévoit une répartition des trains TGV et autres de grandes lignes entre les 2 gares ...c'est nouveau pour moi qui n'avait pas connaissance de trains voyageurs grandes lignes autre que TGV sur le contournement ...Cela sera t il un engagement ferme ? Correspondances TER : y aura t il correspondance systématique pour toutes les dessertes de la gare TGV quelque soit le sens et l'horaire matinal ou tardif ???

@0275	Rougelot Marijane Rennes	J'estime qu'il est inutile et coûteux de construire une gare TGV à Manduel alors qu'à proximité il existe la gare TGV d'Avignon. De plus, ce projet va obliger les nîmois à se déplacer et perdre environ une demi heure pour se rendre à Paris. Pour accéder à Manduel, ils seront obligés d'utiliser leur voiture ou un transport en commun, de payer un parking, alors qu'aujourd'hui on accède à la gare à pied. Ce projet est également une aberration écologique et humaine : outre la pollution engendrée par les déplacements sus-mentionnés, il entraîne la destruction de nombreux hectares de terre agricole et le déplacement des personnes qui les exploitaient. A l'heure où le bilan carbone devient une préoccupation mondiale, je me demande quel sera le celui de ce projet ?
@0276	cavuscens jean claude Beauvoisin	La création d'une voie de stationnement pour les TER assurant les correspondances s'impose dans les meilleurs délais pour faciliter l'usage des transports en commun avec des dessertes directes des gares vers Montpellier , Alès et Grau du roi
@0320	Rougelot Marie-Jeanne Rennes	Bonjour J'estime qu'il est inutile et coûteux de construire une gare TGV à Manduel alors qu'à proximité il existe la gare TGV d'Avignon. De plus, ce projet va obliger les nîmois à se déplacer et perdre environ une demi heure pour se rendre à Paris. Pour accéder à Manduel, ils seront obligés d'utiliser leur voiture ou un transport en commun, de payer un parking, alors qu'aujourd'hui on accède à la gare à pied. Ce projet est également une aberration écologique et humaine : outre la pollution engendrée par les déplacements sus-mentionnés, il entraîne la destruction de nombreux hectares de terre agricole et le déplacement des personnes qui les exploitaient. A l'heure où le bilan carbone devient une préoccupation mondiale, je me demande quel sera le celui de ce projet ? Recevez mes salutations Mme Rougelot
@0277	D. Sylvestre Montpellier	On prend les mêmes et on recommence ! Encore une lubie onéreuse et anti-écologique servant les intérêts de certains...A l'heure où les économies sont soi disant indispensables au bon fonctionnement du pays, ces grands travaux sont pour le moins étonnants. Quelques informations à méditer : http://forum-gpii.com/fr/
@0278	FILIPPI Jean-Marie Nîmes	Je suis très favorable à la construction de la gare TGV Nîmes-Manduel qui s'insère dans un projet de développement économique très intéressant pour notre région.
@0279	Tiberino Richard Nîmes	Il serait inconcevable que le département du Gard n'ait pas une gare sur le tracé de la LGV !!! De plus au delà de la gare, il s'agit de créer un bassin économique source de créations d'emplois !!! Cette gare constitue le projet majeur du développement économique de notre territoire....

@0280	Plantier Julien Nîmes	Je suis bien évidemment favorable à la réalisation ce projet qui permettra de mailler le territoire avec les autres espaces urbains sur le grand sud de la France et même de l'Europe. D'un point de vue touristique, économique, cette gare est un outil indispensable pour le développement du territoire !
@0281	Alain	Je suis favorable à la réalisation de ce projet à condition que les connexions soient optimisées entre les TGV et les TER. Si la gare me paraît être bien conçue, il serait judicieux de réduire au minimum le temps d'attente entre deux trains. Pourquoi se rendre compte maintenant qu'une troisième voie TER serait indispensable à une bonne liaison entre les gares de Nîmes-Centre et Nîmes-Manduel-Redessan. Il est toujours temps d'anticiper une partie de sa réalisation comme par exemple partie des terrassements.
@0282	Bastid Christian Nîmes	Avec le contournement LGV de Nîmes Montpellier, les trains de marchandises ne sont plus tenus de passer par la gare centre à Nîmes. Les «sillons» ainsi libérés autorisent la circulation et l'arrêt des TGV en gare de Nîmes en nombre suffisant pour longtemps encore. L'argument de la saturation ne tient plus. Le raccordement de St Brès permettrait la liaison entre la LGV et la ligne classique. Cet équipement coûte bien moins cher qu'une gare à Manduel et les aménagements supplémentaires qu'elle entrainerait. Les collectivités territoriales doivent être garantes de l'utilisation à bon escient de l'argent public pour un aménagement du territoire en phase avec les besoins actuels et à venir des populations. Les élus communistes du Conseil départemental, dans cet esprit, ont voulu que le Département finance le contournement Nîmes / Montpellier et le viaduc de Courbessac. C'est pourquoi nous nous prononçons contre cette gare, pour le maintien du trafic en gare de Nîmes Centre. Au moment où la ville de Nîmes postule, avec notre soutien, à l'inscription au patrimoine mondial de l'UNESCO, il apparait paradoxal de vouloir éloigner les touristes du cœur de ville où, dès la sortie du train, on est en contact avec ses fabuleux monuments. Christian Bastid, Président du groupe des élus communistes au conseil départemental du Gard
@0319	MERCIER Claude Nîmes	Bonjour, Vous trouverez ci joint la contribution du groupe local Nimécolo. (Europe Ecologie les Verts) Cordialement Claude MERCIER

@0284	Proust Franck Nîmes	Je soutiens sans reserve ce projet. D'abord car il est essentiel de relier Nîmes et le Gard au réseau européen des lignes à grande vitesse (Turin, Barcelone, Amsterdam, Bruxelles, Londres, Cologne….). C'est un corridor ferroviaire prioritaire, nous devons avoir une gare dans notre département, positionnée sur cette ligne. D'autre part, c'est une gare TGV qui sera reliée aux réseaux locaux de chemin de fer : Beaucaire, Tarascon, Alès, sans oublier Nîmes centre ville, elle est sur un noeud ferroviaire. C'est un argument incontestable. Manduel sera aussi une gare TGV desservie par voie routière, accessible plus facilement que la gare actuelle située en centre ville. Enfin, et je milite pour cela depuis plus de 20 ans, il doit y avoir un projet de développement économique et touristique sur le foncier attenant à la gare. Ainsi, nous pourrons créer de nombreux emplois, et de la richesse pour un département qui en a besoin.
@0287	Rosier Jérémy	Je ne comprendrais pas que notre département soit simplement traversé par des trains en provenance de toute l'Europe sans donner la possibilité aux voyageurs de descendre dans le Gard. C'est le projet du XXIème siècle pour notre territoire. Enfin, si on le lie à un projet de développement économique et touristique, on assure une création d'emplois considérable pour de nombreuses années. Je suis POUR une GARE dans le GARD !
@0288	De Girardi Claude Nîmes	C'est un beau projet de transport et de développement economique. Cette gare TGV desservie par voie routière, sera accessible plus facilement que la gare actuelle située en centre ville et son pôle d'implantation d'entreprises est très intéressant pour l'économie du bassin nîmois et pour l'emploi. 3 ème voie impérative et urgente.

@0289	Gaillard Maurice Bouillargues	Bénéficier d'une gare TGV est toujours un atout pour un territoire et une chance économique avant tout. Cette enquête publique est donc l'occasion pour nous, représentants des territoires, de faire part d'arguments divers. Pour l'agglomération dans son ensemble, ce nouvel équipement traduit une volonté de revitalisation et de diversification de son tissu productif. Au-delà de la gare, un travail de mise en œuvre d'un pôle de développement ambitieux, MAGNA PORTA, est porté par Nîmes métropole. Diverses procédures sont en cours et le temps d'aboutir doit leur être laissé. Pour les communes voisines de Manduel, comme Bouillargues, il est indéniable qu'une gare TGV apporte une facilité modale réelle. Ainsi, les résidents comme les visiteurs trouveront un moyen rapide de rejoindre la région parisienne principalement et à terme d'autres agglomérations. Les entreprises locales seront aussi rapprochées des points de centralité économiques français. Dans un contexte économique restant à conforter quotidiennement, l'argument TGV est réel pour favoriser le développement et l'implantation d'entreprises. Pour les usagers, l'offre de la gare TGV sera complémentaire de l'offre de proximité du centre de Nîmes qui restera la plus fréquentée pour les Gardois. L'offre TER aujourd'hui saturée en sera d'ailleurs améliorée. La gare de Manduel et les futures dessertes permettront d'élargir l'offre de voyage et de déplacements à vocation économique, culturelles et touristiques. La question environnementale souvent mise en avant a été respectée par Nîmes métropole qui a choisi d'intégrer au cœur du projet d'aménagement la dimension agricole et d'engager une concertation avec les acteurs économiques et agricoles du territoire. La labellisation ISO 14001 est d'ailleurs envisagée. La multiplicité des enjeux et des acteurs visés par un tel projet doit faire prendre la mesure de ses conséquences qu'il convient de traiter positivement pour le territoire. La ville centre, la ville de Manduel et les villes alentours bénéficieront sans nul doute de ce développement. A ce jour et sans présager des futures études à engager, cette nouvelle gare mérite d'être soutenue.
@0290	Bourgade Mary Nîmes	Relier Nîmes et le Gard au réseau européen des lignes à grandes vitesses (Turin, Barcelone, Amsterdam, Bruxelles, Londres, Cologne...)

@0291	Aigon Odile Nîmes	Ma proposition est de garder une seule gare, celle actuelle de Nîmes centre. Pour les raisons suivantes, principalement : - Je prends souvent le TGV pour Paris. Je choisis toujours la plus courte durée, à 10 min près. J'ai abandonné la voie aérienne lorsque le TGV m'a permis de raccourcir mon temps de trajet, il y a plus de 20 ans. Augmenter le temps de trajet de Nîmes à Manduel pour accéder à la gare, ajoute minimum 1h pour l'AR dans la journée. Et la voie aérienne risque d'être intéressée pour reprendre la main à nouveau sur sa concurrence. C'est aberrant ! Une régression. Et le coût du trajet voiture à la longue est aussi à prendre en compte, ainsi que la pollution quotidienne pour les abords de la route de Beaucaire sur ce tronçon. - La gare de Nîmes n'est pas saturée, C'est un mensonge que de le prétendre. Et elle le sera encore moins lorsque le fret empruntera le contournement, dès l'année prochaine.. - Ce projet représenterait un gaspillage énorme d'argent public, à une époque ou les collectivités sont confrontées à d'autres dépenses qu'elles ne peuvent pas honorer, par exemple sur le plan social. Ce serait une honte et un mépris des besoins réels de la population que de faire de tels choix sur les budgets publics. - Enfin, à ma connaissance, le projet de gare couvrirait 26 ha de terres agricoles, ce qui représente une perte nette en production, en emplois, en patrimoine, et en équilibre environnemental pour l'agglomération nîmoise. Et en termes de bilan énergétique, c'est un désastre, avec une couverture bétonnée remplaçant la couverture végétale et un gaspillage d'éclairage en pleine nature qui va en outre perturber les occupants du milieu naturel rural.
@0292	Betty et Raymond Nîmes	Dans tous les cas, allongement du trajet, au moins d'1/2 heure à l'aller et d'1/2 au retour, sans compter le paiement du parking (pour le plus grand bonheur de... Vinci, ou "si ce n'est lui, c'est donc son frère"), sans compter les navettes plus ou moins fréquentes, plus ou moins gratuites et plus ou moins rapides. L'accès au train en centre ville est une évidence, comment peut-il être plus efficace à 15 kms de Nîmes ? Et si Nîmes est reconnue par l'UNESCO, bravo pour les conditions d'accès à la ville !!! Tout ceci pour masquer une monstrueuse opération financière qui ne servira qu' à enrichir un peu plus honteusement, au hasard : Eiffage, Bouygues et autres Vinci, au détriment des personnels SNCF et de l'inconfort des usagers qui sont traités bien après le contenu de leurs coffres-fort....

@0293	Bruston André ASPIC Nîmes	Le projet de gare TGV à Manduel Redessan (NMR) est présenté comme la seule solution à la circulation des trains à grande vitesse de l'axe Est Ouest du grand sud. Le CNM existe, pour le fret il na pas besoin de gare dans le Gard. Mais pour les voyageurs, l'accès réaliste des métropoles, Europe entière, se fait en centre ville. D'ailleurs les projets reconnus de LGV par la Region Occitanie sont de Toulouse centre à Bordeaux centre, et même pour une ville moyenne,à Béziers centre. Les meilleurs accès de l'Agglomération de Nîmes pour le TGV sont au centre tant pour le Gard (les Alésiens disposent du TER direct, le Cévenol est relancé, ...) que pour la ville (marche, vélo, TC et pas seulement voiture). D'ailleurs l'Agglomération le reconnaît en faisant enfin transiter par le véritable pôle multimodal de Feuchères une ligne traversante de Nîmes St Césaire à Courbessac. Pour l'usager des transports de l'agglomération, nous ne pouvons que souligner l'incohérence de ses choix. Et donner, ici et maintenant, un avis totalement négatif à la construction de cette gare. Il existe d'autre solutions pour réguler et améliorer les accès ferroviaires de Nîmes, et pour pour répondre aux attentes légitimes du Gardois vis à vis des moyens de leur mobilité. En pièces attachées: 1) positions de l'Association, affiliée à la FNAUT 2) copie de conclusions de l'Enquête visant le CNM, proposé sans gares nouvelles, 3) Etude de la FNAUT invalidant les gares TGV extérieures 4) Communiqué
@0294	Bruguiere yves	je pense que il aurait été plus judicieux de placer cette gare entre GARON et CAISSARGUE à proximité de l'aéroport de l'autoroute du tram'bus et non loin des zones commerciales du sud de Nimes ce qui aurais permis de rentabiliser l'ensemble. Cet emplacement serait plus accessible pour le nord et l 'ouest du département qui eux sont loin de la gare D'Avignon.
@0295	PIZON Jean-Loup FNE	Les dossiers constitués en vue des décisions nécessaires au projet de gare sont déposés par SNCF Réseau – agissant en qualité de maître d'ouvrage. Concrètement le projet de gare comprend : l'aménagement d'un bâtiment voyageurs, la gare routière, le parvis de la gare, un parc de stationnement et les aménagements d'infrastructures nécessaires à la gare. Les dossiers constitués en vue des décisions nécessaires au projet de voies d'accès sont déposés par la communauté d'agglomération de Nîmes métropole - en tant que maître d'ouvrage. Concrètement le projet de voies d'accès prévoit l'aménagement d'une avenue entre la commune de Manduel et la gare nouvelle. Sur le plan procédural, les deux enquêtes publiques « dites uniques », relatives à la gare d'une part et à ses voies d'accès d'autre part, sont distinctes. Toutefois, les deux dossiers d'enquête publique ont partie commune et la commission d'enquête désignée par Mme la Présidente du Tribunal Administratif a nommé la même commission d'enquête pour les deux enquêtes publiques. Dans ces conditions, vous voudrez bien trouver ci-après, dans un seul document nos observations sur les dossiers présentés dans les deux enquêtes publiques

@0296	GRINAND Marie Claude Nîmes	Projet de la gare de Nîmes-Manduel-Redessan (NMR) Je suis opposé au projet de gare "Nîmes-Manduel-Redessan, (NMR) pour les raisons suivantes: - Cette gare est inutile car la gare-centre n'est pas saturée (Voir les conclusions de l'Observatoire de la saturation qui l'a confirmé en 2016) et le sera d'autant moins qu'à partir de 2018 la majorité des trains de fret ne passeront plus par la ligne classique. Ils passeront par le Contournement de Nîmes et de Montpellier (CNM) qui a été fait pour ça. - L'intérêt majeur des TGV, outre la vitesse, est de desservir, contrairement à l'aérien, le cœur des villes. Atout appréciable pour une ville qui postule au patrimoine de l'UNESCO; ce que j'approuve. Une ville qui doit dynamiser le commerce dans le centre. -NMR impliquerait des besoins de transport parasites essentiellement assurés par la voiture particulière. - Avec NMR la durée du voyage de bout en bout augmentera pour la majorité des habitants de l'Agglomération, pour la majorité des gardois: de 20 mn à 35 mn selon le mode d'acheminement avec une rupture de charge supplémentaire. -NMR couvrirait une surface de 26 ha de terres agricoles pour une multimodalité amputée (exclusion de fait des modes doux) alors que la gare centrale parfaitement multimodale ne couvre que 7ha. NMR est même excentrée par rapport à Manduel, par rapport à Redessan (+ 1,6 kms Manduel, + 2,2 kms Redessan par rapport à la gare actuelle). Pourquoi ce gâchis? -Le CNM est une ligne mixte (fret + TGV). Cela n'implique pas la construction de gares comme on a voulu le faire croire à l'opinion. L'option sans gare nouvelle a été "évacuée" sans justification. Les documents soumis à l'enquête ne tendent qu'à justifier péniblement, et quelquefois avec la plus extraordinaire invraisemblance (comme le report de l'aérien sur Manduel) le choix "à priori" des grands politiciens locaux avec la connivence des gouvernements successifs. Il fallait les récompenser de bien vouloir contribuer au financement du CNM. - NMR est inutile pour longtemps...au mieux largement prématurée. Si dans 25/30 ans, la section de ligne nouvelle Montpellier-Perpignan réalisée et que le développement de Nîmes imposerait une gare extérieure, pure hypothèse, alors il conviendrait faire un choix parmi les 3 sites étudiés par SNCF Réseau, Manduel, Campagne, Campagnole, présentés en 2009 pour le Débat Public. On s'apercevrait que Nîmes Campagne (6 kms du centre), à 1500 m du terminus du tram-bus T1 à Caissargues en 2018, a lui aussi été écarté rapidement alors qu'il tenait la corde dans les tableaux multicritères. Pour l'instant NMR est inutile, épargnons-nous une dépense de 125 M€ (820 MF), somme qui pourrait être utilement employée ailleurs sur le réseau classique. -
@0297	Delran Camille Nîmes	La Gare de Manduel est plus qu'un projet de développement économique, source de création d'emplois, c'est surtout un axe incontournable pour relier les 4 points cardinaux par le rail! C'est aussi un pôle d'implantation d'entreprises très intéressant pour l'économie du bassin nîmois et alentours. Le territoire du Gard doit disposer de cet "outil" moderne et indispensable .
@0298	PIZON J-Loup Collectif Eco-citoyen	Vous voudrez bien trouver ci-après nos observations détaillées (12 pages) relative aux deux enquêtes publiques relevant d'un même programme et qui nous conduisent à vous suggérer d'émettre un avis défavorable à chacune d'elles tel que soumis.

@0299	LANTIN Serge CETCN Nîmes	Monsieur le Commissaire-Enquêteur, Vous trouverez ci-joint en pièce jointe les observations du Comité d'Entreprise des Transports en Commun Nîmois. Nous exprimons sur ce projet un avis résolument défavorable. Pour le CE TCN, Serge Lantin
@0300	FRANCISCO André Nîmes	Si je comprend bien le réveil de dernière minute des adjoint à la mairie de Nîmes, soudain inquiets de voir autant de contributions défavorables au projet de gare, l'intéret de la gare Manduel serait bien de créer une zone d'activité autour. On a enfin la vrai raison de l'acharnement des élus pour créer une gare actuellement inutile exnihilo et qui va coûter quelques centaine de millions d'euros à la collectivité, tout ça pour de la spéculation immobilière et commerciale et une hypothétique zone d'activité mal desservie et sans rapport avec le passage des TGV.
@0301	GIORGIUCCI Olivier FRTP-LR	La nouvelle gare TGV Nîmes Manduel Redessan est un projet important et essentiel pour notre territoire. Porte d'entrée de l'Occitanie, elle sera un atout indispensable au développement économique et touristique. Sa réalisation est une étape fondamentale pour le développement des infrastructures de transport du département et de la région Occitanie : pour davantage de TGV à la Mogère, il faut accélérer la mise en service de Manduel et la construction de ces deux gares est nécessaire pour que la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan progresse dans l'agenda des financements nationaux et européens. Notre fédération exprime son soutien à ce projet en appelant les élus régionaux et locaux à faire bloc pour accélérer cette construction et par conséquent soutenir la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan. Dans la lignée des Etats généraux du rail et de l'intermodalité portés par la Région, ce projet mérite la mobilisation de tous. Olivier GIORGIUCCI, Président Fédération Régionale des Travaux Publics du Languedoc Roussillon (FRTP L.-R.) ZAC Tournezy 1- Passage Jean Cocteau à Montpellier (34070) Tél 04 67 69 00 00 Fax 04 67 69 00 19 Retrouvez l'actu régionale des TP sur notre site internet : http://www.frtplr.fr

@0302	Sarda Marie-Laure Nîmes	Habitant et travaillant à Nîmes, j'apprécie que la Gare soit en Centre-Ville pour tous les déplacements en train que j'ai l'occasion d'effectuer. Ainsi j'utilise le TGV soit pour rejoindre Paris, Toulouse ou encore Carcassonne. Je souhaite vraiment que ce type de train reste accessible facilement sans qu'il y ait besoin de prendre la voiture ou tout autre navette éventuelle pour rejoindre Manduel. Perte de temps, à l'aller comme au retour, stress, risque d'accident… Avec une vie active, arriver et partir du Centre-ville est un avantage certain et un confort appréciable qui me facilite la vie. A l'heure où il s'agit d'encourager les déplacements en train par rapport à la voiture, les trajets les plus directs, avec le TGV et sans étapes inutiles, restent très attractifs. Enfin, en tant que contribuable, je trouve que le coût annoncé (95 millions d'euros pour la Gare et plus encore pour la desservir par la route et une éventuelle 3ème voie) est exorbitant ! Et mobiliser autant d'argent public pour une réalisation qui ne correspond ni à une urgence, ni à un besoin à court ou moyen terme me scandalise ! J'observe aussi que ce projet inutile est étroitement associé à la promotion de projets immobiliers qui seraient attenants à la Gare. La Gare TGV à Manduel servirait donc des intérêts annexes et étrangers à ceux des usagers. Par contre je suis favorable à la ligne LGV de contournement de Nîmes et Montpellier pour la circulation des trains de marchandises, un plus pour la sécurité de tous et des créneaux horaires libérés pour tous les trains de voyageurs sur les lignes déjà existantes. Point besoin d'une gare supplémentaire pour cela. Je m'oppose donc à cette nouvelle gare qui se ferait à Manduel.
@0303	Jamot hug Calvisson	Habitant Calvisson, je pense qu'il sera plus pratique et plus rapide pour moi de prendre le train à Montpellier. Financièrement pas très avantageux! Les habitants de Remoulins eux auront plus de choix car ils pourront prendre le TGV à Manduel, ou Avignon voir Orange. On ne peut pas satisfaire tout le monde. Pour moi, une seule gare Nîmes Montpellier située à Lunel avec liaison rapide vers Nîmes et Montpellier eut été l'idéal.
@0304	FONT Michel Nîmes	CETTE GARE EST ABSOLUMENT NECESSAIRE POUR LE DEVELOPPEMENT DU GARD ET DE LA REGION .IL EST TRES IMPORTANT DE SE PROJETER DANS LE FUTUR ET DE FAIT A L'AVENIR DE NOTRE DESCENDENCE. IL FAUT VOIR PLUS LOIN QUE LE BOUT DE SON NEZ

@0305	fabre-pujol alain Nîmes	Ce projet est présenté par les majorités respectives de l'Agglomération de Nîmes et de la Ville de Nîmes comme impératif, en se basant sur deux faux axiomes : 1) La saturation de la gare de Nîmes-Feuchères : Les conclusions de l'Observatoire de la saturation rendues en mai 2016 disent que la gare centrale n'est pas saturée et peut accueillir 2 fois plus de trains qu'actuellement, y compris aux heures de pointe. Elle sera, encore moins, saturée, lorsqu'à partir de 2018, les trains de fret emprunteront la ligne nouvelle du Contournement Nîmes Montpellier (CNM) et laisseront de nouveaux sillons disponibles pour les trains de voyageurs. 2) L'impérieuse nécessité de créer NMR pour faire circuler les trains de fret sur le CNM : Les trains de fret n'ont pas besoin de gare de voyageurs pour circuler. Ils vont d'un point de départ à leur destination finale sans s'arrêter. Les gares de voyageurs ne font que regarder passer les wagons de marchandises. Par ailleurs, l'Autorité Environnementale et le ministère de l'écologie ont donné un avis très sévère en 2016 sur la gare TGV et sur le saucissonnage de ces différents projets. « France Nature Environnement » a d'ailleurs déposé un recours à Bruxelles contre ce saucissonnage ahurissant. SNCF Réseau explique que NMR n'a pas de lien avec le CNM ni avec la gare de La Mogère. La zone urbaine « Porta Magna » (Pole Urbain Multimodal de 350 hectares) de Nîmes Métropole prévue autour de la gare de Manduel est considérée comme trop peu avancée pour faire partie du projet et le projet de 3ème quai TER est absent du projet. L'étude socio-économique ne prend pas en compte la totalité de l'investissement (gare 95 millions d'€ + avenue 15 M d'€ + 3ème voie 15 M d'€). Ce qui est contraire à la règlementation et ne permet pas une visibilité sur le volume des sommes que les partenaires publics devront engager, ni sur la qualité de ces partenaires publics éventuels (il est dir ici ou là que ni l'Europe, ni la Région ne participent au financement. Il est à noter que SNCF Réseau et Nîmes Métropole n'ont pas répondu à l'autorité environnementale. SNCF Mobilité a accepté de faire passer 4 trains à partir de 2018, sur le CNM, de manière à ce que la gare de La Mogère voie quelques voyageurs (il en faudrait je crois 10 fois plus pour assurer l'équilibre financier de l'exploitation. Mais SNCF Mobilité ne s'est pas encore engagé sur le nombre de TGV qu'elle fera transiter par le CNM après l'éventuelle mise en service de NMR. Ce manque d'enthousiasme s'explique par la moindre attractivité pour sa clientèle de cette gare excentrée. Ce manque d'enthousiasme a conduit la majorité régionale d'Occitanie à bloquer sa décision première de financement et que SNCF Réseau et Nîmes Métropole n'ont pas répondu à l'autorité environnementale. Dégradation des transports publics Cette gare nouvelle excentrée, va dégrader les conditions de transport de la grande majorité des usagers. Pour 5 mn de gain de temps
@0306	Soulié Serge	La gare de Manduel s'inscrit dans le projet global de la LGV Montpellier-Perpignan. Arrêtons les polémiques sur son utilité à court terme, et construisons cette gare qui est nécessaire à la pérennité du projet Si pas de gare pas de trains et non l'inverse qui est une vision politique de court terme.
@0307	Kieffer Jean-Marie Nîmes	Je suis opposé à la construction de la gare TGV à Manduel.

@0308	JOLLITON François St Christol les Alès	Cet ouvrage est essentiel à la sauvegarde des intérêts locaux et bien au-delà, à l'économie des TP, à la création d'emploi et au développement économique et touristique.
@0309	Burgoa Laurent Nîmes	Je suis très favorable à ce projet qui est l'un des plus importants de notre siècle pour le Gard d'un point de vue économique et touristique Cette future gare sera la porte d'entrée de notre département et le projet économique autour d'elle sera très important dans un département où le taux de chomage dépasse les 13 pour cent
@0310	Jehanno Catherine	Le Gard ne peut pas se permettre de ne pas avoir de Gare sur le tracé de la LGV! Outre l'ouverture de notre précieux territoire à l'Europe entière, ce projet global permettant la création de nombreux emplois! Ne passons pas à coté du projet majeur de ces 20 dernières années pour le Gard!
@0311	Masson Odile Nîmes	Je voyage à Paris environ une fois par mois. Je pense que ça n'a plus d'intérêt de prendre le TGV s'il faut galérer pour aller le chercher à Manduel. Pour une même contrainte, autant aller prendre l'avion, le trajet voiture est un peu plus long, mais le voyage plus rapide.
@0312	MEYNADIER HERVE Caveirac	Bonjour, L'implantation de la future gare de Nîmes-Manduel-Redessan, n'est pas des plus judicieuse. En effet, l'implantation choisie est vraiment trop excentré pour les habitants situés à l'ouest de Nîmes. Ces usagers devront emprunter des axes routiers déjà très encombrés. Par conséquent, le temps de trajet sera difficile à estimer. Il ne faut pas oublier que l'un des principaux atouts des gares est d'être situé au cœur des villes. J'espère vivement que les TGV continueront de transiter par la gare centrale de Nîmes.

@0313	ELIE Cécile	Cécile et Bernard Elie 1477 chemin de la Capitelle pointue 3090 Nîmes Tél 04 66 29 40 67 cecile.elie@wanadoo.fr Nîmes, le 15 mars 2017 Objet : Enquête publique « Gare de Manduel » Monsieur le commissaire enquêteur, En tant que citoyens et adhérents de l'ASPIC/ Association pour les initiatives collectives de Nîmes Métropole, nous avons, dans la mesure de du possible vu leur lourdeur, consulté les dossiers d'enquêtes concernant le projet d'une gare à Manduel et ses accès. Notre première remarque concerne la présence de deux enquêtes, l'une, celle de la gare conditionnant l'autre. En effet, plus de gare, plus de problème d'accès. Ne pouvant embrasser l'une et l'autre nous avons concentré notre attention sur l'enquête gare. Nous avons découvert que si les enquêtes étaient disjointes c'est pour la simple raison que la zone de cadrage d'une future urbanisation (PUM) était encore beaucoup trop floue pour être directement accrochée à « l'objet » gare. Comment peut-on dans ces circonstances donner un avis favorable à un projet visiblement immature ? Nous sommes de plus en plus convaincus qu'une nouvelle gare « extra-urbanisée » n'apportera aucun bien vivre aux Nîmois. Argumentaire : Si la réalisation de la future gare de Manduel était gratuite, si on disposait de ressources sans limites, s'il n'y avait pas d'autres urgences, on dirait peut-être « pourquoi pas ». Encore ne faudrait-il ne pas déshabiller Jacques pour habiller Paul et être certain que la gare de Nîmes-centre, garde toute son importance et un rôle essentiel pour la vie de la cité. Ecore faudrait-il qu'il y ait des liaisons en mode doux et des transports collectifs attrayants pour rejoindre cette nouvelle gare dans les vignes. Encore-faudrait-il que l'on ne justifie pas sa réalisation par l'attractivité économique illusoire d'un pôle d'échange avec une projection à 2070. Encore faudrait-il que, si pôle d'échanges il y a, que celui-ci ne soit pas étriqué autour d'une gare qui l'est tout autant (40m sur 50m c'est tout juste la longueur d'une voiture TGV). Encore faudrait-il que la présence dans les parages d'une future clientèle LGV soit démontrée en terme de volume et de profil socio-économique. Or, Manduel (6128 habitants), Redessan (4044 habitants) avec un taux de chômage largement au dessus de la moyenne, ne répondent pas à ces critères
@0314	DELFAU Marc Redessan	Monsieur le président de la commission d'enquête, Je vous prie de trouver en pièce attachée une contribution unique pour les deux enquêtes préalables. Je vous prie d'accepter mes salutations respectueuses. Marc DELFAU Habitant de Redessan

@0315	jack Nîmes	Le TGV doit être traité comme un mode de transport rapide : en cela, il est à analyser concurremment à son "homologue", à savoir l'avion. Une politique bien conduite doit alors servir à les distinguer en terme de différenciation positive, afin que ces 2 modes soient encouragés, développés et non opposés, pour ne pas à terme les cannibaliser (comme hélas souvent !). Ainsi, le train doit demeurer la déserte ville à ville que permet une ligne centrale acquise depuis longtemps (accès de proximité spécialement humain, valorisation des centres-ville en perte de fréquentation et d'intérêt ! ...). Sachant que les périodes de décélération d'atteinte du centre ville depuis un raccordement (bretelle) à une LGV intelligemment tracée ne pénalise quasiment pas le temps de parcours, ce qui n'est pas du tout le cas d'un site d'arrivée lointain, forcément ! Sachant que les gares routières et ferroviaires partagent en général le même site, et ouvrent à une arborescence impressionnante de liens en transport en commun (TER, bus, trams ...). Sachant cependant qu'une telle perspective, fondée sur une économie de moyens afin de n'être soumis qu'au seul profit des citadins et des usagers, est incompatible avec les intérêts fonciers et financiers de nombre de décideurs ...
@0316	CAVARD Christophe Nîmes	Madame, Messieurs les commissaires-enquêteurs, je vous prie de trouver en pièce attachée ma contribution à l'enquête publique relative à la nouvelle gare de Nîmes-Manduel-Redessan, que je vous ai également déposée en main propre ce jour. J'exprime dans cette contribution mon refus de ce projet dans les conditions actuelles de sa préparation. Ce n'est pas une question politique, c'est une question de bon sens. Ce projet de nouvelle gare est le fruit d'un modèle de développement dépassé, celui des gares-bis, des gares périphériques, qui a fait les preuves de son inefficacité sur le plan économique partout ailleurs. Pour éviter une gabegie financière annoncée, préserver la qualité des temps de transports, préserver un milieu naturel protégé, préserver des surfaces agricoles indispensables à notre territoire, préserver les finances des collectivités locales et leur capacité à penser un autre modèle de développement de notre territoire, je vous demande de donner un avis défavorable à l'enquête publique unique relative à la réalisation de la nouvelle gare de Nîmes-Manduel-Redessan.

@0317	Aigon Odile Nîmes	Ma proposition est de garder une seule gare, celle actuelle de Nîmes centre. Pour les raisons suivantes, principalement : - Je prends souvent le TGV pour Paris. Je choisis toujours la plus courte durée, à 10 min près. J'ai abandonné la voie aérienne lorsque le TGV m'a permis de raccourcir mon temps de trajet, il y a plus de 20 ans. Augmenter le temps de trajet de Nîmes à Manduel pour accéder à la gare, ajoute minimum 1h pour l'AR dans la journée. Et la voie aérienne risque d'être intéressée pour reprendre la main à nouveau sur sa concurrence. C'est aberrant ! Une régression. Et le coût du trajet voiture à la longue est aussi à prendre en compte, ainsi que la pollution quotidienne pour les abords de la route de Beaucaire sur ce tronçon. - La gare de Nîmes n'est pas saturée, C'est un mensonge que de le prétendre. Et elle le sera encore moins lorsque le fret empruntera le contournement, dès l'année prochaine.. - Ce projet représenterait un gaspillage énorme d'argent public, à une époque ou les collectivités sont confrontées à d'autres dépenses qu'elles ne peuvent pas honorer, par exemple sur le plan social. Ce serait une honte et un mépris des besoins réels de la population que de faire de tels choix sur les budgets publics. - Enfin, à ma connaissance, le projet de gare couvrirait 26 ha de terres agricoles, ce qui représente une perte nette en production, en emplois, en patrimoine, et en équilibre environnemental pour l'agglomération nîmoise. Et en termes de bilan énergétique, c'est un désastre, avec une couverture bétonnée remplaçant la couverture végétale et un gaspillage d'éclairage en pleine nature qui va en outre perturber les occupants du milieu naturel rural.

@0318	SKORA Anne-Marie St Géniès de Malgoirès	Comment peut-on argumenter de l'utilité de ce projet alors même que la gare de Nîmes centre-ville existe ? Nîmes est une étoile ferroviaire de premier plan où convergent les lignes du Grau du Roi, de Montpellier, d'Alès-Génolhac-Langogne-Clermont-Paris, d'Avignon-Marseille et de Bagnols-Pont Saint Esprit très bientôt. C'est aussi un pôle multimodal avec une gare routière attenante, des accès piétons et cyclistes. Obliger les usagers à rejoindre Manduel leur fera perdre un temps précieux, mais visiblement ce n'est pas compter. L'augmentation de la pollution générée par le surplus de trafic routier est totalement ignoré. Pourtant tout le monde à signer la COP21... Des quels emplois parle-t'on ? De ceux qui remplaceront les emplois perdus par les commerçants du centre-ville de Nîmes ? Les commerces ferment les uns après les autres et vous voudriez accélérer cet état en éloignant encore plus les clients potentiels. Pourquoi toujours vouloir penser que de monter des agglos et du béton créent de la richesse et du bonheur ? Combien d'emplois ? Combien de temps ? pour qui ? Les besoins des usagers des trains régionaux sont bien plus urgents que ceux des TGV qui vont dépenser leur argent à Paris au lieu de faire vivre l'économie locale. La rénovation de la ligne Alès-Bessèges est prioritaire, la réouverture de la rive droite du Rhône au trafic voyageurs est prioritaire, la rénovation du réseau TER aussi, l'accueil dans les gares tout autant ainsi que l'achat de matériel roulant, la rénovation des quais ou l'aménagement des parkings. L'argent public de nos impôts qui semble vouloir couler à flot pour construire la gare de Manduel serait bien plus utile pour le train régional et l'économie régionale locale. En espérant vous faire entendre raison car je lis, parmi toutes les contributions, bien plus d'avis "contre" très argumentés que d'avis "pour".
@0321	ALEXIS Viviane Nîmes	Habitante de Nîmes je suis opposée la construction d'une nouvelle gare TGV à Manduel pour les raisons suivantes: -La gare de Nîmes est loin d'être saturée -A ctuellement la gare de Nîmes est desservie par les bus Tango à l'exception de la ligne 1 du TCSP (ce que je déplore) ert sera desservie par la 2ème ligne du TCSP. Située en ville elle permet aux touristes de découvrir la ville à pied. -Le déplacement de la gare TGV à Manduel va augmenter le trafic routier avec perte de temps pour les usagers et augmentation de la pollution -L'argent dépensé pour cette nouvelle "gare betteraves"pourrait être utilisé pour des projets beaucoup plus utiles comme la rénovation et l'entretien du réseau existant.

@0322	Bruston André Nîmes	LES CONTRAINTES D'UNE GARE EX URBANISEE SONT LES CONTRAINTES POUR L'USAGER Ce terme est emprunté à Jean- François TROIN, professeur d'université et spécialiste de la géographie des gares, dans son article qui démontre que la grande majorité des gares TGV construites loin des centres-villes aboutissent à des gares encerclées de parkings et ne sont pas des espaces de développement économique. Mais certains faits sont là et s'imposent à nous : 1) Le CNM existe et il faut s'en réjouir, en espérant que seront tenus les engagements de déplacement de l'intégralité du fret sur le CNM. Non sans exigences coûteuses à terme car si pour l'habitant des zones les plus peuplées c'est la mise àl'écart d'une nuisance, pour ceux de la proximité c'est autre chose ; on ne peut qu'être effrayé par les projets qui (prudemment cachés dans cette enquête) aboutiraient à un « quartier urbain » cité, lui dans l'étude socioeconomique ; il en faudra des murs anti-bruit si l'on construit bureaux et logements ! 2) A ce jour la ligne rapide (qui n'est pas une LGV) dispose de son embranchement sur Nîmes Feuchères, mais pas sur Montpellier Saint Roch ; et en revanche elle est coiffée d'une gare, celle de la Mogère qui n'est elle-même pas reliée à la ligne classique ! En un mot pour satisfaire des intentions de développement territorial (et sans doute de captation de la rente foncière) on a sacrifié les notions de réseau et de polarité, qui ont fait la réussite du rail depuis ses origines. Le réseau, le maillage, c'est ce qui dessert l'usager et c'est ce qui offre à l'exploitant le maximum de souplesse dans l'optimisation du modèle économique de chacune de ses missions. Tout s'est passé comme si en construisant une gare on pensait que spontanément elle se remplirait de trains ! dans l'utopie d'un développement exponentiel des TGV, que la baisse de trafic de ces dernières années contrarie fortement. 3) La contrainte financière : Le doublet de lignes est alors présenté comme une contrainte qui aboutit à l'obligation de construire NMR (Nîmes Manduel Redessan) pour remplir la Mogère ; pour ne pas effrayer le Nîmois cette enquête montre un partage des TGV entre NMR et Feuchères, mais comme RFF l'a analysé et écrit en 2006 pour le CNM, le coût annuel d'une gare en partenariat public privé ne pourra pas être couvert par les péages de touché de gare par quelques TGV. D'autant plus que ladite gare de la Mogère aggrave son cas en n'ayant pas de lien aux TER de Saint Roch… En conséquence 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). NMR semble alors avoir pour finalité dernière la valorisation de la Mogère, dont le modèle économique est alors dépendant de NMR. Pour aboutir à une catastrophe pour le voyageur nîmois, qu'il en parte ou qu'il y vienne

@0323	Gabaude Michel ASSECO CFDT	La construction d'une gare TGV à Manduel va à l'inverse de 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 (13 532 questionnaires traités) : 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 (24 % « pas du tout important » et 27 % « peu important », face à seulement 42 % le jugeant important 22 % « très important » et 20 % «assez important ») dans les réponses à la question 17 « Dans les années à venir, quelle importance doivent avoir les objectifs suivants selon vous ? ». Si cette gare NMR était mise en service 84 % de la population de l'agglomération de Nîmes verrait son temps de parcours automobile moyen rallonger et pour les habitants de la commune passer de 7 mn pour 2 km (accès à Nîmes Feuchères) à 24 mn pour 14 km afin d'accéder directement à la gare TGV malgré un investissement routier fort contestable : à l'heure du réchauffement climatique et d'une mortalité croissante par les particules fines, il faut éviter l'accroissement des kilomètres parcourus pour accéder plus vite que par une navette ferroviaire à une gare sur intersection TER TGV, il vaudrait donc mieux investir sur la bonne articulation des équipements et des services ferroviaires, mais cela pourrait majorer encore les coûts d'investissement et de fonctionnement à couvrir sur la gare NMR (le 3ème quai sur la ligne Tarascon Sète n'est pas intégré dans le projet) et pour son accessibilité. Pour sa part, la gare de Nîmes Feuchères a encore à amortir les aménagements dont elle a bénéficié avec l'appui de collectivtés territoriales, tandis que la baisse de sa fréquentation atteindrait 20% en 2021 en ne conservant que 34 trains grandes lignes par jour (près de la moitié des TGV passant désormais par NMR). Nous ne trouvons pas dans l'étude d'impact d'utilisation des termes « rentabilité économique ou socio-économique » ou un chiffrage « excédent brut d'exploitation » concernant la gare qui ressortaient de l'étude d'impact réalisée par RFF pour l'enquête publique du 4 novembre au 18 décembre 2003 par RFF pour la déclaration d'utilité publique du CNM (rapport avec avis favorable de la commission d'enquête rendu le 22 mars 2004) : sans prendre en compte les retombées environnementales et sanitaires positives des reports route/rail du fret, cette étude concluait pour le CNM, qu'il était prévu de mettre en service dès 2011, à un résultat économique négatif sur 20 ans de 0,98 Md d'euros pour la collectivité nationale. Nous vous demandons d'obtenir du maître d'ouvrage SNCF Réseau un chiffrage du résultat économique de la gare NMR sur la durée du contrat de partenariat avec Oc Via concernant le CNM, selon des scénarii crédibles de fréquentation de la gare en nombre de trains TER ou grandes lignes (parmi lesquels il faut distinguer les reports de Nîmes Feuchères à NMR), l'étude d'impact annonçant 1,1 million de voyageurs en 2021 (dont 900 000 « grandes lignes ») et 1,6 en 2050 : il s'agit pour nous de savoir si le nombre de trains pour lesquels les exploitants ferroviaires choisiront d'utiliser NMR permettront ou non d'atteindre le point mort où les recettes (hors reprises sur subvention 'investissement des collectivités publiques) couvriront les charges de la gare (amortissements inclus). Selon les données publiques actuelles, le chiffre de 1,1 million dès 2021 nous semble très surestimé, une lourde incertitude pèse sur l'échéance de mise en service intégrale de la LNMP nécessaire à une forte progression, les dernières interrogations (presse de ce 15 mars

@0324	JOURDAIN Patrick Bouillargues	Etant un habitant de Bouillargues, soit à 6 ou 7 km, de l'emplacement indiqué ; lorsque je fais de longs trajets en TGV il nous est, pour mon épouse et moi, plus facile d'aller à Nîmes Gare SNCF en bus car il n'y a pas de changement de bus. Ce ne serait pas le cas pour Manduel où il faudrait reprendre un autre bus ; soit 2 ruptures de charge. De plus aller à Manduel en voiture coûterait très cher en frais de parking au cas où on doit s'absenter plusieurs jours. Laissez, je vous en prie, la gare TGV en ville de Nîmes où il y a toutes les facilités de gare routière et de nœud de transfert en bus très facilement utilisable. Sincères salutations.
@0325	Bastid Christian Nîmes	Avec le contournement LGV de Nîmes Montpellier, les trains de marchandises ne sont plus tenus de passer par la gare centre à Nîmes. Les «sillons» ainsi libérés autorisent la circulation et l'arrêt des TGV en gare de Nîmes en nombre suffisant pour longtemps encore. L'argument de la saturation ne tient plus. Le raccordement de St Brès permettrait la liaison entre la LGV et la ligne classique. Cet équipement coûte bien moins cher qu'une gare à Manduel et les aménagements supplémentaires qu'elle entrainerait. Les collectivités territoriales doivent être garantes de l'utilisation à bon escient de l'argent public pour un aménagement du territoire en phase avec les besoins actuels et à venir des populations. Les élus communistes du Conseil départemental, dans cet esprit, ont voulu que le Département finance le contournement Nîmes / Montpellier et le viaduc de Courbessac. C'est pourquoi nous nous prononçons contre cette gare, pour le maintien du trafic en gare de Nîmes Centre. Au moment où la ville de Nîmes postule, avec notre soutien, à l'inscription au patrimoine mondial de l'UNESCO, il apparait paradoxal de vouloir éloigner les touristes du cœur de ville où, dès la sortie du train, on est en contact avec ses fabuleux monuments.

@0350	BAUMGARTNER Katia Association Les gardiens de la gardiole Montarnaud	L'association des Gardiens de la Gardiole, association agréée au titre de la protection de l'environnement, tient à vous faire par de son positionnement dans le cadre de l'enquête publique en cours sur le projet de gare Nîmes Manduel Redessan. Depuis 2009, l'association s'est investie dans une réflexion et action globales sur le sujet de la ligne LNMP et du CNM, en collaboration avec d'autres associations. Nous avons déjà dénoncé l'absurdité de la gare ex- urbanisée de Montpellier Métropole, tout en soutenant un projet ferroviaire qui soit d'intérêt général, pertinent pour les populations en termes de transport, respectueux de l'environnement, des territoires et des citoyens, permettant un réel report modal sur le rail, soutenable et raisonnable économiquement parlant. De nombreuses contributions étayées, aux arguments factuels et pertinents sont produits dans le cadre de cette enquête. Nous nous associons aux différents contributeurs qui s'opposent fermement à ce projet. Nous listerons ici les motifs principaux de notre opposition, les points étant très largement développés par nos partenaires associatifs et élus. - Ce projet n'est pas d'intérêt général. - Ce projet ne prend pas en compte la réalité des besoins de la population et ses déplacements. Ni des perspectives de trafic, ni des évolutions dans les pratiques des citoyens. - Les dépenses afférentes sont exorbitantes (coût de réalisation et coût de fonctionnement réel, coût de non qualité vis-à-vis du service rendu, etc.), compte tenu du non retour sur investissement. C'est purement du gaspillage d'argent public. - On est sur un projet au service d'un étalement urbain contraire à une logique d'intérêt général et de respect de l'environnement et de la biodiversité. - Ce projet est hors des lois françaises et européennes. (fragmentation du dossier CNM- LNMP – gares –avec absence d'étude impact global, non respect des lois environnementales, non respect de l'enquête publique de 2003, non prise en compte de l'avis de la cour des Comptes et de l'autorité environnementale, ….) - C'est un dossier tronqué et mystificateur : mensonges évidents et prouvés sur des projections de trafic… - L'absence de donnée socio économique fiable est un grave manquement au dossier. - Impact sérieux sur la santé humaine (augmentation du trafic routier et pollution liée car allongement du parcours, augmentation des délais de transport, risques d'accidents supplémentaires…) - Dégradation du service rendu à la population (délai de transport allongé, complexification de l'accès, non prise en compte des personnes plus vulnérables, personne âgée, famille nombreuse – poussette etc-, personne en situation de handicap)
@0326	Chelvi sendin Maud Nîmes	Il s'agit d'un projet en faveur du développement économique, qui sera riche en création d'emplois, c'est un axe fort et un pôle d'implantation d'entreprises très intéressant pour l'économie du bassin nîmois.

@0351	viguier eric Manduel	Madame, monsieur, bonsoir, nous nous opposons fermement à la construction de la gare; les raisons: nous sommes agriculteurs ,maraichers. Nous faisons parti de Manduel, nous pratiquons la vente à la ferme. Nous sommes éleveurs caprins. L'itinéraire que vous nous proposez nous oblige à faire passer nos clients devant un concurrent direct,qui vend ses légumes sur l'exploitation, ramassés par ses clients. Nous allons entamer une action en justice pour concurrence déloyale. Cà devient aussi pour un élevage de chèvre hostile par rapport à son environnement::(bassin de rétention) et pour créer une fromagerie : ayant justifié que la nappe phréatique a été coupée. Risque sanitaire: sachant que notre taux de nitrate est inférieur à 0,25 0,010

Nîmes, le 15 mars 2017

A l'attention de la commission d'enquête publique sur la gare nouvelle Nîmes-Manduel-Redessan

Madame, Messieurs,

En tant que candidate aux élections législatives des 11 et 18 juin prochains pour Europe Ecologie Les Verts et en tant que citoyenne, je suis totalement opposée à la réalisation de la gare de Nîmes-Manduel-Redessan.

En préambule, ce projet nous a été présenté, depuis ses débuts, comme impératif, en se basant sur deux assertions qui se sont révélées fausses :

- La saturation de la gare de Nîmes-Feuchères
  Faux
  Les conclusions de l'Observatoire de la saturation rendues en mai 2016 disent que la gare centrale n'est pas saturée et peut accueillir 2 fois plus de trains qu'actuellement, y compris aux heures de pointe. Elle sera, encore moins, saturée, lorsqu'à partir de 2018, les trains de fret emprunteront la ligne nouvelle du Contournement Nîmes Montpellier (CNM) et laisseront de nouveaux sillons disponibles pour les trains de voyageurs.

- L'impérieuse nécessité de créer NMR pour faire circuler les trains de fret sur le CNM
  Faux
  Les trains de fret n'ont pas besoin de gare de voyageurs pour circuler. Ils vont d'un point de départ à leur destination finale sans s'arrêter. Les gares de voyageurs ne font que regarder passer les wagons de marchandises.

Sur le fond, plusieurs remarques :

L'Autorité Environnementale et le ministère de l'écologie ont donné un avis très sévère en 2016 sur la gare TGV et sur le saucissonnage de ces différents projets.
France Nature Environnement a d'ailleurs déposé un recours à Bruxelles contre ce saucissonnage.
Le projet est saucissonné de façon ahurissante.
SNCF Réseau explique que NMR n'a pas de lien avec le CNM ni avec la gare de La Mogère.

La zone urbaine « Porta Magna » (Pole Urbain Multimodal de 350 hectares) de Nîmes Métropole prévue autour de la gare de Manduel est considérée comme trop peu avancée pour faire partie du projet et le projet de 3ème quai TER est absent du projet.
L'étude socio-économique ne prend pas en compte la totalité de l'investissement (gare 95 millions d'€ + avenue 15 M d'€ + 3ème voie 15 M d'€).
Alors que tout est lié.
Et le scénario sans gare extérieure a été écarté sans étude réelle.
SNCF Réseau et Nîmes Métropole n'ont pas répondu à l'autorité environnementale.

SNCF Mobilité a accepté de faire passer 4 trains à partir de 2018, sur le CNM, de manière à ce que la gare de La Mogère voie quelques voyageurs.
Mais SNCF Mobilité ne s'est pas encore engagé sur le nombre de TGV qu'elle fera transiter par le CNM après l'éventuelle mise en service de NMR.
Ce manque d'enthousiasme s'explique par la moindre attractivité pour sa clientèle de cette gare excentrée.

Candidate aux prochaines élections législatives pour Europe Ecologie Les Verts, je suis opposée à la réalisation de ce projet

Pourquoi ?

- **Parce que je défends les usagers des transports en commun et des transports doux**
  Cette gare nouvelle excentrée va dégrader les conditions de transport de la grande majorité des usagers.
  Elle va allonger leur temps de transport de 10 à 45 mn supplémentaires pour accéder à cette gare nouvelle. Le gain de temps minime (5mn) sur le trajet Nîmes -Paris sera bien inférieur au temps supplémentaire qu'il leur faudra pour rejoindre la nouvelle gare excentrée.

  Elle va provoquer un report modal vers la voiture.
  Pourquoi ?
  La gare NMR n'est pas directement connectée aux réseaux autoroutiers, aux rocades et voies express. De même, il n'est pas prévu de trains TER systématiquement en correspondance avec les TGV ; en outre, quasiment personne ne s'y rendra ni à pied ni en vélo.
  Or l'accès à Nîmes-Feuchères se fait très facilement et de façon multimodale.
  La gare de Manduel va donc provoquer des difficultés supplémentaires de circulation (là, où il existe déjà de grosses difficultés de circulation) et une augmentation de la pollution aux particules fines (ce qui est contraire aux objectifs fixés par la loi et les engagements de la Cop21 et nocif pour la santé publique).

  « Il faut impérativement des gares connectées aux réseaux. L'optimisation se joue sur l'intermodalité ».
  Bruno Gazeau (Président de la Fédération Nationale des Associations des Usagers des Transports)

Et puis, la force du train n'est-elle pas de permettre de rejoindre vite les centres urbains ?

- **Parce que je défends l'arrêt de l'étalement urbain et de l'artificialisation des sols**
  Arrêtons l'artificialisation de ces hectares et la disparition des terres agricoles !
  En France, c'est l'équivalent d'un département de terres agricoles qui disparait tous les 7 ans.
  Ici, il s'agit de 160 hectares de la plaine agricole des Costières de Nîmes, de très bonnes terres agricoles
  Laissons les terres agricoles aux agriculteurs !
  N'aggravons pas l'étalement urbain !
  La périurbanisation allonge les déplacements, augmente les émissions de gaz à effet de serre et la pollution en particules fines, diminue et mite les espaces naturels et agricoles et rend irréversible l'imperméabilisation des sols.

- **Parce que je défends l'environnement et la biodiversité**
  Ce projet doit détruire l'habitat de plusieurs espèces protégées [Magicienne dentelée (sauterelle), outarde canepetière et œdicnème criard (oiseaux)] sans qu'il existe de raison impérieuse de le faire et sans que ces destructions ne soient réellement compensées.
  Une partie d'une zone protégée au niveau européen (zone Natura 2000 des Costières de Nîmes) serait détruite alors qu'elle a déjà été fortement entamée par la construction du CNM et de ses raccordements fret.

- **Parce que je défends le commerce de proximité**
  Le cœur commerçant de Nîmes est situé à 500 m de la gare centrale.
  Si la gare TGV de Nîmes n'était plus au centre-ville, tous les commerces et surtout ceux situés à proximité, devant et derrière la gare (Triangle de la gare), verront leur chiffre d'affaire baisser encore davantage.
  Cette gare nouvelle excentrée dévitalisera un peu plus le centre-ville.
  Et Nîmes deviendra beaucoup moins attractive pour les touristes.
  Les touristes préfèrent arriver et partir d'un centre-ville.
  N'oublions pas que le flux touristique représente un chiffre d'affaire important pour Nîmes.

  Et puis le rôle d'une ville Préfecture est d'être un lieu de centralité urbaine. Une ville Préfecture doit avoir sa gare centrale. Une gare centrale valorise un centre-ville.

- **Parce que je défends les habitants de l'agglomération de Nîmes et les usagers du réseau TANGO.**
  Cette nouvelle gare va plomber le budget de Nîmes Métropole pour au moins 30 ans et va empêcher la réalisation d'autres projets, plus utiles et nécessaires en pompant l'essentiel des ressources de l'agglomération pendant de trop nombreuses années.

La mise en place d'un service de navettes ferroviaires entre Nîmes-Feuchères et NMR est estimée entre 1,5 à 3 millions d'euros par an. Cette dépense va nécessiter de réduire les autres services de transports en commun dans l'agglomération c'est-à-dire le réseau TANGO qui voit, depuis quelques années, son offre de services baisser et ses prix s'envoler. Les usagers du réseau Tango vont souffrir encore davantage et je ne peux pas l'admettre.

Alors pourquoi Nîmes Métropole dont Mr Lachaud est le président s'obstine à vouloir réaliser cette gare nouvelle ?

Pour créer des emplois ?
Aucune femme et aucun homme politique ne peut être défavorable à des créations d'emplois surtout dans notre département où le taux de chômage est très important.
Mais aucune zone d'activité créée autour d'une gare fantôme ne fonctionne (Meuse, TGV Haute Picardie, Vendôme, Louvigny, Mâcon Loché, Aix les Milles).
Voir les travaux de Jean-François Troin

Et si cette gare nouvelle n'était qu'un alibi pour réaliser le projet « Magna Porta », nouveau projet de spéculation immobilière et nouveau centre commercial excentré ?

Ce projet de gare nouvelle ne serait plus un projet de service public, un projet d'intérêt général mais un projet d'intérêts privés dont les usagers seraient les victimes.

En conclusion

Ce projet présente toutes les caractéristiques d'un grand projet inutile et pour toutes les raisons que je viens d'évoquer, je m'y oppose totalement et je vous demande de donner un avis négatif à ce projet de nouvelle gare excentrée.

Les 120 millions d'euros qui devraient servir à le réaliser seraient plus utilement dépensés, par exemple, en ouvrant la ligne Alès-Bessèges, en modernisant la ligne Nîmes-Le Grau du Roi (50 à 35mn) et en renforçant et en améliorant les services des lignes TANGO de l'agglomération nîmoise (exemples non exhaustifs).

Je vous prie d'agréer, Madame, Messieurs les commissaires enquêteurs, l'expression de mes sentiments respectueux.

Sibylle JANNEKEYN
Candidate aux élections législatives de juin 2017 sur la sixième circonscription du Gard
Europe Ecologie Les Verts

TGV SUD Territoires-Environnement

Association adhérente à la FNAUT

Monsieur Yves FLORAND
Président de la Commission d'Enquête Publique
Hôtel de Ville
Place de la mairie
30129 - MANDUEL

Monsieur le Président

S'il s'agit bien **« d'utilité publique »** concernant la gare nouvelle ferroviaire de Manduel-Redessan, plusieurs remarques s'imposent.

C'est un projet d'infrastructure ferroviaire censé s'inscrire dans un système ferroviaire, lui-même faisant partie du réseau ferré national. Ce projet de gare nouvelle s'inscrivait au départ dans un projet plus vaste, le projet Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan et devait répondre à une montée en charge du trafic ferroviaire dépassant les capacités des gares actuelles de Nîmes et de Montpellier. Ce n'est pas la situation actuelle : le trafic ferroviaire TGV stagne et les gares de Nîmes-Feuchères et de Montpellier St Roch répondent aux besoins.

Si le projet de gare de Manduel –Redessan est soudainement propulsé vers sa réalisation, c'est pour répondre à deux préoccupations :

1. Débloquer la situation de la gare nouvelle de Montpellier-Sud-de-France réalisée alors que la gare St Roch est loin d'être saturée, mais nécessaire si on veut faire circuler sur le Contournement Nîmes-Montpellier (CNM) des trains de voyageurs et desservir Montpellier, car il n'y a pas de raccordement réalisé permettant à des trains circulant sur le CNM de rejoindre la gare St Roch, alors que c'est là que peuvent se réaliser les correspondances pour les villes intermédiaires et que se rejoignent 4 lignes de tramway pour la desserte urbaine.
2. Satisfaire le désir d'élus locaux de réaliser une grosse opération immobilière, la présence d'une gare TGV étant censée amener un fort développement économique, ce que l'expérience est loin d'avoir démontré ; ce calcul a d'ailleurs été fortement critiqué par la Cour des Comptes.

Mais ce que nous dénonçons surtout, c'est **l'absence d'évaluation des répercussions de la mise en service de ces deux gares sur la desserte ferroviaire du Languedoc-Roussillon.** Le trafic voyageurs longue distance étant stagnant**, les trains qui desserviront les deux gares nouvelles seront nécessairement« prélevés » sur ceux qui desservent Nîmes-Feuchères et Montpellier St Roch.**

Conséquences :

1. Allongement du temps de parcours avec rupture de charge supplémentaire pour tous les voyageurs se rendant à Nîmes (+25 minutes environ), ce qui entraînera inévitablement une perte de clientèle.
2. Suppression ou complication des correspondances en gare de Nîmes-Feuchères pour la direction d'Alès (et au-delà), Clermont-Ferrand, Lunel et le Grau du Roi. A noter que cet état de fait va à contresens des objectifs recherchés dans le contrat d'axe Nîmes-Alès qui vise à favoriser l'usage du transport ferré et à en améliorer l'offre de service. En effet, qui prendra le train d'Alès à Nîmes et ensuite une hypothétique navette dont le temps de parcours est incertain, pour changer à nouveau et monter dans un TGV ou un train de grande ligne à Manduel-Redessan ? Il y a fort à parier que les voyageurs préféreront se rendre directement par la route à la gare nouvelle de Manduel-Redessan ou à l'aéroport le plus accessible plutôt que de subir 2 ruptures de charge, surtout s'il y a des bagages, et une correspondance d'au moins 30 minutes. Sauf s'ils sont captifs du mode ferroviaire.
3. Mise en danger commercial des trains qui desserviront cette gare, en particulier les Bordeaux- Nice déjà en position difficile.

La situation est la même, en plus accentué, sur Montpellier, d'éventuelles correspondances Montpellier SDF-Montpellier St Roch par le tramway supposant une grande perte de temps et le même problème de rupture de charge supplémentaire.

Ces difficultés sont d'autant plus préjudiciables qu'elles pèseront au maximum sur les clients captifs, personnes âgées notamment, dont la proportion est loin d'être négligeable, et qui voyagent, comme la grande majorité de la clientèle, avec bagages, et souvent, en période de vacances scolaires, avec des jeunes enfants.

Subiront donc les contrecoups de la mise en service de la gare nouvelle de Manduel-Redessan les destinations suivantes (liste non exhaustive) : les localités desservies par TER ou TET sur les lignes Nîmes-Clermont-Ferrand, Alès-Mende, Lunel, Le Grau du Roi, et, au-delà de Montpellier, Sète, Agde (1ère station balnéaire d'Europe avec 17 millions de nuitées), voire Béziers et Narbonne et au-delà de Narbonne vers Perpignan et l'Espagne selon les trains qui passeront par la gare nouvelle et le CNM.

Il est donc impossible d'affirmer avec vraisemblance que ce projet est « d'utilité publique », tant qu'une évaluation de l'impact de la mise en service de la gare nouvelle de Manduel-Redessan sur l'ensemble de la desserte du Languedoc-Roussillon n'a pas été faite, et qu'elle montre une situation plus favorable que la situation actuelle.

Ce qui est sûr, c'est que chaque train enlevé des gares-centres pour être mis sur le CNM fragilisera, compliquera ou réduira le système de correspondances, ce qui équivaudra à une réduction de l'offre et risque de pousser vers d'autres modes de transport (routiers ou aériens) une partie de la clientèle, celle qui peut le plus facilement choisir.

Le risque est donc fort qu'avec la mise en service de moyens ferroviaires nouveaux, on réussisse à augmenter fortement les coûts en proposant globalement un service dégradé et plus compliqué avec

le risque d'une perte de clientèle. Donc une moindre efficacité du système ferroviaire pesant sur la partie la plus fragile de la clientèle et entrainant un report modal sur de modes plus polluants et "accidentogènes".

Nous ne pouvons donc qu'émettre un avis très défavorable à la construction rapide et à la mise en service prochaine d'un équipement qui aura peut-être sa justification lorsque la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan sera réalisée et que la montée en charge du trafic le justifiera, mais qui est actuellement prématurée, pénalisera le système ferroviaire, alourdira les charges des collectivités, des contribuables et des usagers du mode ferroviaire (qui subiront la double peine).

Nos affirmations ne relèvent pas d'une simple opinion ; nous nous permettrons de rappeler les propos officiels recueillis lors de l'enquête publique sur le CNM :

« Il convient ici de **rappeler le choix délibéré de l'Etat, de la SNCF et de RFF de maintenir la desserte TGV aux centres- villes de Nîmes et Montpellier.** Plusieurs raisons ont présidé à ce choix

• le renforcement des pôles de centralité constitués par les gares situées au cœur des agglomérations, qui correspond à une logique forte en matière d'aménagement du territoire;

• la très grande difficulté à faire coexister deux gares TGV, ce qui signifie qu'en cas de création de gare(s) nouvelle(s), c'est l'ensemble du trafic qui y serait reporté ;

• la perte de clientèle du fait de l'éloignement des lieux de vie ; ainsi, une analyse faite par la SNCF a montré que le remplissage des trains serait significativement inférieur à Manduel (site potentiel de gare nouvelle au sud de Nîmes) par rapport à la gare de Nîmes centre ;

• le coût des gares nouvelles

Cette non-pertinence s'explique par le fait qu'aujourd'hui les flux TGV sont orientés quasi exclusivement vers le nord. Cette situation sera modifiée avec l'achèvement de la ligne nouvelle Languedoc-Roussillon (section Montpellier- Perpignan) qui amènera un rééquilibrage des flux. C'est à cette échéance que devra s'apprécier la question de l'opportunité de création de gares nouvelles. »

Ces propos, dans le contexte actuel, gardent toute leur pertinence, le co-voiturage et la libéralisation du transport par autocar compliquant encore la tâche du ferroviaire.

En vous remerciant, Monsieur le Président, pour l'attention que vous aurez bien voulu porter à nos propos.

Pour TGV SUD Territoires-Environnement, le Président,

Louis Grandjacquet

M. TOURNECUILLERT

ENQUETE PUBLIQUE UNIQUE RELATIVE A LA REALISATION DE LA GARE NOUVELLE DE NÎMES-MANDUEL-REDESSAN (NMR).

Le projet de réalisation de cette gare nouvelle est inutile pour les raisons suivantes.

Les gares ex urbanisées.

Une gare « Nîmes-Manduel-Redessan » (NMR) ex urbanisée ne présente aucun intérêt pour les opérateurs ferroviaires. Ils l'ont d'ailleurs fait savoir publiquement à chaque occasion. Il en est de même avec la gare ex-urbanisée Sud de France à Montpellier (MP-SDF). Voir la dernière déclaration publique de SNCF Mobilité en octobre 2016. L'essentiel de sa clientèle TGV fréquente les gares-centrales.

Durée du voyage de bout en bout.

Le temps de voyage sera augmenté de **20 minutes** avec une rupture de charge supplémentaire (15mn) pour la majorité des citoyens de Nîmes-Métropole. Il en sera de même pour les alésiens, les cévenols, l'ouest et le nord du Gard. Le temps de parcours entre NMR et Nîmes-Centre évalué à 8 mn est minoré (la fiche horaire actuelle indique un temps de 7 mm dans un sens et 9 à 10 mn dans l'autre et NMR est à 12,5 kms de Nîmes-Centre et **2,5 kms plus éloignée que la halte actuelle de Manduel-Redessan.** L'argument qui consiste à dire qu'on arrivera à NMR 10 mn avant l'heure d'arrivée en centre-ville est fallacieux. Cela a été relevé par l'Ae (p 40 de l'AUIOTA).

Saturation des gares.

La gare de Nîmes-Centre ne sera pas saturée avant plusieurs décennies, d'autant plus quand l'essentiel des convois de fret emprunteront le CNM à partir de 2018. Ce qui permettrait en outre d'aménager une 5ème voie à quai. La gare de MP Saint Roch avec 6 voies à quai n'est pas à la veille de la saturation. Une autorité indépendante, l'Observatoire de la saturation a confirmé cette situation en 2016.

Doublet de lignes et robustesse du ferroviaire.

On ne peut parler d'un doublet de lignes que s'il y a des liaisons judicieusement situées et en nombre suffisant entre les 2 lignes, ici ligne classique (LC) et ligne nouvelle (LN). La présence de gares ou non sur la LN et indifférente.

La section Nîmes-Montpellier est très fragile. Il ne se passe guère de semaine où un incident significatif (souvent dû à une cause extérieure, heurt d'un véhicule routier à un passage à niveau, suicide.. ;) ait pour conséquence d'interrompre le trafic durant plusieurs heures.

Alors que la DUP concernant le CNM comportait la réalisation d'un raccordement entre ligne nouvelle et ligne classique au niveau de leur croisement à St Brès celui-ci a été abandonné par les décideurs politiques au niveau gouvernemental en connivence avec le niveau local au profit de la construction de deux gares ex-urbanisées. (Si les « gares TGV » intéressent les maires, ceux-ci n'ont rien à faire des lignes, et encore moins des raccordements.) Pourtant cet ouvrage aurait permis **un réel gain de temps** pour les montpelliérains et héraultais avec l'arrivée des TGV en centre-ville à Montpellier. **Mauvais choix, à rebours de l'intérêt général.** A noter qu'il aurait fallu un autre raccordement à l'ouest de Nîmes afin de pouvoir basculer tous les trains sur le CNM, TER compris, en cas d'interruption de la ligne classique. Ainsi on aurait rétabli une robustesse certaine à la section Nîmes-Montpellier.

- En 2009 RFF avait chiffré la liaison par la ligne du Grau du Roi avec doublement de la voie entre St Césaire et Générac, et électrification à 140 M€ (étude de « *RAIL CONCEPT* »). Les documents soumis à l'enquête publique mentionnent aujourd'hui 250 M€ (p 241 de l'étude d'impact). N'en fait-on un peu trop pour écarter cette alternative ?
- Le CNM, ligne mixte destinée à recevoir les trains de fret circulant à 120 km/h et des TGV à 220/kmh. C'est une bonne chose : une première en France. **Mais pourquoi a-t-on trompé l'opinion en faisant croire que la réalisation du CNM emportait la réalisation de 2 gares extérieures à Montpellier et à Nîmes ?**

  Le principe de la prolongation de la ligne nouvelle mixte jusqu'à Béziers, première phase de la section Montpellier-Perpignan a été rendu public par le gouvernement. C'est une excellente nouvelle : ainsi il y aura une liaison entre LN et LC à l'est de Béziers et les TGV pourront desservir Béziers et Narbonne distant de 30 kms dans le même mouvement et rejoindre la LN à la sortie de Narbonne. Nous disposerons ainsi d'un véritable doublet de ligne entre Montpellier et Narbonne.

  Béziers et Narbonne n'ont pas besoin de gare ex-urbanisée, pas plus que Nîmes et… Montpellier.

  Ceci n'est pas hors sujet par rapport à l'enquête publique de NMR, pas plus que le débat public de 2009 sur LNMP qui demandait de débattre sur les gares extérieures de Nîmes et de Montpellier.

Que faire de Montpellier Sud de France ?

Alors que la gare de Montpellier-Sud de France (MP-SDF) est en voie d'achèvement, on s'aperçoit que celle-ci embarrasse tout le monde à commencer par la SNCF qui ne prévoit de la desservir qu'à minima (4 trains par jour jusqu'en 2020). Faudrait-il créer une gare à Manduel pour « sauver » MP-SDF (MP-Sans Desserte Fiable ou Sans Desserte finalisée) ? Ne serait-il pas préférable de rétablir une liaison MP-SDF/LC à St Brès par exemple ?

Une fausse bonne idée et un contre-exemple !

La création d'une gare à l'intersection de la ligne classique et de la ligne nouvelle apparait après **16 ans d'expérience à Valence TGV** comme une **« fausse bonne idée** », pourquoi ?

- 90 % des accès à cette gare se font en voiture particulière. L'essentiel des transports collectifs est assuré par la route (cars TER, bus urbains : 47 + 51 = 98 bus/cars entre Valence TGV et Valence-Ville (trajet **direct** en 19/22 mn) et 30 + 32 = 62 bus/cars entre Romans et Valence-TGV (21 mn) et 20 + 23 = 43 TER entre Valence-Ville et Romans qui desservent tous au passage Valence-TGV à 7 mn de Valence et 10 mn de Romans.

Avec NMR nous serons loin du compte. Les lignes de bus 31 et 32 prévues par Nîmes-Métropole (12 + 21 = 33 bus par sens) apparaissent bien pâlottes avec un temps de trajet qui dépassera les 35 mn. Quant aux 44 TER existants ; il ne sera pas aisé de faire coïncider la pertinence de leurs horaires avec une correspondance à NMR pour les TGV.

L'idée d'implanter une gare au croisement LC/LN peut paraître séduisante au premier abord. Pourtant on peut démontrer facilement qu'il faudrait 2 TER par sens, cadencés à la demi-heure, pour assurer les M/D (montée/descentes) d'un seul TGV, soit 4 TER ; et en 2020, 88 TER pour 22 TGV à NMR. Dès lors on pense à une desserte en navette au moins pour le flux le plus important Nîmes-centre/NMR. C'est la « 3ème voie » qui est exclue du projet soumis à l'enquête, pourquoi ? (Coût 15 M€, a dit SNCF Réseau, sans le matériel roulant et personne ne sait à combien se chiffrent les frais d'exploitation).

Que de gâchis d'argent public pour ne pas faire arriver tous les TGV au cœur de Nîmes et se priver de cet avantage évident.

L'Ae relève que les coûts relatifs à cette « 3ème voie » devraient être pris en compte dans le bilan socio-économique (p 37). Soit : 95 M€ + 10 M€ (sur 15 M€, av de la gare) + 15 M€ (3ème voie) = 120 M€ (CE 2012).

Création de besoins de transport supplémentaires à dominante voiture particulière.

Avec une gare ex urbanisée, outre que l'on se prive des accès en mode doux (piéton, vélo, bus) **on crée des besoins supplémentaires de transport en voiture.** Est-ce conforme aux résolutions du « Grenelle de l'Environnement », de la COP 21. Est-ce que cela va dans le sens de la lutte contre la pollution de l'air, et de l'économie de l'énergie ?

Le développement des TER pour l'est et le sud du Gard !!!

Pour les TER « purs » passer de 7000 voy/an à 100.000 sur Manduel et Redessan, est-ce crédible même si les 44 TER actuels s'arrêtaient tous à NMR au lieu de 12 actuellement (la stricte proportion donne moins de 26000 voy/an avec une gare qui sera plus éloignée des villages (+ 1,6 kms pour Manduel, + 2,2 kms pour Redessan avec parkings payants). On peut même se demander si on ne perdrait pas les usagers quotidiens actuels.

On ne peut soutenir que NMR va permettre de développer le trafic TER dans le sud et l'est du département. Actuellement les 12 TER qui desservent Manduel sont à destination ou en provenance d'Avignon. Rien pour Arles, Marseille. Pourquoi la SNCF a pris cette option ? Il n'y a pas besoin de NMR pour arrêter les TER « Nîmes-Marseille » à Manduel. On pourrait le faire maintenant s'il y avait un potentiel d'usagers

Avec le dossier de concertation, sur le schéma des LC et du CNM, l'internaute peut faire naviguer des trains qui partent de Remoulins ou de Tarascon et qui rejoignent le CNM. Quel intérêt ? … ils ne peuvent pas desservir NMR ! La seule gare desservie serait MP-SDF avant de rejoindre la LC à Lattes. Cela s'appelle tromperie volontaire du public.

L'attractivité « grande vitesse » de NMR.

1 million de voyageurs emprunteraient les TGV à NMR en 2020 soit 2740v/j pour 22 TGV, soit **124 M/D par train.** Le même calcul pour Nîmes-Centre en 2020 donne 1,1 millions de voy pour 34 trains GL (28 TAGV et 6 IC) soit **89 M/D par train.**

Le même calcul en situation 2013 pour Nîmes-centre donne pour 1,87 millions de voy pour 52 GL soit **98 M/D par trains.**

Franchement est-ce que tout cela est crédible ? Il y aurait une attractivité à NMR supérieure de 40% à celle de Nîmes-centre. En plus on comprend que **3 Intercités (IC) desserviraient NMR** (fig 41 p 29 et fig 42 p 30 dossier d'évaluation économique, erreur reproduite dans l'étude d'impact) : ce n'est pas possible sur le CNM. Et je ne vois pas l'intérêt d'arrêter à NMR des IC sur Tarascon-Nîmes qui ne s'arrêteraient pas à Nîmes-Centre.

Les IC actuels en matériel conventionnel ne passent pas en gare de NMR et le trafic IC ne peut être développé par NMR comme cela est affirmé p 44 (Dossier d'évaluation économique). Là encore, l'opinion est trompée.

Que dire du report de l'aérien sur NMR ? Peu crédible dit l'Ae p 40.

Urbanisme et aménagement du territoire.

NMR s'étendrait sur 26,1 ha avec ses installations connexes (parkings, dessertes, espaces concédés etc.) Les PLU de Manduel et Redessan devront être modifiés pour être rendus compatibles car NMR serait située en zone agricole.

<u>En France l'équivalent d'un département agricole disparait tous les 7 ans.</u> Est-ce raisonnable de construire cette gare à 13 kms de Nîmes que 80% des usagers, dans le meilleur des cas, rejoindront en voiture. Alors que la gare centre, parfaitement multimodale, elle, n'occupe que 7 ha ? Encore une fois quel gâchis !

Lorsqu'il a dû, sur demande de l'Etat, s'occuper du projet des gares ex urbanisées de Nîmes et de Montpellier en 2009, pourquoi RFF a-t'il prévu un écart de 3 ans pour les mises en service des 2 gares. Il faut se poser la question ?

A Montpellier prenait forme le projet d'urbanisation du quartier d'Oz, avec la prolongation de la ligne n°1 du tram au-delà d'Odysséum pour la desservir. Par contre, il n'y avait pas de projet défini à Manduel. RFF a donné du temps à l'Agglomération de Nîmes-Métropole pour bâtir quelque chose…avec une gare « TGV » comme produit d'appel.

En 2017, après l'annulation des 2000 logements en 2015 (je passe sur l'épisode vaudevillesque), il n'y a pas grand-chose, sinon la suggestion de RFF de faire un PUM, projet urbain multimodal. Qu'est-ce que c'est, en quoi ça consiste ?

Le projet d'avenue de la gare conçue en route-digue nourrit virtuellement le PUM. Le temps passant, le PUM devient Magna Porta « toujours en cours de réflexion », nous disent les documents.

C'est très insuffisant pour justifier une gare nouvelle. **D'ailleurs, p 305 de l'étude d'impact : « la mise en service d'une gare nouvelle représente une potentialité plus qu'une cause de développement économique ».** Quelques éclairs de lucidité se glissent par moment dans les centaines de pages de ce gros dossier.

On peut constater à l'expérience, depuis 36 ans, qu'aucune gare ex-urbanisée française n'a eu une fonction polarisatrice.

- **Les espèces protégées. Avis de l'Ae (Autorité environnementale).**

  Insuffisance et incohérence pour la protection des espèces protégées (p25) :cette approche ne permet pas au MOA de pouvoir démontrer que la gare isolée des autres composantes du programme (CNM et MP-SDF) peut justifier d'une raison impérative d'intérêt public majeur et qu'il n'existe pas d'autres solutions satisfaisantes notamment le scénario sans gare nouvelle. Par ailleurs les résultats de l'analyse socio-économique sont sujets à caution, faute de pouvoir attribuer à la gare un bénéfice indépendamment du CNM. Que dire de plus ?

- **La gare Nîmes-Manduel-Redessan.**

  Une gare TGV n'est pas seulement constituée de bâtiments et des quais à voyageurs. On est un peu frustré de ne pas avoir une vue d'ensemble des installations ferroviaires de la gare. Normalement il y a 2 voies centrales destinées au passage des trains sans arrêt à la gare et, reliées par des aiguillages 2 voies latérales pour les trains desservant la gare. Il semble que les entrevoies entre voies centrales et voies latérales soient suffisamment larges pour que l'on fasse l'économie des murs de séparation anti-souffle. Qu'adviendra-t-il si la vitesse des trains est relevée de 220 à 300 kmh ?

  Ne cherche-t-on pas à faire des économies également en supprimant les aiguillages, pour mettre de côté un financement pour la 3ème voie sur Tarascon-Nîmes (qui n'est pas dans le projet alors qu'elle devrait y être !) ? Tous les trains passeraient par les voies latérales. Tout ceci ayant été annoncé par le président de Nîmes-Métropole, maître d'ouvrage de l'avenue de la gare. On n'aurait ainsi une gare-croupion, une sorte de halte luxueuse.

  Une fois la DUP obtenue, ne fera-t-on pas une 3ème voie devenue indispensable à la « sauvette », avec quelque désinvolture puisque seule la réserve foncière est dans les documents de l'enquête. Je dénonce à l'avance cette manœuvre.

  C'est avec la même désinvolture que sont construits actuellement les ouvrages de franchissement de Tarascon-Nîmes par les voies latérales de la gare alors qu'il n'y a pas de DUP. L'Etat ne donne pas l'exemple dans le respect du droit. S'agirait-il d'une volonté de passer en force ?

Je suis déçu, navré d'en arriver à cette déduction.

Courrier n° 8
remis le 17/03/2017

Ville de Marguerittes

☎ 04.66.75.23.25

Marguerittes, le 17 mars 2017

Monsieur le Maire

A

Monsieur le Président de la commission d'enquête
Mairie de Manduel
Hôtel de Ville-Place de la mairie
30129 MANDUEL

Nos Réf. : URBA/2017/WP/AD/23407
Objet : Enquête publique Gare Manduel

Monsieur le Président de la commission d'enquête,

La création de la gare TGV de Manduel/Redessan revêt des enjeux importants pour notre territoire à plusieurs niveaux. Tout d'abord d'un point de vue économique, ce projet structurant permet d'engager une action forte de revitalisation et de diversification du tissu productif avec notamment la création de nouveaux emplois durables à travers le projet d'un pôle de développement de Nimes Métropole (MAGNA PORTA). Par ailleurs, au niveau mobilité, une réelle complémentarité liera la gare nouvelle avec la gare centre-ville, améliorant l'offre et le trafic ferroviaire. Enfin, concernant l'aspect environnemental, la dimension agricole sera intégrée au cœur du projet d'aménagement avec la création d'un pôle dédié aux activités agricoles en concertation avec les acteurs économiques agricoles du territoire et le concours des principaux organismes professionnels agricoles du territoire.

Ainsi, dans le contexte intercommunal, les élus de la Ville de Marguerittes soutiennent le projet de la gare de NIMES/MANDUEL/REDESSAN, solidairement avec Nîmes Métropole.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'assurance de ma considération distinguée.

Le Maire,

William PORTAL

Adresser toute correspondance impersonnellement à :
Monsieur le Maire
Hôtel de Ville
Rue Gustave de Chaudeilles - 30320 MARGUERITTES