**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.

En France l’équivalent d’un département agricole disparait tous les 7 ans. 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.**