

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^o 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.