

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

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^e 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 rolhier, 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