

## **Enquête publique gare Nîmes/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 combien s'arrête aux petites gares 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 premiers 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 déplacements 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 lignes d'Avignon et Tarascon ou la création d'une voie verte dans La Vaunage à la place d'une voie ferrée..) 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 fautive depuis la mise en service du Viaduc de Courbessac. 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 entraîne 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 dérivés d'organisation peuvent se produire :

soit vider la gare centre pour les grandes lignes et obliger l'utilisateur 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.

#### **Autres documents :**

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 !!!!**