|  |  |
| --- | --- |
| images6 | **ASsociation Pour les Initiatives Collectives de Nîmes Métropole** **ASPIC**Aspic Nîmes Métropole. Adresse : 4 rue Crémieux 30000 NIMESTél. 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