

Nîmes, le 17 mars 2017

Objet : observations et avis concernant le Projet de gare nouvelle Manduel-redessan

Monsieur le Commissaire Enquêteur,

Le Comité d'Entreprise des Transports en Commun Nîmois et son CHSCT ont déjà eu l'occasion de s'exprimer sur des projets soumis à enquête publique touchant les transports et la mobilité (contournement Nîmes Montpellier, projet TCSP de Nîmes, aménagement AEF). C'est donc tout naturellement que la nouvelle gare Nîmes Manduel Redessan (NMR) appelle de notre part les observations suivantes :

Une gare nouvelle à Manduel : une idée bien saugrenue... dans le maillage ferroviaire local.

Autant le dire tout de suite, l'idée d'implanter une gare nouvelle nous apparait comme des plus surprenantes au regard des difficultés des gares nouvelles TGV créées lors de l'arrivée de nouvelles lignes difficilement interconnectables avec les gares historiques.

Plus ou moins bien insérées dans leur environnement, elles n'ont pas favorisé un réel développement économique de leur zone d'implantation et ne doivent souvent leur existence que comme un mal nécessaire faute d'autre choix possible ou réellement souhaité.

A ce titre et à contrario d'autres situations bien moins favorables, Nîmes sise au carrefour d'un réseau en étoile, bénéficie d'une situation ferroviaire exceptionnelle, avec des possibilités d'interconnexion entre le réseau classique et la ligne nouvelle, sur des points de rencontre géographiquement très proches, situés de part et d'autre de la gare centrale historique.

Ce contexte favorable laissait augurer que l'on privilégie naturellement la gare centrale avec l'arrivée du CNM. Ce fonctionnement semblait d'autant plus évident que les choix les plus récents s'orientent vers une politique d'embranchement des lignes nouvelles au réseau classique (Cf. les lignes nouvelles de l'ouest vers Bordeaux et Rennes). Ainsi sur ces lignes, mises en exploitation en juillet prochain, aucune gare nouvelle n'a été réalisée au profit d'une interconnexion systématique des principales villes « tangentes » par la ligne nouvelle...

Force est de constater, que cette réflexion nouvelle n'est pas arrivée jusqu'ici puisque ce projet veut imposer, avec les mêmes arguments aujourd'hui démentis par l'expérience, une gare nouvelle comme la seule perspective d'amélioration des dessertes actuelles avec au surplus l'éternel argument du développement économique associé...

Une desserte de la gare nouvelle bien peu fonctionnelle...

Le centre de gravité naturel de l'agglomération nîmoise (principal générateur de trafic) est relativement éloigné de cette zone, ce qui va générer un trafic routier d'accès plus important sur des axes qu'il faudra renforcer. L'accès à la gare se complexifie d'ailleurs fortement pour les riverains du nord-ouest de l'agglomération. L'essentiel de la mobilité à destination de cette gare se fera en voiture particulière nécessitant routes et parkings, augmentant ainsi congestion et pollution.

Les lignes de bus en provenance de Nîmes auront un temps de parcours rédhibitoire de l'ordre d'une grosse demi-heure et l'interconnexion ferroviaire de la nouvelle gare à la gare centrale nécessite une 3^{ème} voie, neutralisant aussi des sillons ferroviaires de liaison qui pourraient être utiles ailleurs. Quant aux modes doux, vélo ou marche à pied, ils sont totalement disqualifiés par une telle réalisation en raison de leur éloignement des zones d'habitation les plus denses.

Attractivité du mode ferroviaire dégradée... et ce au détriment de la ville centre.

L'attractivité du système ferroviaire lui-même se trouve mise à mal, car pour l'immense majorité des utilisateurs, cette nouvelle gare se traduira par une dégradation du temps de transport global (origine-destination). Par ailleurs, le report partiel du trafic ferroviaire vers une gare périphérique aura également des effets négatifs sur l'économie de la ville centre déjà durement touchée par les aménagements urbains de ces dernières décennies avec le développement important d'activités vers la périphérie sud de la ville en direction de Caissargues-Garons (et non Manduel !!!).

En outre, l'offre de trains sur la nouvelle gare émiette l'offre desservant la zone nîmoise sans pour autant la renforcer réellement et il est évident que la gare centrale avec son excellent maillage intermodal reste un atout majeur pour le maintien d'activités en centre-ville de Nîmes.

Pourtant la gare centrale n'est pas saturée, et mieux desservie...

Un des arguments mis en avant pour justifier la création d'une nouvelle gare serait la saturation de la gare actuelle. Cet argument a été démenti par des études récentes et le transfert du trafic de fret vers le CNM va au contraire permettre de redynamiser le trafic voyageur en gare centrale. De plus, le développement de parkings intermodaux sur les différents axes lourds du réseau de transport de l'agglomération permettra une très bonne approche et à moindre coût de la gare centrale sans recours systématique à la voiture sur le parcours terminal (réseau Tango avec notamment la ligne T1 et future diagonale T2, réseau Edgard des cars départementaux en correspondance directe à la gare centrale, services de vélo en location). Un tel niveau de qualité de services ne pourra être dupliqué sur la gare nouvelle...

Manduel : un lieu d'implantation des plus discutables pour une nouvelle gare

Au-delà de la pertinence de la nouvelle gare en tant que telle, le lieu d'implantation de cette dernière à Manduel est particulièrement discutable... Ainsi la zone de Garons, dans la continuité du corridor de développement du sud de Nîmes, située également à proximité de l'aéroport, aurait été mieux desservie par les transports publics puisque située sur un axe aux générateurs de déplacements beaucoup plus denses. En effet, cette zone va bénéficier prochainement de l'extension de la ligne de bus à haut niveau de services T1 vers Caissargues (facile à prolonger vers Garons) assurant une grande qualité de liaison avec la ville centre.

Une nouvelle gare : un développement économique des plus hypothétiques pour le bassin nîmois...

Le développement économique apporté par une telle réalisation n'est pas démontré ; à ce jour aucun projet structurant justifiant l'implantation de la nouvelle gare n'a émergé (ni ZAC porteuse, ni écomusée, ni parc d'attractions, ni centre commercial, ni...). Les promoteurs de la gare se limitent aujourd'hui à en faire un carrefour au cœur de la Romanité (Magna Porta) et louent en supplément une porte d'entrée offrant une belle visibilité sur le bassin viticole des Costières !

Cette vacuité est telle que le bien-fondé de cette gare semble soudainement se situer ailleurs... En terme de développement économique, cette nouvelle gare ne trouverait-elle pas son bien-fondé pour la viabilité d'une autre gare nouvelle, elle déjà quasi-réalisée... En l'occurrence Montpellier la Mogère et la ZAC qui lui est associée...

La gare de Manduel ne doit pas être l'arbre qui sauve la forêt... d'autres intérêts

En effet, la vraie question de l'utilité de cette gare n'est-elle pas là ? Car sans gare à Manduel, quel trafic sur la gare nouvelle de la Mogère ?

L'intérêt premier du CNM était de soulager la ligne classique de trafic de fret et des circulations voyageurs directes sans desserte de Nîmes ou de Montpellier. L'insertion prévue au départ d'un raccordement à St. Brès permettait une desserte optimale de la gare Montpellier St Roch. De même, une liaison supplémentaire avec le réseau classique à hauteur de la jonction avec la ligne du Grau du roi aurait permis aussi une desserte plus souple de la gare centrale de Nîmes. Ces 2 investissements, moins démesurés que des gares nouvelles, auraient permis une meilleure communication entre les lignes classique et nouvelle et amélioré la sécurisation du réseau si fragile dans sa fluidité en cas d'incident sur les voies par manque de solutions de délestage.

Est-il trop tard pour remettre en avant l'intérêt des virgules de raccordement ? Car on ne doit pas être contraint de réaliser Manduel dans le seul but de sauver du fiasco financier la gare de la Mogère. L'exemple de la liaison entre Avignon-centre et Avignon TGV réalisée 10 ans après la mise en service de la LGV sud-est devrait inciter à réfléchir et éviter de reproduire les erreurs du passé liées au manque d'interconnexion.

La gare de la Mogère ne peut servir de prétexte à la réalisation à marche forcée de la gare de Manduel.

Et l'environnement d'une zone sensible ?

L'atteinte portée à l'environnement par ce projet de gare nouvelle pose aussi des questions malheureusement trop rapidement évacuées. Sans compter les difficultés en termes de transport et de pollution déjà évoquées, la diminution des terres agricoles et l'atteinte portée à une faune sensible, dans une zone protégée déjà mise à mal, par la ligne nouvelle, méritent une réelle prise en compte dans l'évaluation de la pertinence d'un tel projet.

27ha de terres agricoles supplémentaires dévastées, sans inclure le recalibrage des accès routiers environnants sont-ils vraiment nécessaires également au regard du coût environnemental ?

Et l'état des finances publiques ?

Un autre élément qui ne peut qu'interpeler est le coût d'une telle réalisation et son financement délicat dans un contexte de pénurie des finances publiques pour l'ensemble des partenaires concernés.

Outre l'Etat et SNCF Réseaux dont il n'est pas besoin d'évoquer ici les difficultés, Nîmes Métropole cherche des économies sur les coûts de fonctionnement au point de réduire très significativement son offre de transport (- 12% sur la période 2013 – 2017), le Département a exprimé à maintes reprises son opposition (Présidence Denat) et aujourd'hui ses réticences (présidence Bouad) en indiquant que le budget annuel des routes du Conseil départemental était de 40 M€ et que le coût des aménagements routiers liés à la gare de Manduel représentaient à eux seuls 55 M€ ! Quant à la Région, les états généraux du transport ont montré que les priorités budgétaires dans le domaine du ferroviaire n'étaient pas dans la construction de nouvelles gares, tant les besoins en terme de maintenance du réseau existant sont nombreux !

Au final, il semble bien que cette gare ne soit soutenue en réalité que par les inconditionnels promoteurs d'aménagements nouveaux, aménagements érigés en totems du prétendu développement économique...

D'un côté, on retrouvera les collectivités de Nîmes et Nîmes Métropole persuadées depuis le début que cette gare est indispensable, avec la volonté absolue de voir émerger à travers elle un nouvel eldorado économique supposé, aujourd'hui totalement virtuel. Avec ces dernières, les communes limitrophes du projet qui espèrent bénéficier au premier chef des retombées positives éventuelles pour leur territoire (en négligeant les négatives), quelques chambres consulaires appelées en renfort des syndicats professionnels du BTP et des promoteurs, et les 14% de la population du bassin concerné qui se retrouvera à une distance plus réduite d'une gare TGV !

De l'autre on trouve, la totalité des collectifs citoyens et associations d'usagers des transports, les défenseurs de l'environnement et du bassin agricole, Département, Région, et... 86% de la population qui n'a aucun intérêt à voir ce projet se réaliser !

Avec ces derniers, nous pensons que la vision défendue par ce projet ne porte nullement l'intérêt général et exprimons un avis défavorable à sa déclaration d'utilité publique.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Commissaire-Enquêteur, l'expression de notre très sincère considération.

Pour le CE des TCN,
Elu au CE TCN et secrétaire du CHSCT des TCN,
Serge LANTIN,