

Monsieur le Président de la Commission d'enquête préalable,

Ma contribution concerne la conception de l'ensemble gare/voie d'accès/ZAD et non pas le bien-fondé de la gare nouvelle de Manduel Redessan, pour lequel vous avez déjà enregistré de nombreuses remarques. En effet, le dossier qui nous est soumis met en évidence un grand nombre de lacunes de conception ou de non-prise en compte de l'existant qui remettent en cause le sérieux du travail de conception.

Cette situation est préoccupante. En effet, au moment de valider un choix d'investissement de plus de 100 millions d'euros, la collectivité ne peut pas se permettre d'erreurs, d'approximations, ou d'inefficiences. Les finances des différents acteurs du projet ne permettent pas de lancer un tel budget sur un projet dont on saurait, dès son lancement qu'il n'a pas été étudié avec le plus grand sérieux. S'agissant de deniers publics, venant de l'Etat, de la Région, ou de l'Agglomération Nîmoise, il convient de prendre toutes les précautions pour qu'en contrepartie des dettes que nous lèguerons à nos enfants, les investissements réalisés soient effectivement pertinents, performants, et surtout adaptés dans la durée, afin que nos enfants n'aient pas à financer dans quelques années un investissement qui s'avèrerait mal conçu ou mal réalisé.

S'il est clair qu'on ne pourra reprocher à quiconque de n'avoir pas anticipé avec suffisamment de précisions le trafic ferroviaire de l'année 2030, on ne saurait accepter de n'avoir pas pris en compte des contraintes connues aujourd'hui, ou d'avoir fait un raisonnement erroné sur la base d'éléments certains en 2017.

A) Prenons l'exemple de la voie d'accès à la gare, dans son ensemble, du rond point de Casino (intersection actuelle de la RD3 et de la RD999) au pont qui enjambe d'ores et déjà la voie de fret.

En premier lieu, on peut constater que sa définition s'effectue dans un contexte de réflexion qui néglige volontairement les éléments d'environnement. Ainsi, rien dans le document ne mentionne la présence de la déviation de la RD999 prévue depuis des années pour contourner les villages de Redessan et de Jonquières. Or, cette déviation a fait l'objet d'une DUP, au titre de laquelle l'ensemble des terrains concernés ont été acquis. Les finances du Département sont aujourd'hui telles que le projet n'avance pas. Il n'en reste pas moins que ce chantier est indispensable pour irriguer la gare. Sur le plan d'enquête parcellaire, cette future déviation apparaît en pointillés, mais son impact est indétectable dans les autres documents du projet.

Les analyses de trafic prévu à l'horizon 2020 et 2040 représentent aussi le trafic sur un schéma excluant l'aménagement de la RD999. Cette analyse prévoit un trafic sur la RD999 dans le village de Redessan (sur le segment compris entre le rond point de Casino et le rond point de l'ancienne gare de Manduel), de plus de 20.000 véhicules/jour dans une portion bordée d'habitations. Cette situation conduira inévitablement à l'aménagement de la déviation.

Malgré cela, le dossier ne permet pas de comprendre les positions relatives de la passerelle modes doux sensée être aménagée pour enjambrer les deux voies de chemins de fer. Faudra-t-il détruire la passerelle lorsque la RD999 sera déviée ? La passerelle enjambrera-t-elle la future déviation ? Comment et où passera-t-on du réseau routier à la voie "mode doux" ? Rien dans le dossier ne permet de le comprendre, tous les ingrédients sont réunis pour que, le jour de la mise en chantier de la déviation, on soit obligé de détruire la passerelle "mode doux".

B) A l'autre extrémité de la voie cyclable, la situation n'est pas mieux étudiée : Lors de la conception du CNM, il a été prévu qu'Occ'VIA réalise une véloroute le long du tracé, permettant de cheminer sur la partie gardoise du contournement sans croiser de routes. Cette route, quoiqu'aujourd'hui incomplète, est une formidable réalisation qui s'inscrit parfaitement dans le Schéma Départemental des Aménagements Cyclables.

Malheureusement, le projet, tel qu'il est décrit dans les documents d'enquête préalable fait complètement l'impasse sur cette véloroute, qui, elle, n'est pas un projet : on peut aujourd'hui l'emprunter sur plusieurs kilomètres parfaitement aménagés, et au bord desquels de nombreux arbres ont même été plantés. D'une part, aucun plan, aucun schéma, rien dans le dossier d'enquête ne mentionne même l'existence de cette véloroute, mais d'autre part, l'avenue de la gare n'est même pas reliée à la véloroute. La véloroute longe le CNM sur plus de 30 kilomètres, mais ne permet pas d'accéder à la gare sans passer par l'intérieur du village de Manduel. Les deux équipements "voie modes doux" et véloroute ne seront pas reliés. Une étude plus pertinente aurait permis de prolonger l'actuelle véloroute avec la voie cyclable, et proposer au final une voie " mode doux " qui aurait permis de relier Manduel à Garons (puis à terme à Gallargues). Il n'en sera rien, il manquera 800 mètres de piste à l'arrivée à la gare de Manduel.

Cela montre le peu de cas que les instigateurs du projet font de la voie cyclable : elle est là pour faire joli dans le dossier de présentation, mais sa conception est par ailleurs complètement négligée.

C) A cet égard, au moment de choisir entre les différentes variantes possibles pour le tracé de l'Avenue de la gare, les concepteurs ont fait preuve de la même négligence. En effet, pour les impacts du tracé, la variante 1 était largement préférable au tracé retenu pour les raisons suivantes :

- Un des arguments retenus pour choisir le tracé actuel consiste à dire que cette avenue aura vocation à terme à être une radiale principale, sur laquelle différentes voies de moindre importance viendront se raccorder. Ainsi donc, il convenait de placer la route au milieu de l'espace à aménager pour pouvoir desservir les deux côtés de la route, nord et sud, à partir de l'unique voie de la gare. Dans ce schéma, la voie cyclable coupera les voies secondaires transverses à chaque carrefour. En implantant la voie cyclable au nord du tracé de la variante 1 plutôt qu'au nord du tracé préféré, on aurait pu éviter les zones de croisement et donc de danger pour les cyclistes et les piétons, ce qui est bien la vocation d'une voie " mode doux "

- Dans l'option retenue, les véhicules chemineront sur la RD3 jusqu'au feu tricolore qui sera aménagé au croisement de la RD3 et de l'avenue de la gare. A cet endroit, les véhicules stationneront dans l'attente du feu vert, avant de tourner à gauche. Nous aurons donc à cet emplacement le seul feu tricolore de l'aménagement complet, le seul feu tricolore entre la sortie de Nîmes et la gare. Or, on sait bien que les feux tricolores sont les endroits où se concentrent les pollutions atmosphériques : les véhicules à l'arrêt d'une part, et lorsqu'ils redémarrent d'autre part vont donc accumuler là un maximum d'émission de polluants. Il se trouve que cet endroit est au droit du collège, précisément devant le terrain de sport sur lequel les collégiens pourront abondamment respirer les gaz d'échappement.

On peut s'interroger sur le nombre de passagers qui viendront effectivement en vélo à la gare pour venir y prendre un train : seuls ceux qui n'ont pas de bagages pourront l'envisager, d'une part, et seuls ceux qui arriveront de Manduel ou Redessan pourront l'envisager sans risque,

d'autre part. En effet, quoiqu'il arrive, la circulation en vélo sera extrêmement dangereuse dès que l'on aura quitté la piste cyclable. Il n'existe aucune voie sécurisée, ni vers Nîmes, ni vers Jonquières (Beaucaire). Mais on ne s'interrogera pas sur le nombre de collégiens cyclistes qui emprunteront la portion de piste cyclable qui les concerne : ils seront plusieurs dizaines aux horaires d'entrée et de sortie des cours. Sans doute un certain nombre de promeneurs du dimanche pourront aussi être intéressés par ce trajet très sûr (au moins pour la partie déjà aménagée en Véloroute). Cette répartition des cyclistes susceptibles d'emprunter la piste cyclable aurait dû impacter les critères de définition de la voie " modes doux ".

D) Mais en faisant la grille de décision pour inventorier les arguments en faveur des différents tracés, les concepteurs du projet ont fait une analyse pour le moins surprenante. Voici les paramètres pris en compte pour comparer le Tracé préférentiel et la Variante 1 et pour lesquels les valeurs sont différentes :

Critère	Tracé préférentiel (médian)	Variante 1
Préservation de la biodiversité (R1)	Impacts modérés sur les habitats favorables aux espèces les plus patrimoniales (Outarde Canepetière et Oedicnème criard). Evitement partiel des habitats favorables à la Magicienne dentelée.	Impacts limités sur les habitats favorables aux espèces les plus patrimoniales. Aucun impact sur les habitats et individus de Magicienne dentelée.
Impact sur le bâti (R2)	Le projet se trouve en zone agricole, venant peu impacter le bâti. Néanmoins, une maison d'habitation est impactée	Ce tracé n'impacte pas le bâti
En dessous du tableau, on trouve (R3)	Au niveau du bâti, les variantes 1 et préférentielle impactent chacune un bâtiment à proximité de la RD3. Ces bâtiments sont des maisons individuelles	
Favorisation des modes doux (R4) (R5)	Favorable depuis centre-ville de Manduel : 2,6 km au lieu de 1 km depuis gare TER existante. Liaison mode doux directe depuis impasse de l'ancienne route de Jonquières. Depuis Redessan : 3,3 km au lieu de 2,2 km depuis gare TER existante. Traversée RD3 sécurisée avec carrefour à feux.	Depuis Manduel : 3 km au lieu de 1 km depuis gare TER existante. Depuis Redessan : 2,5 km au lieu de 2,2 km depuis gare TER existante. L'insertion des cyclistes dans des carrefours giratoires est plus dangereuse que dans des carrefours à feux.
Fluidité du trafic (R6)	Carrefour à feux	L'insertion des flux de véhicules dans un carrefour giratoire est moins fluide (flux venant des différentes branches pas de différentes grandeurs)
Préservation du potentiel de développement économique	Préserve la zone 1AU du PLU de Manduel. Permet de	Vient impacter la zone 1AU du Plan Local d'Urbanisme

(R7) (R8)	développer une zone urbaine de façon indépendante à l'avenue de la gare, mais avec des perméabilités possibles.	(PLU) de la commune de Manduel. Développement ultérieur contraint par cette artère.
(R9)	13 parcelles impactées, le tracé passe en bordure de parcelle et à proximité du chemin de Jonquières existant	8 parcelles impactées, le tracé passe en « biais » sur ces parcelles
(R9)	La fluidité du trafic, le développement des modes doux et la préservation du potentiel de développement économique est assuré par les variantes préférentielles et n°2.	traverse en biais les parcelles agricoles en place actuellement, or c'est sur ce secteur que se développeront les quartiers du futur pôle urbain multimodal.
(R8)		la variante n°1 coupe le secteur 1AUa en biais créant une coupure dans l'urbanisation future

Ce tableau appelle les remarques suivantes :

R1 : la variante 1 est donc moins impactante que le tracé médian

R2 : la variante 1 devrait donc être préférée au tracé médian

R3 : cette info est incohérente avec le contenu du tableau, et dans les faits, la variante 1 n'impacte aucun bâti

R4 : la variante 1 favorise les habitants de Redessan, le tracé médian favorise les habitants de Manduel. Il n'y a pas de raison objective de considérer un avantage d'un côté ou de l'autre

R5 : si la bonne option pour les cyclistes est de traverser au feu plutôt qu'autour du rond point, quel feu est-il prévu à l'endroit du raccordement nord de la voie " mode doux " ?

R6 : affirmer que les carrefours à feu sont plus fluides que les ronds points est hasardeux alors même qu'une expérimentation en cours à Nîmes semble indiquer que la suppression des feux à l'entrée des ronds-points modifie considérablement les performances des ronds-points. Sans préjuger des conclusions de cette étude, argumenter sur une prétendue efficacité des carrefours à feu est hasardeux.

R7 : il est évident que le projet qui entoure la gare nécessitera une remise en cause du PLU. C'est d'ailleurs l'un des objets de cette enquête. Rien n'empêchera donc de définir les zones en fonction du plan d'aménagement prévu.

R8 : si l'on considère d'un bloc l'ensemble de l'espace compris entre les voies de chemin de fer et la RD3, le tracé médian compromet la création d'un espace unique homogène qui serait alors traversé par l'avenue de la gare. La variante 1 laisse libre un espace d'un seul tenant plus vaste, ce qui au final constitue un degré de liberté supplémentaire. Le fait de " perdre " une petite portion d'espace au nord de la variante pourrait aussi être considéré comme l'opportunité de maintenir une zone de sécurité entre la voie de chemin de fer fret et la route. L'un des bénéfices du CNM est d'avoir permis d'éloigner des habitations les matières dangereuses qui voyagent dans les citernes. Est-il vraiment pertinent de venir utiliser les derniers mètres carrés les plus proches de la voie ferrée ?

R9 : en quoi le nombre de parcelles impactées ou l'angle d'incidence d'une route sur une parcelle peut il être considéré comme un critère ? Il suffit de modifier le tracé de la variante 1 de quelques mètres pour la faire passer sur la limite des parcelles.

Pour les arguments retenus, il est donc difficile de considérer que le tracé médian soit celui qui doit être choisi sur la base d'arguments objectifs et raisonnés. Une analyse sérieuse aurait sans doute conduit à choisir la variante 1.

Mais au delà des critères sélectionnés, on peut s'interroger sur la non-prise en compte d'autres arguments qui auraient définitivement et sans appel imposé le choix de la variante 1, ou le dessin d'une autre variante au nord :

- impact pollution sur les élèves du collège de Manduel
- impact bruit sur le collège de Manduel et les habitations situées immédiatement au sud du collège
- visibilité du paysage pour les passagers arrivant à la gare depuis le nord (la variante 1 donne le sentiment de s'approcher de la gare, alors que le tracé choisi donne le sentiment de s'éloigner de la voie, donc de la gare). Les passagers arrivant depuis le sud sont largement minoritaires.
- distance à parcourir pour la majorité des voyageurs qui arriveront à la gare (la variante 1 est plus courte pour tout le monde, sauf les passagers en provenance de Bellegarde)

E) La même légèreté dans l'analyse a prévalu dans la recherche d'une solution commune pour apporter simultanément une réponse au besoin de desservir la gare par les modes doux, et de desservir le collège de Manduel depuis Redessan par les modes doux. Dans la solution retenue par l'Agglo, les collégiens devront cheminer sur la voie modes doux jusqu'à l'avenue de la gare, traverser ensuite la RD3, cheminer sur l'autre rive, non aménagée, de la RD3 jusqu'à pouvoir tourner vers l'entrée du collège.... Ils ne le feront pas, et ils couperont par la rue du Fumérien, comme ils le font aujourd'hui. Il conviendra donc d'attendre qu'un accident se produise pour qu'on raisonne enfin sur le meilleur moyen de répondre à l'attente des familles des collégiens redessannais scolarisés au collège de Manduel.

D'autres solutions existaient. Elles ont été évoquées avec les interlocuteurs de l'Agglo en charge du dossier pendant la période de concertation préalable. Elles ont été balayées d'un revers de la main au motif qu'elles auraient pu solliciter un budget supérieur. On peut alors se poser la question suivante : serions nous capables de concevoir le projet de plus de 120 millions d'euros (en première approche, bien plus dans les faits), mais de ne pas le concevoir bien parce que cela coûterait 0.5% de plus ? Serions nous capables de n'envisager que la solution imparfaite, sans même soumettre à l'enquête publique l'option optimale de telle sorte que nous serions sûrs à la naissance du projet qu'il est mal conçu, mal étudié, mal pensé, et donc destiné à ne jamais donner pleinement satisfaction ? Accepterons-nous en cours de chantier des dépassements de budget, quasiment systématiques dans ce type de projet, de 20%, de 30%, voire plus, tout en refusant une conception plus efficace pour moins de 1% de plus ?

Les exemples évoqués ici ne sont qu'un moyen d'appeler à réfléchir sur la nature de ce projet. On aurait pu évoquer de nombreux autres aspects, comme la position relative de la gare et de la Zone dont elle est sensée être le point focal : entre la gare et la partie de ZAD la plus proche de la gare au nord de la voie ferrée, il y a 250 mètres à vol d'oiseau, et 4500 mètres par la route, parce qu'il faut passer sur l'unique pont permettant de franchir la voie et qui se trouve à l'autre extrémité de la ZAD, de telle sorte que la gare n'est pas au centre d'un projet d'aménagement : la gare est à l'extrémité d'un projet d'aménagement.

A terme, il faudra prévoir un réseau de bus pour circuler à l'INTERIEUR de la ZAD, et tout ces bus devront franchir un pont (sur la RD3) à 2 voies et sans trottoirs élargis, parce qu'on n'aura pas anticipé la circulation entre les deux lobes de la ZAD.

On aurait aussi pu évoquer les erreurs manifestes du dossier, comme celle qui conduit à affirmer que les 3 Intercités/TET Toulouse/Marseille (et plus loin) qui passeront en gare de la Mogère (et emprunteront donc le CNM) s'arrêteront en gare de Manduel (paragraphe 4.1.1.1.3 du dossier d'évaluation socio économique) : c'est tout à fait impossible : en arrivant de la Mogère, ils quitteront le CNM quelques centaines de mètres AVANT d'entrer en gare de Manduel.

Cette erreur représente 3 trains parmi les 17 sensés s'arrêter à Manduel Redessan. Que peut-on penser de l'analyse chiffrée de la rentabilité de la gare, si l'hypothèse de desserte est faussée à hauteur de 17% par une erreur de raisonnement ?

De telles erreurs (je n'en ai relevé à titre d'exemple que quelques unes pour étayer mon propos) ne sont pas acceptables dans un dossier déterminant dans le choix d'un investissement de plus de 100 millions d'Euros.

Je vous demande donc, Monsieur le Président, de vouloir bien émettre un avis négatif pour l'ensemble du projet et solliciter des maîtres d'œuvre qu'ils produisent des projets plus sérieusement étudiés et dont nous pourrions être enfin convaincus qu'ils conduiront à une situation de succès.

Rien ne presse dans ce dossier. Le CNM sera mis en œuvre sans gare à Manduel, c'est une certitude. La précipitation dans le lancement du projet de la gare de Manduel Redessan n'apporte rien au projet du CNM. La seule échéance à laquelle la gare sera vraiment utile se situe plutôt vers 2030-2040 lorsque la voie sera prolongée jusqu'à Perpignan. Cela nous laisse largement le temps de finaliser un projet bien étudié et pertinent, et de tenir enfin compte du projet de contenu pour la ZAD.

Marc DELFAU
Habitant de Redessan
Ingénieur ESSTTM 1986