

De : *** e-mail : Joan-Loís Escafit ***

Envoyé : vendredi 17 mars 2017 16:52

À : Enquete Voie Acces Gare NM *** e-mail ***

Cc : *** e-mail ***

Objet : avis négatif de l'ASSECO CFDT LR sur l'enquête publique voie d'accès gare NMR

Pour vous faire part de l'avis négatif de l'ASSECO CFDT LR sur le projet de voie d'accès à la gare de Nîmes Manduel Redessan, déterminé par notre avis défavorable à la réalisation d'une seconde gare TGV grandes lignes pour l'agglomération de Nîmes, je vous transmets les observations déposées sur le registre numérisé concernant l'enquête gare auquel nous annexons notre lettre au Président de la Commission d'Enquête Publique unique. Il n'y a évidemment pas besoin de réaliser une voie d'accès vers une gare dont l'utilité n'est pour longtemps pas avérée.

La construction d'une gare TGV à Manduel va à l'inverse de la demande majoritaire des habitants de la région, clairement exprimée dans l'enquête publique SOFRES des Etats Généraux du Rail et de l'Intermodalité organisés par le Conseil Régional Occitanie Pyrénées Méditerranée (13 532 questionnaires traités) : c'est « Créer de nouvelles gares, sur les lignes TGV, en dehors des centres villes » qui est le seul des 6 objectifs proposés qui a été jugé à 51 % pas important (24 % « pas du tout important » et 27 % « peu important », face à seulement 42 % le jugeant important 22 % « très important » et 20 % « assez important ») dans les réponses à la question 17 « Dans les années à venir, quelle importance doivent avoir les objectifs suivants selon vous ? ».

Si cette gare NMR était mise en service 84 % de la population de l'agglomération de Nîmes verrait son temps de parcours automobile moyen rallonger et pour les habitants de la commune passer de 7 mn pour 2 km (accès à Nîmes Feuchères) à 24 mn pour 14 km afin d'accéder directement à la gare TGV malgré un investissement routier fort contestable : à l'heure du réchauffement climatique et d'une mortalité croissante par les particules fines, il faut éviter l'accroissement des kilomètres parcourus pour accéder plus vite que par une navette ferroviaire à une gare sur intersection TER TGV, il vaudrait donc mieux investir sur la bonne articulation des équipements et des services ferroviaires, mais cela pourrait majorer encore les coûts d'investissement et de fonctionnement à couvrir sur la gare NMR (le 3ème quai sur la ligne Tarascon Sète n'est pas intégré dans le projet) et pour son accessibilité.

Pour sa part, la gare de Nîmes Feuchères a encore à amortir les aménagements dont elle a bénéficié avec l'appui de collectivités territoriales, tandis que la baisse de sa fréquentation atteindrait 20% en 2021 en ne conservant que 34 trains grandes lignes par jour (près de la moitié des TGV passant désormais par NMR).

Nous ne trouvons pas dans l'étude d'impact d'utilisation des termes « rentabilité économique ou socio-économique » ou un chiffrage « excédent brut d'exploitation » concernant la gare qui ressortaient de l'étude d'impact réalisée par RFF pour l'enquête publique du 4 novembre au 18 décembre 2003 par RFF pour la déclaration d'utilité publique du CNM (rapport avec avis favorable de la commission d'enquête rendu le 22 mars 2004) : sans prendre en compte les retombées environnementales et sanitaires positives des reports route/rail du fret, cette étude concluait pour le CNM, qu'il était prévu de mettre en service dès 2011, à un résultat économique négatif sur 20 ans de 0,98 Md d'euros pour la collectivité nationale.

Nous vous demandons d'obtenir du maître d'ouvrage SNCF Réseau un chiffrage du résultat économique de la gare NMR sur la durée du contrat de partenariat avec Oc Via concernant le CNM, selon des scénarii crédibles de fréquentation de la gare en nombre de trains TER ou grandes lignes (parmi lesquels il faut distinguer les reports de Nîmes Feuchères à NMR), l'étude d'impact annonçant 1,1 million de voyageurs en 2021 (dont 900 000 « grandes lignes ») et 1,6 en 2050 : il s'agit pour nous de savoir si le nombre de trains pour lesquels les exploitants ferroviaires choisiront d'utiliser NMR permettront ou non d'atteindre le point mort où les recettes

(hors reprises sur subvention 'investissement des collectivités publiques) couvriront les charges de la gare (amortissements inclus).

Selon les données publiques actuelles, le chiffre de 1,1 million dès 2021 nous semble très surestimé, une lourde incertitude pèse sur l'échéance de mise en service intégrale de la LNMP nécessaire à une forte progression, les dernières interrogations (presse de ce 15 mars 2017) sur la LGV Bordeaux Toulouse rendent aléatoire à un horizon proche sa contribution à une croissance des trafics TGV entre métropoles du sud-ouest et du sud-est.

C'est ce report modal de la route au rail qui est la clé de l'efficacité économique, sociale et environnementale de toute la liaison Barcelone Perpignan Montpellier Nîmes, et en particulier du CNM; il faut en effet prendre notamment en considération que l'usure des revêtement routiers provoquée par le passage quotidien de 10 000 camions au péage autoroutier du Perthus et sur la traversée du Languedoc-Roussillon correspond 1 à celui de 100 millions de voitures légères par jour, s'ajoutant à la surconsommation d'énergie fossile, aux rejets de CO2 et gaz à effets de serre, à l'émission de particules fines imputables au diesel accroissant la mortalité... qui appellent à la minimisation du transport routier dans le cadre de la transition énergétique comme de la transition écologique, d'autant que presque la moitié de ce trafic ne fait que transiter par la France métropolitaine et devrait donc être fermement incitée (cf. la politique en la matière de la Confédération Helvétique) à se reporter sur le train.

Nous n'avons pas besoin pour encore au moins plusieurs années d'une deuxième gare grandes lignes sur l'agglomération Nîmes mais de la réalisation au plus tôt de la ligne nouvelle Montpellier Perpignan, mixte de bout en bout et sans gare supplémentaire (des raccordements avec la ligne actuelle devront apporter la sécurité d'un doublon de ligne et permettre des dessertes voyageurs des gares centres de Montpellier, de Béziers et/ou de Narbonne) pour multiplier le trafic fret qui utilisera le contournement Nîmes Montpellier.

Pour nous, il est inacceptable de vouloir ouvrir en 2020 une coûteuse seconde gare voyageurs pour l'agglomération de Nîmes alors que la première, étoile ferroviaire constituant déjà un pôle d'échanges multimodal, est en capacité d'accueillir un trafic voyageurs fortement accru en cœur de ville et que la deuxième nécessite elle des investissements routiers générateurs de pollutions dans une zone d'intérêt agricole et environnemental que ce projet de gare amputerait sur 160 hectares de la plaine agricole des Costières de Nîmes.

Tant que la liaison LNMP ne sera pas achevée et n'amènera pas, via une forte progression du trafic ferroviaire sur les trains rapides entre métropoles européennes, un démenti à la baisse actuelle du recours aux TGV (trop coûteux quand les péages ferroviaires doivent subvenir aux besoins d'une infrastructure sous-utilisée), tenter de nous mettre devant le fait accompli de la réalisation d'une gare non nécessaire² relève à nos yeux d'une grave entorse aux règles françaises et européennes de concertation sur ce type d'ouvrage public.

Nous demandons instamment à la commission d'enquête de constater l'absence de caractère d'intérêt général de ce projet de seconde gare nouvelle sur le CNM à Nîmes Manduel Redessan (à nos yeux il va largement à contre-sens), et de rappeler au contraire la pertinence de construire en priorité l'embranchement double sens est-ouest prévu près de Saint-Brès et déclaré d'utilité publique en 2005, qui seul permettra une bonne desserte de la gare de Montpellier Saint-Roch et une bonne intermodalité, ainsi qu'un raccordement CNM gare de Nîmes Feuchères utilisant un petit tronçon de la ligne Nîmes le Grau-du-Roi (avec seulement une réservation foncière permettant si nécessaire d'évoluer en pôle de correspondance TGV-TER tout en sauvegardant la possibilité à long terme de réouverture de Lunel-Saint-Gilles-Arles), tandis qu'une autre réservation foncière à la jonction-croisement CNM LNMP avec la ligne classique du côté de Maurin Lattes préserverait la possibilité d'y réaliser un pôle de correspondance avec changements de quai à quai, entre TGV circulant sur le CNM et autres trains circulant sur la ligne classique, vers Sète Agde comme vers Montpellier Saint-Roch Lunel).

Nous nous opposons au projet actuel de gare de Nîmes Manduel Redessan qui serait construite bien avant que son utilité et son équilibre économique soient établis et en diminuant la qualité du service pour les voyageurs TGV qui aujourd'hui partent du ou arrivent au centre de l'agglomération grâce à la gare de Nîmes Feuchères bien desservie par les transports en commun et accessible aux modes doux de mobilité.

Notre ferme engagement contre ce projet de gare découle de notre conviction de la nécessité de boucler au plus tôt une ligne ferroviaire nouvelle reliant Nîmes à Barcelone pour garantir un corridor ferroviaire entre la péninsule ibérique et le reste de l'Europe à l'usage notamment des trains de fret.

En vous remerciant de bien prendre en compte cet avis spécifique défavorable à la voie d'accès routière, je vous adresse nos sincères salutations,

Joan-Loïs Escafit
chargé de mission transports ferroviaires, ASSECO CFDT LR
*** adresse ***, 34500 Besièrs
Còr de Lengadòc
region Occitània Pirenèus Mediterranèa
tel. **téléphone**
corrièl *** e-mail ***

De : *** e-mail Claude MERCIER ***

Envoyé : vendredi 17 mars 2017 12:03

À : Enquete Voie Acces Gare NM <*** e-mail ***>

Objet : Enquête publique Nîmes Manduel Redessan et ses voies d'accès

Bonjour,

Vous trouverez ci joint la contribution du groupe local Nimécolo. (Europe Ecologie les Verts)

Cordialement Claude MERCIER



l'attention de la commission d'enquête publique pour les deux enquêtes publiques concernant le projet de gare nouvelle Nîmes-Manduel-Redessan et ses voies d'accès »

I) Enquête publique sur les voies d'accès

Les voies d'accès sont inutiles pour une gare inexistante.
Pas de Déclaration d'Utilité Publique, pas de gare, pas de voies d'accès.

II) Enquête publique sur l'irréaliste gare Nîmes-Manduel-Redessan

- La gare de Nîmes-Feuchères (en cœur de ville) **n'est pas saturée avant 20 ans** et peut accueillir 2 fois plus de trains qu'actuellement, y compris aux heures de pointe. Elle sera, encore moins, saturée, lorsqu'à partir de 2018, les trains de fret emprunteront la ligne nouvelle du Contournement Nîmes Montpellier (CNM) et laisseront de nouveaux sillons disponibles pour les trains de voyageurs.
- Il n'est pas nécessaire de créer une gare pour faire circuler les trains de fret sur le Contournement.
- Le nombre de trains prévu à la Gare nouvelle (4) ne justifie pas un investissement de 125 0000 0000 d'€
- **Les frais de fonctionnements seraient multipliés par 2** (gare en cœur de ville et gare nouvelle)
- Qui se proposerait de financer (pas l'Europe ni la Région) ?
- Qui financerait la création des nouvelles voies (navette) qui les entretiendraient ? (l'agglo ?)
- L'Autorité Environnementale et le ministère de l'écologie ont donné un **avis très peu favorable** en 2016 sur le projet. (les projets ?)
- Il y aurait d'autres projets liés ... mais on n'en sait pas plus. Les chimères.
(La zone « Porta Magna » (Pole Urbain Multimodal de 250 hectares) de Nîmes Métropole prévue autour de la gare de Manduel, projet de 3^{ème} quai TER etc...)

Ce projet rentre dans la catégorie « **grand projet inutile** » qui dépassent l'entendement et sont **loin de l'intérêt général** et de la saine gestion en bon « père de famille » (à un moment où il convient de renforcer et améliorer l'existant ferroviaire.)

Groupe Nimécolo Europe Ecologie les Verts 31 rue Emile JAMAIS 30900 NIMES
Animateur Claude MERCIER [*** e-mail ***](#) *** téléphone ***

De : *** e-mail Mme Rougelot ***

Envoyé : vendredi 17 mars 2017 10:50

À : Enquete Voie Acces Gare NM <*** e-mail *** >

Objet : Projet de gare TGV à Manduel

Bonjour

J'estime qu'il est inutile et coûteux de construire une gare TGV à Manduel alors qu'à proximité il existe la gare TGV d'Avignon. De plus, ce projet va obliger les nîmois à se déplacer et perdre environ une demi heure pour se rendre à Paris. Pour accéder à Manduel, ils seront obligés d'utiliser leur voiture ou un transport en commun, de payer un parking, alors qu'aujourd'hui on accède à la gare à pied.

Ce projet est également une aberration écologique et humaine : outre la pollution engendrée par les déplacements sus-mentionnés, il entraîne la destruction de nombreux hectares de terre agricole et le déplacement des personnes qui les exploitaient.

A l'heure où le bilan carbone devient une préoccupation mondiale, je me demande quel sera le celui de ce projet ?

Recevez mes salutations

Mme Rougelot

De : * e-mail Nathalie Vidal *****

Envoyé : vendredi 17 mars 2017 07:48

À : Enquete Voie Acces Gare NM <*** e-mail ***>

Objet : Accès piéton Dangerosité collège

Bonjour

ma remarque porte sur l'accès piéton redessan-gare.

Les collégiens de Redessan qui pourraient l'emprunter se verront obligés, une fois les voies franchies ,de couper la seule voie routière menant à la gare .

En effet le collège est situé de l'autre côte et le futur est trajet est plus long que l'actuel .

Je suppose que tout un dispositif (passage piéton sécurisé ect...) est prévu toutefois il faut se rappeler que les jeunes collégiens n'aiment pas les contraintes et se sentent invincibles.

Pour moi le positionnement de ce cheminement présente un risque d'accident important; en le plaçant côte collège on éviterai les traversées intempestives.

Nathalie Vidal

*** adresse ***

30129 MANDUEL

De : * e-mail *****

Envoyé : jeudi 16 mars 2017 22:18

À : Enquete Voie Acces Gare NM <*** e-mail ***>

Objet : revendication

bonjour

nous sommes les,parents inquiets de 2 collégiennes scolarisées a Manuel

le projet de circulation autour de la nouvelle gâté et du collège nous interpelle...

en effet la passerelle pensée pour permettre aux enfants d aller ou revenir du collège Redessan/ manuel nous semble positionnée en droit du bon sens

les enfants devront traverser 2 axes dangereux

en positionnant de l autre cote du pont il n y en aurait plus qu un...

merci de prendre en compte nos inquiétudes et modifier s il vous plait la conception de cette voie de circulation douce
sincères salutations

FAMILLE KISTER MUSSA- PERETTO

De : * e-mail Laurent SAUD *****

Envoyé : jeudi 16 mars 2017 21:20

À : Enquete Voie Acces Gare NM <*** e-mail ***>

Objet : avis enquête voie accès gare

Monsieur le Président,

Je vous interpelle pour dénoncer la non prise en compte de la sécurité des élèves piétons et cyclistes qui doivent emprunter matin et après-midi à partir de Redessan la RD3 pour accéder au collège via domitia de Manduel.

Les maitres d'œuvre du projet se préoccupent plus de la voie d'accès à la nouvelle gare que de la voie d'accès au collège.

Des incidents ont déjà eu lieu sur ce trajet mais heureusement sans gravité à ce jour.

Un camion a touché très légèrement le guidon d'un scooter d'une jeune fille qui se rendait au collège. (Pour cette fois plus de peur que de mal)

Certains enfants prennent des risques (ce sont des adolescents) en étant peu vigilant sur ce passage étroit et non sécurisé.

La responsabilité des élus et des principaux acteurs de ce projet est de protéger les enfants des communes de Manduel et Redessan qui se rendent dans leur collège.

Je souhaite, comme une majeure partie des habitants de Redessan et Manduel, que vous réalisiez les travaux nécessaires à la protection des enfants piétons et cyclistes sur le tronçon de la RD3 permettant d'accéder au collège de Manduel.

Au regard des millions d'euros investis dans les nouvelles lignes lgv et gare, nous n'avons pas le droit de négliger la sécurité des enfants qui croiseront régulièrement les automobilistes pressés de trouver un train au départ.

Les quelques mesures proposées à ce jour sont un bon début mais qui reste très insuffisant. En effet, les aménagements prévus obligeront les enfants à prendre des risques en traversant la RD3. Les deux côtés doivent être entièrement sécurisés (signalisation au sol et barrières de protection et)

Monsieur le Président, merci de tenir compte des avis de dizaines de familles (soutenues par les élus locaux) et de leurs enfants concernés au premier chef par un aménagement vital et peu couteux en rapport aux sommes investies dans la gare, ligne LGV et autres accès routiers.

Bien cordialement,

Laurent SAUD 30129 Redessan

De : *** e-mail Michel GARCIA ***

Envoyé : jeudi 16 mars 2017 21:09

À : Enquete Voie Acces Gare NM <*** e-mail ***>

Objet : gare de manduel.txt

Monsieur le Président de la Commission d'Enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique de l'Avenue de la Gare à Manduel,

Le projet d'Avenue de la Gare a englobé un projet ancien, porté depuis de nombreuses années par les parents d'élèves du Collège VIA DOMITIA, de sécurisation des trajets domicile collège pour les élèves de Redessan scolarisés au Collège de Manduel. Nous ne pouvons que nous réjouir de voir enfin notre demande prise en compte.

Toutefois, nous souhaitons porter à votre connaissance quelques éléments de terrain, relatifs à la sécurité de nos enfants, que nous vous demandons de prendre en compte :

- L'accès au collège se fait par l'Ouest, Avenue André Mazoyer
- Actuellement, les élèves redessannais qui rejoignent le collège à vélo ou à pied cheminent sur la RD3 jusqu'au rond-point de la rue du Fumérian, et empruntent ensuite la rue du Fumérian ou le chemin du Fumérian pour atteindre l'avenue Mazoyer.
- Dans l'option décrite par les documents de l'enquête publique, les enfants sont sensés continuer sur la piste cyclable jusqu'au feu tricolore, puis continuer vers le sud sur la partie Ouest de la chaussée (dont aucun aménagement n'est décrit), jusqu'à pouvoir s'engager à droite dans le chemin de Jonquières, qui les conduit à l'Avenue Mazoyer, sur laquelle ils rebroussement chemin vers le Nord pour atteindre l'entrée du collège.
- La distance parcourue par les collégiens sera donc supérieure à la distance actuelle, et il y a fort à parier qu'ils chercheront à couper pour emprunter, comme ils le font maintenant, par le chemin du Fumérian. Ce raccourci les conduira donc à traverser la RD3 à un endroit inopportun.
- Cette situation de danger a été longuement décrite lors de la réunion publique de la concertation préalable, mais la seule réponse de l'Agglo a été de promettre un dispositif empêchant les collégiens de sortir de la piste cyclable.

Il y a donc malheureusement un risque que les élèves, pour aller au plus rapide, n'empruntent pas le chemin qui aura été prévu pour eux, et continuer d'emprunter l'actuelle RD3, ce qui représenterait un risque certain pour eux.

De même, au nord de la piste cyclable, aucun plan dans les documents mis à notre disposition ne permet de comprendre où s'arrêtera, et comment s'arrêtera la piste cyclable:

- Prendra-t-elle sa source à l'actuel rond point (dit Rond-point de Casino) ? Si c'est le cas, comment peut on expliquer qu'au sud, la solution la plus sûre pour que les cyclistes et les piétons traversent la route principale est un carrefour à feux, et qu'au nord, ce même cas de figure soit réglé par un rond-point ?
- Qu'advient-il lorsque la RD999 sera déviée ? La passerelle enjambrera-t-elle la future déviation ?

Les parents d'élèves, que je représente, auraient préféré que la passerelle prévue pour les modes doux soit située à l'ouest de la RD3, et qu'aucun élève ne se trouve dans la situation de traverser la RD3 deux fois, une première fois en quittant le village de Redessan, et une deuxième fois en arrivant au feu qu'il est prévu de mettre en place devant le collège. La réponse actuelle de l'Agglo et de la SNCF est basée sur le coût supplémentaire que générerait une implantation de la passerelle de l'autre côté de la RD3. Nous sommes confrontés à un problème de balance économique entre les quelques dizaines de milliers d'euros que coûterait le déplacement d'un poteau de caténaires, et la santé (ou au pire la vie) d'un de nos enfants. Tout cela aurait pu être réglé bien avant en concevant le pont sur la voie fret de façon plus pertinente.

De même, pour limiter le bruit et la pollution au droit du collège, les parents d'élèves auraient préféré que la variante 1 soit choisie, plutôt que l'option centrale, sauf à constater qu'un argument décisif conduisait au choix de l'option préférée, ce qui n'apparaît pas clairement dans les documents.

Cette route d'accès à la gare sera à terme un axe routier majeur, par le nombre des véhicules qui l'emprunteront. S'il nous est difficile de calculer avec précision le trafic qui l'empruntera, nous pouvons aisément imaginer que ce trafic sera très important, et qu'il ira croissant à mesure que les années passeront. Les points que nous soulevons aujourd'hui deviendront rapidement cruciaux avec l'augmentation du trafic. C'est pourquoi il est important de la prendre en compte dès aujourd'hui.

En absence de prise en compte satisfaisante de toutes ces remarques, nous vous demandons, Monsieur le président, de vouloir bien émettre un avis négatif sur le projet qui nous est soumis, sur l'aspect concernant la sécurité des collégiens redessannais scolarisés au collège de Manduel.

Je vous prie d'agréer Monsieur le président l'expression de mes salutations respectueuses

Michel GARCIA

Président de l'association des parents d'élèves du collège via domitia – APECVD

De : *** e-mail Nicolas HEQUET – Avocat ***

Envoyé : jeudi 16 mars 2017 15:24

À : *** e-mail ***; Enquete Voie Acces Gare NM <*** e-mail ***>

Objet : Re : Observations enquête publique

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les Membres de la commission d'enquête,

Je vous demande de trouver ci-joint les observations communes présentées dans les intérêts de l'association ADE2G dans le cadre des enquêtes publiques portant sur le projet « *gare nouvelle de Nimes-Manduel-Redessan* » (maitre d'ouvrage - SNCF RESEAU) et sur le projet « *avenue de la gare et accès modes doux par la rd3* » (maitre d'ouvrage – NIMES METROPOLE).

Pour l'Association ADE2G,

Son conseil,

Nicolas HEQUET

Avocat

*** adresse ***

*** adresse ***

84000 AVIGNON

Tel.: *** téléphone ***

Fax.: *** téléphone ***

Voir document pdf ci-joint (4p.)

De : *** e-mail Julie Perrin ***

Envoyé : jeudi 16 mars 2017 00:16

À : Enquete Voie Acces Gare NM <*** e-mail ***>

Objet : A l'attention de Monsieur le président de la commission d'enquête

Monsieur,

Voici mes remarques au sujet du projet global de gare à Manduel et de ses voies d'accès.

1/ A l'heure actuelle, le problème n'est pas le manque d'installations ferroviaires (ou d'autres moyens de communication). Il y a quelques dizaines d'années, oui, peut-être que les voies de communication étaient à multiplier pour augmenter la rapidité d'accès d'un endroit à l'autre. A l'heure actuelle, les enjeux sont très différents. L'équivalent d'un département de terres agricoles et d'espaces naturels est consommé tous les 7 ans au bénéfice de l'urbanisation, où cela va-t-il s'arrêter, alors que :

- * Nous traversons la 6ème crise de la biodiversité, la 1ère liée à l'activité humaine
- * Nous voyons déjà les effets du changement climatique. Si nous organisons l'espace en bétonnant des surfaces agricoles, nous rendons difficile l'autonomie alimentaire des territoires et nous encourageons les transports

C'est cela, l'enjeu majeur actuel.

En l'occurrence, pour ce qui concerne l'emprise du projet dans sa globalité, il s'agit, dans le projet final, de 280ha de terres agricoles et d'espaces naturels consommés, comprenant :

- * un site classé Natura 2000 avec de nombreuses espèces protégées.
- * une zone naturelle d'intérêt écologique faunistique et floristique (ZNIEFF) « Plaine de Manduel et Meynes », cette ZNIEFF se situant elle-même au cœur des vignobles des Costières.

Et côtoyant une masse d'eau souterraine « Alluvions anciennes de la Vistrenque et des Costières », classée comme « ressource majeure à préserver pour l'alimentation en eau potable » de plus de 40 communes et 182 000 habitants.

2/ Tous ces aménagements vont à l'encontre des conclusions de la Commission Mobilité 21 qui indiquent que l'ensemble des réseaux routiers et ferroviaires du territoire français est suffisamment développé et qu'il est à présent important de se concentrer sur l'aménagement et l'entretien de l'existant pour le rendre plus efficace.

Ce n'est pas la création de nouvelles installations, qu'il s'agisse de routes ou de voies ferrées, qui facilitera l'accès aux transports collectifs, mais l'amélioration du fonctionnement des réseaux existants. C'est là que les moyens financiers sont à mettre.

3/ A une échelle plus locale et plus pratique, l'accès à cette nouvelle gare compliquerait l'accès au TGV à tout le nord du département, la plaine d'Alès et les Cévennes. Etrange paradoxe quand les agglomérations de Nîmes, d'Alès, et les représentants de la Région Occitanie trouvent nécessaire de « désenclaver » cette partie du département. Pour compenser, on fera des routes, en encourageant de cette façon l'utilisation de la voiture individuelle, encore mieux !!

Je ne vois absolument pas en quoi ce projet est d'intérêt public, à moins qu'à l'heure actuelle, l'intérêt public soit défini comme l'intérêt économique, et encore, l'intérêt économique à très court terme.

Il faut replacer l'économie à sa juste place ; tout ne doit pas lui être sacrifié, et certainement pas le bien-être des usagers d'un territoire, ni l'environnement.

Je vous demande d'émettre un avis défavorable à la demande d'utilité publique.

En vous remerciant pour votre attention, je vous prie de recevoir mes meilleures salutations.

--

Julie Perrin

*** adresse ***, 30340 Salindres

De : *** e-mail A.DURET ***

Envoyé : mercredi 15 mars 2017 15:29

À : Enquete Voie Acces Gare NM <*** e-mail ***>

Objet : Passerelle sur le RD3

Monsieur,

Je m'interroge sur les travaux qui seront faits pour accéder à la gare TGV de Manduel, une passerelle doit passer au dessus des voies à l'est de la RD3 alors que le collègue de Manduel-Redessan se situe à l'ouest de la RD3. Le trajet que les collégiens devront emprunter à pieds ou à vélo sera donc plus long que le trajet actuel et ils devront côtoyer un surplus de voitures de passagers du TGV.

Il serait bon que ce problème soit pris en compte avant les travaux .

Cordialement

A.DURET

De : *** e-mail Olivier LAFFAYE ***

Envoyé : mercredi 15 mars 2017 10:07

À : Enquete Voie Acces Gare NM <*** e-mail ***>

Objet : Projet gare de MANDUEL REDESSAN

Bonjour,

Profitons de ce magnifique projet et défi pour nos communes en aménageant au maximum ces futures installations en énergies renouvelables.

Il est simple et courant de nos jours d'équiper des toitures de bâtiments (gares, parking...) de panneaux solaires pour alimenter le réseau électrique, ainsi que des bornes de recharge pour véhicules électriques. N'oublions pas non plus l'éolien dans notre région si bien aérée, 3 ou 4 éoliennes peuvent contribuer à ce projet.

Je pense également qu'une liaison pour NIMES par le rail ainsi qu'une desserte via des bus électriques serait un des enjeux principaux à relever.

Cordialement,

Olivier LAFFAYE

Envoyé de mon iPad

De : *** e-mail Annick Borderies ***
Envoyé : lundi 13 mars 2017 18:44
À : Enquete Voie Acces Gare NM <*** e-mail ***>
Objet : TGV

Je souhaite que les TGV partent et arrivent en gare de Nîmes car j'ai mes enfants à Paris. Je n'ai pas de voitures.
Annick B

De : *** e-mail Mme Steenkiste Marie ***
Envoyé : mercredi 8 mars 2017 21:54
À : Enquete Voie Acces Gare NM <*** e-mail ***>
Objet : Enquête Publique Voies d'Accès Gare Nîmes-Manduel-Redessan

Monsieur le président de la commission d'enquête " Voies d'Accès Gare Nîmes-Manduel-Redessan" ,

Dans le cadre de l'enquête d'utilité publique et en tant que citoyenne, je vous fais part de mon avis :

Le fait d'excentrer la nouvelle gare de Nîmes à 13 km de la ville pose des problèmes écologiques et humains, à différents niveaux :

*Disparition de terres agricoles pour sa construction, celle des parkings et des accès routiers (plus de 25 hectares aujourd'hui et plus d'une centaine si la ZAD portée par Nîmes-Métropole se réalise un jour !). Or, il est de notre devoir, à tous et notamment à nos institutions, de protéger le précieux foncier agricole afin de permettre à nos paysans de s'y installer et, ne l'oublions pas, de le cultiver pour produire l'alimentation des habitants des villes et villages alentours !! Pour toute nouvelle construction, il serait préférable d'utiliser avant tout, les nombreuses friches industrielles et bureaux vacants à Nîmes ou dans sa très proche périphérie.

*Une Gare excentrée génère des déplacements routiers supplémentaires pour ses usagers (professionnels et voyageurs) donc de la pollution et des problèmes de sécurité accrus.

De tels travaux et leur aboutissement auront donc indéniablement des conséquences néfastes et regrettables pour la faune, la flore du territoire et pour ses habitants.
Jusqu'en 2011, les responsables de la SNCF jugeaient l'actuelle Gare centrale de Nîmes suffisante pour l'accueil des hypothétiques 2 millions de voyageurs à l'horizon 2040..... Je ne comprends donc pas à qui - à quoi profite le projet actuel d'une gare décentralisée?! Car n'est-ce pas dissuasif pour les usagers qui verront leur temps de déplacement prolongé par cet éloignement, voire complexifié par une correspondance à prendre....

Mme Steenkiste Marie

De : *** e-mail Jacques Vazquez ***
Envoyé : lundi 27 février 2017 14:20
À : Enquete Voie Acces Gare NM <*** e-mail ***>
Objet : " Contre!

Bonjour,

je me demande qui a intérêt à ce que cette nouvelle gare existe!

Certainement pas les habitants locaux, ni les touristes. Nîmes à moins de 3 h de Paris, ce sera fini. Quel est donc cette conception du progrès?

Rajoutons le temps mis par la navette ou le véhicule personnel pour se rendre au centre ville, ou aller jusqu'à la gare, autant prendre l'avion.

Et le parking? En plus de la navette, un autre coût supplémentaire à rajouter au prix du billet.

Pour quel bénéfice donc? pour faire gagner 10 mn au Paris Montpellier? Pour céder au lobbying des entreprises de construction?

Il est clair qu'on ne nous donne pas tous les éléments.

Cdt

De : *** e-mail Jean-Jacques THOUVENIN ***
Envoyé : vendredi 24 février 2017 09:03
À : Enquete Voie Acces Gare NM <*** e-mail *** >
Objet : gare de Manduel

Cette gare à Manduel est inutile et coûteuse. C'est à croire que la France est trop riche pour dépenser à tout va l'argent que l'on n'a pas . :-D

Si gares il devait avoir ce serait soit une gare unique Montpellier Nîmes à Lunel avec des liaisons ferroviaires rapides et confortables Lunel Nîmes, Lunel Montpellier soit une gare multi modale à Garon

Jean-Jacques THOUVENIN

De : *** e-mail Christian Paget ***
Envoyé : jeudi 16 février 2017 15:13
À : Enquete Voie Acces Gare NM <*** e-mail *** >
Objet : " question de temps

Bonjour,

Je suis partisan de la desserte TGV en gare centrale pour diminuer le temps d'accès au train mais également le temps à la gare d'arrivée.

Sur un trajet le gain de temps est d'environ une heure. La perte de temps du aux arrêts intermédiaires entre le départ et la destination est d'environ 10 mn par arrêt. Il est donc facile de comprendre que pour un train que l'on souhaite rapide c'est l'arrêt en gare centrale qui correspond à la vocation d'un train à grande vitesse.

Merci à toutes et à tous.

Christian Paget

De : *** e-mail Christine Sambuc ***
Envoyé : dimanche 12 février 2017 18:58
À : Enquete Voie Acces Gare NM <*** e-mail *** >
Objet : gare à Manduel

Bonjour,

Ce projet de délocaliser la gare de Nîmes à Manduel est une hérésie et va coûter très cher...

Pourquoi donc la construire ???

Pour permettre à certains d'acquérir les terrains situés sur le trajet de Nîmes à Manduel et de les viabiliser pour gagner un maximum d'argent sur cette opération...

Pour, ai-je entendu, gagner 1/4 d'heure pour se rendre à Barcelone... De qui se moque-t-on ?? 15 malheureuses minutes !!

Alors, les usagers qui prenaient le TGV en gare de Nîmes, on les prend pour quoi ? Ils se rendaient à la gare à pied, ne polluaient pas, n'encombraient pas le trafic, mais on s'en fout de ces gens-là !

Or ils devront prendre leur voiture, encombrer le trafic, partir très tôt de leur domicile, perdre du temps dans le trafic, s'énerver, payer un parking et au final ce n'est pas du tout rentable pour eux.

Ou bien ils devront prendre une navette, donc partir de chez eux en fonction des horaires de ces navettes, payer pour aller à Manduel...Quel intérêt ? Aucun !

Même si certains TGV seront maintenus au départ de la gare de Nîmes, ai-je entendu, on n'aura plus le choix de réserver à telle ou telle heure.

Bref, on prend les voyageurs nîmois pour des cons, voilà ce que je pense !

Mais ce n'est pas nouveau que les décideurs, élus et autres entreprises se foutent totalement des citoyens !!

Pourvu que ça leur rapporte !!!!!Et le plus possible !!!!

Christine Sambuc