

ENQUETE PUBLIQUE UNIQUE RELATIVE A LA REALISATION DE LA GARE NOUVELLE DE NÎMES- MANDUEL-REDESSAN.

Avant de rentrer dans les méandres du volumineux dossier d'EP présenté, je souhaiterais prendre un peu de recul et situer le contexte historique et local d'un dossier aux multiples rebondissements et ayant évolué au cours des années.

CONTEXTE HISTORIQUE

Malgré tout le respect que l'on peut avoir pour le rapport Querrien qui date déjà de près de 30 ans le contexte du contournement de Nîmes a bien changé, passant d'une ligne voyageur à mixte, sans gares et maintenant avec gares.

- La gare TGV (à **Manduel ou ailleurs**) sera un jour indispensable, mais **pas avant la réalisation du tronçon manquant** de Montpellier à Perpignan estimé à près de **6 milliards** d'euros (Montpellier Béziers = 1,4 MM€ en TGV mixte + Béziers Perpignan= 4,1 MM€ en TGV non mixte +1MM€ si mixte) et dont la rentabilité n'est pas du tout acquise car si elle l'était, elle serait déjà réalisée depuis bien longtemps.

A noter que le CNM devait déjà être mis en service en 2001 et le projet fut arrêté à Manduel faute de moyens.

En l'état actuel personne n'est en mesure de financer un tel projet et certainement pas avant longtemps, surtout lorsque l'on voit l'état des finances des collectivités, de l'Etat, de la SNCF et que le tronçon TGV en concession TP FERRO de Perpignan à Gérone, mis en service fin 2010 est un véritable fiasco déclaré en cessation de paiement depuis 07/2015. Les rapports prédisaient pourtant une excellente rentabilité prévisionnelle !! Par ailleurs la dette abyssale de la SNCF qui dépasse 50MM€ et les besoins d'entretien des lignes classiques interdisent toute construction de lignes nouvelles hors celles en cours.

La Cour des Comptes préconise maintenant de «**faire prévaloir l'évaluation socio-économique des projets de LGV annoncés**», de «**concentrer en priorité les moyens financiers sur l'entretien du réseau**» existant, et de «**ne pas financer des projets non rentables**».

-Il ne faudrait par ailleurs pas occulter l'étude de juillet 2009 réalisé par RFF à l'occasion du débat public d'implantation des gares qui soulignait la grande difficulté à mettre valeur le site de Manduel et donnait comme seul point positif la proximité d'une ligne TER

Promouvoir la participation des citoyens aux débats sur l'avenir du territoire de Nîmes et de son agglomération »

www.touspournimes.com

Siège: Viviane Alexis Les Vergers N° 9 Impasse de Bellegarde 30000 Nîmes

existante (mais avec seulement 12% d'apport de passagers via ce mode, les 88% restants étant exclusivement assurés via la route).

-Il est à rappeler par ailleurs qu'un des principaux arguments de la municipalité Nîmoise contre le viaduc ferroviaire de Courbessac était le projet de gare Manduel. Ce viaduc a été mis en service en 2013 pour le bonheur des habitants du bassin Alésien. Cette réalisation diminue donc de fait la portée d'une gare Manduel excentrée.

CONTEXTE PARTICULIER DE LA GARE MANDUEL EX URBANISEE

- Les politiques se sont focalisés et continuent encore, sur le sujet clivant de la gare de Manduel sans se soucier de l'interconnexion entre la ligne historique et le CNM (contournement de Nîmes Montpellier). En effet, un train passant par Manduel ne peut aller à Montpellier centre et de même un train passant par Montpellier Mogère ne peut passer par Nîmes centre, et là c'est une erreur historique dont les décideurs portent la responsabilité. **Une interconnexion reste indispensable et prioritaire par rapport à** des constructions de gares qui resteront sous utilisées pendant longtemps. Elle avait été valorisée à 75 M€ par RFF

- **Contrairement à de nombreuses affirmations et à la tentative de passage en force actuelle**, il n'y a à ce jour que très peu de frais engagés pour la future gare Manduel justifiant une fuite en avant (hormis un terrassement très sommaire, une voirie élargie et quelques études), et le consortium OCVIA n'a traité que le strict contournement TGV de Nîmes. Ces frais de l'ordre de 2 M€ sont sans commune mesure avec ceux restants à déboursier (moins de 1% du total) et ne peuvent en aucun cas justifier une fuite en avant.

- La gare de Manduel reste à construire dans **un nœud ferroviaire extrêmement complexe** compte tenu de l'enchevêtrement des voies ferrées autour du secteur (connexion sur ligne classique Tarascon Sète, connexion sur la ligne FRET rive droite du Rhône) entraînant un surcoût de plus de **30 M€** (dixit RFF), et une atteinte écologique très importante malgré les affirmations contraires des dossiers de protection de l'environnement.

- La configuration du site impose **une gare sur 2 niveaux** afin d'assurer les échanges avec la ligne TER existante et donc un surcoût à la clef car on découvre maintenant qu'il faudra construire des **voies et quais complémentaires** dans une tranchée rocheuse sur la ligne exploitée Tarascon-Sète afin d'assurer les échanges avec les TER Nîmes. On parle aujourd'hui de 10/20 M€ non prévus au budget et à payer par qui ? Par ailleurs les coûts d'exploitation ne sont toujours pas annoncés et ils seront loin d'être négligeables en termes de matériel, de personnel et de sillons, sans savoir par ailleurs qui paiera.

- Si la gare est mise en service en 2020 il faudra de toutes les façons la construire sur une ligne déjà en circulation, donc qu'elle soit construite en 2020/25/30/35 ??.... ne changera rien à la difficulté du projet.

-L'indispensable **desserte transports en commun** entre Nîmes Centre et Manduel sera à créer de toutes pièces faute de proximité d'un TCSP. Pour quel coût et payée par qui ? Il n'est pas envisageable en l'état actuel de créer une **gare routière** départementale décentrée à Manduel, l'existante est parfaitement placée en gare centre bien qu'un peu à l'étroit et son attractivité sera améliorée avec la régionalisation des bus départementaux et en 2020 avec la mise en service de la diagonale TCSP en cours de concertation.

Promouvoir la participation des citoyens aux débats sur l'avenir du territoire de Nîmes et de son agglomération »

www.touspournimes.com

Siège: Viviane Alexis Les Vergers N° 9 Impasse de Bellegarde 30000 Nîmes

- Une **voie routière rapide** entre Nîmes Ville et Manduel TGV reste à construire. On annonce 55/80 M€ (dixit Jean DENAT ancien pdt CG 30)
- De par sa position géographique excentrée, sa **zone de chalandise** est extrêmement réduite avec la gare Avignon TGV située à 25 kms à vol d'oiseau et un périmètre très peu urbanisé hors la ville de Beaucaire.
- Le temps de trajet ferroviaire entre Nîmes centre et Montpellier centre par la ligne classique est de 25 minutes et demain 18 mns entre Manduel et MP Mogère par le CNM, compte tenu d'une vitesse à seulement 220 km/h jusqu'à la mise en service du tronçon MP/ Perpignan en 2020/25/30/35 ???
- On annonce 1 M de voyageurs Manduel en 2020 (mais on ne précise pas combien en moins à Nîmes centre ???) ceux-ci n'étant pas créés par la seule construction d'une gare nouvelle.
- A noter que **la gare centre parfaitement placée** au cœur de l'étoile ferroviaire de Nîmes est dimensionnée pour recevoir encore plus de trains qu'à l'heure actuelle et le passage des trains FRET par CNM augmentera encore sa disponibilité et attractivité.

Les pros Manduel argumentent sur un certain nombre de points à considérer :

- Le coup est parti et on ne peut plus revenir en arrière !!
 - La nouvelle gare va amener une forte attractivité et un développement économique : en fait cela va surtout favoriser le bétonnage et la spéculation immobilière sans garantie de retour à la collectivité compte tenu d'une gare betterave (ou des vignes).
- En dehors de l'aspect financier lié à l'exploitation du CNM, ce qui fait briller les yeux de nos élus est de créer un nouvel espace d'activités économiques à Redessan autour d'un thème non encore identifié. Sur certains documents, on parle d'un espace Romanité, sur d'autres d'un nouveau parc des expositions, sur d'autres plus anciens de logements. Ce qui est certain, c'est que personne n'a une bonne idée pour justifier ce nouvel espace économique. Or, sans attractivité, ce site n'a aucune chance de marcher. On cherche donc désespérément à donner un sens à cette gare, alors que dans le même temps il y a par exemple un **vrai projet multimodal** sur la base travaux provisoire Ocvia à Garons-Caissargues, ne nécessitant pas de saccager de nouvelles terres agricoles.

La rentabilité économique pour la SNCF est bâtie sur la présence de 2 gares : c'est certainement vrai mais le bilan global est négatif, car le bon sens nous montre bien que mettre 4 gares, au lieu de 2 aujourd'hui sur un tronçon ferroviaire de 50 kms sans augmentation proportionnelle d'un trafic inconnu à ce jour (mais actuellement en phase de diminution) laisse des doutes sérieux sur le bilan socio-économique présenté comme positif avec des EP saucissonnées à l'extrême et cela mériterait que la commission d'enquête se penche sur ce point.

Le fait de séparer les projets des gares de Montpellier TGV et Manduel fausse délibérément les données d'entrée ou alors qu'on nous prouve que la gare de Montpellier est viable sans la gare de Manduel et que l'on intègre les coûts complets au bilan socio-économique.

Par ailleurs a-t-on valorisé l'immobilisation financière d'une nouvelle gare réalisée en 2020 et pleinement opérationnelle après la réalisation complète du barreau manquant TGV en 2020/30/35/40... ?

Promouvoir la participation des citoyens aux débats sur l'avenir du territoire de Nîmes et de son agglomération »

www.touspournimes.com

Siège: Viviane Alexis Les Vergers N° 9 Impasse de Bellegarde 30000 Nîmes

Les revenus liés au Fret ne suffisant pas à assurer le financement de la ligne, il est donc impératif de faire passer des TGV sur le CNM. C'est là que l'on constate que le bon sens demandant un moratoire pour une gare actuellement inutile sur le CNM est mis à mal par des intérêts très particuliers qui n'ont rien à voir avec l'intérêt général. La seule solution viable pour assurer l'équilibre économique de l'opération pour SNCF Réseau est de faire passer des TGV direct pour Montpellier sur le CNM, sans arrêt à Nîmes. Mais cela, aucun homme politique n'est prêt à l'admettre. C'est pourtant ce qui se passera entre l'ouverture de la ligne et l'ouverture de la gare de Manduel

Le débat actuel mérite le recul car toutes les études précédemment réalisées sont à revoir à la lumière des évolutions de la société et des possibilités financières de la collectivité, car se sont tout de même les contribuables qui paieront l'addition et tant que la ligne n'ira pas jusqu'à Perpignan (et donc Barcelone), un tout petit nombre de trains s'arrêteront en gare de Manduel et c'est une pure folie économique.

En fait on lance un projet non réévalué par phases et en occultant les énormes surcoûts inévitables. Une fois le coup parti on nous explique ensuite qu'on ne peut maintenant revenir en arrière et qu'il n'y a pas d'autre alternative que de continuer. Tout cela pour voir les TGV passer à plus de 10 kms de Nîmes et surtout lancer une opération immobilière sur les 160 ha saccagées autour de cette gare.

N'y a-t-il pas à l'heure actuelle d'autres urgences beaucoup moins onéreuses comme :

- la création très rapide de milliers d'emplois au travers d'une plateforme multimodale de FRET Sud Europe sur les 80 ha de la base travaux OCVIA déjà aménagée et libérée en 2017 ?

- l'amélioration des trains du quotidien avec la réouverture au trafic voyageurs de la rive droite du Rhône
- le cadencement sur le trajet Nîmes- Alès qui bénéficie maintenant d'un viaduc permettant des gains de temps appréciables.
- La modernisation de la gare St Césaire un peu à l'identique de Baillargues permettant de capter de nombreux voyageurs pendulaires

Scénarios autres :

Le scénario des gares autres (Campagne, Campagnole) a été écarté alors que le bilan global de Campagne était largement supérieur (proximité ville, proximité réseaux autoroutier et aéroportuaire, possibilité desserte TCSP alors qu'inexistante à Manduel, impact écologique moindre à campagne par rapport à Manduel..). C'est ce qui ressortait des études RFF de 2012.

Ce scénario permettant aussi de valoriser les 80 ha de la base travaux abandonnée d'OCVIA pour en faire un pôle multimodal (route, air, fer) compte tenu de la proximité de ces infrastructures majeures.

Promouvoir la participation des citoyens aux débats sur l'avenir du territoire de Nîmes et de son agglomération »

www.touspournimes.com

Siège: Viviane Alexis Les Vergers N° 9 Impasse de Bellegarde 30000 Nîmes

GARES EX URBANISEES :

L'étude De Florian « Les gares TGV hors la ville, déconnexion et désillusions » est extrêmement enrichissante et au-delà des analyses microscopiques présentées sur une Enquête Publique orientée à l'extrême, permet d'avoir une autre compréhension du sujet. et si la commission d'enquête souhaite en avoir un exemplaire nous nous ferons un plaisir de le communiquer.

On peut en effet supposer (et même affirmer) que toutes les gares TGV excentrées de France ont fait l'objet d'une étude aussi fouillée que celle présentée à l'EP, pourtant la réalité montre que le résultat est bien différent des attentes :

- Gares intégrées à l'espace urbain : Massy, Marne la vallée, Roissy CDG, Lille Europe, Lyon PD, Le Mans : ce sont des réussites.
- Gares ex urbanisées : Macon Loché (une gare dans le désert), Le Creusot (idem), Vendôme (parc de bureaux vides ou d'institutions publiques afin de boucher les vides alors qu'il était promis un parc technologique), Haute Picardie, Gare Meuse, Aix en Provence (un parking immense de 13.000 places en rase campagne), Gare Lorraine TGV (une forteresse dans le désert)
- Des presque réussites : Valence (mais relation gare centre et gare TGV quasi inexistante), Champagne Ardennes TGV.

Le principe des gares ex urbanisées est aujourd'hui abandonné et n'a pas été retenu sur le réseau Européen (Allemagne, Belgique notamment où les centres villes sont desservis directement). L'exemple de Bordeaux-Tours qui a fait le choix de desservir les gares centre compte tenu des fiascos précédents est significatif, mais on continue par entêtement à défendre à Manduel et Montpellier un scénario qui ne peut tenir sur le moyen terme et en tous cas pas tant que la liaison avec l'Espagne sera achevée....

EVOLUTION DE L'AIRE URBAINE NIMOISE

La dynamique de développement de l'agglomération nîmoise se situe résolument vers l'Ouest et le Sud-Ouest compte tenu du niveau et de la qualité des équipements actuels ou en projet : 3 entrées/sortie d'autoroute et bientôt un 4^o à Milhaud avec le raccord du contournement Ouest de Nîmes avec la RN106 Alès/Nîmes, transversale et diagonale TCSP, aéroport Nîmes Garons, interface avec Montpellier, importants efforts urbains dans le cadre de la nouvelle politique de la ville, extension continue de la plaine de la Vaunage et de la petite Camargue avec un important taux démographique (page 10/44), projet de bois de Mintageau.

Côté Est la gare nouvelle de Manduel sera bien isolée avec une seule sortie d'autoroute à Marguerittes, pas de liaisons routières d'importance et pas de proximité de villes moyennes hormis Beaucaire et le site du Pont du Gard mis en avant pour justifier en partie le projet (on peut toutefois douter du nombre de clients qui iront directement de la gare au Pont du Gard et inversement).

Tous ces éléments indiquant une faible attractivité côté Est ne militent pas pour une implantation d'une structure très isolée et le projet sous-jacent Porta Magna n'est pas une garantie certaine de grande attractivité comme nous l'avons déjà cité dans les gares ex urbanisées en France

Promouvoir la participation des citoyens aux débats sur l'avenir du territoire de Nîmes et de son agglomération »

www.touspournimes.com

Siège: Viviane Alexis Les Vergers N° 9 Impasse de Bellegarde 30000 Nîmes

REMARQUES CONCERNANT ES DOCUMENTS PRESENTES A L'OCCASION DE L'ENQUETE PUBLIQUE :

BILAN SOCIO ECONOMIQUE EP

Le projet étant « saucissonné » à l'extrême on ne trouve nulle part le détail des coûts complémentaires obligatoires autres que les 95 M€ de construction de la seule gare et de ce fait on noie la compréhension au détriment de l'essentiel :

- coût accès des abords immédiats ?
- coût accès routiers départementaux ?
- coût 3° voie desserte TER + frais fonctionnement annuel ?
- coût transports en commun nouveaux (investissement et fonctionnement) ??

Le bilan financier en est donc totalement faussé et ne peut donc être recevable. La commission d'enquête doit demander de ce fait une véritable réévaluation globale du projet intégrant **tous les coûts d'investissement et de fonctionnement.**

Gare Manduel et Montpellier TGV :

La gare de Manduel n'a de pertinence que pour justifier une gare TGV à Montpellier mais son coût n'a pas été pris en compte dans le bilan socio-économique de cette dernière, ceux-ci sont donc totalement faussés et à la limite de la malversation comptable. Ou alors qu'on nous prouve que la gare de Montpellier est viable sans la gare de Manduel.

Amélioration circulation :

La notice explicative précise que la circulation sur l'axe historique Nîmes MP sera largement améliorée. Effectivement le débit sera beaucoup plus fluide, pas du fait d'une nouvelle gare mais surtout de la circulation du Fret sur CNM.

Par ailleurs la gestion des nombreux incidents sur l'axe historique (nombreux passages à niveau, suicides, accidents de personnes, de caténaires, de signalisation, incendies, malveillances...) ne sera nullement améliorée faute de pouvoir basculer d'une ligne sur l'autre puisque les « tuyaux » ne communiquent pas en l'absence d'un barreau de connexion à St Brès (ou ailleurs).

Ce scénario a pourtant été occulté alors qu'envisagé dès le début. Celui-ci permettait de s'affranchir de gares nouvelles et entrainait donc en conflit avec la volonté des politiques locaux d'avoir « leur » gare et pouvoir la revendiquer comme leur réussite, mais l'intérêt des égos est-il compatible avec l'intérêt général ??

Contexte ferroviaire : Le Dossier d'évaluation socio-économique nous annonce la connexion avec l'Espagne en 2030 (point 1.1.1 ;). Je voudrais simplement préciser que le CNM devait être mis en service en 2001 (il n'aura donc que 16 ans de retard sur une prévision initiale !) et donc cela montre la fiabilité de toute annonce ou prévision par nature hasardeuse lorsque les finances ne sont pas au rendez-vous....

Promouvoir la participation des citoyens aux débats sur l'avenir du territoire de Nîmes et de son agglomération »

www.touspournimes.com

Siège: Viviane Alexis Les Vergers N° 9 Impasse de Bellegarde 30000 Nîmes

Pièces présentées :

Le volume « monstrueux » de pièces jointes, de chiffres, de statistiques ne facilite pas la compréhension du sujet et pire la dilue dans un fatras d'informations, d'affirmations non documentées.

Par exemple :

- l'analyse des inconvénients éventuels de la création de la nouvelle gare n'est pas effectuée et le dossier est exclusivement à décharge ne permettant pas ainsi d'avoir une analyse coûts/ bénéfices et coûts avantages objective. Les chiffres présentés sont parfois fantaisistes : 80.000 nouveaux habitants seraient à moins de 30 mns de la grande vitesse et sur d'autres documents seuls les habitants de Beaucaire en profiteraient.
- Les dossiers présentés ne permettent pas de comparer les scénarios maintien gare actuelle sans nouvelle gare avec les scénarios avec gare nouvelle et affirmer sur le dossier initial que le scénario sans gare nouvelle présentent des inconvénients sur le plan environnemental ou agricole et foncier est totalement inacceptable et laisse des doutes sur le sérieux de les études proposées qui ne font mention que d'avantages et quasiment jamais d'inconvénients.
- L'annonce d'une réduction de pollution est pour le moins fantaisiste et heurte le bon sens dans la mesure où l'accès à la gare de Manduel se fera essentiellement en voiture (étude RFF : 88%) et le report modal sur les correspondances TER (étude RFF : 12%) étant loin d'être important et on ne sait d'ailleurs pas quand il se réalisera faute d'une 3^o voie.
- Les chiffres du bilan global des reports modaux (routiers pour 1,28 MM de kms auto et aériens pour 760 MM voy/km sont sujets à caution faute de sources ou d'analyse plus objective qu'une simple affirmation, ils ne sont donc pas recevables et ne peuvent être sérieusement pris en compte dans le bilan socio-économique. De même annoncer qu'un million de voyageurs (point 1.1.2.4) transiteront par Manduel des 2020 relève de l'humour dans la mesure où on ne laissera pas le choix aux voyageurs transitant habituellement pas par Nîmes centre et ces 1 millions de voyageurs ne seront pas créés ex nihilo.

CONCLUSION :

les études proposées laissent planer de sérieux doutes sur l'objectivité du dossier qui est quasiment exclusivement à décharge et présente des chiffres erronés ou affirmés sans argumentation, permettant ainsi d'améliorer artificiellement le bilan socio-économique. Le fait de séparer les gares de Montpellier TGV et Manduel fausse délibérément les données d'entrée ou alors qu'on nous prouve que la gare de Montpellier est viable sans la gare de Manduel.

Par ailleurs le bon sens nous montre bien que disposer de 4 gares (au lieu de 2) sur un tronçon ferroviaire de 50 kms sans augmentation proportionnelle d'un trafic inconnu à ce jour (mais actuellement en phase de diminution) nous laisse des doutes sur l'intérêt socio-économique présenté comme positif avec des EP saucissonnées à l'extrême.

L'absence de prise en compte de coûts externes obligatoires (3^o voie, accès routiers, accès de proximité, transports en commun..) fausse l'analyse indispensable des coûts et on constate que chacun des projets (CNM, gare MP, accès) est présenté individuellement comme positifs mais quid de la somme de tous les projets ????

Cette affaire rappelle malheureusement le dossier TP Ferro cité en préambule qui vantait le tunnel LGV sous le Perthus entre Perpignan et Gérone avec des chiffres mirifiques pour

Promouvoir la participation des citoyens aux débats sur l'avenir du territoire de Nîmes et de son agglomération »

www.touspournimes.com

Siège: Viviane Alexis Les Vergers N° 9 Impasse de Bellegarde 30000 Nîmes

pousser à la réalisation du projet. Le résultat est que le trafic annoncé n'a jamais eu lieu et TP FERRO a fait faillite faisant ainsi reposer sur la Nation le déficit de cette affaire. Il pourra bien sûr être objecté que tous les éléments soulevés ne correspondent pas à des pièces précises du dossier d'EP et seront donc non recevables ou hors sujet, c'est la méthode habituelle pour éluder les points qui « font mal ».

Nous aurons au moins attiré votre attention sur une gabegie financière en préparation et malheureusement justifiée par des dossiers redondants, en pièces détachées et ne donnant jamais une idée complète et réaliste de la situation vers laquelle on nous entraîne compte tenu de l'absence de bons sens qui préside depuis l'origine de ce dossier.

Messieurs les commissaires enquêteurs vous aurez la responsabilité de donner votre avis en votre âme et conscience en fonction de tous les éléments que vous aurez pu analyser. Votre avis sera pris en compte ou pas, mais il est fort à craindre que la décision de construire Manduel sera prise quel que soit votre avis, mais puisque l'Etat, la SNCF, les autres financeurs sont trop riches, continuons à gaspiller allégrement l'argent des contribuables.

Je vous remercie de votre attention.

André FRANCISCO
Secrétaire général de TPNA

Promouvoir la participation des citoyens aux débats sur l'avenir du territoire de Nîmes et de son agglomération »

www.touspournimes.com

Siège: Viviane Alexis Les Vergers N° 9 Impasse de Bellegarde 30000 Nîmes