

Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan

Cahier d'acteurs



Association

NÎMES ACTION

7, rue Léo Lagrange - 30000 Nîmes - Tél. : 04.66.26.11.55
nimesaction@free.fr - <http://nimesaction.midiblogs.com>

Les propos tenus au sein du présent cahier d'acteurs n'engagent que son auteur et sont totalement indépendants de la CPDP.

“ Multi-pôle Nîmes Feuchères / Manduel TGV-TER

L'agglomération de Nîmes a la chance de se situer au centre d'une incontestable étoile géographique, routière et ferroviaire. Entre Nîmes, Alès, Arles, Montpellier, Avignon, Bagnols sur Cèze, Le Grau du Roi, Lunel, plusieurs centaines de milliers de personnes se croisent et se déplacent sans cesse pour de multiples besoins : travail, études, santé, culture, sport, tourisme, etc.

De 1994 à nos jours, les enjeux ferroviaires gardois ont fortement évolué

Dans les années 1994/95, tous les trains n'avaient pas d'autre choix que de circuler sur l'artère historique Tarascon-Sète et donc de passer par Nîmes-centre et Montpellier-centre. A cette époque, le contournement de Nîmes étant loin d'être programmé, les appareils de voies étaient essentiellement commandés « à l'ancienne » et les trains (notamment Nîmes-Alès-Nîmes) formées de rames unidirectionnelles (locomotrice + voitures). Ce qui n'est plus le cas actuellement.

Alors que se pose avec acuité la nécessité d'une gare TGV à Manduel, l'agglomération nîmoise dispose d'un atout potentiel majeur au triage de Courbessac : le point de rebroussement Nîmes-Alès-Nîmes situé à la confluence de la ligne historique Alès-Beaucaire et d'un faisceau multidirectionnel de voies ferrées en connexion avec le futur contournement de Nîmes et à proximité immédiate d'un réseau routier conséquent.

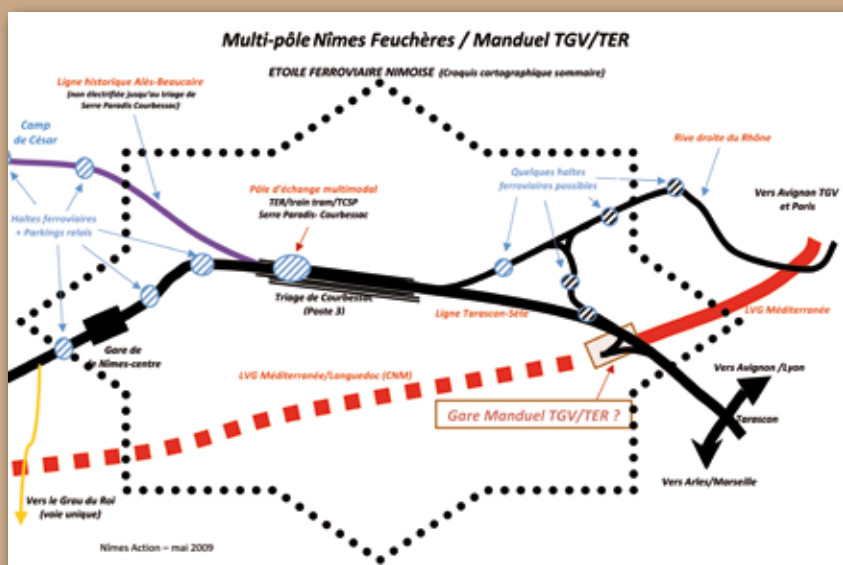
Pour un vrai développement global des déplacements favorables aux Gardois : le Multi-pôle Nîmes-Feuchères/Manduel

Le triage de Courbessac est devenu la clé de voute, voire le pivot d'un superbe réseau potentiel de liaisons multimodales, urbaines et périurbaines, au bénéfice d'une importante population gardoise et limitrophe. Une population (600 000 personnes) dont l'habitat et les lieux d'activité ne se concentrent plus, au seul voisinage immédiat des gares de Nîmes, Alès, Arles, Avignon, Lunel, etc., mais s'égrènent de plus en plus largement et densément entre celles-ci.



Un tel scénario (reprenant celui imaginé par RFF en 2005) renforcerait significativement l'importance de la gare de Nîmes Feuchères par son irrigation multipolaire, et apporterait à cette gare une incontestable valorisation tant au plan économique qu'environnemental (désengorgement de son accès automobile, interconnexion routières et ferroviaires des différents pôles du réseau, etc.) :

- Liaisons directes et rapides entre Manduel TGV et Nîmes-Feuchères/Alès/Arles/Tarascon/Beaucaire/Rive droite du Rhône/Le Grau du Roi/Lunel/Montpellier TGV.
- Gain de 3 à 4 minutes (sans arrêt) entre Nîmes-Feuchères et Alès, ainsi que 10 minutes au moins entre Manduel TGV et Alès, Arles, etc.
- Train tram assurant, outre les TER cadencés, la fluidité et l'articulation des liaisons multimodales urbaines et périurbaines en complémentarité du TCSP nîmois.
- Entrées et sorties diversifiées grâce à des haltes-minute + parkings relais particulièrement stratégiques, accessibles « multimodalement » et réalisables à moindre frais (toutes sur des friches ferroviaires existantes).
 - Talabot/Pierre Semard,
 - Jean Bouin/Vignaud,
 - Serre-Paradis/Courbessac.
- Désenclavement de tout un secteur de la ville de Nîmes (de Hoche-Sernam à Pont-de Justice et au-delà) et désengorgement de la route de Courbessac par la construction d'une traverse routière de 250 mètres aboutissant (par voie de surplomb ou souterraine) au carrefour du Pont de Justice.

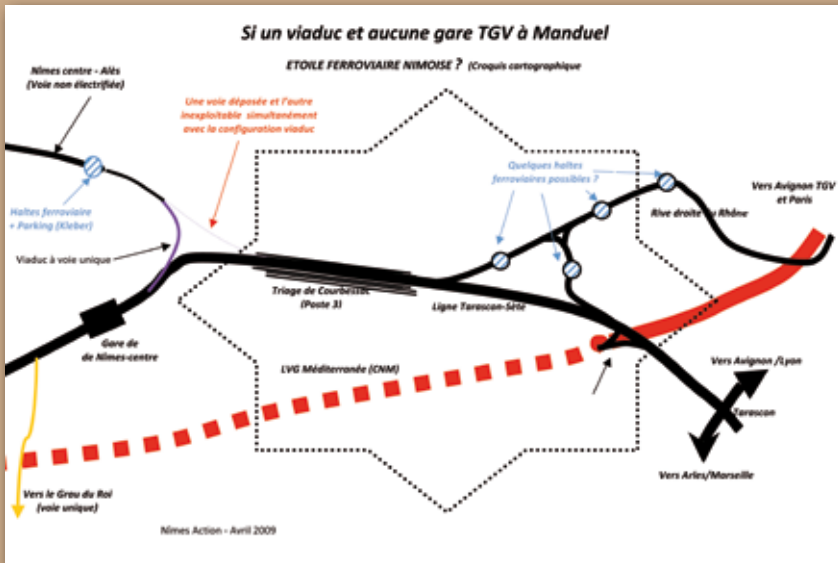


- Justification supplémentaire d'une réouverture aux voyageurs de la voie ferrée rive droite du Rhône vers Givors et Lyon appelée à desservir de nombreuses localités (Marguerittes, Remoulins, Bagnols, etc.).
- Amélioration des déplacements multimodaux entre les habitations et diverses destinations intra et périurbaines (Arles, Alès, Avignon, Remoulins, Montpellier, etc.).
- Réduction du coût et de la durée effective (tous vecteurs confondus) des déplacements (portail ouvert sur les autoroutes A9 et A54 ainsi que sur la future rocade Nord de Nîmes, la nationale 86, D 999 + échangeur supplémentaire à prévoir avec l'A9...).

- Atout considérable pour le développement d'une plateforme multimodale Marguerittes/Pont de Justice/Grézan et au-delà.
- Desserte ferroviaire idéale du futur camp de César, de la SMAC et d'un centre de loisirs Nimolac.
- Au plan strictement nîmois : emprise foncière libérée le long du cimetière Saint Baudile (voie ferrée désaffectée) en vue de la construction d'une voie routière en prolongement naturel du Bd Talabot sur la route d'Avignon (au débouché de la halte minute et parking relais de la rue Vignaud).

Scénarios d'accès aux TGV si la gare de Manduel n'était pas construite

Faute de gare TGV à Manduel (seul site sérieux et réaliste d'implantation près de Nîmes) les 600 000 habitants du bassin de vie gardois et limitrophes, devront se résigner à « voir passer » une centaine de TGV (prévisions SNCF pour 2020) sur le contournement de Nîmes et Montpellier. Sachant que ces TGV ne pourront jamais utiliser la ligne classique, sauf à créer des voies supplémentaires sur la portion de ligne classique



située entre la jonction de Saint Brès (avec le CNM) et Montpellier Saint Roch, ce qui serait une solution extrêmement compliquée et particulièrement coûteuse.

Il faut aussi savoir que pour accéder à cette centaine de TGV, les voyageurs ferroviaires devront obligatoirement se rendre à Montpellier TGV, à partir de Montpellier Saint Roch et cela ... en TRAMWAY soit avec une durée de trajet supplémentaire de 17 minutes ... sans compter bien évidemment les attentes et/ou déplacements pédestres induits. (Etude n°2 - pages 31, tableau accessibilité TC et page 35, tableau accessibilité TER. Ou encore, réponse RFF à la question n°161, « pourquoi une gare

TGV à l'extérieur de Montpellier ? »).

Ou alors, ces usagers devront se contenter de n'accéder qu'aux 26 autres TGV (prévisions SNCF) qui seront détournés sur Nîmes-Feuchères et qui assureront quotidiennement :

- La desserte vers Paris ou Marseille par la LGV.
- La desserte (uniquement) de Montpellier Saint Roch par la ligne classique Tarascon-Sète et cela en parallèle avec 84 TER (prévisions SNCF).

Quant aux Cévenols, tout particulièrement « heureux » de pouvoir gagner quelques 4 minutes (en fait, peu importe, imaginons que ce soit « réellement » 8 minutes sans arrêt entre Nîmes centre et Alès centre), ceux-ci, pour monter sur Paris (itinéraire le plus fréquent), devront accepter, au mieux, de se contenter, « grâce » au viaduc (40 M€ !) de rebrousser, cette fois, à Nîmes-Feuchères en passant, sans arrêt possible, successivement au triage de Courbessac puis au nœud ferroviaire de Manduel. Autrement dit, perdre un temps nettement supérieur aux quelques minutes que le viaduc sera sensé leur apporter afin d'atteindre obligatoirement Nîmes centre puis Montpellier Saint Roch. Quel progrès !

Remarquons que dans ce cas de non réalisation d'une gare nouvelle Nîmes TGV sur le CNM, RFF a imaginé augmenter de 48 le nombre de TGV détournés sur Nîmes-Feuchères, une hypothèse pour le moins hors de prix et qui, au surplus, se heurte à des difficultés non encore déterminées exactement. Somme toute une réalisation du type « miroir aux alouettes ».

Il s'agirait, en effet, d'établir un raccordement entre Nîmes centre et le CNM via Saint Césaire et l'actuelle voie ferrée menant à Vauvert. Autrement dit, réaliser une mise à 2 voies et une électrification de cette portion de ligne ferroviaire pour un coût actuellement estimé à 180 M€. Etant précisé que cette estimation ne comprend pas le coût du doublement de voie (très difficilement réalisable) à hauteur de Saint Césaire, un secteur urbain aux contraintes complexes (modifications impératives des installations pour réduire le parcours à contresens sur la voie 1). Sans compter la traversée de la Costière de Nîmes (zone inondable + zone NATURA 2000), un passage délicat sous l'autoroute A9, un passage à niveau sur une 2x2 voies, etc.

Scénarios d'accès aux TGV si la gare Manduel était construite

Certains usagers (Nîmois, Arlésiens, Beaucairois, Tarasconnais, Vauclusiens) pourront choisir d'accéder directement à l'un des 56 TGV (prévisions SNCF) desservant Manduel par la LGV (d'où un gain de temps considérable pour beaucoup et, en tout cas, un choix d'accès appréciable pour tous).

Quant aux usagers qui, depuis Alès, voudront accéder, en train, aux TGV desservant uniquement Manduel, ceux-ci devront obligatoirement (viaduc oblige !) rallier la gare de Nîmes Feuchères puis, « grâce » à une



correspondance TER, « rebrousser chemin » vers Manduel TGV pour continuer, par la LGV, leur voyage vers Paris ou Marseille. Ou encore, en TER/TGV se rendre à Montpellier Saint Roch puis éventuellement à Montpellier TGV (... mais en tramway !).

Enfin s'ils choisissaient d'accéder aux 44 autres TGV (prévisions SNCF) qui desserviront uniquement Montpellier TGV, obligation leur sera alors faite de rejoindre cette dernière gare... en TRAMWAY, à partir de Montpellier Saint Roch.

En vérité, en détournant inutilement un grand nombre de voyageurs Alésiens et Cévenols d'un accès direct au contournement de Nîmes (une certaine de milliers d'habitants... ce qui n'est pas une clientèle potentielle négligeable), le viaduc de Courbessac condamne encore un peu plus l'intérêt de construire une Gare TGV à Manduel. Une gare qui s'impose, en toute logique économique et technique, en même temps que la mise en service du CNM.

Une refonte objective de la problématique des liaisons ferroviaires gardoises s'impose de toute urgence

Une lecture attentive des études complémentaires « de localisation et de définition » des gares TGV de l'agglomération de Nîmes et/ou Montpellier (www.debatpublic-lnmp.org) illustre quelque peu la triste perspective d'une certaine volonté de ne construire qu'une seule nouvelle gare TGV, celle de Montpellier.

L'étude complémentaire sur les sites nîmois (pages 12 et 13) ne comptabilise, restrictivement et nominativement, que les populations de certaines villes (pas toutes), pour annoncer que le bassin de vie nîmois ne représenterait que 320 000 habitants au lieu des 600 000 réellement existants... Autrement dit, l'équivalent du bassin de vie montpelliérain pour lequel, la comptabilisation s'est faite en englobant, cette fois, les populations de toutes les agglomérations « du grand Montpellier » (Etude complémentaire sur les sites montpelliérains - page 5 et 6).

Si l'accessibilité par la route est normalement développée dans l'étude complémentaire sur les sites nîmois, rien ou presque - ce qui est incohérent - ne porte sur l'un des points essentiels plaçant pour l'accessibilité TER ou tram trains à Manduel TGV, à savoir son accessibilité ferroviaire immédiate (alors que les voies existent). Il s'agit là pourtant, d'un critère essentiel pour juger de la véritable pertinence d'une implantation gare TGV sur ce site. Une gare qui, en tout cas, ne serait pas une « gare des betteraves ».

Aux termes de cette même étude rien ne souligne les conséquences de la déstructuration annoncée de la ligne historique Alès-Beaucaire rendue nécessaire par la construction du futur viaduc de Courbessac. Viaduc dont, il faut le rappeler, la construction fut décidée, il y a quinze années sans tenir aucun compte des progrès technologiques et ferroviaires considérables à venir et, encore moins, du contournement de Nîmes et Montpellier qui n'était pas du tout programmé, et qui signera la disparition des possibilités immédiates d'accès ferroviaire direct des Alésiens à une éventuelle gare de Manduel. A vrai dire, quelques remarques confirment subrepticement la triste réalité à venir pour les Alésiens et plus généralement pour les Gardois : « Pour Alès, accès à Manduel TGV via... correspondance à... Nîmes Feuchères » (Tableau page 41). Et : « depuis Alès : TER avec... correspondance à Nîmes » (Tableau 2, page 50). Ou plus étonnant encore : « depuis Arles : TER avec... correspondance à Nîmes » (Tableau 2, page 50)...

En tout cas, aucune étude ne porte sur le fonctionnement de l'étoile ferroviaire nîmoise et encore moins sur la faisabilité (et le coût intéressant) d'un multi-pôle liant étroitement le contournement de Nîmes et la gare Nîmes-Feuchères, via un pôle d'échange multimodal au triage de Courbessac.

Un scénario pourtant envisagé en 2005 par RFF, mais très curieusement mis au placard ! Pourquoi ?

