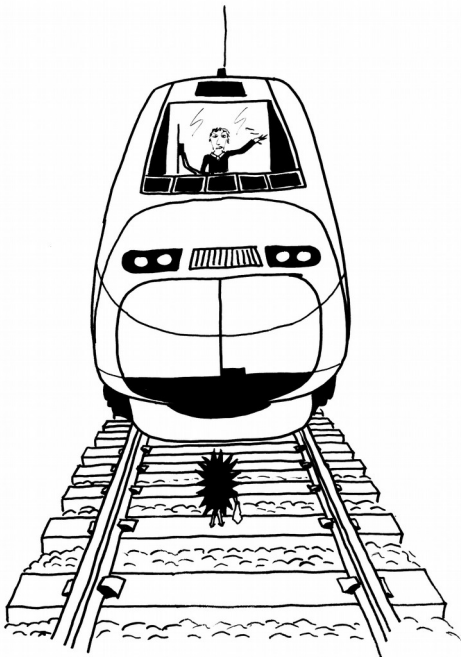


GARE DE MANDUEL : UN PROJET INCOHÉRENT PASSÉ EN FORCE



La fédération France Nature Environnement Languedoc-Roussillon conteste devant les tribunaux l'arrêté d'autorisation unique de la gare nouvelle de Nîmes-Manduel-Redessan, qui n'a démontré ni sa pertinence d'un point de vue ferroviaire, ni sa capacité à compenser les impacts environnementaux supplémentaires qu'elle induit¹.

Nous ne sommes pas opposés au doublet de ligne

Notre fédération ne s'est jamais opposée sur le principe du contournement ferroviaire Nîmes-Montpellier car ses objectifs initiaux étaient de permettre le développement du FRET vers l'Espagne (ligne passant hors des centres-villes), et de fluidifier le trafic sur la ligne historique, aujourd'hui bloquée au moindre incident. Avec le temps, cette justification rationnelle a cependant été victime du mythe de la très grande vitesse, et a évolué au gré des contreparties exigées par les collectivités territoriales en échange de leur contribution financière².

Il n'est pas démontré que la gare de Manduel va améliorer les conditions du transport ferroviaire

Sur le plan ferroviaire, la rationalité de ces contreparties ne manque pas d'interroger : quel est en effet le sens de construire des gares TGV tous les 100 km, condamnant les TGV à rouler à peine plus vite qu'aujourd'hui, en arguant de gains de temps d'autant plus hypothétiques que les gares nouvelles de Montpellier et Nîmes sont éloignées de leurs zones de chalandise et particulièrement difficiles d'accès ? Comment peut-on autoriser un tel aménagement sans avoir étudié sérieusement les modalités de raccordement entre gare excentrée et gare historique, et ses conséquences sur les correspondances ? Comment enfin expliquer la rumeur qui voudrait que cette nouvelle gare soit indispensable au CNM ou à la gare de Montpellier, mettant en question le sérieux des études précédentes ? Celles-ci démontraient que ces aménagements avaient un intérêt propre, aucunement conditionné à la construction de la gare de Manduel.

Nous dénonçons l'opportunisme et la précipitation

Alors que le besoin ferroviaire restera de fait quasi inexistant tant que la ligne n'atteindra pas l'Espagne³, il est étonnant de

1 Vous pouvez [télécharger le mémoire introductif d'instance](#) sur notre site internet

2 phénomène dénoncé par la Cour des Comptes (2014) « *La grande vitesse ferroviaire : un modèle porté au-delà de sa pertinence* »

3 deux allers-retours par jour annoncés par la SNCF à l'ouverture de la gare de Montpellier à l'été 2018

constater avec quelle précipitation ces gares ont été construites. Loin d'imaginer que nos élus gaspilleraient des fonds publics pour le maintien en fonctionnement de gares fantômes, il semble que les opportunités foncières ouvertes par ces gares au milieu des champs n'y soient pas étrangères. Les gares s'avèrent d'excellents chevaux de Troie pour l'urbanisation de vastes secteurs périurbains jusqu'ici préservés : 350 ha au sud de Montpellier, 280 au sud-est de Nîmes. Les projets de stade ou de parc de loisirs dédié à la « romanité » laissent rêveur quand à la raison impérative de ces nouvelles extensions urbaines et de ces gares.

« Panem et circenses » ou « gare des outardes » : on ne sait pas

Alors que le littoral et la plaine du Languedoc subissent une artificialisation galopante, nous nous alarmons que ces projets soient à ce point approximatifs, et ignorent les enjeux environnementaux. Si la gare de Manduel est réellement intégrée dans un lieu de vie, elle s'insérera dans un projet d'urbanisation (Zone d'Aménagement Différé - ZAD) qui entraînera des impacts indirects via les projets de voirie et d'aménagement urbain qu'elle induit :

- l'imperméabilisation urbaine impactera la recharge de la nappe d'eau souterraine sous-jacente à l'emprise de la ZAD, classée « ressource majeure à préserver pour l'alimentation en eau potable », et fortement utilisée pour l'eau potable de 42 communes et 182 000 habitants ; le lessivage de la zone urbaine lors des pluies menacera nécessairement la qualité de l'eau de cette nappe alors que celle-ci est déjà en mauvais état chimique ;
- l'artificialisation induite impactera la biodiversité déjà menacée de la zone : une partie de la ZAD se situe dans une zone Natura 2000 dédiée à la protection du *quart de la population française* d'Outarde canepetière, espèce menacée d'extinction en France, alors que 14 % des effectifs présents sur le site ont déjà été sacrifiés pour le CNM entre 2012 et 2016. Alors que les mesures compensatoires du CNM n'ont pas compensé les pertes, et que la Costière nîmoise a atteint sa limite en termes de possibilités de compensation pour les Outardes, nous militons en faveur d'un moratoire sur les projets ayant un impact sur cette espèce et son habitat dans cette zone Natura 2000.

Dans le cas où ce projet d'urbanisation ne verrait pas le jour, la gare dont la réalisation vient d'être autorisée sera alors une « gare des Outardes », perdue au milieu des champs et il deviendra difficile de justifier son utilité...

L'entourloupe systématique :

le découpage des projets et des procédures de consultation du public

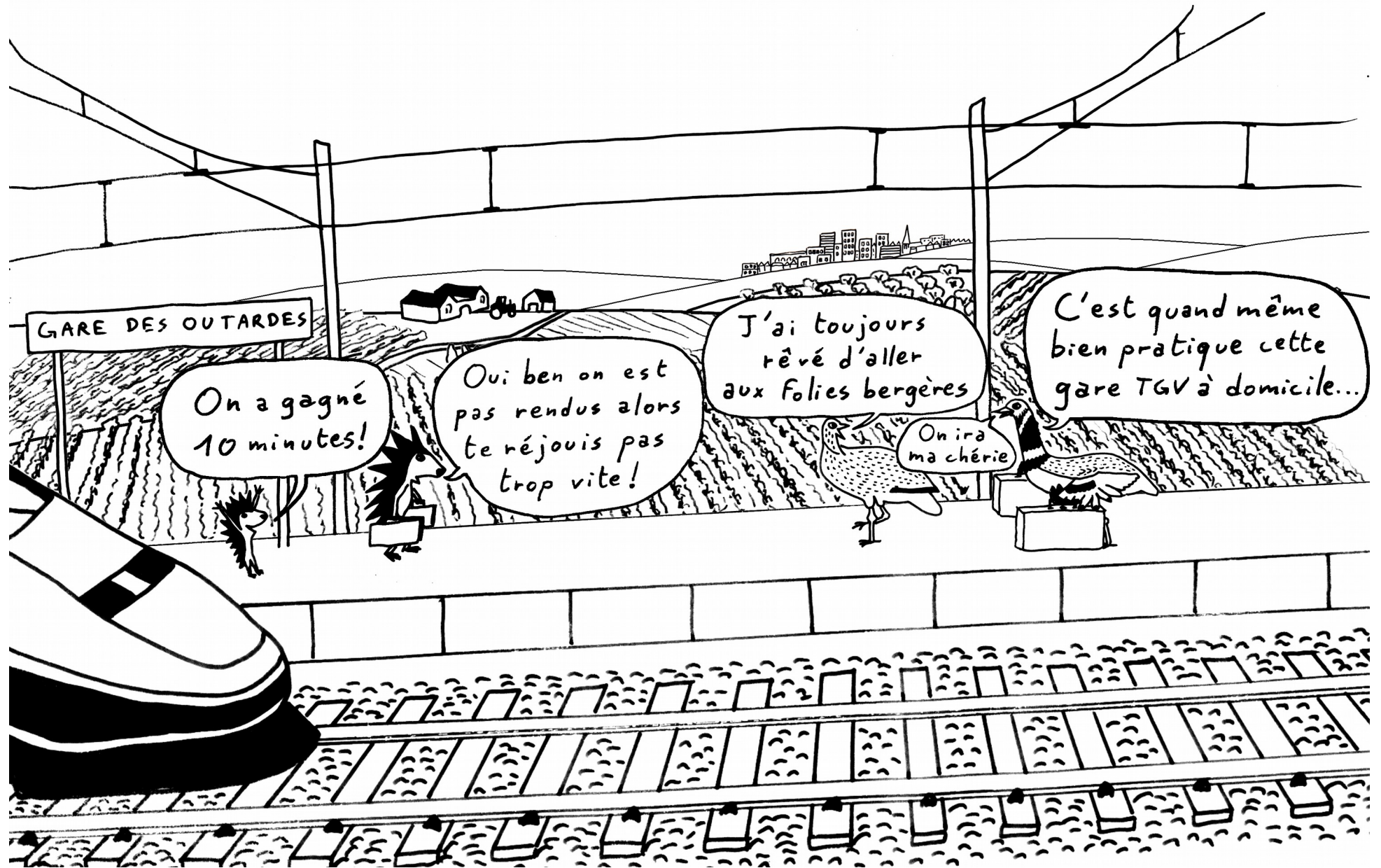
Cette situation pose à nouveau la question du processus de décision qui permet d'aboutir à de pareilles aberrations. Nous l'avons dénoncé à Montpellier et nous le dénonçons à nouveau. De la gare de Montpellier à celle de Manduel, nous observons le même tour de passe-passe, qui consiste à découper un grand projet cohérent en une multitude de sous-projets, instruits en autant de procédures et d'enquêtes publiques séparées. Cette pratique empêche la population de se prononcer sur la cohérence globale, et plus encore, permet aux aménageurs de minimiser les impacts environnementaux en ignorant les effets induits et cumulés de chaque projet, et donc, *in fine*, de n'insister que sur des avantages socio-économiques (qui restent à prouver) tout en masquant des impacts négatifs importants qui, eux, seront définitifs.

Pour Simon Popy, président de FNE LR, « c'est la technique du pied dans la porte, et il est temps de mettre fin à ces pratiques qui n'aboutissent qu'à exacerber un sentiment de défiance vis-à-vis des décideurs politiques ».

CONFERENCE DE PRESSE : jeudi 14 décembre à 8h45 au café La Grande Bourse, 2 Bld des Arènes à Nîmes

en présence de Simon Popy, président de FNE LR, et Michel Julier, administrateur de FNE LR

Invité : président de l'ASPIC, association nîmoise mobilisée sur ce dossier



GARE DES OUTARDES

On a gagné 10 minutes!

Oui ben on est pas rendus alors te réjouis pas trop vite!

J'ai toujours rêvé d'aller aux Folies bergères

On ira ma chérie

C'est quand même bien pratique cette gare TGV à domicile...