



Etats Généraux du rail

Madame La Présidente de la Région Occitanie,

La Fabrique Citoyenne du Pays de l'Or a l'honneur de vous remettre ci-après sa contribution aux débats que vous avez bien voulu initier au travers des Etats Généraux du Rail :

Gare de la Mogère:

Comme vous le savez, ce projet a fait l'objet d'une enquête publique du 22 septembre au 24 octobre 2014.

A cette occasion, La Fabrique Citoyenne du Pays de l'Or a formulé sur le registre d'enquête une série d'observations sur l'évaluation socio-économique du projet (pièce H du dossier d'enquête) que vous trouverez ci-joint ; ces observations mettent en exergue des erreurs d'appréciation des avantages de ce projet de gare nouvelle pour les usagers du train (TGV ou TER).

En particulier on peut lire dans le dossier d'enquête que :

- « Les temps de rabattement vers les gares nouvelles seront supérieurs aux temps vers les gares existantes en centre-ville. Le temps moyen d'accès aux gares devrait augmenter de 3 minutes pour Montpellier. »
- « ...les nouveaux usagers utilisent leur voiture particulière pour se rendre à la gare, provoquant ainsi une hausse de la circulation automobile ; en particulier, les usagers « induits » parcourent quelques kilomètres en voiture en situation de projet, alors qu'ils ne se déplaçaient pas en situation de référence. Circonstance aggravante, les parcours routiers évités grâce au report modal sont réalisés majoritairement en rase campagne, alors que les rabattements vers les gares ont lieu en zone urbaine ; en zone urbaine, les nuisances sont beaucoup plus fortes qu'en rase campagne en raison principalement des densités de population, et leur valorisation est beaucoup plus élevée.

Finalement, le bilan des externalités est négatif. »

Enfin, les auteurs de l'évaluation socio-économique précisent que les anciens usagers (qui représentent 90 % des « bénéficiaires » de ladite gare) subiront des coûts monétaires liés non seulement à « la modification de leur itinéraire : la mise en service des gares nouvelles [modifiant] les rabattements sur les gares : ils sont plus longs et donc plus coûteux » (générant un abattement de 511 M€ sur le bilan soi-disant positif des usagers) mais encore à « la variation du prix des billets de train : le gain de temps permis par le projet [justifiant] une augmentation du prix. » (abattement de 436 M€ supplémentaires sur le bilan des usagers).

La lecture complète des écrits de La Fabrique à cet égard achèvera de vous montrer combien l'évaluation socio-économique optimiste du projet de gare nouvelle de La Mogère est fallacieuse.

Nous pensions alors que le commissaire enquêteur aurait été convaincu par nos arguments nourris du simple bon sens ; il n'en a rien été, car ce dernier avoue innocemment dans son rapport son incompétence à cet égard (cf pages 71 à 76, que vous trouverez également ci-joint) :

– S'agissant d'un thème particulier demandant un niveau de compétence spécifique en matière économique que n'a pas le C-E, celui-ci se contentera d'observer que RFF répond de manière complète à l'observation de l'association « La Fabrique Citoyenne » en rappelant les conditions réglementaires sur les modalités de l'évaluation socio-économique d'un projet définies par le ministère des Transports, lesquelles détaillent de manière précise les méthodes et paramètres à appliquer et utiliser pour les calculs, garantissant ainsi une comparabilité de l'évaluation faite des projets.

L'analyse socio-économique du projet vraisemblablement réalisée par un économiste confirmé et établie selon la méthodologie imposée par le ministère des transports, confirmée et précisée, dans la présente réponse de RFF, peut, d'un point de vue du C-E, être jugée sincère et satisfaisante.

Ainsi, l'évaluation socio-économique du dossier d'enquête qui, prioritairement, aurait dû montrer irréfutablement la pertinence du projet au service de l'intérêt général a été traitée par une personne se déclarant incompétente qui, comme pour en apporter la preuve, considère comme accessoire ce volet majeur de l'étude du projet de gare de La Mogère (il s'agit en effet pour le commissaire enquêteur d'un « thème particulier demandant un niveau de compétence spécifique »).

Le chantier de cette gare étant maintenant très avancé, La Fabrique Citoyenne du pays de l'Or demande que la Région LRMP subordonne sa contribution financière au dit projet au succès d'un referendum régional approuvant les conclusions de son évaluation socio-économique après révision de celle-ci par des économistes et sociologues indépendants.

Il devrait en être de même pour la future gare de Manduel, censée desservir Nîmes en lieu et place de sa gare centrale actuelle et dont dépend, de surcroît, la mise en service effective de la gare de la Mogère.

Nous persistons en effet à penser qu'une alternative pertinente à ces nouvelles gares consisterait à réaliser en priorité des raccordements entre la LGV et la voie ferrée actuelle en entrée-sortie de chacune de ces deux villes ; l'intermodalité aisée TGV – TER en serait d'autant préservée.

Localement, gares de St Aunès, de Vallergues et de Lunel Viel (Est-Hérault):

La région a investi dans une plateforme intermodale à Baillargues. Ces investissements étaient nécessaires et nous vous en félicitons. Mais sur ce territoire de l'Est-Montpelliérain (entre Montpellier et Lunel), il existe 3 autres gares: St Aunès, Vallergues et Lunel Viel. Ces gares desservent un très important bassin de population qui travaille et/ou a des activités régulières à Montpellier. L'autoroute A9 et la RN 113 étant saturés, ce secteur rural et périurbain devrait être desservi par un ter de type tram train avec arrêt dans toutes les petites gares. Ce sujet concerne en réalité aussi le sud ouest de Montpellier, c'est à dire de Lunel Sète. Dès lors que la ligne LGV sera en service et libérera de la place sur cette voie existante, avec un investissement vraiment minime (réhabilitation de gares désaffectées ou peu utilisées, aménagements de parking en partenariat avec les communes) ou pourra avoir une vraie desserte de type « RER » et une importante fréquentation garantie.

Concernant l'intermodalité:

L'eau n'est culturellement pas un moyen de locomotion dans nos contrées. Pourtant nous avons deux magnifiques canaux et plus 300 kms de côte maritime. Une part du transport de marchandise, mais aussi de personnes, peut être transféré par voie d'eau. Une beaucoup plus grande part des marchandises qui encombrant nos autoroutes pourraient transiter par la mer et les canaux. Mais il en est de même pour les personnes. Des bateaux bus pourraient desservir tout notre littoral (au moins en été) et une liaison rapide toutes saisons Sète (Montpellier)-Barcelone seraient un moyen de transport en commun peu cher, écologiquement efficace et ludique. Ce type de bateau-bus existe par exemple en Algérie entre Alger et Bejaia (<http://www.autobip.com/bateau-alger-b%C3%A9jaia-horaires-et-tarifs-actualite-auto-algerie-d1905#.V3LLDmiLTIU>) .

Nous espérons que vous voudrez bien prendre en compte notre présente contribution pour vos prochaines décisions à cet égard, et vous prions d'agréer Madame la Présidente de Région l'assurance de notre très haute considération.

Le Président de La Fabrique Citoyenne du Pays de l'Or, Daniel BOURGUET (élu municipal et communautaire de Manguio Carnon-34)