

## **Contribution aux enquêtes publiques « Gare TGV Nîmes-Manduel-Redessan » et « Voie d'accès »**

Michel JULIER  
22 rue Meyrueis, 34000 Montpellier  
06.83.83.37.40 – [mjulier@free.fr](mailto:mjulier@free.fr)  
Usager quotidien du TER Montpellier-Nîmes  
(activité professionnelle à Nîmes)  
Porte-parole du Collectif contre la gare de la Mogère

Nîmes, le 13 mars 2017

Messieurs et Madame les commissaires-enquêteurs,

Je vous invite à donner un **avis défavorable** à ces enquêtes publiques :

- En raison des insuffisances considérables et révoltantes des dossiers présentés au public, qui donnent une impression d'amateurisme et de précipitation. Ces insuffisances sont notamment relevées à juste titre par l'Autorité Environnementale du CGEDD : j'invite donc la commission d'enquête à examiner avec grande attention l'avis de l'AE du CGEDD.
- Et en raison des vices propres du projet, qui seraient clairement visibles à la lecture des dossiers si ceux-ci avaient été élaborée de façon sérieuse et sincère.

Veillez trouver ci-après le détail de mes observations.

### **Sur la stratégie du « saucissonnage »**

L'existence d'un « programme de travaux » est indéniable. Il inclut les sous-projets suivants :

- CNM (Contournement ferroviaire de Nîmes et de Montpellier),
- gare TGV de Montpellier-Mogère (ou Montpellier Sud de France),
- gare TGV de Manduel (ou Nîmes-Manduel-Redessan),
- Pôle Urbain Multimodal (ou zone « Porta Magna »),
- 3<sup>e</sup> voie TER à Manduel.

Les éléments qui attestent l'existence de ce programme de travaux sont :

- **entre le CNM, la gare TGV de Montpellier-Mogère, et la gare TGV de Manduel :**
  - **La convention de financement du CNM et des gares TGV de la Mogère et de Manduel, signée le 25/04/2012 :** « *La réalisation du contournement ferroviaire de Nîmes et de Montpellier s'inscrit dans un programme d'ensemble incluant également la*

*réalisation de deux gares nouvelles dans les agglomérations de Nîmes et de Montpellier. »*

- **L'avis de l'AE du CGEDD sur le projet de gare TGV de Manduel, n° 2016-106 du 21 décembre 2016** : « *La gare de Nîmes constitue ainsi le dernier projet de ce programme d'ensemble. »* (CNM + gares TGV de Montpellier et de Nîmes)
- **entre la gare TGV de Manduel et le PUM « Porta Magna » :**
  - **Avis de l'AE du CGEDD (demande de cadrage préalable préalable de la gare nouvelle de Nîmes-Manduel), n° 2015-25 du 10/06/2015** : « *la première phase du projet urbain multimodal, en continuité directe avec le pôle d'échange multimodal, semble, pour l'Ae, indissociable du programme d'ensemble et, à ce titre, devrait être intégré dans le même programme de travaux »*
  - **Avis d'attribution de l'étude à Reichen & Robert (24/03/2015)** : « *Le projet de pôle urbain multimodal de Nîmes Métropole LGV qui concerne environ 180 ha est ainsi constitué de deux composantes imbriquées, spatialement et temporellement: un pôle d'échange multimodal autour de la gare ferroviaire, et un projet de territoire, intégré à la stratégie de développement de l'agglomération. »*  
<http://ted.europa.eu/udl?uri=TED:NOTICE:102449-2015:TEXT:FR:HTML>
- **entre la gare TGV de Manduel et la 3<sup>e</sup> voie TER :**
  - **exigences exprimées par le président de Nîmes Métropole le 26/10/2016** :  
« *L'Agglo de Nîmes, droit dans ses bottes, pose un préalable indiscutable [à l'ouverture de la gare en 2019] : que le projet de construction de cette troisième voie soit définitivement acté, qu'un calendrier précis soit précisé et surtout un financement validé »*. Cité par Objectif Gard le 27/10/2016:  
<http://www.objectifgard.com/2016/10/27/manduel-dossier-de-gare-va-t-rester-a-quai/>

**Les arguments donnés par SNCF Réseau et Nîmes Métropole** pour nier l'existence de ce programme d'ensemble ne sont pas recevables. En effet, selon eux :

- la gare de Manduel ne ferait pas partie du même programme que le CNM ou que la gare Montpellier Mogère (mémoire en réponse à l'avis de l'AE, p. 3/63, §2) :
  - cette affirmation est contredite par les prévisions de trafic indiquant un trafic TGV presque nul sur le CNM et à Montpellier-Mogère en l'absence de la gare de Manduel.
- La gare de Manduel serait indépendante du CNM, décidé en 2005
  - cette affirmation est trompeuse car le CNM décidé en 2005 était destiné essentiellement au fret, et à la desserte TGV directe de Montpellier-centre via un aiguillage situé à Saint-Brès. Mais le protocole d'étape du 7 février 2011 a profondément changé sa nature en privilégiant un usage par les TGV et en supprimant l'aiguillage de Saint-Brès.
- Cette gare « répond ainsi à des objectifs locaux d'accessibilité, de desserte et d'aménagement du territoire. »
  - l'accessibilité locale est en réalité déjà assurée par la gare TER Manduel-Redessan, très peu utilisée. La gare TGV n'est à l'évidence pas justifiée par la desserte de ces

villages, dont elle est au demeurant plus éloignée que la halte ferroviaire actuelle. De plus, le parking y sera payant, alors que le parking près de l'actuelle halte ne pose aucune difficulté. Elle n'a donc aucune utilité purement locale.

- l'aménagement du territoire : cet argument justifie le fait que le PUM fait évidemment partie du programme d'ensemble
- Le PUM n'aurait pas à être incluse dans l'étude d'impact (mémoire en réponse, p. 9/63, §4.2.1) : « *le projet urbain et ses emprises foncières étant au moment du dépôt des dossiers encore en cours de définition, le programme de travaux de l'étude d'impact porte finalement uniquement sur la gare et les voiries d'accès.* »
  - cet argument est fondamentalement choquant, vu l'impact très important de l'urbanisation et du lien étroit avec la gare.
  - en réalité, le projet est déjà bien avancé : le périmètre de la ZAD (Zone à Aménagement Différé) a été défini provisoirement par arrêté préfectoral du 3 avril 2014, puis définitivement confirmé par arrêté préfectoral du 29 mars 2016, et le projet urbain a été choisi en 2015.

## Sur le contexte du projet

La présentation du contexte, et donc la justification du projet, est trompeuse sur plusieurs points :

- « **La ligne ferroviaire Perpignan-Figueras** » (Évaluation socio-économique, p. 4/44, §1.1.1, « *le contexte...* ») : il faut préciser que l'exploitant de cette ligne concédée au secteur privé (TP Ferro, filiale d'Eiffage et d'ACS) a fait faillite le 15 septembre 2016 (liquidation par le tribunal de commerce de Gérone), du fait d'un trafic très inférieur aux prévisions annoncées lors du lancement du projet. On y comptait en effet, en juin 2016, **3 fois moins de TGV que prévu** (seulement 12 TGV quotidiens), et **6 fois moins de trains de marchandises que prévu** (seulement 4 trains quotidiens). On peut donc légitimement douter de l'exactitude des prévisions indiquées.
- « **La ligne nouvelle Montpellier-Perpignan (LNMP)... à l'horizon 2030... à grande vitesse (300 km/h)... voyageurs et fret sur certains tronçons** » (même source). En réalité, seul le tronçon Montpellier-Béziers est planifié (décision du Ministre des Transports, le 1<sup>er</sup> février 2017, référence D17001890), pour une ligne mixte fret-TGV limitée à 220 km/h. Le tronçon Béziers-Perpignan est exclu à l'horizon 2030, et nul ne peut donc dire à ce jour s'il se réalisera, et a fortiori s'il serait ouvert au fret ou circulaire à 300 km/h.

⇒ Dans tous les cas, **les prévisions de hausse du trafic TGV transfrontalier sont donc très surestimées et très prématurées.**
- « **Cette gare s'inscrit également au sein du fonctionnement de l'étoile ferroviaire de Nîmes** » (Évaluation socio-économique, p. 5/44, §1.1.2.1, « *le positionnement...* ») : on ne peut pas parler d'étoile ferroviaire, qui suppose l'existence d'une gare centrale donnant accès à toutes les correspondances, vu que les trains de grandes lignes desservant Manduel-TGV ne peuvent pas desservir la gare de Nîmes, et réciproquement. Quant aux trains venant de Tarascon et empruntant le CNM, ils ne peuvent desservir aucune des deux gares.

- « Il [le réseau languedocien] **s'inscrit donc au sein du réseau transeuropéen de transport (RTE-T)** » (Étude socio-économique, p. 24/22, §3.1.1 « Une gare au sein du... ») : en réalité, seul le CNM est financé par le RTE-T (projet 2007-FR-03010-P : 152 M€) ; les gares TGV de Montpellier-Mogère et de Manduel n'ont pas été soutenues par l'Union Européenne, et l'Union Européenne a même ouvert une procédure pré-contentieuse (« EU Pilot ») contre la France concernant l'ajout de ces deux gares.

## Sur les conséquences pour les voyageurs

La conséquence la plus directe pour les usagers est la **perte de temps pour accéder à la gare**.

Malgré les affirmations (non justifiée) du maître d'ouvrage, la gare Manduel-TGV n'est pas « *plus accessible* » que la gare de Nîmes-centre, bien au contraire :

- Accessible principalement en voiture, elle est donc peu adaptée aux voyageurs n'habitant pas la région (arrivant sans voiture), à ceux ne possédant pas de voiture, et à ceux effectuant un voyage trop long pour laisser leur voiture dans un parking payant. Le temps d'accès en voiture et le prix du parking sont également des contraintes certaines.
- L'affirmation répétée d'un temps de parcours de 8 mn en TER vers la gare de Nîmes est contredite par les faits : à la gare Avignon-TGV, malgré la navette ferroviaire (absente à Manduel-TGV), les temps de correspondance varient de 10 à 40 mn. À Valence-TGV, ils vont de 20 à 50 mn, dans une configuration ferroviaire comparable à Manduel-TGV.

SNCF Réseau a déjà admis, y compris devant les tribunaux (recours de Michel JULIER contre SNCF Réseau, contre la déclaration de projet de la gare TGV Montpellier-Mogère), qu'elle utilise habituellement une **estimation mensongère pour les gains de temps présumés** : l'évaluation socio-économique de la gare Montpellier-Mogère, beaucoup plus détaillée que celle de Manduel-TGV, mentionne que **SNCF Réseau multiplie arbitrairement par 2 les temps d'attente dans les gares de centre-ville**, en raison d'un supposé confort inférieur à celui des gares TGV excentrées !

Dans son étude pour le débat LNMP de 2009, la **SNCF** (aujourd'hui SNCF Mobilités) conclut clairement que **le temps d'accès à Nîmes-centre est, pour la plupart des usagers, nettement inférieur au temps d'accès pour n'importe quelle gare excentrée envisagée** : voir SNCF, « *Pré-études fonctionnelles, Étude des gares nouvelles* », p. 19.

Enfin, pour beaucoup d'**usagers de l'extérieur de Nîmes** (Mende, Alès, Rive droite de Rhône en cas de réouverture,...), et prenant un train à Manduel-TGV (vers Bordeaux, Barcelone,...), **il faut une double correspondance**, à Nîmes et à Manduel, avec une perte de temps supplémentaire.

**Le gain de temps des usagers en transit est faible**, en raison de la vitesse limitée sur le CNM et de la faible distance entre les gares de Manduel et de Montpellier-Mogère. Il serait plus efficace de distinguer des trains desservant Nîmes-centre (la plupart), et quelques trains rapides gagnant du temps en empruntant le CNM sans desservir Nîmes dans le scénario « sans gare Manduel-TGV ».

Pour les **usagers à destination de l'Ouest de Montpellier** (Frontignan, Sète, Agde...), la desserte de Manduel-TGV impose celle de Montpellier-Mogère, ce qui implique une **correspondance entre Montpellier-Mogère et Montpellier-centre**, soit environ une heure, et encore dans l'hypothèse où un tramway serait décidé entre ces deux gares. Le bilan est donc très négatif pour les usagers.

# Conséquences pour le transporteur ferroviaire

## Sur la désaturation espérée de la gare de Nîmes :

- **une navette TER synchronisée serait indispensable** pour desservir correctement Manduel-TGV, avec une 3<sup>e</sup> voie à Manduel (non planifiée). Une telle navette aurait un coût d'exploitation important, et devrait stationner en gare de Nîmes, imposant la délicate construction d'un 5<sup>e</sup> quai (certainement avec un encorbellement sur le viaduc de la gare), bloquant cette 5<sup>e</sup> voie actuellement utilisée notamment par des trains de marchandises, et cisailant les voies à la fois en gare de Nîmes et en gare de Manduel (voies TER),
- **la spécialisation du CNM pour le trafic TGV amènerait plus de trains de marchandises sur la voie classique** que ce qui est attendu en l'absence de gare Manduel-TGV, ce qui aurait en outre un impact négatif pour les populations urbaines.  
⇒ pour ces deux raisons, le projet risque d'aggraver la saturation de la gare de Nîmes
- **il est d'ores et déjà possible de désaturer la gare de Nîmes**, avec des TER interrégionaux Occitanie-PACA, afin de réduire le nombre de TER ayant Nîmes comme terminus (difficulté signalée dans Évaluation socio-économique, p.14/44, §2.2.2.3 « *L'offre ferroviaire...* »). Ceci permettrait aussi d'améliorer les liaisons Montpellier-Marseille.
- **l'achat de matériel plus capacitair**e (trains longs et à étage) sera une autre façon de limiter la saturation de la gare de Nîmes si le trafic TER continue à augmenter dans le futur.

## Sur l'évolution du trafic et l'équilibre financier de l'exploitant

- **Le trafic effectif des gares TGV excentrées est toujours très en-deçà des estimations (constat systématique de la Cour des Comptes)**. La raison en est qu'elles font perdre du temps aux voyageurs (temps d'accès et ruptures de charge). Seule la fréquentation des parkings est sous-estimée, car la plupart des voyageurs s'y rendent en voiture (contrairement aux promesses de transports propres) et y stationnent pendant la durée de leur séjour.
- **Les hypothèses faites pour le débat de 2009, certainement déjà surestimées initialement, le sont encore beaucoup plus aujourd'hui**, compte tenu de la stagnation du trafic TGV, de l'effondrement actuel du trafic fret, et de la concurrence massive que subissent les trains grandes lignes de la part de l'aviation low-cost, des autocars « Macron », et du covoiturage type « BlaBlaCar ». La liquidation judiciaire de TP Ferro (exploitant de Perpignan-Figueras) est une preuve éclatante de cette surestimation.
- **L'exploitant peut se passer de gare TGV excentrée** : le CNM a été conçu sans nouvelle gare (mais avec un aiguillage permettant l'accès direct à la gare Montpellier-centre au niveau de Saint-Brès, aiguillage ensuite supprimé sans justification), et les gares TGV excentrées n'ont été envisagées que dans le cadre d'une LGV Montpellier-Perpignan (aujourd'hui reportée sine die). Même dans cette hypothèse ambitieuse, SNCF Réseau (alors RFF) reconnaissait en 2009 qu'une gare TGV excentrée n'était pas indispensable à Nîmes, notamment avec le scénario « C3 » (raccordement via la ligne du Grau-du-Roi), jugé « sans difficulté » : voir « RFF, Etude complémentaire n°5, « *Etude de capacité des gares centres et du réseau classique à l'horizon de la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan* ».

- **Le trafic ne rentabilisera jamais le coût de la gare TGV.** L'illustration en est donnée avec la gare TGV Montpellier-Mogère, dont l'utilisation sera facturée 311,14 € par départ de train (CA de RFF du 7 septembre 2016), alors que son coût journalier est de plus de 15 000 € (loyer = 10 133 €, personnel = plus de 5 000 € pour une hypothèse de 20 salariés). Il faudrait donc plus de 48 départs de trains, alors que SNCF Mobilités a annoncé 4 départs quotidiens en 2018, et que même les estimations très optimistes de SNCF Réseau se limitent à 28 départs de trains à Manduel-TGV (14 A/R : Évaluation socio-économique, p. 28/44, §4.1.1.1.4 « Synthèse des dessertes... »).

## Les conséquences sur l'urbanisation et le trafic routier

### L'accès en voiture individuelle

- La zone de chalandise indiquée est très dispersée, ce qui suppose que **la plupart des voyageurs de Manduel-TGV arrivent en voiture**. Le temps d'accès depuis Nîmes ou Alès est dissuasif et poussera les voyageurs non motorisés à préférer la gare de Nîmes, la clientèle étant finalement constituée par les habitants des zones pavillonnaires dispersées.
- **La surface de parking nécessaire est démesurée**, car la plupart des usagers y laissent leur voiture pendant une durée prolongée (la journée pour les salariés de la zone, pour les pendulaires TER et pour certains voyageurs TGV ; plusieurs jours pour la majorité des voyageurs grandes lignes). L'exemple d'Aix-en-Provence-TGV montre les conséquences désastreuses : 13 parkings, 4700 places. À moins que Manduel-TGV ne soit un fiasco, les parkings prévus (755 places en longue durée) seront très insuffisants, et il faudra détruire d'autres terres agricoles, espaces naturels protégés et habitats d'espèces protégées.
- **Effets néfastes de l'accès en voiture** : outre le gaspillage d'espace (routes et parkings) et l'absurdité d'une gare qui dessert principalement un océan de voitures, ceci entraîne toutes les nuisances du trafic routier. Ces nuisances ne sont pas chiffrées dans le dossier Manduel-TGV, mais elles l'étaient pour Montpellier-Mogère : « **Le bilan des tiers est négatif en raison de l'augmentation des rabattements vers les gares, qui provoquent plus de nuisances que celles évitées grâce au transfert modal** » (Évaluation socio-économique de Montpellier-Mogère, p. 421/433, §3.3.7 « Rentabilité socio-économique »). Le bilan est encore beaucoup plus négatif à Manduel-TGV, beaucoup plus éloignée de la ville que Montpellier-Mogère, encore moins bien connectée aux transports urbains, et dont l'accès routier (notamment depuis les autoroutes les plus proches, l'A9 et l'A54, implique un long trajet sur le réseau routier secondaire et la traversée de certains villages).

### L'impossibilité de l'accès par les modes doux

Contrairement aux affirmations du maître d'ouvrage, vantant l'accessibilité de Manduel-TGV par les « modes doux » (piétons et vélos), la réalité est que **les modes doux**, à la fois économiques et écologiques, et en forte hausse par exemple à la gare de Nîmes (succès de la « vélo-station », totalement saturée), **sont totalement exclus du projet Manduel-TGV**. La conséquence est un terrible gaspillage financier, d'énergie et de terres.

Alors que SNCF Réseau et Nîmes Métropole annoncent aujourd'hui 240 piétons et vélos par jour, contre 2440 voitures et 900 bus (p.64 de l'expertise faune-flore, §19.1 de l'étude d'impact), **SNCF Réseau donnait une analyse plus réaliste en 2009**, pour l'étude comparative des

différents sites d'implantation (Étude d'impact, p.246/684, §6.1.2.2.4 « *Accessibilité aux modes doux* ») :

*« Quoiqu'il en soit, **le potentiel de desserte en 2 roues de chacun des sites est extrêmement limité** : aucune des gares potentielles n'est située en zone urbanisée ou à proximité de secteurs densément peuplés. De plus, l'accès modes doux à une gare est plus fréquent lors de déplacements quotidiens que de déplacements irréguliers, ce qui ne correspond pas à la majorité du type de clientèle d'une gare ferroviaire.*

***L'accessibilité marche à pied est quasi-inexistante et hors de propos** étant donnée la localisation des différents sites. »*

**Disparition de la Véloroute du CNM** : lors de la conception du CNM, il a été convenu avec le département du Gard que le CNM serait doublé d'une véloroute sur le territoire du Gard. L'absence de toute mention à cette véloroute dans le dossier du maître d'ouvrage, alors que celle-ci doit traverser le site d'implantation de la gare, prouve le mépris du maître d'ouvrage pour les modes doux, et l'absence de matérialité des affirmations relatives à l'accessibilité aux modes doux.

### **Les conséquences sur l'urbanisation**

- **La création d'une gare très excentrée et très mal reliée aux transports urbains favorise énormément la voiture individuelle et donc le « mitage »** : installation dispersée de pavillons et d'entreprises, très génératrice de déplacements motorisés, qui entraîne de multiples nuisances et un coût très important pour la collectivité (création de routes).
- **La zone « Porta Magna » (ou PUM pour « pôle urbain multimodal ») illustre cette urbanisation diffuse.** Vu sa surface, ses impacts sont beaucoup plus importants que ceux de la gare TGV elle-même. Étant donné l'avancement du projet (périmètre ZAD défini en 2014 et confirmé en 2016, étude architecturale achevée en 2015), **il est intolérable que celle-ci ne soit pas décrite et intégrée dans l'étude d'impact**, d'autant plus que la création de cette zone constitue la motivation principale de Nîmes Métropole dans le projet.
- **Le mitage urbain est encouragé par l'absence de PLU intercommunal dans la communauté d'agglomération de Nîmes Métropole.** Chaque commune voisine de la gare TGV aura du mal à résister aux tentations du mitage, et très peu d'intérêt à résister.
- **Le mitage urbain aura des conséquences particulièrement graves**, du fait du gaspillage d'espace qu'il implique, sur les espèces protégées et l'espace protégé Natura 2000, très au-delà des inconvénients déjà inacceptables relevés par l'Autorité Environnementale.
- **La dégradation des transports urbains sera une conséquence inévitable de ce projet.** À cause des importants investissements de Nîmes Métropole dans ce projet et surtout dans la zone urbaine voisine, la création d'un tramway performant n'est pas envisageable à Nîmes. Au lieu de cela, Nîmes se dote de lignes d'autobus en site propre dites « Trambus », moins performantes. La 2<sup>e</sup> ligne de « Trambus », en études, doit desservir la gare de Nîmes, ce qui est pertinent en soi mais souligne l'incohérence de la construction de la gare Manduel-TGV.