

Christian Dupraz

Conseiller régional, Vice-Président de la Commission Transports

Délégué aux Etats Généraux du rail et de l'intermodalité

14, Rue Pagès, 34070 Montpellier

06 30 39 30 86

Christian.dupraz@eluslrmp.fr



Montpellier, le 4 mars 2017

A l'attention de la commission d'enquête publique sur la gare de Manduel,

Madame, Messieurs,

En tant qu'élu et citoyen, je suis opposé à la réalisation de la gare de Nîmes-Manduel.

La proposition de construire une seconde gare TGV à Manduel-Redessan pour l'agglomération de Nîmes est une aberration. Trois arguments majeurs appellent à ne pas réaliser cette gare :

1. Elle va dégrader fortement les conditions de transport de la grande majorité des usagers
2. Elle va aggraver la catastrophe technique et financière provoquée par la gare absurde de Montpellier La Mogère.
3. Elle va provoquer une situation financière intenable pour l'agglomération de Nîmes qui n'a pas les moyens de payer, en plus de l'infrastructure de la gare et de ses voies d'accès, le service de navettes indispensable à son fonctionnement

Voici quelques précisions sur ces trois points.

Une gare qui va allonger les temps de transport et provoquer un report modal vers... la voiture

Cette gare va aggraver les conditions de transport des usagers. Tous les usagers de l'agglomération de Nîmes qui ont aujourd'hui un accès facile en transport en commun à la gare centre seront fortement pénalisés par l'éloignement de la nouvelle gare. La perte de temps supplémentaire sera de l'ordre de 30 à 45 minutes. Nîmes sera plus loin de Paris avec cette nouvelle gare. Mais ce sera la même chose pour les usagers qui utilisent les lignes de l'étoile ferroviaire de Nîmes pour prendre un TGV en correspondance. Les usagers des bassins d'Alès, de Lunel et d'Grau du Roi sont tous concernés. On peut estimer à 80% la proportion des usagers des TGV qui vont perdre du temps avec la mise en service de cette gare. Et on peut malheureusement prédire un recours très largement accru à la voiture pour aller prendre le train, ce qui est totalement contraire aux objectifs fixés par la loi et les engagements de la Cop21.

Une gare qui va aggraver la catastrophe financière de la gare de Montpellier La Mogère

La gare de Manduel serait, nous dit-on, indispensable pour compléter la gare de Montpellier La Mogère et la rendre opérationnelle. Cet argument est malheureusement faux. La gare de Montpellier La Mogère, qui n'est pas connectée avec le réseau régional, ne sera jamais efficace, et surtout jamais rentable. La SNCF annonce entre 11 et 13 trains par jour à la gare de la Mogère une fois que celle de Manduel sera en service. Mais le point d'équilibre financier de la gare de la Mogère est à 40 trains au départ par jour ! Il ne sera jamais atteint. Le déficit colossal (plus de 3 millions d'€ par an) va être pris en charge par tous les contribuables à travers le déficit de la SNCF, et sera vigoureusement dénoncé par la cour des comptes. La seule option raisonnable est de ne pas mettre en service la gare de la Mogère, qui est pour l'instant totalement inutile, et de ne pas construire la gare de Manduel. La plate-forme de la Mogère pourra être utilement transformée en centre de fret pour la métropole de Montpellier. Si, dans 20 ou 30 ans, le trafic ferroviaire a connu le développement qu'on lui souhaite, alors il sera temps de mettre cette gare en service. Gare qui, soulignons-le, va également rallonger tous les trajets des utilisateurs de la métropole de Montpellier vers Paris, le gain de temps minime sur le trajet Montpellier-Nîmes étant bien inférieur au temps supplémentaire qu'il faudra pour rejoindre la nouvelle gare excentrée.

L'entêtement et la politique du fait accompli pour la gare de Montpellier la Mogère se révèlent chaque jour plus dangereux. Cette gare fantôme, qui sera inaugurée avec 4 trains au départ par jour (2 TGV et aux dernières nouvelles 2 TET), sera la risée de l'Europe entière. Il semble désormais impossible d'y faire passer plus de trains, qui seront gravement déficitaires dans cette gare. Il est malheureusement prévisible que cette gare ne restera ouverte que peu de temps, la SNCF ne pouvant à terme compenser un tel déficit d'exploitation et des trains mal remplis.

Une gare qui va plomber le budget de l'agglomération de Nîmes pour 50 ans

Le fonctionnement de la gare de Manduel va impliquer la mise en place d'un service de navettes ferroviaires entre la gare de Nîmes Centre et celle de Nîmes Manduel. Les estimations sur le coût de fonctionnement annuel de ce service vont de 1.5 à 3 M€ par an, en fonction de la fréquence des navettes. S'agissant d'un transport intra-urbain, en aucun cas le conseil régional ne prendra cette dépense à sa charge : elle incombera entièrement à la communauté d'agglomération de Nîmes. La négociation de la convention TER en cours exclut totalement cette dépense. Sur les 30 ans qui viennent le coût de ce service sera exorbitant. Il représentera pour l'agglomération autant que le coût de la gare elle-même, et il va nécessiter de réduire les autres services de transports en commun dans l'agglomération pour faire les économies correspondantes. Car personne n'envisage de majorer le prix des billets de train Nîmes-Paris de 5 à 10 € pour financer ce service. Ou alors, si on le prévoit, qu'on le dise aujourd'hui aux usagers !

Avec sagesse, l'ensemble des collectivités territoriales viennent d'agréer, à la suite des Etats Généraux du Rail et de l'Intermodalité que j'ai piloté, de ne pas faire de gare nouvelle à Béziers. C'est une décision sensée. Aujourd'hui, la force du train, c'est de permettre de rejoindre vite les centres urbains.

Pour toutes ces raisons, je vous demande de donner un avis négatif à ce projet de gare, que les collectivités locales n'ont pas les moyens de faire fonctionner, et qui dégraderait les conditions de transport des usagers.

Il faut enfin souligner que la jurisprudence rendue dans le cadre de la LGV Poitiers Limoges instaure l'obligation de caler de véritables plans de financement des projets avant les enquêtes publiques. Ce n'est de toute évidence pas le cas pour cette gare de Manduel, pour laquelle le plan de financement est hypothétique, et pour laquelle le financement du fonctionnement de la navette (qui représente sur 30 ans autant que le coût de la gare elle-même) n'a pas été prévu.

En vous remerciant de votre écoute, je vous prie d'agréer, Messieurs les commissaires-enquêteurs, l'expression de mes sentiments respectueux.



Christian Dupraz

Conseiller régional, Vice-Président de la commission Transports, Conseiller délégué aux Etats Généraux du rail et de l'Intermodalité

Contact : 06 30 39 30 86 et Christian.dupraz@eluslrmp.fr

PS : les avis exprimés ici sont les miens. Ils sont entièrement conformes aux conclusions des Etats Généraux du Rail et de l'Intermodalité, que la région a organisé en 2016. Dans ces conclusions, présentées par la Présidente Delga le 14 décembre 2016, la région a annoncé que les projets de gares nouvelles ne seraient désormais soutenus par la région qu'à des conditions précises :

« Chef de file de l'intermodalité, la Région soutiendra, à l'avenir, les projets de gares nouvelles seulement s'ils sont utiles à la population, interconnectés quai à quai avec le réseau classique et bien desservis par les réseaux urbains ».

En cohérence avec cette position, la région a clairement affirmé que la gare de Manduel ne satisfait pas à ces conditions, et a gelé ses financements, comme elle l'a également fait pour la gare de la Mogère à Montpellier. Il n'y a donc plus de plan de financement crédible pour cette gare.