**TGV SUD Territoires-Environnement**

**Association adhérente à la FNAUT**

Monsieur Yves FLORAND

Président de la Commission d’Enquête Publique

Hôtel de Ville

Place de la mairie

30129 - MANDUEL

Monsieur le Président

S’il s’agit bien **«** **d’utilité publique »** concernant la gare nouvelle ferroviaire de Manduel-Redessan, plusieurs remarques s’imposent.

C’est un projet d’infrastructure ferroviaire censé s’inscrire dans un système ferroviaire, lui-même faisant partie du réseau ferré national. Ce projet de gare nouvelle s’inscrivait au départ dans un projet plus vaste, le projet Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan et devait répondre à une montée en charge du trafic ferroviaire dépassant les capacités des gares actuelles de Nîmes et de Montpellier. Ce n’est pas la situation actuelle : le trafic ferroviaire TGV stagne et les gares de Nîmes-Feuchères et de Montpellier St Roch répondent aux besoins.

Si le projet de gare de Manduel –Redessan est soudainement propulsé vers sa réalisation, c’est pour répondre à deux préoccupations :

1. Débloquer la situation de la gare nouvelle de Montpellier-Sud-de-France réalisée alors que la gare St Roch est loin d’être saturée, mais nécessaire si on veut faire circuler sur le Contournement Nîmes-Montpellier (CNM) des trains de voyageurs et desservir Montpellier, car il n’y a pas de raccordement réalisé permettant à des trains circulant sur le CNM de rejoindre la gare St Roch, alors que c’est là que peuvent se réaliser les correspondances pour les villes intermédiaires et que se rejoignent 4 lignes de tramway pour la desserte urbaine.
2. Satisfaire le désir d’élus locaux de réaliser une grosse opération immobilière, la présence d’une gare TGV étant censée amener un fort développement économique, ce que l’expérience est loin d’avoir démontré ; ce calcul a d’ailleurs été fortement critiqué par la Cour des Comptes.

Mais ce que nous dénonçons surtout, c’est **l’absence d’évaluation des répercussions de la mise en service de ces deux gares sur la desserte ferroviaire du Languedoc-Roussillon.** Le trafic voyageurs longue distance étant stagnant**, les trains qui desserviront les deux gares nouvelles seront nécessairement« prélevés » sur ceux qui desservent Nîmes-Feuchères et Montpellier St Roch.**

**Conséquences :**

1. Allongement du temps de parcours avec rupture de charge supplémentaire pour tous les voyageurs se rendant à Nîmes (+25 minutes environ), ce qui entraînera inévitablement une perte de clientèle.
2. Suppression ou complication des correspondances en gare de Nîmes-Feuchères pour la direction d’Alès (et au-delà), Clermont-Ferrand, Lunel et le Grau du Roi. A noter que cet état de fait va à contresens des objectifs recherchés dans le contrat d’axe Nîmes-Alès qui vise à favoriser l’usage du transport ferré et à en améliorer l’offre de service. En effet, qui prendra le train d’Alès à Nîmes et ensuite une hypothétique navette dont le temps de parcours est incertain, pour changer à nouveau et monter dans un TGV ou un train de grande ligne à Manduel-Redessan ? Il y a fort à parier que les voyageurs préféreront se rendre directement par la route à la gare nouvelle de Manduel-Redessan ou à l’aéroport le plus accessible plutôt que de subir 2 ruptures de charge, surtout s’il y a des bagages, et une correspondance d’au moins 30 minutes. Sauf s’ils sont captifs du mode ferroviaire.
3. Mise en danger commercial des trains qui desserviront cette gare, en particulier les Bordeaux- Nice déjà en position difficile.

La situation est la même, en plus accentué, sur Montpellier, d’éventuelles correspondances Montpellier SDF-Montpellier St Roch par le tramway supposant une grande perte de temps et le même problème de rupture de charge supplémentaire.

Ces difficultés sont d’autant plus préjudiciables qu’elles pèseront au maximum sur les clients captifs, personnes âgées notamment, dont la proportion est loin d’être négligeable, et qui voyagent, comme la grande majorité de la clientèle, avec bagages, et souvent, en période de vacances scolaires, avec des jeunes enfants.

Subiront donc les contrecoups de la mise en service de la gare nouvelle de Manduel-Redessan les destinations suivantes (liste non exhaustive) : les localités desservies par TER ou TET sur les lignes Nîmes-Clermont-Ferrand, Alès-Mende, Lunel, Le Grau du Roi, et, au-delà de Montpellier, Sète, Agde (1ère station balnéaire d’Europe avec 17 millions de nuitées), voire Béziers et Narbonne et au-delà de Narbonne vers Perpignan et l’Espagne selon les trains qui passeront par la gare nouvelle et le CNM.

**Il est donc impossible d’affirmer avec vraisemblance que ce projet est « d’utilité publique », tant qu’une évaluation de l’impact de la mise en service de la gare nouvelle de Manduel-Redessan sur l’ensemble de la desserte du Languedoc-Roussillon n’a pas été faite, et qu’elle montre une situation plus favorable que la situation actuelle.**

Ce qui est sûr, c’est que chaque train enlevé des gares-centres pour être mis sur le CNM fragilisera, compliquera ou réduira le système de correspondances, ce qui équivaudra à une réduction de l’offre et risque de pousser vers d’autres modes de transport (routiers ou aériens) une partie de la clientèle, celle qui peut le plus facilement choisir.

Le risque est donc fort qu’avec la mise en service de moyens ferroviaires nouveaux, on réussisse à augmenter fortement les coûts en proposant globalement un service dégradé et plus compliqué avec le risque d’une perte de clientèle. Donc une moindre efficacité du système ferroviaire pesant sur la partie la plus fragile de la clientèle et entrainant un report modal sur de modes plus polluants et "accidentogènes".

Nous ne pouvons donc qu’émettre un avis très défavorable à la construction rapide et à la mise en service prochaine d’un équipement qui aura peut-être sa justification lorsque la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan sera réalisée et que la montée en charge du trafic le justifiera, mais qui est actuellement prématurée, pénalisera le système ferroviaire, alourdira les charges des collectivités, des contribuables et des usagers du mode ferroviaire (qui subiront la double peine).

Nos affirmations ne relèvent pas d’une simple opinion ; nous nous permettrons de rappeler les propos officiels recueillis lors de l’enquête publique sur le CNM :

« Il convient ici de **rappeler le choix délibéré de l'Etat, de la SNCF et de RFF de maintenir la desserte TGV aux centres- villes de Nîmes et Montpellier.** Plusieurs raisons ont présidé à ce choix

• le renforcement des pôles de centralité constitués par les gares situées au cœur des agglomérations, qui correspond à une logique forte en matière d'aménagement du territoire;

• la très grande difficulté à faire coexister deux gares TGV, ce qui signifie qu'en cas de création de gare(s) nouvelle(s), c'est l'ensemble du trafic qui y serait reporté ;

• la perte de clientèle du fait de l'éloignement des lieux de vie ; ainsi, une analyse faite par la SNCF a montré que le remplissage des trains serait significativement inférieur à Manduel (site potentiel de gare nouvelle au sud de Nîmes) par rapport à la gare de Nîmes centre ;

• le coût des gares nouvelles

Cette non-pertinence s'explique par le fait qu'aujourd'hui les flux TGV sont orientés quasi exclusivement vers le nord. Cette situation sera modifiée avec l'achèvement de la ligne nouvelle Languedoc-Roussillon (section Montpellier- Perpignan) qui amènera un rééquilibrage des flux. C'est à cette échéance que devra s'apprécier la question de l'opportunité de création de gares nouvelles. »

Ces propos, dans le contexte actuel, gardent toute leur pertinence, le co-voiturage et la libéralisation du transport par autocar compliquant encore la tâche du ferroviaire.

En vous remerciant, Monsieur le Président, pour l’attention que vous aurez bien voulu porter à nos propos.

Pour TGV SUD Territoires-Environnement, le Président,

Louis Grandjacquet