



Christophe **CAVARD**
Député du Gard

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
LIBERTÉ - ÉGALITÉ - FRATERNITÉ

Nîmes, le 16 mars 2017

M. Yves Florand
Président de la commission d'enquête
Mairie de Manduel
Hôtel de Ville
Place de la Mairie
30129 Manduel

**CONTRIBUTION A L'ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE
RELATIVE A LA RÉALISATION D'UNE GARE NOUVELLE
À NÎMES-MANDUEL-REDESSAN**

Monsieur le Président de la Commission d'Enquête,

Je vous adresse une contribution à l'enquête publique unique relative à la réalisation de la gare nouvelle de Nîmes-Manduel-Redessan en ma qualité de citoyen, d'usager et de parlementaire.

Je vous invite, par cette contribution, à donner un avis négatif à ce projet pour plusieurs raisons :

1. Parce que ce projet de gare est le fruit d'un modèle de développement, le modèle de la « gare-périphérique » qui, depuis 40 ans, a fait la preuve de son inefficacité. Inefficacité en matière de développement urbain et économique, mais aussi en matière d'interconnexion des réseaux de transports, et, enfin, en matière de bonne gestion des finances publiques

2. Parce que ce projet n'a d'autre justification que la croyance que ce qui a été en échec ailleurs réussira ici, et qu'il est nécessaire de l'écarter pour préserver d'autres projets de territoires qui ne mettent pas à mal les finances de nos collectivités déjà durement affectées.

3. Parce que le dossier qui nous est présenté ne satisfait aucunement aux exigences réglementaires, et qu'il contrevient à plusieurs réglementations nationales et européennes, le rendant ainsi fragile, dangereux et périlleux pour le territoire du Gard comme pour la SNCF.

Je tire ces observations d'une analyse et d'un investissement à long terme sur ce dossier : je suis avec la plus grande attention, depuis 2012, les projets de ligne à grande vitesse de notre région, et les projets de gares. En tant que parlementaire, j'ai interpellé le gouvernement à plusieurs reprises sur le projet de la gare de Manduel. J'ai eu l'occasion de m'en entretenir directement avec le président de la SNCF, M. Guillaume Pepy, lors d'un déjeuner avec les parlementaires de la région, déjeuner au cours duquel le président de la SNCF m'a expressément dit que « si c'était à refaire, il ne referait pas la gare de Manduel », parce que c'est « un modèle dépassé ». J'interviens régulièrement sur ce sujet depuis 5 ans, nourrissant ainsi ma connaissance du dossier. L'ensemble de ces interventions et de ces réflexions m'a convaincu de l'inutilité de ce projet, qu'il faut avoir le courage d'abandonner, comme la région Lorraine a su courageusement abandonner le projet de gare périphérique de Vandières en 2015.

LA GARE « PÉRIPHÉRIQUE EST UN MODÈLE DÉPASSÉ »

Depuis que les gares relient les villes de centre à centre, elles ont façonné nos tissus urbains. Les Lignes à Grande Vitesse ont transformé certains modes de vie, en permettant d'abolir une partie du handicap de l'éloignement des centres de décision, en permettant une pendularité des flux : pour ce qui nous concerne, entre Nîmes et Paris (le député que je suis en sait quelque chose), entre Nîmes et Montpellier (avec un flux quotidien pendulaire très important).

Ces équipements sont aujourd'hui au cœur de la nécessaire transition énergétique, elles articulent les possibilités d'intermodalités entre des modes de déplacement doux.

L'enjeu des gares n'est donc jamais un enjeu anodin. Pourtant, depuis quelques décennies, un autre modèle s'est développé que celui de la gare centre : le modèle de la gare excentrée, ex-urbanisée. Ce modèle s'est développé autour de la grande vitesse, sur un compromis : préserver la vitesse des LGV tout en ménageant des points d'accès dit secondaires, et sur un postulat : il y a toujours eu développement économique autour des gares, donc ces nouvelles gares provoqueront un développement économique.

C'était il y a 40 ans. Ce furent les « gares bis » de la Bourgogne, dont les élus locaux attendaient beaucoup, Puis vinrent les « gares à betteraves »

en Picardie et en Lorraine, et encore d'autres, moins éloignées, mais aussi excentrées, comme, plus près de nous, Valence TGV.

Plus de trente ans après, force est de constater que ce postulat (la gare fait le développement économique) s'est révélé largement faux. Ce n'est pas moi, parlementaire, qui le dit, mais la cour des comptes, dans un rapport de 2014 : *La grande vitesse ferroviaire, un modèle porté au-delà de sa pertinence*. J'y reviendrai.

Mais sans avoir l'expertise ou l'autorité des magistrats de la Cour des Comptes, il suffit à chacun d'entre nous, citoyens, de traverser ces gares d'un nouveau type pour s'apercevoir qu'elles ne remplissent pas leur objectif de nouvelles centralités. La gare de Valence TGV reste entourée d'un désert, les gares de Bourgogne, malgré de multiples plans de relance à grand renfort d'argent public, n'ont jamais servi à développer des zones économiques, les interconnexions avec les villes sont, pour la plupart, erratiques, et rallongent les temps de transports de centre à centre, mettant à mal jusqu'à l'avantage concurrentiel du train par rapport à l'avion. Un comble, alors que la LGV a été justement pensée pour être l'offre alternative au transport aérien.

Ces erreurs ne sont pas sans conséquences. Les territoires concernés ont investi des sommes colossales sur ces paris ratés. Cela pèse sur les finances publiques et sur la capacité de ces collectivités à développer leurs compétences. Cela pèse aussi sur les finances de la SNCF, et particulièrement de la filiale SNCF Mobilités, gestionnaire de gares impossibles à rentabiliser.

Et pourtant, malgré de multiples études scientifiques de géographes, d'économistes, de spécialistes des politiques publiques ; malgré des rapports au vitriol, au premier rang desquels celui de la Cour des Comptes, malgré l'échec patent de ce modèle, dont chacun peut aujourd'hui se rendre compte en traversant ces espaces ferroviaires semi-déserts, malgré l'évidence, donc, ce modèle continue à vouloir s'imposer, au détriment de toute bonne gestion des finances publiques et du bien commun.

Le projet de Manduel-Redessan est le dernier avatar, la queue de comète de ce mirage qui a déjà coûté si cher à d'autres. Il empêchera doublement le développement de politiques publiques modernes et efficaces : en détruisant des espaces potentiellement cruciaux pour les défis de notre aménagement du territoire, et en grevant lourdement des finances publiques locales qui demandent à être épargnées plutôt qu'à devoir s'embarquer dans des projets inutiles.

UN PROJET FRUIT D'UN AVEUGLEMENT COUPABLE

« Il n'y a pire aveugle que celui qui ne veut pas voir », dit la sagesse populaire. En la matière, pourtant, ne pas voir que le modèle des gares périphériques constitue une impasse demande un entêtement dans l'aveuglement.

Ainsi, trois justifications ont été apportées pour montrer l'utilité publique d'un tel projet :

- le positionnement de Nîmes sur la ligne nouvelle à destination de Barcelone
- la saturation de la gare de Feuchères
- l'impact économique d'une nouvelle gare.

- Sur l'impact économique :

Je l'ai déjà évoqué, ce mirage d'un nouveau temps des gares a fait long feu. Les « gares-bis », les gares périphériques, n'ont pas créées de développement économique. Le rapport thématique de la Cour des Comptes sur la grande vitesse ferroviaire, rendu public en octobre 2014, est à ce sujet très éclairant. Les magistrats y soulignent, page 43, que les seuls effets visibles constatés dans le développement des zones d'activités des nouvelles gares sont **des effets de déplacement de l'activité économique d'une zone proche à une autre, sans gain net pour l'activité globale.**

En revanche, le co-financement de ces nouvelles gares par les collectivités locales, qu'il s'agisse des infrastructures de desserte routières, ferroviaires et/ou en site propre nécessaires au nouvel équipement, ou des volontés d'implantation de zones économiques à proximité, engendre des coûts très importants, à perte, puisque ces efforts sont sans gain net pour l'activité globale.

Bien au contraire, l'urbanisation de cette zone, en détruisant des terres agricoles fertiles et rentables, rendra plus difficile encore un équilibre du territoire. Cet équilibre, et la préservation de nos potentiels agricoles, sont pourtant des objectifs forts, au cœur de la loi d'avenir pour l'Agriculture du 13 octobre 2014, réaffirmés très récemment par l'État et le Département, formalisés dans la convention quinquennale pour le foncier agricole signée

entre la SAFER et le Département du Gard. Quant à l'imperméabilisation des sols dans cette zone inondable, elle mettra en péril les zones alentours, comme la ville de Nîmes s'en est elle-même inquiétée récemment.

- Sur la nécessité de raccorder Nîmes à la future Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan :

On le sait, la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan, qui doit permettre la liaison rapide avec Barcelone, a vu sa réalisation largement différée. En effet, si le tracé de la ligne a bien été actée en janvier 2016, le Ministre des Transports a acté un retard dans la possibilité d'exécution, demandant, le 1^{er} février 2017, au préfet de la région Occitanie, dans sa dernière décision en date sur le phasage de LNMP, de découper le projet en phase réalisable, avec l'objectif d'une présentation à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique au premier semestre 2018 le seul tronçon Béziers-Montpellier, sans calendrier de phasage pour le tronçon Béziers-Perpignan.

La ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan ne sera donc pas construite à l'horizon 2020, et aucune garantie n'est aujourd'hui donnée ni sur son financement ni sur son phasage.

Or, c'est précisément la perspective de cette ligne nouvelle qui a justifié en premier lieu le projet d'une nouvelle gare à Manduel. Faire la gare sans garantie de la ligne future qui l'avait justifiée serait donc une aberration. Traitant d'un cas similaire dans son rapport consacré au financement de la ligne à grande vitesse LGV-Est, la Cour des Comptes avait recommandé, en 2013, de suspendre l'exécution des travaux de la gare de Vandières jusqu'au moment où l'évolution du trafic assurerait la rentabilité du projet. Ce que la région Lorraine a donc acté début 2015 (Cour des comptes, Rapport public annuel 2013, Tome I, volume 1. *La participation des collectivités territoriales au financement de la ligne à grande vitesse (LGV-Est) : des contreparties coûteuses, une gare de trop*, p. 473-530.).

- Sur la saturation du trafic en gare de Nîmes Feuchères :

Cette question de la saturation de la gare de Nîmes centre a été l'un des leitmotiv de l'opérateur SNCF Réseau pour justifier d'une gare nouvelle, sans autre indicateur que des prévisions de trafic effectuées par leurs services internes.

Afin d'objectiver ces débats, l'État a mis en place en 2014 un Observatoire de la Saturation Ferroviaire sur la ligne Nîmes-Perpignan (<http://www.occitanie.developpement-durable.gouv.fr/observatoire-de-la-saturation-ferroviaire-r2216.html>).

Les rapports de l'Observatoire sont très éclairants. On peut ainsi lire, dans la dernière livraison disponible de mai 2016, que « la capacité en gare de Nîmes n'est pas déterminante, car il existe des réserves utilisables pour décharger les quais les plus utilisés », qu'en revanche, le tronçon Nîmes-Montpellier atteint les valeurs jugées limites, mais que la mise en service du CNM (Contournement Nîmes Montpellier) permettra d'améliorer la qualité du sillon par le déportement du fret sur le CNM.

La question de la saturation n'est donc pas celle de la saturation des gares, mais celle de la saturation du sillon, et c'est précisément à cette question que répond le Contournement Nîmes Montpellier. Aucun indicateur ne présente une situation de saturation de la gare de Nîmes-Feuchères nécessitant un équipement nouveau.

La nouvelle gare de Manduel n'est donc justifiée ni par l'urgence du raccordement à la ligne Montpellier-Perpignan dont on ne sait quand elle verra le jour, ni par la saturation de la gare Feuchères, encore moins par un espoir de développement dont on sait aujourd'hui qu'il est un mirage.

Cette situation est tellement connue que le dossier d'enquête publique lui-même use de tous les artifices de présentation pour masquer cet état de fait, et c'est là-dessus que je souhaite maintenant attirer votre attention, Monsieur le Président.

UN DOSSIER D'UN EXTRÊME FRAGILITÉ JURIDIQUE

En préalable, je voudrais, Monsieur le Président, vous faire part de mon inquiétude quant à l'ouvrage CNM dont la gare de Manduel serait un élément futur. En effet, les études d'impact préalables au Contournement Nîmes Manduel, réalisées en 2005, concernait un projet sans gare nouvelle. La décision prise en 2011 d'ajouter deux gares excentrées, à Montpellier et à Manduel, a été actée sans révision du projet CNM. Devant cet état de fait, l'association France Nature Environnement a porté plainte auprès de la commission européenne pour « méconnaissance des obligations d'évaluations globales, de transparence et de participation du public » imposées par le droit européen.

La commission européenne a jugée cette plainte recevable, et a ouvert une procédure EU Pilot en fin d'année 2016 pour demander aux autorités

françaises « des éclaircissements sur les conditions dans lesquelles les impacts environnementaux des différents projets associés au CNM ont été pris en compte préalablement à ce projet », avant de statuer sur une éventuelle procédure d'infraction. Ce processus de discussion préalable est toujours en cours, et son résultat pourrait remettre en question l'ensemble des procédures publiques, dont l'enquête dont vous assurez le commissariat.

Sur le dossier soumis à enquête :

Le rappel de la procédure européenne UE Pilot en est l'illustration : il est faux de présenter, comme le fait le dossier, la gare de Manduel comme un projet à impact isolé.

D'une part son impact se cumule à celui du contournement CNM, d'autre part il englobe les impacts du Plan Urbain Multimodal, régulièrement évoqué dans le dossier, sans que pour autant, ses impacts ne soient analysés.

D'autre part, le dossier présente **des hypothèses de voies d'accès** à la nouvelle gare dont **aucune n'est aujourd'hui financée** : ni la route départementale ni les navettes et la ligne de jonction entre Manduel et Feuchères n'ont fait aujourd'hui l'objet de délibérations programmatiques de la part du Conseil départemental ou de la Métropole.

En d'autres termes, nous ne savons pas aujourd'hui si les finances des collectivités pourront absorber le coût des indispensables voies d'accès à ce nouvel équipement.

Enfin, le dossier d'enquête publique a été soumis en préalable à l'Autorité Environnementale, qui a pointé de nombreux risques de fragilité juridique, et émis des recommandations qui n'ont pas été suivies (avis 2016-106 du 21 décembre 2016, formation d'Autorité Environnementale du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable).

La lecture de cet avis est très éclairante, et elle est indispensable à toute analyse de ce dossier.

J'en retiendrai l'élément principal à mes yeux : la non-conformité à la Directive Européenne « Habitats, Faune et Flore », parce qu'il est l'élément qui fragilise le plus la situation juridique du dossier.

Pourquoi ? Parce que la zone d'implantation de la gare émerge sur un périmètre Natura 2000, et sur plusieurs ZNIEFF. Elle est donc soumise à

l'article 6-4 de la directive « Habitats, Faune et Flore » qui précise que l'urbanisation d'une zone Natura 2000 doit satisfaire simultanément à trois critères : la justification de raisons impératives d'intérêt public majeur, l'absence d'alternative raisonnable et la suffisance des mesures de compensation envisagées.

Or, le dossier n'apporte de réponse satisfaisante sur aucun de ces 3 critères.

La justification de raisons impératives d'intérêt majeur ? Elle n'existe pas. Au contraire :

- la justification majeure serait le raccordement à la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan dont on ne sait pas si et quand elle verra le jour,

- la gare de Feuchères n'est pas saturée, et le Contournement Nîmes Montpellier suffit à lui seul à donner des marges de manœuvre au sillon Nîmes-Montpellier ;

- les usagers perdront en inter-mobilité et en temps de transports cumulés pour rejoindre la nouvelle gare ;

L'absence d'alternative raisonnable ?

Contrairement aux recommandations de l'avis de l'Autorité Environnementale, le dossier ne présente pas d'analyse comparative du scénario « sans gare nouvelle ». Le scénario sans gare nouvelle est ainsi traité, comparativement aux autres scénarios, de façon extrêmement légère, et son absence d'analyse comparative contredit formellement aux critères de la directive européenne. L'ensemble du dossier peut donc tomber de ce simple fait.

On comprend la difficulté de RFF Réseau à comparer ce scénario avec les autres, puisque l'opérateur reconnaissait lui-même, en 2009, qu'une gare TGV excentrée n'était pas indispensable à Nîmes, et l'écrivait noir sur blanc dans son étude complémentaire n°5 au tracé de la LNMP (RFF, « *Étude de capacité des gares centres et du réseau classique à l'horizon de la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan* »).

Le scénario « sans gare nouvelle » est une alternative raisonnable de l'aveu même de RFF. Il comprend le maintien de l'actuelle gare de Nîmes-Feuchères, non-saturée, le raccordement du CNM à la ligne classique par Saint-Gervasy au nord-Est, et la construction d'un raccordement au sud par Saint-Brès.

C'est d'ailleurs pour cette raison que l'avis de l'Autorité Environnementale stipule que, « vis-à-vis du site Natura 2000 « Costières

Nîmoises », les raisons impératives d'intérêt public majeur et l'absence d'alternative raisonnable ne sont pas justifiées » dans le dossier (synthèse de l'avis, p.3).

La demande de dérogation à l'interdiction de destruction d'habitats et d'individus d'espèces protégées, préalable au projet de gare nouvelle, ne satisfait pas par conséquent aux articles L. 411-1 et suivants du code de l'environnement, et constitue une fragilité majeure du dossier.

Pour éviter une gabegie financière annoncée, préserver la qualité des temps de transports, préserver un milieu naturel protégé, préserver des surfaces agricoles indispensables à notre territoire, préserver les finances des collectivités locales et leur capacité à penser un autre modèle de développement de notre territoire, je vous demande, Monsieur le Président, de donner un avis défavorable à l'enquête publique unique relative à la réalisation de la nouvelle gare de Nîmes-Manduel-Redessan.

En vous remerciant pour votre écoute et votre attention, je vous prie de croire, Monsieur le Président, en l'expression de ma plus grande considération.

Christophe Cavard, député du Gard.