



Association de Consommateurs agréée
Arrêté préfectoral du 14/09/2015

**Association Etudes et Consommation Cfdt
du Languedoc Roussillon**

Siège social : Infothèque Consommateurs
2, Impasse de la Sarriette 34500 Béziers

Tél : 04 67 11 28 96

Courriel : assecocfdt.lr@wanadoo.fr

Site web : <http://assecocfdt.langrou.free.fr>

Béziers, le 17 mars 2017

à Monsieur Yves Florand,
Président de la Commission d' Enquête Publique
relative à la réalisation de la gare de Nîmes, Manduel, Redessan,
Hôtel de Ville,
Place de la Mairie,
30129 Manduel

Registre dématérialisé du site spécifique :
enquetepublique.gare2nimesmanduel.com

Objet : notre contribution d'association de consommateurs
à l'enquête publique relative à la réalisation de la gare de
Nîmes, Manduel, Redessan ouverte du 6 février au 17 mars 2017

Monsieur le Président de la Commission d'Enquête Publique,

Notre association régionale de consommateurs, comme beaucoup d'autres organismes et citoyens, avait formulé un avis très négatif en octobre 2014 lors de l'enquête publique sur la réalisation du PEM Montpellier Sud-de-France à la Mogère. Malgré 755 avis défavorables sur 770 recueillis, le commissaire enquêteur unique avait formulé un avis favorable sans réserve, mais le Conseil d'Administration de RFF (transformée en SNCF Réseau le 1er janvier 2015) n'avait même pas attendu la transmission de son rapport pour autoriser la signature du contrat de partenariat avec la SAS Gare de la Mogère qui a permis la réalisation prématurée d'une gare TGV dont l'activité dépendrait pour partie de la réalisation de la gare de Nîmes, Manduel, Redessan , alors que l'enquête publique préalable à cette réalisation n'était pas encore programmée...

Notre association, qui prend en compte le fait qu'un consommateur est bien sûr aussi un usager de services publics et un contribuable, fait partie des « sonneurs d'alerte » qui ont tenté un recours devant la juridiction administrative contre ce contrat de partenariat qui a permis de largement avancer, malgré la situation d'énorme endettement de SNCF Réseau, dans la construction d'une gare TGV à l'inverse de la demande majoritaire des habitants de la région, clairement exprimée dans l'enquête publique SOFRES des Etats Généraux du Rail et de l'Intermodalité organisés par le Conseil Régional Occitanie Pyrénées Méditerranée :
13 532 questionnaires traités sur 13 798 réponses individuelles : **c'est « Créer de nouvelles**

gares, sur les lignes TGV, en dehors des centres villes » qui est le seul des 6 objectifs proposés qui a été jugé à 51 % pas important (24 % « pas du tout important » et 27 % « peu important », face à seulement 42 % le jugeant important 22 % « très important » et 20 % « assez important ») dans les réponses à la question 17 « Dans les années à venir, quelle importance doivent avoir les objectifs suivants selon vous ? ». Par contre, il y a une majorité de 67 % à juger important (et même très important pour 39%) de « développer les lignes TGV ».

Notons que les scores les plus positifs concernent « augmenter le nombre de trains sur les lignes TER » (important pour 85 % - dont 54 % « très important » - des répondants) et surtout « Ne pas fermer les lignes locales en difficulté mais les moderniser » (important pour 84 % - dont 65 % très important).

Nous vous suggérons de citer au moins ces résultats qui hiérarchisent les objectifs dans votre rapport pour montrer que le choix de créer une gare TGV nouvelle à Manduel est loin d'être prioritaire (la création de gares voyageurs sur un CNM essentiellement destiné au fret n'était évoquée que pour un bien lointain futur lors de l'enquête publique DUP CNM de fin 2003, le choix du lieu d'implantation de 2 gares sur le CNM n'a été évoquée que comme une question secondaire peu débattue dans la grande concertation de 2009 sur la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan, ce qui dénote déjà une confusion dans des procédures de concertation « saucissonnées », et le choix ferme de ces localisations ne semble pas apparaître dans les délibérations du Conseil d'Administration du maître d'ouvrage).

Mais le Conseil d'Etat a déclaré irrecevable notre pourvoi en considérant que nous n'avions pas par notre objet statutaire d'intérêts directs affectés par le contrat de partenariat, pourtant nous mettions particulièrement en cause de forts risques d'augmentation de tarif et de fiscalité locale afférents à une sous-utilisation prévisible de cette gare et le rallongement pour la plupart des usagers des temps totaux de trajet (chiffré à près d'une heure par les transports en commun pour la liaison avec la gare Montpellier St Roch et le cœur de ville, même avec une coûteuse prolongation de ligne de tram), les voyageurs étant contraints d'utiliser une gare TGV hors intersection entre ligne classique et ligne nouvelle, ce qui interdit des correspondances quai à quai.

Certes le problème se pose différemment pour Nîmes Manduel Redessan, mais **si cette gare était mise en service 84 % de la population de l'agglomération de Nîmes verrait son temps de parcours automobile moyen rallonger et pour les habitants de la commune passer de 7 mn pour 2 km (accès à Nîmes Feuchères) à 24 mn pour 14 km afin d'accéder directement à la gare TGV** malgré un investissement routier fort contestable : à l'heure du réchauffement climatique et d'une mortalité croissante par les particules fines, il faut éviter l'accroissement des kilomètres parcourus pour accéder plus vite que par une navette ferroviaire à une gare sur intersection TER TGV, il vaudrait donc mieux investir sur la bonne articulation des équipements et des services ferroviaires, mais cela pourrait majorer encore les coûts d'investissement et de fonctionnement à couvrir sur la gare NMR (le 3ème quai sur la ligne Tarascon Sète n'est pas intégré dans le projet) et pour son accessibilité.

Pour sa part, la gare de Nîmes Feuchères a encore à amortir les aménagements dont elle a bénéficié avec l'appui de collectivités territoriales, tandis que la baisse de sa fréquentation atteindrait 20% en 2021 en ne conservant que 34 trains grandes lignes par jour (près de la

moitié des TGV passant désormais par NMR).

Nous ne trouvons pas dans l'étude d'impact d'utilisation des termes « rentabilité économique ou socio-économique » ou un chiffrage « excédent brut d'exploitation » concernant la gare qui ressortaient de l'étude d'impact réalisée par RFF pour l'enquête publique du 4 novembre au 18 décembre 2003 par RFF pour la déclaration d'utilité publique du CNM (rapport avec avis favorable de la commission d'enquête rendu le 22 mars 2004) : sans prendre en compte les retombées environnementales et sanitaires positives des reports route/rail du fret, cette étude concluait pour le CNM, qu'il était prévu de mettre en service dès 2011, à un résultat économique négatif sur 20 ans de 0,98 Md d'euros pour la collectivité nationale.

Nous vous demandons d'obtenir du maître d'ouvrage SNCF Réseau un chiffrage du résultat économique de la gare NMR sur la durée du contrat de partenariat avec Oc Via concernant le CNM, selon des scénarii crédibles de fréquentation de la gare en nombre de trains TER ou grandes lignes (parmi lesquels il faut distinguer les reports de Nîmes Feuchères à NMR), l'étude d'impact annonçant 1,1 million de voyageurs en 2021 (dont 900 000 « grandes lignes ») et 1,6 en 2050 : il s'agit pour nous de savoir si le nombre de trains pour lesquels les exploitants ferroviaires choisiront d'utiliser NMR permettront ou non d'atteindre le point mort où les recettes (hors reprises sur subvention l'investissement des collectivités publiques) couvriront les charges de la gare (amortissements inclus).

Selon les données publiques actuelles, le chiffre de 1,1 million dès 2021 nous semble très surestimé, une lourde incertitude pèse sur l'échéance de mise en service intégrale de la LNMP nécessaire à une forte progression, les dernières interrogations (presse de ce 15 mars 2017) sur la LGV Bordeaux Toulouse rendent aléatoire à un horizon proche sa contribution à une croissance des trafics TGV entre métropoles du sud-ouest et du sud-est.

Déjà dans son communiqué du 23 octobre 2014, la Cour des Comptes soulignait : « *Depuis 2008, la fréquentation du TGV connaît une stagnation, qui se reflète dans celle du chiffre d'affaires de l'activité TGV au sein de la SNCF. De plus, la rentabilité des lignes diminue au fil de nouveaux projets de plus en plus coûteux. En outre, la concurrence d'autres modes de transport (autocar, covoiturage) se développe* ».

A partir du grand débat de 2009 sur la LNMP, que trop de responsables politiques locaux et régionaux n'envisagent encore que comme une LGV, nous avons affiné notre connaissance du dossier en travaillant en lien avec des équipes syndicales de la CFDT puis avec nos partenaires associatifs en particulier de la Coordination Régionale LNMP et de France Nature Environnement Languedoc-Roussillon; nous avons bénéficié aussi de ses contacts avec les responsables de la puissante association européenne FERRMED qui a fait prendre en compte, surtout par la Commission et le Parlement européens, la nécessité d'un grand corridor ferroviaire marchandises entre la Scandinavie et la Méditerranée occidentale avec son indispensable maillon Nîmes Perpignan dès lors que la ligne nouvelle Perpignan Barcelone est ouverte, mais sous-utilisée au point que le concessionnaire du tronçon le Boulou Figières, TP Ferro, a été placé en liquidation fin septembre 2016.

Cette démarche nous a conduit à la conviction que l'efficacité économique, l'utilité sociale et

la pertinence écologique de la ligne nouvelle se joueront sur sa capacité à libérer la ligne actuelle, quasiment saturée sur certains horaires entre Sète et Nîmes, d'une très large part du trafic fret en faveur d'un cadencement des TER tout en assurant à ce trafic fret (dont le potentiel est estimé à l'équivalent 6 000 camions par jour, soit 200 trains standard actuel), un tracé beaucoup plus sûr que la ligne actuelle exposée notamment dans la traversée des étangs entre Narbonne et Fitou à des risques de submersion que le réchauffement climatique accroît et également d'embruns perturbant les circulations ferroviaires de trains de marchandises pour lesquels on ne peut mettre en oeuvre les solutions de substitution (recours temporaire à des bus) adaptées au trafic voyageurs.

C'est ce report modal de la route au rail qui est la clé de l'efficacité économique, sociale et environnementale de toute la liaison Barcelone Perpignan Montpellier Nîmes, et en particulier du CNM; il faut en effet prendre notamment en considération que l'usure des revêtements routiers provoquée par le passage quotidien de 10 000 camions au péage autoroutier du Perthus et sur la traversée du Languedoc-Roussillon correspond ¹ à celui de 100 millions de voitures légères par jour, s'ajoutant à la surconsommation d'énergie fossile, aux rejets de CO2 et gaz à effets de serre, à l'émission de particules fines imputables au diesel accroissant la mortalité... qui appellent à la minimisation du transport routier dans le cadre de la transition énergétique comme de la transition écologique, d'autant que presque la moitié de ce trafic ne fait que transiter par la France métropolitaine et devrait donc être fermement incitée (cf. la politique en la matière de la Confédération Helvétique) à se reporter sur le train.

Nous n'avons pas besoin pour encore au moins plusieurs années d'une deuxième gare grandes lignes sur l'agglomération Nîmes mais de la réalisation au plus tôt de la ligne nouvelle Montpellier Perpignan, mixte de bout en bout et sans gare supplémentaire (des raccordements avec la ligne actuelle devront apporter la sécurité d'un doublon de ligne et permettre des dessertes voyageurs des gares centres de Montpellier, de Béziers et/ou de Narbonne) pour multiplier le trafic fret qui utilisera le contournement Nîmes Montpellier.

Pour nous, il est inacceptable de vouloir ouvrir en 2020 une coûteuse seconde gare voyageurs pour l'agglomération de Nîmes alors que la première, étoile ferroviaire constituant déjà un pôle d'échanges multimodal, est en capacité d'accueillir un trafic voyageurs fortement accru en cœur de ville et que la deuxième nécessite elle des investissements routiers générateurs de pollutions dans une zone d'intérêt agricole et environnemental que ce projet de gare amputerait sur 160 hectares de la plaine agricole des Costières de Nîmes.

Tant que la liaison LNMP ne sera pas achevée et n'amènera pas, via une forte progression du trafic ferroviaire sur les trains rapides entre métropoles européennes, un démenti à la baisse actuelle du recours aux TGV (trop coûteux quand les péages ferroviaires doivent subvenir aux besoins d'une infrastructure sous-utilisée), tenter de nous mettre devant le fait accompli de la réalisation d'une gare non nécessaire² relève à nos yeux d'une grave entorse aux règles françaises et européennes de concertation sur ce type d'ouvrage public.

1 selon des études auxquelles se réfère par exemple l'Office Fédéral Suisse de la Route, pour l'usure des revêtements routiers, le passage d'un poids lourd moyen équivaut celui de 10 000 voitures légères et celui d'un 44 tonnes cinq essieux à 145 000 VL.

2 (y compris en ayant laissé complètement construire par Oc Via deux estacades supplémentaires au niveau d'un projet de gare qui n'avait pas encore été soumise à enquête d'utilité publique)

Après qu'il a été sabordé par un avenant très discret l'indispensable raccordement double sens de Saint-Brès assurant un lien entre Montpellier Saint-Roch et le CNM, permettant un lien direct et rapide avec le cœur de métropole Montpellier Méditerranée pourrait donner plus d'utilité à un simple raccordement Ouest de Nîmes Feuchères au CNM sur le site de Campagnolle par modification d'un tronçon de la ligne du Grau-du-Roi (le raccordement Est restant en l'état, sans gare à NMR).

A long terme la solution du site de Campagnolle resterait une alternative à celle de Manduel-Redessan si on l'envisage en lien avec une réouverture de l'ancienne ligne Lunel-Saint-Gilles-Arles, qui a encore un tracé récupérable pour rétablir une desserte ferroviaire voyageurs et fret sur un territoire démographiquement dynamique, cette évolution en gare de correspondance TER-TGV étant préservée par des réservations foncières ; ce type de scénario évolutif ne semble pas avoir été étudié .

Ce n'est pas en engageant de manière précipitée la gare de NMR que l'on sauvera le « Pôle d'Echanges Multimodal » Montpellier Sud de France, qui est surtout la tête de gondole d'une opération immobilière d'extension de la ville de Montpellier vers la mer : cela n'évitera pas qu'il reste une gare fantôme, mal localisée, et coûteusement surdimensionnée.³

Mais ce n'est pas avec une seconde grande gabegie à Manduel que l'on réparera la première, qui n'a pas pris en compte les préconisations de la Cour des Comptes : celle-ci, en demandant de positionner les gares des lignes nouvelles aux intersections quand le raccordement à la gare de centre-ville serait trop coûteux, est plus proche des besoins des usagers et des impératifs environnementaux que des élus locaux qui confondent une gare TGV avec un générateur de croissance économique et urbaine.

La plupart des usagers du train en Languedoc-Roussillon (TER, Intercités et TGV), en dehors peut-être d'une zone restreinte à proximité du projet de gare, sont inquiets de perdre des possibilités de correspondance TER, Intercité et TGV mais aussi bus urbains et interurbains offertes par la gare de Nîmes Feuchères, ou de ne pas bénéficier d'une amélioration du cadencement des TER au cœur de la ville, avec un investissement dispendieux qui conduirait à dépenser plus de 1,5 M€ dans la mise en place d'un service de navettes ferroviaires entre Nîmes-Feuchères et NMR au détriment d'autres options socialement plus utiles et environnementalement plus pertinentes dans la politique des transports sur l'agglomération et dans la région.

Engager jusqu'à 125 M€ d'investissement (gare 95 millions d'€ + avenue 15 M d'€ + ensuite 3ème voie 15 M d'€) sur l'agglomération de Nîmes, en générant de nouveaux coûts de fonctionnement financés par l'impôt, c'est une lourde contribution inacceptable à l'aggravation des déséquilibres intra régionaux qu'il faudrait combattre en priorisant des travaux dans une logique de développement durable, socialement équitable et au service de

3 Il semble que SNCF Réseau se fait payer pour une bonne part par la collectivité publique régionale, dont les anciens dirigeants voulaient une 2ème gare TGV sur la commune de Montpellier, un faisceau ferroviaire de 6 voies avec possibilité d'extension à 8 (alors qu'Avignon TGV ou Aix-les-Mille TGV fonctionnent à 4) lui permettant de réguler le trafic fret du CNM à coût moindre alors que le cahier d'acteurs CFDT préconisait déjà en 2009 des réservations foncières pour réaliser sur la LNMP de longs tronçons voies de dépassement sans arrêt (ce qui est énergétiquement moins coûteux et peut s'envisager sur du foncier moins cher).

l'emploi sur les zones d'emploi et les bassins de vie où chômage et pauvreté continuent le plus à s'accroître.

Le CNM contribue à cette logique positive en tant que ligne ferroviaire permettant de reporter de la route au rail du trafic fret tout en laissant des sillons pour la progression du trafic TER en réseau régional améliorant notamment les déplacements domicile-travail ou formation moins consommateurs au quotidien d'énergie fossile et moins polluants.

Les gares TGV supplémentaires et durablement inutiles ne s'inscrivent pas dans cette logique même si on tente de leur donner une couleur écologique (en captant au passage d'autres subventions publiques comme celles pour utiliser de la géothermie basse température pour le chauffage et la climatisation de la gare de la Mogère).

SNCF Réseau, gestionnaire d'infrastructure, peut faire des prévisions de trafic "optimistes" repris par les pouvoirs publics ... Mais ce sont les exploitants ferroviaires qui, in fine, décident de la consistance de l'offre ! Et l'on vient d'entendre ce 15 mars à la question d'un journaliste demandant si Paris-Bordeaux était le dernier grand chantier TGV, le président du groupe SNCF répondre « Je pense que c'est le dernier pour le moment ». Avant de poursuivre : « Notre grand chantier c'est un chantier de RER et c'est tant mieux ».

La faiblesse du trafic TGV sur le CNM, au moins tant que n'est pas ouverte de bout en bout la LNMP, appelle à différer les charges supplémentaires que nécessiterait le passage de la vitesse d'exploitation de 220 à 300 km/h pour les TGV et à différer, à défaut de pouvoir trouver une autre affectation principale du vaste bâtiment, la mise en service de la gare de la Mogère (tant que ne sera pas engagée, totalement mixte, la tranche Villeneuve-lès-Béziers Rivesaltes de la LNMP) ; le changement d'affectation permettrait d'envisager une réservation foncière pour réaliser le jour où se concrétiserait la saturation de Montpellier Saint-Roch un simple pôle de correspondance quai à quai au croisement de la ligne classique côté Maurin Lattes).

Plutôt que d'engager la gare NMR et dans la perspective de non mise en service de la Mogère, il serait imaginable de réaliser le raccordement de Saint Brès qui est lui d'utilité publique, en optimisant le retour sur investissement de la rénovation agrandissement de Montpellier Saint- Roch.

Sous le titre « La Cour des comptes dénonce la gabegie entourant les nouvelles lignes TGV », le journal les Echos daté du 20 octobre 2014 écrivait notamment "Sur le papier, le bouclage économique est assuré en gonflant les projections sur le nombre des futurs voyageurs. Charge ensuite à la SNCF de gérer l'écart avec la réalité. La Cour le confirme en montrant comment, sur 6 liaisons à grande vitesse étudiées, aucune n'a atteint les objectifs de rentabilité annoncés ».

C'est pourquoi l'ASSECO-CFDT Languedoc-Roussillon demande à SNCF Réseau et aux partenaires publics:

- de renoncer à ce projet de deuxième seconde gare à Manduel, durablement inutile à une

politique de transports dans une logique de développement soutenable,

- de choisir la voie de la raison qui consiste à lancer au plus vite la réalisation du raccordement double sens de Saint-Brès qui permettra aux TGV desservant Montpellier Saint Roch (où les usagers peuvent y avoir accès quai à quai en TER ou), d'utiliser un large tronçon du CNM.

- d'aménager un simple raccordement à Campagnolle utilisant le tracé de la ligne du Grau du Roi pour rejoindre la ligne classique, ce qui permettrait à ces TGV de desservir autant que nécessaire Nîmes Feuchères.

Elle suggère pour ménager le futur, que les réservations foncières déjà réalisées sur place dans la perspective d'une gare NMR, soient affectées à d'autres réalisations d'intérêt public concernant un poumon vert non bétonné ni bitumé préservant une zone d'intérêt agricole et écologique utile à la sauvegarde de quelques espèces protégées⁴.

En conséquence, **notre association régionale de consommateurs et usagers-contribuables demande instamment à la commission d'enquête que vous présidez de constater l'absence de caractère d'intérêt général de ce projet de seconde gare nouvelle sur le CNM à Nîmes Manduel Redessan** (à nos yeux il va largement à contre-sens), et de rappeler au contraire la pertinence de construire en priorité l'embranchement double sens est-ouest prévu près de Saint-Brès et déclaré d'utilité publique en 2005, qui seul permettra une bonne desserte de la gare de Montpellier Saint-Roch et une bonne intermodalité, ainsi qu'un raccordement CNM gare de Nîmes Feuchères utilisant un petit tronçon de la ligne Nîmes le Grau-du-Roi (avec seulement une réservation foncière permettant si nécessaire d'évoluer en pôle de correspondance TGV-TER tout en sauvegardant la possibilité à long terme de réouverture de Lunel-Saint-Gilles-Arles), tandis qu'une autre réservation foncière à la jonction-croisement CNM LNMP avec la ligne classique du côté de Maurin Lattes préserverait la possibilité d'y réaliser un pôle de correspondance avec changements de quai à quai, entre TGV circulant sur le CNM et autres trains circulant sur la ligne classique, vers Sète Agde comme vers Montpellier Saint-Roch Lunel).

Nous vous demandons ainsi d'enregistrer notre opposition d'association régionale de consommateurs et contribuables, regroupant de nombreux usagers du transport ferroviaire, au projet actuel de gare de Nîmes Manduel Redessan qui serait construite bien avant que son utilité et son équilibre économique soient établis et en diminuant la qualité du service pour les voyageurs TGV qui aujourd'hui partent du ou arrivent au centre de l'agglomération grâce à la gare de Nîmes Feuchères bien desservie par les transports en commun et accessible aux modes doux de mobilité.

Nous tenons à souligner que notre ferme engagement contre ce projet de gare découle de notre conviction de la nécessité de boucler au plus tôt une ligne ferroviaire nouvelle reliant Nîmes à Barcelone pour garantir un corridor ferroviaire entre la péninsule ibérique et le reste de l'Europe à l'usage notamment des trains de fret.

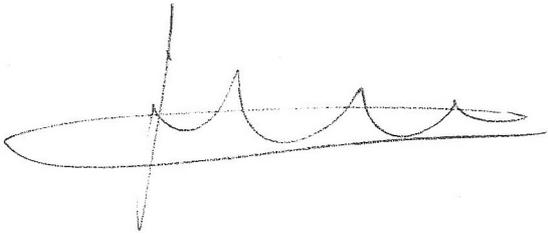
En espérant vous avoir fourni des éléments montrant qu'il y a beaucoup mieux à faire au bénéfice du transport ferroviaire en Occitanie Pyrénées Méditerranée, y compris pour le

⁴ Cette zone permettrait notamment des activités agro-biologiques intégrant par exemple culture alternée de chanvre non cannabique (matériau d'isolation et de dépollution, objet possible d'une activité industrielle) et de cultures viticoles ou maraîchères bio pour répondre en particulier à la demande croissante de légumes et fruits frais de proximité, en particulier dans les restaurants scolaires

CNM, que de précipiter la réalisation d'une deuxième gare TGV durablement inutile au regard des besoins des utilisateurs locaux et extérieurs du train, voyageurs et fret, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président de la Commission d'Enquête, nos sincères et respectueuses salutations,

Pour l'ASSECO-CFDT Languedoc-Roussillon :

Le Président
Jacky BESSIERE



Le secrétaire
Michel GABAUDE



Contact :

Joan-Loís Esca fit
chargé de mission transports ferroviaires, ASSECO CFDT LR
4, carrièra Paul Valéry, 34500 Besièrs
Còr de Lengadòc
region Occitània Pirenèus Mediterranèa
tel. 04 67 31 04 55
corrièl jl.escafit@gmail.com