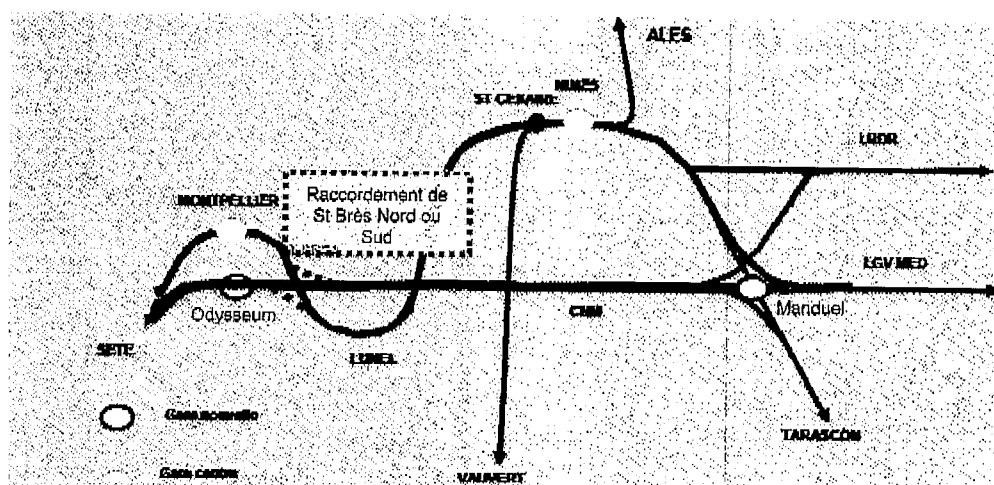


## **Note relative à la justification d'une gare nouvelle dans le Gard et au choix du site de Manduel**

### **1. Pourquoi une gare nouvelle dans le Gard dès 2020 ?**

Une gare nouvelle doit permettre de desservir au mieux les populations tout en limitant l'augmentation du temps de parcours ferroviaire : compromis temps d'accès à la gare/temps de parcours ferroviaire. Le projet de la gare Nîmes LGV s'inscrit dans le contexte particulier du Contournement ferroviaire Nîmes-Montpellier (CNM), dont il convient de rappeler le fonctionnement pour mieux appréhender les enjeux de desserte du territoire gardois par la grande vitesse.

**Rappel du schéma de fonctionnement du Contournement ferroviaire de Nîmes-Montpellier à partir de 2017 :**



- en vert : tracé de la ligne 'classique' 'actuelle'
- en bleu : tracé du contournement ferroviaire

Le raccordement de St Brès ayant été retiré du projet CNM (et différé à un horizon indéterminé), le CNM et la ligne classique ne bénéficient d'aucun raccordement hormis aux extrémités du tracé, au niveau de Manduel à l'Est et de Lattes à l'Ouest.

En l'absence d'un tel raccordement dont la faisabilité technique reste complexe (impact important sur l'urbanisation existante) avec un coût estimé, pour le raccordement Sud, à 68 M€ (val.2012), la répartition des trafics TGV se fait donc à partir de ces deux points exclusivement.

Tous les TGV injectés sur le CNM à partir de l'un de ces points n'ont plus aucune possibilité de desservir la gare de Nîmes Feuchères ou la gare de Montpellier St Roch (schéma ci-dessus-tracé bleu). Inversement, les TGV insérés sur la ligne classique à partir de ces mêmes points ne peuvent plus desservir les gares nouvelles de Montpellier Odysseum et Nîmes LGV (schéma ci-dessus-tracé vert).

Au final, plusieurs cas de figure pourraient se présenter en cas d'absence de gare nouvelle dans le Gard :

1. La majorité des TGV continuent à bifurquer sur la ligne classique à partir de Manduel, dans le souci de maintenir la desserte de Nîmes ; ce qui correspond à un enjeu commercial fort pour la SNCF :

Les conséquences :

➤ L'utilisation du CNM par les TGV (trafics les plus générateurs de recettes pour RFF) est alors réduite et la desserte de la gare de Montpellier Odysseum insignifiante ; ce qui peut remettre en question le bien-fondé des financements publics apportés au projet de ligne nouvelle (1,5 milliards d'€) et des investissements lourds consentis par l'agglomération de Montpellier pour permettre l'accès à la gare Odysseum.

➤ L'objectif de développer le trafic TER entre Nîmes et Montpellier est contraint compte tenu des capacités restreintes de la gare de Nîmes Feuchères à absorber du trafic supplémentaire (+ 15 TGV AR et 30% de TER en HP) et ce malgré les opportunités de diamétralisation (Alès-Le Grau du Roi et Rive Droite du Rhône-Lunel) et le report du trafic fret sur le CNM.

2. Pour des raisons de rentabilité de l'infrastructure CNM, un maximum de TGV sont incités à emprunter la ligne nouvelle :

Les conséquences :

➤ La diminution progressive de la desserte de Nîmes par la grande vitesse et plus largement du territoire gardois au profit de la gare de Montpellier Odysseum, avec un risque d'accélération lors de l'ouverture à la concurrence du trafic voyageurs (2019, date buttoir fixée par l'Union européenne) et l'apparition de compagnies low cost qui privilégient les liaisons directes de pôle à pôle.

Dans l'hypothèse où le projet de raccordement de St Brès serait réactivé, seul le scénario 'Sud' permettrait d'avoir des liaisons dans le sens Montpellier Odysseum ↔ Nîmes-Feuchères, mais sans résoudre la problématique de capacité ferroviaire de la gare de Feuchères.

### **Sur la capacité de la gare de Nîmes Feuchères à accueillir du trafic supplémentaire :**

Si le bâtiment voyageurs de Feuchères offre en effet une capacité résiduelle de 40 à 45%, soit 2 millions de voyageurs annuels en plus au-delà de la mise en service du CNM, il n'en va pas de même de sa capacité ferroviaire (aptitude à accueillir des circulations de trains supplémentaires) et intermodale.

Le graphique d'occupation des voies de la gare de Nîmes est considéré comme le plus contraint de l'axe littoral compte tenu des conditions d'exploitation, du nombre de circulations (étoile ferroviaire à 5 branches), des rames origine - terminus et du nombre de voies à quai.

Les études de capacité menées dans le cadre du projet CNM ont toutes conclu que seul le scénario avec les deux gares nouvelles présentait le meilleur diagnostic d'exploitation du fait de l'allègement des circulations sur la ligne classique entre Manduel et Montpellier, évitant ainsi la saturation totale du nœud ferroviaire de Nîmes tout en rendant l'offre ferroviaire plus attractive pour l'ensemble du bassin de vie Nîmes/Alès.

Grâce au report du trafic fret et d'une partie substantielle des trafics TGV sur le CNM, RFF a pu s'engager sur un minimum de 30% de circulations TER supplémentaires par rapport à 2012, dès 2020, sur la ligne classique entre Nîmes et Montpellier en heure de pointe. La réalisation d'une gare nouvelle dans le Gard autorise ainsi la possibilité de créer des

**points d'arrêts supplémentaires entre Nîmes et Montpellier pour améliorer la desserte périurbaine**, on pense notamment au futur pôle d'échanges multimodal de la Porte Ouest à l'intersection des lignes ferroviaires Tarascon-Sète et Le Grau du Roi.

Toujours d'après ces mêmes études, une augmentation de 2 millions de voyageurs annuels en gare de Feuchères (sans gare nouvelle) impliquerait la création de 2000 places de stationnement supplémentaires, à l'échelle d'un quartier déjà très dense.

## **2. Rappel des critères de choix du site de Manduel pour l'accueil d'une gare nouvelle**

Trois sites ont été étudiés lors des pré-études fonctionnelles de la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan en 2008 :

- Campagnolle à Nîmes/Générac au niveau de l'intersection avec la ligne du Grau du Roi,
- Campagne à l'ouest de l'aéroport de Nîmes-Garons
- Manduel au niveau de l'intersection avec la ligne Tarascon-Sète.

Une analyse comparative a été menée au regard de plusieurs critères (temps d'accès, aire de chalandise en termes d'emplois et de populations, opportunités d'intermodalité, capacité du site à structurer le développement du territoire, contraintes techniques et réglementaires, coûts d'investissement, ...) :

### ➤ En termes d'aire de chalandise :

<b>Zone de chalandise préférentielle</b>	<b>Population 2020</b>	<b>Emplois 2020</b>
Nîmes centre sans gare nouvelle	473 000	160 000
Nîmes centre + gare Campagnolle	464 000	157 000
Nîmes centre + gare Campagne	502 000	168 000
Nîmes centre + gare Manduel	507 000	169 000

Le potentiel du site de Manduel est le plus important en terme de population et d'emplois.

### ➤ En termes d'accessibilité et d'offre intermodale :

#### **Temps de trajet en voiture depuis le centre de Nîmes :**

- Campagnolle : 17 min
- Campagne : 12 min
- Manduel : 17 min

#### **Accessibilité depuis le centre de Nîmes par voie ferrée :**

- Campagnolle : interconnexion possible avec la voie (unique) du Grau du Roi – 11 minutes depuis Nîmes Feuchères
- Campagne : pas d'interconnexion TER possible
- Manduel : interconnexion possible avec la voie (double sens) Tarascon-Sète – 8 minutes depuis Nîmes Feuchères

Le site de Manduel offre la meilleure interconnexion avec le réseau ferroviaire classique. A cet endroit, le CNM intercepte en effet la ligne 'classique' Tarascon-Sète (voie électrifiée à double sens) qui permet de relier la gare de Feuchères en 8 minutes, et au-delà d'étendre la

zone de chalandise de la gare à l'Ouest vers Vergèze, Lunel et à l'Est vers Arles. Sa capacité actuelle, sans aménagements spécifiques, permet d'envisager dès la mise en service de la gare LGV, une desserte supplémentaire d'une dizaine de TER aller-retour (en plus des 5 AR actuels s'arrêtant à la halte de Manduel), soit 30 trains/jour tous sens confondus, assurant ainsi une correspondance TER avec la majorité des TGV (26 AR/jour).

Cette articulation Grande Vitesse / Grandes Lignes et TER fait partie des préconisations du Rapport Keller<sup>1</sup> en tant que principal critère de choix pour la localisation des gares nouvelles.

A contrario, le site de Campagnolle offre une interconnexion relative, dans la mesure où la ligne du Grau du Roi est une ligne à voie unique non électrifiée. Sa mise à niveau (électrification, modernisation du système d'exploitation, ouvrages de franchissement, ...) pour pouvoir accueillir du trafic supplémentaire, nécessiterait des investissements lourds, estimés à 46 M€, non inclus la création de voies d'évitement et de voies à quais supplémentaires pour permettre l'arrêt de trains dans les deux sens.

➤ En termes de coûts d'investissement val. 2008 (hors accès) :

Gare de Manduel : 70 M€

Gare de Campagne : 55 M€

Gare de Campagnolle : 60 M€

### **3. Décision de RFF pour l'accueil d'une gare nouvelle**

A la lumière des éléments comparatifs rappelés ci-dessus, le Conseil d'administration de RFF a donc décidé en date du 26 novembre 2009 d'entériner le principe de création d'une gare nouvelle dans le Gard en retenant le site de Manduel, avec un principe de complémentarité avec la gare de Feuchères en termes de répartition de trafics TGV.

Ainsi, à l'horizon 2020 :

- 11 TGV A/R continueront à desservir Nîmes Feuchères (contre 22 AR actuellement)
- 26 TGV A/R desserviront Nîmes Manduel LGV (puis Montpellier Odysseum qui disposera de 7 TGV A/R supplémentaires sans arrêt à Manduel)

Nîmes Métropole a par la suite confié une étude d'accessibilité multimodale à un bureau d'études spécialisé, afin de définir un scénario de desserte de la future gare et arrêter un programme d'actions à mettre en œuvre en matière d'infrastructures routières et de services en transports collectifs.

Cette étude a permis de faire inscrire dans le Contrat de partenariat du CNM, confié à la société Oc'via, la mise en place et le financement de mesures conservatoires au niveau de la future gare. Ces mesures sont destinées à faciliter la faisabilité ultérieure du projet.

Elles comprennent :

- le terrassement d'une sur-largeur au niveau de la ligne nouvelle pour accueillir les futurs quais TGV
- le dimensionnement et la réalisation d'une estacade de 120 m de long pour supporter les voies et quais LGV et ménager l'emprise nécessaire à l'aménagement de deux quais TER et une réservation pour une 3<sup>ème</sup> voie à quai (pour l'accroissement du trafic TER à long terme)

---

<sup>1</sup> Rapport de Madame Fabienne Keller, Sénatrice du Bas Rhin, à Monsieur le Premier Ministre remis le 10 mars 2009 sur le concept de Gare contemporaine.

- en accord avec le Conseil général du Gard, le dimensionnement de la tranchée couverte pour permettre ultérieurement une mise à 2x2 voies de la RD3 (voie d'accès principale à la gare)
- au niveau du chemin du Mas Larrié (accès final à la gare), la construction des remblais et des murs de culée pour une configuration de chaussée à 20 m de large

#### **4. Les risques liés à l'absence de réalisation de la gare nouvelle de Nîmes LGV par rapport à l'équilibre économique du CNM**

L'article 4 du décret du 5 mai 1997 portant statut de RFF dispose que « *RFF ne peut accepter un projet d'investissement sur le réseau ferré national (...) que s'il fait l'objet de la part des demandeurs d'un concours financier propre à éviter toute conséquence négative sur les comptes de RFF sur la période d'amortissement de cet investissement* ».

Ainsi, la part d'investissement restant à la charge de RFF doit être couverte par les excédents bruts d'exploitation futurs actualisés à la date de mise en service aux taux de 8 %. L'engagement de RFF dans les nouveaux projets d'infrastructures ne peut donc être aussi fort qu'auparavant, les dotations budgétaires de l'Etat ou des collectivités locales viennent alors nécessairement suppléer l'opérateur.

Sur le CNM, la participation de RFF initialement imaginée et consignée dans l'Accord de financement de décembre 2009, était de 157 M€.

Au fur et à mesure de l'avancement des simulations financières, il s'est avéré que le niveau de rentabilité du CNM, sans les gares, ne permettait à RFF de dégager que 20 M€ de participation, impliquant une augmentation de l'effort de participation des autres co-financeurs (+44 M€ pour les collectivités et +82 M€ pour l'Etat).

**La réalisation des deux gares nouvelles de Montpellier-Odyseum et Nîmes-Manduel selon un calendrier spécifique (horizon CNM pour la gare de Montpellier et 2019/2020 pour Manduel) est alors apparue comme un paramètre déterminant pour le financement définitif du projet d'ensemble.**

La valeur créée par les deux gares à travers les recettes de péages générées sur une période de référence de 50 ans étant supérieure à leur coût d'investissement, leur réalisation permet à RFF d'atteindre un taux de participation global (CNM+gares nouvelles) d'environ 420 M€ et aux autres co-financeurs de voir leur niveau de participation diminuer par rapport à l'Accord de financement de 2009 (-20 M€ pour les collectivités et -83 M€ pour l'Etat).

Le financement de ces deux équipements a donc été mis au point concomitamment à celui du CNM, avec l'instauration de liaisons juridiques et financières entre les différentes conventions de financement et de réalisation. Pour rappel :

- Le 7 février 2011, est intervenue la conclusion d'un protocole d'étape signé par l'ensemble des partenaires (Etat, RFF, Région, Conseil général du Gard, Montpellier Agglomération et Nîmes Métropole), incluant entre autres et pour la première fois, la programmation et la réalisation des deux gares nouvelles, à Montpellier-Odyseum et à Manduel.
- Le 25 avril 2012, les mêmes partenaires ont signé un accord-cadre, document « chapeau » mis en place pour entériner le fait que le CNM et les deux gares nouvelles font partie d'un programme d'ensemble indissociable et qui arrête clairement la localisation de ces gares nouvelles. Dans son préambule, cet accord rappelle ainsi que « *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. La mise en service de la gare nouvelle de Montpellier-Odyseum est prévue dès la mise en service de la ligne nouvelle, celle de la gare nouvelle de Nîmes-Manduel interviendra au plus tard en 2020. ». Cet accord-cadre a ensuite été décliné à travers trois conventions de financement et de réalisation relatives à chacune des composantes du programme (CNM, Gare nouvelle de Montpellier Odyseum et Gare nouvelle de Nîmes Manduel).*

Les prévisions de trafic sur la ligne retenues par Réseau ferré de France sont donc directement liées à la mise en service des gares nouvelles. En cas de retard dans la montée en charge de la ligne nouvelle, due à l'absence de réalisation ou à la réalisation partielle des deux gares aux échéances prévues, impactant les hypothèses de recettes retenues lors de la détermination de la participation de Réseau ferré de France, l'Etat serait alors contraint de compenser à RFF le manque à gagner en termes de recettes de péages.

L'Etat et RFF ont ainsi estimé que 63% de la participation de RFF au programme d'ensemble (265 M€ sur 420 M€) était liée à la mise en service de la gare de Nîmes-Manduel ; la présence ou l'absence de cette dernière déterminant fortement le niveau de trafic sur le CNM et par voie de conséquence le niveau de desserte de la future gare de Montpellier Odyseum.

\* \* \*