

Michel BOZZOLA  
41 Rue André Chamson  
34090 Montpellier

Montpellier 22 octobre 2014

A

Monsieur Pierre BALANDRAUD  
Commissaire enquêteur  
Mairie de Montpellier  
1, place Georges Frêche  
34000 Montpellier

**Contribution 4 pages déposée en Mairie**

### **Monsieur le Commissaire**

Alors que je terminais cette contribution à l'enquête en cours au sujet du projet de la nouvelle gare TGV près du château de la Mogère j'ai pris connaissance d'un article du journal Le Figaro annonçant le rapport de la Cour des Comptes sur le « système TGV » à paraître le 24 octobre, un jour avant la fin de l'enquête que vous dirigez. Ne considérant pas ce journal comme le « mètre étalon » de l'objectivité journalistique cela doit être lu avec les réserves d'usage, à savoir la bonne retranscription par la journaliste du contenu du rapport de la Cour des Comptes.

Voilà le lien de cet article :

<http://www.lefigaro.fr/societes/2014/10/17/20005-20141017ARTFIG00424-la-cour-des-comptes-denonce-la-folie-du-tgv.php>

Et le texte tant j'en partage l'avis général :

***La Cour des comptes dénonce les folles dérives du TGV***

*> Par Valérie Collet Mis à jour le 17/10/2014*

***> Le rapport de la Cour des comptes sur la grande vitesse ferroviaire, présenté officiellement jeudi 23 octobre, dénonce la faiblesse coupable de l'État et des élus qui ont voulu étendre le réseau TGV à tout prix.***

*> Le TGV en perte de vitesse depuis deux ans est la cible de sévères critiques de la Cour des comptes. Quelques «fuites» ont été publiées vendredi soir par Contexte, site d'informations sur les politiques publiques, alors que le rapport sur la grande vitesse ferroviaire doit être officiellement présenté jeudi.*

*> Selon Contexte, les dirigeants de la SNCF, ceux de RFF, les élus, l'État, ont tous contribué à faire dérailler le TGV qui alourdit la dette du système ferroviaire faute de rentabilité. En 2013, la marge opérationnelle du TGV est revenue à 11,4 % contre 14,2 % en 2011. Cela a poussé la SNCF à déprécier de 1,4 milliard d'euros la valeur de son parc de TGV dans ses comptes en 2013.*

*> Première erreur, les études de rentabilité réalisées en amont pour décider de lancer une nouvelle ligne de TGV sont systématiquement trop optimistes. Conséquence, la rentabilité des lignes est très inférieure aux prévisions. La LGV Nord atteint 3 % contre 12,9 % prévus. La LGV Méditerranée affiche 4,1 %, soit deux fois moins qu'espéré. Le tronçon Poitiers-Limoges est pointé du doigt.*

**> L'État complice des élus :**

*Ce déséquilibre conduit à subventionner lourdement le fonctionnement de ces lignes, «jusqu'à 80 %» indique la Cour des comptes. L'État se rendrait complice de la pression politique exercée par les collectivités quitte à perdre de vue la rationalité économique du projet. Ainsi, le maillage extrêmement large du territoire - pour satisfaire tous les élus est une hérésie économique. Les TGV desservent ainsi 230 gares en France, un outil d'aménagement du territoire ruineux.*

**> Autre faiblesse coupable :**

*Le montage financier trop souvent relégué au second plan. «La recherche de financements pour la LGV Tours-Bordeaux est intervenue 12 ans après le lancement des études et seulement quatre ans avant le début des travaux», relèvent les sages de la rue Cambon.*

*> Surtout la SNCF n'a pas réussi à freiner la dérive des coûts de son TGV. L'Europe ne l'a pas aidée en cherchant à quadriller le continent du nord au sud et d'est en ouest en poussant des projets de LGV comme Lyon-Turin et la liaison de Bordeaux à l'Espagne.*

**> La dérive des salaires :**

*La Cour ne manque pas d'ironie en relevant que la disette budgétaire coupera court à la surenchère des projets. Pendant ce temps la SNCF devra restaurer la rentabilité de cette activité. Certes, la hausse des péages versés à RFF pour l'utilisation du réseau a pesé sur les bénéfices du TGV mais la Cour des Comptes pointe surtout la dérive naturelle des salaires, liée à la progression automatique des rémunérations des cheminots. Avec une dette de 44 milliards d'euros, le groupe ferroviaire - SNCF et RFF réunis - se retrouve en situation de grande faiblesse. «Le risque est grand de voir le transporteur national aborder l'inéluctable ouverture à la concurrence de son activité voyageurs dans une position de faiblesse préjudiciable à son avenir».*

*> Les dirigeants de la SNCF avaient prévu de présenter un scénario de sortie de crise pour le TGV, le rapport de la Cour des Comptes servira d'état des lieux avant la présentation de ce vaste chantier.*

**Monsieur le Commissaire**, à défaut de vous « plonger » dans l'intégralité de ce rapport, j'espère que vous voudrez prendre les arguments de la Cour des Comptes en considération. La Cour pointe les dérives de la gestion des lignes TGV qui n'atteignent pas les objectifs de rentabilité annoncés. Les citoyens peuvent se sentir légitimement inquiets quant aux futurs dérapages financiers possibles (pendant la construction, puis pour le montant des charges d'exploitation) de cette infrastructure, par ce terme j'entends la gare de La Mogère plus la ligne TGV.

Je me permets d'attirer votre attention sur le fait que le projet de gare de la Mogère et surdimensionné par le nombre de voies envisagées, au fil des années depuis 2009 il a été question de 4, 6 et maintenant 8 voies. Il est bon de comparer avec la gare de Valence-TGV, rare gare nouvelle TGV de France à être connectée au réseau ferré classique en service depuis juin 2001 et qui ne possède que 4 voies plus une pour le raccordement à la ligne de Valence à Moirans. Alors que cette gare est desservie par (au minimum) 60 TGV par jour je vous demande de bien vouloir exiger de RFF-SNCF les prévisions de trafic TGV sur le CNM.

Je n'oublie pas les voies de passage pour les trains de fret. Mais il n'y a aucune certitude sur le passage de ces trains sur le CNM car au vu du montant des péages élevés de RFF les opérateurs privés peuvent préférer utiliser la ligne historique comme actuellement.

L'emplacement de cette gare est totalement fantaisiste, surréaliste.

- De la part de l'ancien maire président de l'agglomération (G. FRECHE) le seul critère important était de réaliser autour de ce projet une densification urbaine de bureaux, commerces et habitations. A cet effet, dès 1989 les terrains ont été acquis par la ville de Montpellier.

- De la part de RFF ce choix était parfait car il ne permet pas la connexion directe avec la ligne historique, et par conséquent pas de correspondances avec les autres trains (TER, Intercités...), infrastructure de la gare plus simple, tout le contraire de la gare Valence-TGV.

- D'autre part sans correspondance ferroviaire, sans gare routière, sans liaison aux autoroutes, cette gare isolée du reste de l'Agglo va nécessiter de nombreux aménagements routier très coûteux vu le franchissement des autoroutes (A 9 et A9bis = 12 voies). L'éventuel prolongement de la ligne 1 du tramway est loin d'être acquis toujours à cause du financement, et proposera une correspondance entre les 2 gares de près de 45 minutes faisant perdre ainsi tout le bénéfice du temps gagné sur la LGV.

Alors que le projet de LNMP (Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan) est reporté après 2030, qui peut croire à la date de 2020 qui circule à nouveau au vu des finances de l'Etat et des collectivités locales ? De plus l'agglo de Montpellier, RFF et l'Etat représenté par le Préfet de l'Hérault ont décidé en commun de modifier le CNM (accord février 2011) en supprimant le raccordement de Saint Brès permettant aux TGV venant du nord une bonne déserte de la gare St-Roch Montpellier.

**Monsieur le Commissaire**, vous devez le savoir, depuis longtemps les dirigeants de notre pays s'y entendent pour faire croire aux citoyens-contribuables, que les projets présentés sont justifiés, on surévalue la fréquentation attendue, on diminue le coût réel, on surévalue les gains de temps attendus tout en annonçant un projet pertinent du point de vue socio-économique.

Souvent cela marche, mais il est temps que cela cesse. Les marchandages politiques, les chiffres biaisés, les décisions prises à priori, les élus ne voulant pas se dédire, les études et les chiffres voulant faire croire que ces projets sont nécessaires... ASSEZ

**Monsieur le Commissaire**, au moment de rédiger votre rapport je vous demande de bien vouloir penser à la gare St-Roch qui vient d'être reconstruite pour 56 ME ( je n'ose pas dire rénové tant les travaux sont considérables) : 6 voies avec des quais totalement refaits, une nef de 200 mètres de long et 20 de large, des ascenseurs et escaliers mécaniques, des commerces et des services, des accès piétons modernisés avec une passerelle depuis le pont de Lattes, un parking de 804 places et enfin 4 lignes de tramway qui ont coûté près de 1500 millions d'euros,  
(Soit 59 km x 25 ME/km).

**Monsieur le Commissaire**, en souhaitant que vous saurez résister à l'intox de l'Agglo de Montpellier et de RFF :

- Je vous demande de bien vouloir tenir compte du rapport de la Cour des Comptes pour ce projet qui souffre sans aucun doute des mêmes maux que les autres lignes et gares TGV rapportés dans ce rapport : coûts de réalisation minorés et chiffres de trafic manipulés, arrangés pour arriver au minimum acceptable.

- Je vous demande de bien vouloir **donner un avis défavorable** à ce projet de gare au milieu de nulle part et qui va dégrader considérablement les temps de parcours par TGV vers le nord de la France.

- Je vous demande de préconiser **la réalisation du raccordement de St-Brès** dans le sens nord-sud pour pérenniser le bon usage de la gare St Roch et rentabiliser les investissements considérables qui viennent d'y être fait.

Veillez agréer, Monsieur le Commissaire mes plus respectueuses salutations citoyennes.

Michel Bozzola

Retraité Géomètre-Topographe.

Membre des associations de défense du chemin de fer et transport en commun : AFAC - FACS - GEPC -FNAUT.

Fondateur, en 1989 de l'association pour le tramway à Montpellier : GEFTRAM.

Co-fondateur en 2001 du Collectif Tramway Montpellier.