

Objet : observations sur le dossier nouvelle gare TGV « Montpellier Sud de France » soumis à l'enquête publique du 22 septembre au 24 octobre 2014 inclus

Monsieur le Commissaire Enquêteur,

L'analyse du dossier soumis à l'enquête publique, préalable à la déclaration de projet du projet de la gare nouvelle Montpellier Sud de France sur le territoire de la commune de Montpellier, et notamment sa pièce H « Evaluation socio-économique », appelle de notre part les observations suivantes :

1) Le luxe d'une nouvelle gare arrivant avec un « train d'avance » de trois ans

En attendant la réalisation de la gare nouvelle de Nîmes Manduel, aucun TGV, faisant halte en gare de Nîmes centre, n'empruntera le « CNM » - nouvelle ligne à grande vitesse en cours de construction entre Nîmes et Montpellier – (« *Seuls les trains qui ne desservent pas Nîmes peuvent emprunter le CNM.* », page 405) ; ce qui veut dire que cette nouvelle ligne ne servira que très marginalement les voyageurs jusqu'à l'ouverture de ladite gare prévue en 2020, dans la mesure où la plupart des TGV s'arrêtant à Montpellier s'arrête également à Nîmes...

A fortiori, la nouvelle gare de Montpellier Sud de France située sur la nouvelle ligne ne servira jusqu'en 2020 qu'à très peu de voyageurs, et on comprend facilement que sa montée en puissance ne pourra venir que lors de l'ouverture au public de la gare de Nîmes Manduel, c'est-à-dire 3 années après la date d'ouverture au public de la nouvelle gare Montpellier Sud de France envisagée par RFF, en 2017 !

Qu'à cela ne tienne, selon le § 3.3.2.1, page 416 de l'évaluation socio-économique, RFF n'est pas embarrassé pour démarrer la construction de cette dernière dès 2015, « consommant » en moyenne 40 M€ par an de travaux jusqu'en 2017 pour un ouvrage qui ne serait véritablement mis en service que 5 ans après, alors même que l'embranchement du CNM sur la voie ancienne au niveau de Saint Brès, permettant sa connexion sur la gare de Montpellier Saint Roch, aura déjà été réalisé !

2) Erreur(s) d'appréciation des avantages pour les usagers (§ 3.3.3.1 page 417)

L'analyse à cet égard se fonde d'abord sur une appréciation inexacte du gain de temps des usagers déjà présents sur le fer, ce qui, nous le verrons, va fausser radicalement les conclusions optimistes de « rentabilité du projet pour la collectivité nationale ».

En effet quand il est écrit : « *Le gain de temps généralisé unitaire moyen des usagers déjà présents sur le fer varie entre 7 et 10 minutes environ, selon les horizons* », nous comprenons qu'il ne peut s'agir que de gain de temps résultant à la fois de la nouvelle ligne à grande vitesse et de la nouvelle gare ; l'évaluation socio-économique se devrait pourtant de faire ressortir à ce stade le gain de temps résultant uniquement de la nouvelle gare.

Il n'en est malheureusement rien ; et d'ailleurs les auteurs de l'évaluation socio-économique expriment un aveu d'impuissance coupable sur ce point quand ils écrivent à la page 415 que : « *Il est apparu extrême[me]nt difficile de discerner les effets sur les voyageurs strictement rattachés au projet de gare nouvelle de Montpellier Sud de France et non à la ligne cnm et ses gains de temps offerts aux voyageurs à travers les outils de modélisation.* »

Ensuite, il est annoncé que « *Les temps de rabattement vers les gares nouvelles seront supérieurs aux temps vers les gares existantes en centre-ville. Le temps moyen d'accès aux gares devrait augmenter de 3 minutes pour Montpellier.* ».

Les avantages annoncés du projet pour les usagers commencent donc déjà à s'effriter sérieusement...

Par ailleurs, et comme s'il fallait « enfoncer le clou » et emporter la conviction de l'intérêt improbable de cette nouvelle gare pour les usagers, les auteurs de l'étude socio-économique ne manquent pas d'aplomb pour faire valoir un paramètre totalement fallacieux en l'espèce tel le « gain de confort » défini page 417 comme suit :

« Il est également tenu compte de la qualité de service offerte par une gare nouvelle par rapport à une gare existante : largement dimensionnée, plus confortable, proposant des services et des commerces, une gare nouvelle réduit sensiblement la pénibilité de l'attente. Ce gain de confort est valorisé par la pondération qui s'applique à ces temps d'attente : dans le cas d'une gare existante, ces temps sont multipliés par un facteur 2, selon les principes généraux de la méthodologie en vigueur ; dans le cas d'une gare nouvelle, on admet que ces temps ne doivent pas être majorés, c'est-à-dire qu'on leur applique un facteur égal à 1. ».

Que vaut ici ce paramètre quand on sait que la gare existante « Saint Roch » en plein centre-ville vient d'être rénovée complètement, largement dimensionnée, confortable et devant proposer tous les services et commerces ad hoc ?

Quel est donc le surcroît de confort apporté par la nouvelle gare ?

Ses avantages en termes de « gain de confort » et de perception de « temps d'attente » pour ses futurs usagers doivent-ils ici, pour les besoins de l'étude, être multipliés par 2 par rapport à ceux offerts par la gare de Montpellier Saint Roch ?

S'agissant des avantages pour les tiers (§ 3.3.3.2. page 418), là aussi le bilan de la gare nouvelle est négatif :

« En effet, les nouveaux usagers utilisent leur voiture particulière pour se rendre à la gare, provoquant ainsi une hausse de la circulation automobile ; en particulier, les usagers « induits » parcourent quelques kilomètres en voiture en situation de projet, alors qu'ils ne se déplaçaient pas en situation de référence. Circonstance aggravante, les parcours routiers évités grâce au report modal sont réalisés majoritairement en rase campagne, alors que les rabattements vers les gares ont lieu en zone urbaine ; en zone urbaine, les nuisances sont beaucoup plus fortes qu'en rase campagne en raison principalement des densités de population, et leur valorisation est beaucoup plus élevée. Finalement, le bilan des externalités est négatif. »

Enfin le § 3.3.6.1. (page 420) réitère la même erreur d'appréciation du bilan des usagers du mode ferroviaire sur la base des « avantages en temps généralisé de transport » qui, comme nous l'avons souligné ci-dessus, amalgame les avantages à cet égard appréciés respectivement de la ligne CNM seule et, dans une bien moindre proportion, de la nouvelle gare.

En tout cas, les auteurs de l'évaluation socio-économique précisent que les anciens usagers (qui représentent 90 % des « bénéficiaires » de ladite gare) subiront des coûts monétaires liés non seulement à « *la modification de leur itinéraire : la mise en service des gares nouvelles [modifiant] les rabattements sur les gares : ils sont plus longs et donc plus coûteux* » (générant un abattement de 511 M€ sur le bilan soi-disant positif des usagers) mais encore à « *la variation du prix des billets de train : le gain de temps permis par le projet [justifiant] une augmentation du prix.* » (abattement de 436 M€ supplémentaires sur le bilan des usagers).

De tout ceci, force est de conclure que la nouvelle gare de Montpellier Sud de France, seule, présente **un bilan des usagers du mode ferroviaire négatif** contrairement à ce qu'affiche avec perversité son évaluation socio-économique.

Les riverains qui n'utiliseront pas la nouvelle gare en seront également pour leurs frais (augmentation du trafic routier, pollution de l'air et du paysage...).

Alors à qui profite véritablement la nouvelle gare envisagée ?

Le dossier y répond d'abord au § 3.3.4. page 418 : « *Globalement, les acteurs du système ferroviaire bénéficient largement du projet (+ 965 M€), mais la distribution des gains entre gestionnaire d'infrastructure [Réseau Ferré de France RFF] et exploitant ferroviaire [SNCF etc...] est à l'avantage du premier.* ».

Il y répond ensuite au § 3.3.6.2. page 420, paragraphe pour le moins édifiant suivant : « *Le bilan de la puissance publique est positif avec un gain de plus de 150 millions d'euros 2009 actualisés en 2017. Il comprend les taxes liées à la vente des titres de transport et à l'utilisation de la voiture particulière. La TVA perçue sur la vente des billets de trains augmente naturellement avec le gain de trafic et l'augmentation du prix des billets.*

Contrairement à ce qu'on observe habituellement dans des projets ferroviaires, les taxes perçues sur le trafic routier (TVA et TICPE) augmentent également. Ce phénomène est dû, comme on l'a déjà relevé, à l'augmentation des parcours de rabattement sur les gares qui affecte tant les usagers « anciens » (augmentation de la distance parcourue) que les nouveaux usagers (parcours routier nouveau). ».

La nouvelle gare ne profite en vérité qu'à RFF, son maître d'ouvrage, et à l'Etat, appelé ici pudiquement « puissance publique » sur le dos des usagers du mode ferroviaire et des contribuables locaux.

Elle ne profite en effet même pas à la Région Languedoc Roussillon ni aux communautés d'agglomération de Montpellier et de Nîmes qui, ce que la présente évaluation se garde bien de dire, devraient la financer à hauteur respectivement de 32 M€, 11,8 M€ et 1 M€, alors même que parallèlement ces collectivités, rigueur budgétaire oblige, vont voir prochainement leur dotation en provenance de l'Etat fondre comme neige au soleil !

Ne vaut-il pas mieux affecter lesdites sommes à la création d'emplois durables sur le territoire au lieu de financer des emplois précaires, le temps du chantier de la nouvelle gare, et malheureusement trop souvent exposés au risque de « dumping social » ?

Et que penser, ce dont le présent dossier une fois de plus ne tient pas compte, des pertes d'emplois dues à la baisse indubitable du chiffre d'affaire des activités de commerces et de services connexes à la gare actuelle de Montpellier Saint Roch (circulation de 33 trains en 2017 ramenés à 17 en 2050, selon § 2.2.2. page 405) ?

Après un tel décryptage, la conclusion de l'évaluation socio-économique du projet de gare Montpellier Sud de France page 422, à savoir :

« La valeur actualisée nette du projet est positive, avec un surplus de plus de 1,6 milliards d'euros. Le taux de rentabilité est très supérieur au taux d'actualisation, fixé par l'État à 4%. Le projet apparaît donc rentable pour la collectivité nationale. »

revêt sans nul doute, et de surcroît dans la conjoncture économique actuelle, un caractère tout à fait indécent, tant l'intérêt général du présent projet s'avère après analyse totalement inexistant.

En espérant que vous retiendrez ces observations pour vous opposer à la déclaration de projet grâce à laquelle RFF pourrait imposer aux citoyens la réalisation de ce projet inutile qu'est la gare nouvelle dite « Montpellier Sud de France », je vous prie d'agréer, Monsieur le Commissaire Enquêteur, l'expression de notre haute considération.

MAUGUIO, le 23 octobre 2014,

le Président de La Fabrique Citoyenne, Daniel BOURGUET