

Collectif contre la gare TGV de Montpellier la Mogère

Site internet: <http://garetgv.free.fr> – contact : 06.83.83.37.40

21 juillet 2016

Gares TGV de la Mogère et de Manduel : l'été des coups en douce

Non contente d'avoir construit des « gares-batteraves » à des endroits absurdes, en Picardie, en Lorraine ou ailleurs, la SNCF tente le doublé en région Occitanie, à Nîmes et à Montpellier.

À Montpellier, la présidente de la région Occitanie, Carole Delga, suspend les financements de la gare de la Mogère, mais octroie une subvention pour la raccorder au tramway, sans même attendre la conclusion des États Généraux du Rail et de l'Intermodalité (EGRI).

À Manduel, le chantier a démarré en catimini, sans enquête publique ni permis de construire, alors que tout le monde se lamente sur le retard que prend le projet : SNCF Réseau et l'État piétinent les procédures légales et montrent leur profond mépris pour la démocratie.

À Montpellier : une subvention pour le tramway jusqu'à la Mogère

Le lundi 11 juillet 2016, Carole Delga, présidente de la région Occitanie, a signé un « contrat triennal » entre la Région et la Métropole de Montpellier(1). Il prévoit 4 M€ de subvention de la Région pour prolonger la ligne 1 du tramway jusqu'à la gare de la Mogère(2). Ceci sans attendre la fin des États Généraux du Rail et de l'Intermodalité (EGRI) et la prise en compte des demandes et avis des citoyens et organisations : tout ceci n'aurait donc été qu'une grande mascarade ?

À Manduel (Nîmes) : des travaux lancés sans enquête publique

La loi l'impose et les plannings officiels l'affirment : il y aura une enquête publique pour cette gare, puis un permis de construire, puis le lancement des travaux. Mais en réalité l'ordre a été inversé : la construction de la gare TGV de Manduel a démarré, illégalement, sans même une enquête publique, et sans permis de construire. Alors que le CNM (contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier) était pratiquement terminé, et que son pont au-dessus de la voie classique Nîmes-Tarascon était achevé et déjà habillé, on lui adjoint en douce deux ponts latéraux pour supporter la future gare de Manduel. **Les photos ci-dessous ont été prises le samedi 16 juillet 2016.** Même le contrat RFF / Oc'Via (Bouygues) pour le CNM ne prévoit pas de tels aménagements.



1 Signature du contrat triennal: <http://garetgv.free.fr/vrac/2016-07-11-RegionLRMP-signature-contrat-triennal.pdf>

2 Le contenu du contrat triennal Région / Métropole Montpellier: <http://garetgv.free.fr/page.php?actus-2016c/triennal>

La suspension des financements... et une entourloupe estivale

La majorité régionale, dirigée par Carole Delga (PS) et Gérard Onesta (EELV), a signé un accord de majorité le 21 décembre 2015⁽³⁾, qui promettait l'organisation d'un grand débat, les « États Généraux du Rail » (les EGRI, qui doivent se terminer en septembre 2016), et surtout :

« Dans l'attente des conclusions prochaines de ces États Généraux, nous proposons un moratoire sur les financements régionaux sur les projets [ferroviaires] faisant débat, (...) »

Carole Delga l'a clairement confirmé (le 16 juin 2016, dans un texte lu par Christian Dupraz)⁽⁴⁾ :

*« J'ai pris mes responsabilités et tenu mes engagements. Depuis mon élection, aucun financement de la Région pour la construction de la gare [NB : de la Mogère] n'a été versé, et rien ne sera engagé avant la conclusion des États Généraux. Nous allons même aller plus loin, en accord avec ma majorité : la Région ne paiera pas un centime tant qu'elle ne connaîtra pas le niveau de service ferroviaire proposé par la SNCF à nos concitoyens. Et pas de tour de passe-passe : **il est hors de question de déshabiller la gare de Nîmes-Feuchères pour habiller à son ouverture la gare de Montpellier-La Mogère** [cf p. 4]. »*

Or la signature, le 11 juillet 2016⁽⁵⁾, d'un contrat octroyant à la Métropole de Montpellier la somme de 4 M€ pour prolonger la ligne 1 de tramway jusqu'à la gare de la Mogère, constitue un engagement clair de la Région en faveur de la gare de la Mogère. La dernière réunion publique a eu lieu 3 jours plus tôt (le 8 juillet 2016, à Bagnols-sur-Cèze) : les élus de la Région ne peuvent plus être interpellés par les citoyens. Mais les données recueillies pendant les États Généraux du Rail n'ont pas encore été dépouillées, aucune conclusion n'a donc encore pu en être tirée.

Il est difficile d'imaginer qu'une telle signature avec la Métropole ait pu être préparée à l'insu de la présidente de Région, par exemple par une administration régionale dont une partie serait demeurée nostalgique des passages en force de l'ère Frêche : les communiqués de la Région mentionnent bien que le « contrat triennal » signé avec la Métropole inclut une subvention pour la ligne 1 du tramway. De plus, nous avons alerté Carole Delga par lettre recommandée du 7 juillet 2016⁽⁶⁾, distribuée le 8 juillet et également transmise le 7 juillet par courrier électronique.

Jean-Luc Gibelin (PCF), le vice-président de la Région en charge des transports, insiste sur les exigences fermes de la Région et la suspension de ses contributions pour les gares excentrées de Montpellier et de Nîmes, et a affirmé le 7 juillet⁽⁷⁾ que la Région finançait le tramway de Montpellier mais que cet argent n'était pas fléché pour la desserte de la gare de la Mogère. **C'était pourtant écrit noir sur blanc dans le contrat.**

Nous avons toutefois la preuve que, lorsque les élus régionaux ont autorisé la signature du contrat triennal, en séance plénière du 24 juillet 2016, ils ignoraient que ce contrat incluait une subvention pour le tramway jusqu'à la Mogère : l'annexe financière qui en fait mention ne leur a été transmise

3 L'accord de la majorité entre Gérard Onesta (EELV, liste Nouveau Monde en Commun) et Carole Delga (PS) : <http://garetv.free.fr/page.php?actus-2015d/accordmajorite>

4 Réunion des États Généraux du Rail et de l'Intermodalité à Montpellier : <https://youtu.be/JPKQGrsdLUM?list=PL8iFULAhF8WwxVxJhAnsRlfr8ASAHcmLZ&t=213>

5 Autorisée à l'unanimité du conseil régional (sauf 6 abstentions), vote du 24/06/2016, rapport n°4

6 Voir notre information du 7 juillet 2016: http://garetv.free.fr/page.php?actus-2016c/lettre_4ME

7 Réponse donnée en aparté à la fin de la réunion des États Généraux du Rail à Narbonne

que quelques jours après le vote. Ils ont donc voté à l'aveugle, avec seulement l'exposé en séance de M^{me} Delga, qui n'a pas détaillé la répartition des 11 M€ destinés au tramway de Montpellier.

Gérard Onesta (EELV), le président du bureau de l'Assemblée régionale, est ici confronté à un ratage sérieux. Alors que le moratoire sur les projets ferroviaires problématiques constitue un enjeu politique fort, cette instance qui doit apporter plus de clarté dans les délibérations⁽⁸⁾ n'a pas pu faire toute la lumière sur une décision pourtant lourde de signification et de conséquences.

M. Onesta n'a jamais promis qu'il s'opposerait par tous les moyens à la gare de la Mogère. Mais comment peut-il justifier auprès de ses électeurs d'avoir laissé son groupe voter pour le contrat triennal avec la Métropole, contenant la subvention pour le tramway vers la Mogère, alors que les élus ne disposaient pas de l'annexe financière ?

Festival de mensonges à la gare de Manduel

La gare TGV de Manduel va-t-elle être construite, et à quel moment ?

Pendant que **Jean-Luc Gibelin** (PCF) certifie à ses amis communistes gardois (PCF et CGT) qu'il se bat contre la gare TGV de Manduel⁽⁹⁾, il oublie visiblement de les informer que le chantier a déjà commencé. Le vice-président aux transports l'ignore-t-il ? Voir la citation de l'ancien cheminot CGT Jean Tournecuiller, le 8 juillet 2016 : « *tant que le premier mètre cube de béton n'est pas coulé, rien n'est fait* »⁽¹⁰⁾. M. Gibelin décrit au contraire la gare de Manduel comme une hypothèse hautement incertaine : « *La desserte de la nouvelle gare, si nouvelle gare il y avait...* »⁽¹¹⁾.

Il n'est pas impossible que la construction de la gare de Manduel, en l'absence de toute enquête publique, soit une décision unilatérale de SNCF Réseau (ex-RFF). Il semble par contre très improbable que la Région, importante financeuse du CNM, ignore tout de cette accélération brutale.

Dans tous les cas, **des élus ont joué la comédie** en feignant de croire que la gare prenait du retard :

- **Philippe Saurel** (ex-PS, président de la métropole de Montpellier), un grand comédien, dénonce un retard dans le projet de la gare de Manduel, alors qu'en réalité la construction a commencé avant la date prévue ! Il s'inquiète publiquement de l'absence d'acquisition des terrains de la gare à l'amiable, sans préciser que ces terrains pourront malgré tout être expropriés au moyen d'une déclaration d'utilité publique (DUP). **Mais surtout, M. Saurel feint de croire que les travaux ne vont pas démarrer avant longtemps :**
« *Et d'ailleurs, le permis de la gare, il n'est pas encore déposé. Et une gare comme celle de Manduel, il faut compter un an de traitement du permis et puis, même si on la réduit un peu, un an et demi de construction dans le meilleur des cas.* »⁽¹²⁾
- **Yvan Lachaud** (Nouveau Centre, président de l'agglomération de Nîmes), qui réclame la gare de Manduel dans l'espoir (d'ailleurs assez vain) de promouvoir une ZAC à proximité, a

8 <http://france3-regions.blog.francetvinfo.fr/midi-pyrenees-politiques-france3/2016/02/01/bureau-de-lassemblee-lepreuve-des-faits.html>

9 Blog de J.-L. Gibelin, le 3 juillet 2016, « *Faire bouger les lignes* » : <http://www.jean-luc-gibelin.com/lrmp/faire-bouger-les-lignes/>

10 « Ligne LGV Nîmes-Montpellier : le collectif anti-gare de Manduel ne désarme pas », Midi-Libre, 8 juillet 2016 <http://www.midilibre.fr/2016/07/08/manduel-le-collectif-anti-gare-ne-desarme-pas.1363453.php> (article payant)

11 « Manduel, où en sommes-nous ? », 3/7/2016, <http://www.jean-luc-gibelin.com/lrmp/manduel-ou-en-sommes-nous/>

12 Conseil municipal de Montpellier, 22/06/2016, affaire n°9 (bassins de rétention « Parc de la Mogère »): http://garetyv.free.fr/video/?2016-06-22-ConsMuni-MTP_Aff9_ParcMogere

joué une partition plus sincère : il a expliqué à plusieurs reprises que la gare de Manduel serait construite plus tôt que prévu et que SNCF Réseau voulait hâter le mouvement. **Mais il n'a pas eu l'honnêteté de signaler que les travaux étaient déjà bien entamés, de façon illégale, bien avant que l'enquête publique ne débute ou que le permis ne soit accordé !**

- **Alain Vidalies** (PS, secrétaire d'État aux transports), lui, ne prend pas de gants pour expliquer que l'État veut exploiter la gare de la Mogère et construire la gare de Manduel le plus vite possible, en réponse au député Christophe Cavard (Écologiste)⁽¹³⁾. Argument principal : puisqu'on a construit une gare (inutile), il faut l'utiliser (et donc partiellement abandonner la gare actuelle de Montpellier, pourtant elle-même reconstruite récemment).

Pourquoi dépenser 200 M€ pour une gare TGV qui fait perdre du temps aux usagers?

Rien qu'entre la gare de la Mogère et son tramway, la facture est déjà conséquente. Cela semble insensé, mais voici ce qui peut motiver les personnes qui ont décidé de continuer malgré tout :

1) SNCF Réseau (ex-RFF) : la dérive d'une entreprise publique

Le maître d'ouvrage des gares TGV de la Mogère et de Manduel est SNCF Réseau (anciennement Réseau Ferré de France, ou RFF), propriétaire des voies ferrées françaises, dont les lignes à grande vitesse. Les gares existantes relèvent de SNCF Mobilités (anciennement « la SNCF »).

Il s'avère que SNCF Réseau défend bec et ongles son propre intérêt, jusqu'à aller contre l'intérêt général, et contre l'intérêt de SNCF Mobilités. Cette stratégie, déjà choquante lorsque RFF et la SNCF étaient séparés, devient schizophrène depuis que SNCF Réseau et SNCF Mobilités ont été réunis dans une même structure mère (le Groupe SNCF).

Voici l'intérêt de SNCF Réseau : le Contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier (CNM), qui sera ouvert fin 2017, s'annonce gravement déficitaire. Le CNM a été financé par un partenariat public-privé (PPP) avec Oc'Via (Bouygues), et SNCF Réseau remboursera 2 milliards d'euros au cours des 25 prochaines années. Or le CNM a été conçu pour les trains de fret, qui payent un faible péage et dont le nombre a chuté en raison de la priorité donnée à la route. Le seul espoir de SNCF Réseau pour limiter le déficit est d'y faire passer des TGV, en leur faisant payer un péage élevé sur le CNM et dans de nouvelles gares. Il faut donc construire des gares TGV sur le CNM (la Mogère et Manduel) et empêcher les TGV de s'arrêter dans les gares actuelles (en supprimant l'aiguillage de St-Brès, peu coûteux, qui raccordait le CNM à la gare St-Roch). Il s'agit bien ici de **déshabiller Nîmes-Feuchères pour habiller Montpellier-La Mogère**, comme M^{me} Delga dit le redouter.

Mais **les profits espérés par SNCF Réseau** le sont **aux dépens de SNCF Mobilités** (ses trains deviennent moins attractifs et sa gare de Montpellier St-Roch est marginalisée), **des voyageurs** (il payent des billets plus chers pour des TGV moins pratiques, avec moins de correspondances et un temps de parcours total augmenté), **de la Région et de l'État** (ils cofinancent les gares TGV).

Ainsi, pour tenter de sauver un équilibre financier en trompe-l'œil, SNCF Réseau saborde l'intérêt général, et même l'équilibre financier de sa maison mère, le Groupe SNCF !

13 Séance de questions au gouvernement à l'Assemblée Nationale le 14/06/2016 : http://garety.free.fr/video/?2016-06-14-AN-CavardCh_Gare-Manduel_question_gouvernement

2) L'État et les préfets : Alain Vidalies, sous-ministre aux transports

C'est dans les gènes de l'administration française : il faut faire ce qui a un jour été décidé, car revenir sur un projet serait reconnaître que l'État peut se tromper, et cela c'est tabou.

Donc peu importent les mensonges, les procédures violées, et le bilan désastreux, l'État s'obstine et accepte de prendre dans une poche (SNCF Mobilités : les trains) pour renflouer une autre poche (SNCF Réseau : les voies), malgré un coût global bien plus élevé que sans gares. Ministres et préfets savent comment franchir les obstacles que prévoit la loi pour théoriquement éviter de prendre des décisions erronées : ils savent que la jurisprudence du Conseil d'État leur octroie une impunité à peu près totale (c'est son « principe de sécurité juridique » : les décisions de l'État deviennent presque intouchables même en cas d'illégalité flagrante).

3) La Région Occitanie (Carole Delga, présidente)

Carole Delga (PS) a signé le 11 juillet avec Philippe Saurel un accord incluant le financement du tramway jusqu'à la gare de la Mogère, tout en assurant à ses électeurs qu'elle bloquait les financements et qu'elle mettait une pression très forte sur la SNCF pour éviter le fiasco prévu. C'est une ambiguïté dont elle ne semble pas pressée de sortir : pas de déclaration, pas de compte-rendu officiel de sa réunion avec l'État, SNCF Réseau et la Métropole⁽¹⁴⁾. En l'absence d'autre décision vérifiable, il est difficile de savoir si cette position ferme sur SNCF Réseau est une réalité, ou si d'autres arguments pèsent suffisamment pour que la Région accepte malgré tout ces gares TGV absurdes, par exemple :

- la volonté de subventionner le BTP (quelque soit le projet en question ?) ;
- le souhait de ne pas heurter l'État et des élus locaux ;
- la force que conserve dans l'administration régionale le clan frêchiste et l'ancien Directeur Général des Services de la Région Languedoc-Roussillon, Claude Cougnenc ;
- la promesse d'un soutien de l'État à la LGV Bordeaux Toulouse.

Sur ce dernier point : le lendemain de l'octroi d'une subvention pour le financement du tramway vers la gare de la Mogère, la Région a reçu une promesse de soutien de l'État sur le GPSO (grand projet ferroviaire du sud-ouest), dont fait partie la LGV Bordeaux-Toulouse (rencontre avec Alain Vidalies le 12 juillet). Le GPSO est un projet très coûteux (9 milliards d'euros), dont le financement s'annonce difficile et l'équilibre financier futur pire encore, mais auquel M^{me} Delga est très attachée : Toulouse est actuellement à l'écart du réseau TGV.

L'État approuve le GPSO, au point de passer outre un avis défavorable unanime de 21 commissaires enquêteurs, espérant augmenter le nombre de TGV sur le tronçon Tours-Bordeaux et donc éviter la faillite de ce tronçon prochainement mis en service (en concession à Vinci sur 50 ans). Ceci est expliqué dans le passionnant article d'Yves Crozet, économiste, spécialiste des transports et ancien administrateur de RFF: «**La LGV Tours-Bordeaux échappera-t-elle à la malédiction des PPP ferroviaires?**»⁽¹⁵⁾. Selon Yves Crozet, il s'agirait de creuser un déficit pour en combler un autre.

14 M^{me} Delga aurait refusé de le signer, selon le Midi-Libre, « LGV Nîmes-Perpignan : 25 ans d'annonces et de retards », 02/06/2016, <http://www.midilibre.fr/2016/06/02/Lgv-nimes-perpignan-25-ans.1343031.php> (payant)

15 Article d'Yves Crozet, décembre 2015: <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-01327216/document>

4) La Métropole de Montpellier (Philippe Saurel, président)

Philippe Saurel s'est dit réticent sur la gare et sur la ZAC Oz à proximité, mais c'était un écran de fumée, destiné à se dédouaner du fiasco annoncé et à faire oublier l'opposition qu'il affichait durant sa campagne aux projets de son prédécesseur, Jean-Pierre Moure. Pourquoi :

- On connaît les liens de la Métropole avec les promoteurs, via la SAAM et la SERM.
- La Métropole ayant acheté les terrains autour de la nouvelle gare, elle a un intérêt financier à les urbaniser, or elle imagine que ses ZAC se vendront mieux s'il y a une gare TGV, ce que contestent d'ailleurs certains chercheurs dont Marie Delaplace⁽¹⁶⁾.
- Dans ses actes, Saurel n'a cessé de soutenir cette gare et la ZAC Oz (sans en réduire la surface, contrairement à ce qu'il répète). Il a fait voter le financement de ponts pour franchir les autoroutes, etc... Ce sont des dizaines de millions qu'il a ainsi engagés aux frais de la Métropole, parfois en moins d'une minute⁽¹⁷⁾, en même temps qu'il feignait d'être prudent.

La Métropole de Montpellier porte une responsabilité importante dans ce résultat navrant : personne n'aurait eu l'idée de construire une gare excentrée sans correspondances si les élus de Montpellier, depuis la fin des années 1980 avec Georges Frêche, ne l'avaient constamment réclamée.

Autant ses prédécesseurs, Georges Frêche (ex-PS) et Jean-Pierre Moure (PS), défendaient ouvertement cette gare inutile, qui allait selon eux faire la fortune de Montpellier, autant Philippe Saurel (ex-PS) s'est lancé dans une grande carrière théâtrale en défendant cette gare tout en affirmant qu'il s'en méfie et qu'il craint qu'elle soit inutile. Mais son personnage est peu crédible...

Quelle suite pour les États Généraux du Rail ?

Plusieurs débouchés sont envisageables :

- La Région achève le processus, et constate que les gares de la Mogère et de Manduel posent de gros problèmes qui les rendent inutilisables en pratique. Elle tape alors du poing sur la table et laisse aux responsables du fiasco le soin de s'en dépêtrer : SNCF Réseau, l'État, la Métropole de Montpellier et l'Agglomération de Nîmes ;
- ou bien, à l'inverse, dans la foulée de la subvention au tramway vers la gare de la Mogère, la Région met un terme au processus de consultation. Les États Généraux du Rail n'auraient alors été qu'une grande mascarade : ces gares sont en contradiction flagrante avec une politique ferroviaire régionale sensée, mais la Région les financerait néanmoins ;

16 « Desserte tgv et localisation des entreprises dans les quartiers d'affaires : nouvelle accessibilité ou nouvelle offre de bureaux ? Le cas de la gare centre de Reims », Sylvie Bazin, Christophe Beckerich, Marie Delaplace, Cahiers Scientifiques du Transport, 2009, http://afitl.ish-lyon.cnrs.fr/tl_files/documents/CST/N56/Bazin56.pdf
Cité par LesEchos.fr : http://www.lesechos.fr/15/03/2012/LesEchos/21145-124-ECH_desserte-tgv-et-projet-immobilier---une-association-pas-toujours-fructueuse.htm

17 Par exemple, 44 secondes pour les affaires 106 et 107 du conseil de métropole de Montpellier du 30/09/2015, pour plus de 10 M€ : http://gareTGV.free.fr/video/?2015-09-30_ConsM3_Aff106-107_ponts_autoroute_3.57.30

- ou encore, situation intermédiaire, la Région achève formellement le processus des États Généraux du Rail, mais en faisant en sorte que leur conclusion, plus ou moins sincère, n'ait aucune conséquence, et que les projets en cours soient achevés comme si de rien n'était. Les apparences seraient sauvées, mais ce serait exactement la même mascarade en réalité.

Bien évidemment, il faut souhaiter que la première option soit retenue.

Et tout cela pour quoi ?

Si les gares TGV de la Mogère et de Manduel étaient finalement construites et mises en service selon les plans actuels, les usagers et contribuables régionaux paieraient pendant des décennies la médiocre alliance entre l'État et des élus locaux incapables de s'approprier réellement les enjeux de la mobilité pour les décennies à venir.

L'État central fait ici la preuve qu'il est à des lieues de se préoccuper de la pertinence des projets qu'il se contente de faire réaliser coûte que coûte. L'intérêt général n'est plus ici qu'un mirage, dont il continue pourtant à se prétendre le farouche gardien.

De leur côté, les élus montpelliérains qui ont soutenus ou n'ont pas voulu s'opposer à ce projet ne sont que les suiveurs sans clairvoyance d'un Frêche avant tout soucieux de son vivant de marquer au fer (à béton !) le territoire sur lequel il a prospéré politiquement pendant des années. Et pour qui le quotidien des usagers du rail, la prise en compte de l'environnement, ou la pertinence technique étaient des questions subalternes. Mirage là encore, vision obsolète venue du siècle dernier.

Il est avéré que la gare de la Mogère ne pourra jamais donner satisfaction, ni aujourd'hui ni dans 50 ans, car elle ne permet pas de correspondances ferroviaires⁽¹⁸⁾. L'application des propres outils méthodologiques du gouvernement⁽¹⁹⁾ montrerait que le coût socio-économique lié au temps perdu, si tous les TGV arrivaient à la Mogère, serait colossal et justifierait l'abandon immédiat de la gare, quand bien même elle serait déjà en service. Nous resterons présents pour le rappeler.

Ce n'est pas parce que nous sommes mis devant le fait accompli avec ces gares inutiles et imposées que nous devons nous résigner : il est encore temps d'arrêter les frais en stoppant immédiatement les travaux et en ne faisant pas desservir la gare de la Mogère par les TGV !

18 Contribution aux États Généraux, « Sauvegarder les correspondances... » : <http://garegv.free.fr/egri/1>

19 Instruction du gouvernement du 16/06/2014 sur l'évaluation des projets de transports, et fiches-outils du référentiel d'évaluation du 07/04/2016 : <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Les-fiches-outils-du-referentiel-d.html>