



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

LGV

Question orale n° 1515

Texte de la question

M. Christophe Cavard interroge Mme la ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer, chargée des relations internationales sur le climat sur le courrier envoyé fin avril 2016 par M. le secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche à M. le Préfet du Gard, lui enjoignant d'accélérer le dossier de la gare TGV de Manduel. Le dernier comité de suivi du contournement LGV Nîmes-Montpellier s'est tenu la semaine dernière et a acté la réalisation de la gare pourtant contestée de Manduel, au nom de deux raisons : le projet de Manduel est « jumelé » à celui de la Mogère à Montpellier ; les scénarios alternatifs présentés par la SNCF sont tous plus chers que le scénario de construction d'une nouvelle gare. Ces motivations sont toutes deux sujettes à caution. La gare de la Mogère est, elle aussi, très contestée. Les deux projets sont d'ailleurs actuellement au cœur d'une discussion initiée par le Conseil régional, « Les états généraux du rail », discussion en cours et qui n'a pas livré ses conclusions, loin de là. Il est donc faux de dire que la gare de Manduel est nécessaire parce qu'elle serait le pendant nîmois du projet montpellierain. Second point, les scénarios présentés par la SNCF présentent comme moins onéreux le projet de Manduel pour la seule et simple raison que les projets alternatifs reportent sur les seules collectivités locales les coûts du raccordement de cette gare ex-urbanisée : sur le département pour la route à créer, sur la région pour la jonction TER, sans compter la perte de très bonnes terres agricoles que nous pourrions aussi chiffrer et mettre dans le bilan coûts-avantages. Cette soudaine accélération de ce dossier ne semble faire suite qu'à l'injonction faite au Préfet du Gard, par un courrier de fin avril 2016, de faire aboutir au plus vite ce dossier, faisant fi des doutes légitimes des collectivités locales, et d'une contestation forte de ces projets inutiles qui mettront fin aux dessertes TGV des villes-centre. Au moment où les finances des collectivités territoriales subissent des baisses de dotation dangereuses, il se demande s'il est vraiment du rôle du secrétaire d'État d'empiéter sur les compétences des collectivités, de couper court à un débat démocratique initié par la présidente socialiste de la Région Carole Delga, et d'aggraver de surcroît les charges financières qui pèseront sur la région et sur le département du Gard.

Texte de la réponse

GARE TGV DE MANDUEL

M. le président. La parole est à M. Christophe Cavard, pour exposer sa question, n° 1515, relative à la gare TGV de Manduel.

M. Christophe Cavard. Monsieur le secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche, le dernier comité de suivi du contournement LGV Nîmes-Montpellier s'est tenu à la fin du mois de mai 2016 et a acté la réalisation de la gare LGV de Manduel, pourtant contestée pour deux raisons.

Tout d'abord, le projet de Manduel est « jumelé » à celui de la Mogère à Montpellier. Ensuite, les scénarios alternatifs présentés par la SNCF sont tous plus chers que celui visant à construire une nouvelle gare. Ces motivations sont toutes deux sujettes à caution. Vous le savez, la gare de la Mogère est, elle aussi, très contestée. Les deux projets sont au cœur d'une discussion en cours, initiée par le conseil régional – « Les états

généraux du rail » – et qui n'a pas livré ses conclusions, loin de là. Il est donc faux de dire que la gare de Manduel est nécessaire parce qu'elle serait le pendant nîmois du projet montpellierain.

Second point : les scénarios de la SNCF présentent le projet de Manduel comme moins onéreux pour la seule et unique raison que les projets alternatifs reportent sur les seules collectivités locales les coûts du raccordement de cette gare « ex-urbanisée » – sur le département pour la route à créer, sur la région pour la jonction TER, sans compter la perte de très bonnes terres agricoles que nous pourrions aussi chiffrer et faire figurer dans le bilan coûts-avantages.

La soudaine accélération de ce dossier ne semble faire suite qu'à l'injonction que vous avez faite au préfet du Gard dans le cadre d'un courrier daté de la fin du mois d'avril visant à faire aboutir au plus vite ce dossier, faisant fi des doutes légitimes des collectivités locales et d'une forte contestation de ces projets inutiles qui mettront fin aux dessertes TGV des villes-centre.

Au moment où les budgets des collectivités territoriales subissent des baisses de dotations dangereuses, le rôle de l'État est-il vraiment d'empiéter sur les compétences des collectivités, de couper court à un débat démocratique initié par la présidente socialiste de la région, Carole Delga, et d'aggraver de surcroît les charges financières qui pèseront sur la collectivité régionale et sur le conseil départemental du Gard ?

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche.

M. Alain Vidalies, secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche. Monsieur le député, le 25 avril 2012, l'État, le conseil régional de Languedoc-Roussillon, le conseil général du Gard, les communautés d'agglomération de Montpellier et de Nîmes-Métropole ainsi que Réseau ferré de France ont signé les conventions de financement du contournement de Nîmes et de Montpellier – CNM – et de ses deux gares nouvelles.

Ce dispositif conventionnel reposait sur une mise en service du CNM et de la gare nouvelle de Montpellier-Sud de France à la fin de 2017, et une mise en service décalée de la nouvelle gare de Nîmes-Manduel, au plus tard à la fin de 2020. Les partenaires financiers de ces projets souhaitaient ainsi que, sans attendre l'achèvement des travaux de la gare nouvelle de Nîmes, la mise en service concomitante du contournement et de la gare nouvelle de Montpellier permette de bénéficier au plus tôt, d'une part, des gains de temps substantiels permis par la nouvelle infrastructure pour les liaisons TGV et, d'autre part, de la libération de capacités sur la ligne classique qu'accompagnera le report d'une partie des circulations voyageur sur la ligne nouvelle, au bénéfice du développement des transports régionaux.

Conformément aux engagements pris dans le cadre du dispositif conventionnel, SNCF Réseau a engagé le contrat de partenariat pour la réalisation de la gare nouvelle de Montpellier, actuellement en chantier, fin 2017. Le comité de suivi du 24 mai auquel vous faites référence a d'abord été l'occasion pour les cofinanceurs de réaffirmer la nécessité d'exploiter au mieux les investissements considérables consentis et ce dès la mise en service de la gare de Montpellier-Sud de France, sans attendre celle de la gare de Nîmes-Manduel-Redessan – je rappelle à cette occasion que l'État mobilise près d'1 milliard d'euros pour la réalisation de ces nouveaux équipements.

Le comité de suivi a ensuite convergé quant à l'objectif de parvenir à accélérer autant que possible l'horizon de livraison de la gare nouvelle de Nîmes afin de profiter au plus tôt de l'ensemble des bénéfices à attendre du CNM en termes de dessertes et de libération de capacités sur la ligne classique. C'est dans cet esprit que j'ai demandé au préfet du Gard de mobiliser ses services afin de minimiser les délais d'instruction des procédures préalables à sa réalisation.

Vous le voyez, monsieur le député, les conclusions du comité de suivi et l'action que je conduis ne visent qu'à mettre en œuvre les engagements pris en 2012 par l'ensemble des cofinanceurs, notamment les collectivités territoriales.

M. le président. La parole est à M. Christophe Cavard.

M. Christophe Cavard. Je vous remercie de votre réponse, monsieur le secrétaire d'État.

Deux points s'agissant de la convention de 2012 : vous saviez que le conseil départemental – alors, conseil général – s'était opposé à la construction de la gare de Manduel mais tout le monde ignorait à ce moment-là que la partie de la ligne à grande vitesse entre Montpellier et Perpignan ne serait pas réalisée tout de suite – *dixit* le président de la SNCF – mais qu'elle serait reportée de quinze ou vingt ans.

Monsieur le secrétaire d'État, un certain nombre d'entre nous continuent donc de penser qu'il n'y a là nulle priorité, compte tenu de la situation des finances des collectivités et de l'État, s'agissant en particulier des grands travaux. Cela ne signifie pas que des gares ne seront pas construites un jour, y compris dans les secteurs concernés, mais il n'y a pas d'urgence.

Données clés

Auteur : [M. Christophe Cavard](#)

Circonscription : Gard (6^e circonscription) - Socialiste, écologiste et républicain

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 1515

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : Environnement, énergie et mer

Ministère attributaire : Environnement, énergie et mer

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [7 juin 2016](#)

Réponse publiée au JO le : [16 juin 2016](#), page 4300

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le [7 juin 2016](#)