

**À Messieurs les Président et
conseillers composant le Tribunal
administratif de Montpellier**

RECOURS POUR EXCÈS DE POUVOIR

POUR :

M. Michel JULIER,
22 rue Meyrueis,
34000 Montpellier,

tél : 06.83.83.37.40

Demandeur.

CONTRE :

SNCF Réseau
92 avenue de France
75648 PARIS CEDEX 13,

Défendeur.

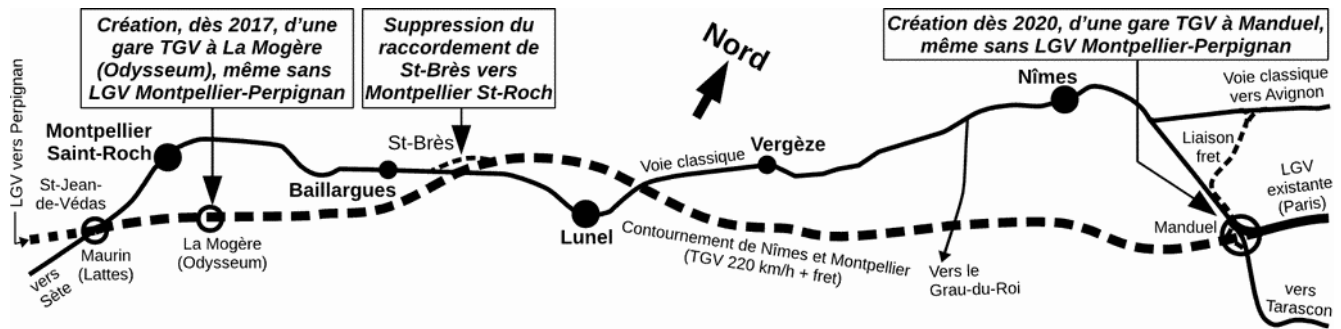
OBJET :

Demande d'annulation de la déclaration de projet, en date du 31 décembre 2014, par laquelle SNCF Réseau (alors nommée « Réseau Ferré de France », ou « RFF ») a déclaré d'intérêt général, au nom de l'article L.126-1 du code de l'environnement, le projet de gare nouvelle Montpellier – Sud de France sur le site de La Mogère – Pont Trinquat à Montpellier.

PLAN DU RECOURS

I. FAITS ET PROCÉDURE.....	2
II. DISCUSSION.....	3
A. SUR LA RECEVABILITÉ.....	3
1. Sur l'intérêt à agir.....	3
2. Sur le délai.....	3
B. SUR LES MOYENS.....	3
1. Défaut de concertation : absence de participation du public à la prise de décision.....	3
2. Commissaire enquêteur concerné personnellement par le projet.....	12
3. Couplage illégal d'un projet d'utilité publique avec des projets qui ne le sont pas.....	13
4. Nullité de la convention de financement.....	14
5. Défaut de l'évaluation socio-économique de la gare TGV.....	14
6. Projet incompatible avec les orientations légales du Plan de Déplacements Urbains.....	19
7. Défaut d'étude d'impact.....	21
C. SUR LES DEMANDES ACCESSOIRES.....	25
III. CONCLUSION.....	26
IV. LISTE DES PIÈCES JOINTES.....	26

I. FAITS ET PROCÉDURE



En 2005, le gouvernement déclare d'utilité publique le Contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier (CNM), entre Manduel et Saint-Jean-de-Védas ; le CNM est destiné au passage de trains de fret et de quelques TGV. Aucune gare n'y est prévue : le projet comporte un embranchement près de Saint-Brès pour permettre à certains TGV, directs et sans arrêt à Nîmes, de desservir la gare Montpellier Saint-Roch. Voir illustration à la Figure 1 ci-dessus.

En 2009, lors du débat organisé par la Commission nationale du débat public (CNDP) sur les projets de « Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan » (LNMP), une nouvelle gare est proposée près de Montpellier. Deux emplacements sont envisagés : le site « Mogère », sans correspondance ferroviaire, et le site « Saint-Jean-de-Védas ». Ces projets n'ont de pertinence qu'en présence d'une LNMP, l'un d'eux n'est même réalisable qu'en présence de la LNMP. Réseau Ferré de France (RFF) exprime sa préférence pour le site « Mogère », mais le débat ne fait pas ressortir d'emplacement privilégié, ni d'intérêt pour une gare située en périphérie ou à quelques kilomètres de l'aéroport de Montpellier. Du reste, la LNMP est rapidement repoussée *sine die*.

En 2009, peu après ce débat, le Conseil d'administration de RFF se prononce pour la construction de deux nouvelles gares, à Montpellier, et à Manduel près de Nîmes, malgré l'absence de LNMP.

En 2011, un « protocole » non publié, entre RFF et d'autres administrations, décide l'abandon de l'embranchement de Saint-Brès, pourtant déclaré d'utilité publique, sans indiquer de justification.

En 2012, RFF et l'État signent une convention avec certaines collectivités locales, qui financent le CNM à hauteur de 500 M€ mais exigent la construction de gares à Montpellier (site « Mogère ») et à Manduel. RFF s'engage sur ces projets, dont la pertinence n'est pas démontrée à ce stade.

En 2013, RFF et la Communauté d'agglomération de Montpellier organisent une « concertation » sur le projet de nouvelle gare, en excluant tout débat sur l'opportunité et l'emplacement du projet.

En avril 2014, l'Autorité Environnementale adopte un avis très sévère sur le projet de gare TGV, sur son étude d'impact, et sur le « saucissonnage » de la procédure y ayant abouti.

En septembre 2014, RFF organise une enquête publique préalable à déclaration de projet. Le public se prononce contre le projet, qui recueille un avis favorable du commissaire enquêteur.

Le 31 décembre 2014, le président de RFF signe la déclaration de projet : c'est la décision attaquée (**pièce n°1**).

Le 1^{er} janvier 2015, RFF devient « SNCF Réseau » et est réintégré dans le « Groupe SNCF ». Le défendeur est donc SNCF Réseau. Dans le présent recours, le terme « RFF » est cependant utilisé car la procédure s'est déroulée sous ce nom. De même, le terme « SNCF » est utilisé pour faire référence au transporteur ferroviaire aujourd'hui nommé « SNCF Mobilités », qui est un organisme public distinct de « SNCF Réseau ».

II. DISCUSSION

A. SUR LA RECEVABILITÉ

1. Sur l'intérêt à agir

Michel JULIER est un utilisateur régulier du TGV, comme l'atteste sa possession d'une carte de réduction SNCF « Week-end » qui offre des réductions pour des trajets de plus de 200 km (**pièce n°2a**), et d'une carte SNCF « Grand voyageur » attribuée aux voyageurs fréquents (**pièce n°2b**). Il réside à 800 m de la gare de Montpellier, soit 10 mn à pied. La décision attaquée concerne un projet de gare TGV excentrée, située à 5 km de son domicile, soit 1 heure à pied (**pièce n°2c**). Quand bien même des transports publics seraient ultérieurement mis en place, il subirait une importante perte de temps à chaque fois qu'il emprunterait le TGV.

Michel JULIER est en outre contribuable de la Métropole de Montpellier (anciennement Communauté d'agglomération de Montpellier) et de la Région Languedoc-Roussillon, qui contribuent au projet de gare nouvelle à hauteur de 12 M€ et de 32 M€ respectivement.

Enfin, Michel JULIER est signataire du mémoire n°1 du « Collectif d'opposition à la gare de la Mogère » (**pièce n°3**), déposé lors de l'enquête publique en septembre 2014. Ce mémoire propose une contre-proposition dite « Option 3 » dont le commissaire enquêteur a illégalement omis de faire état.

2. Sur le délai

La date de signature indiquée sur la décision attaquée est le 31 décembre 2014. À la date du dépôt du présent recours, le délai de 2 mois ne s'est donc pas écoulé.

B. SUR LES MOYENS

1. Défaut de concertation : absence de participation du public à la prise de décision

1.1. Démonstration de l'absence de concertation

1.1.1. La concertation de 2009 pour la LNMP : non applicable à la gare TGV

C'est à tort que RFF affirme, dans son mémoire en réponse au commissaire enquêteur (Figure 2 ci-après) que la décision de construire une gare TGV à Montpellier-Odysséum est basée sur le débat public de 2009 sur la LNMP (Ligne Nouvelle de Montpellier à Perpignan) :

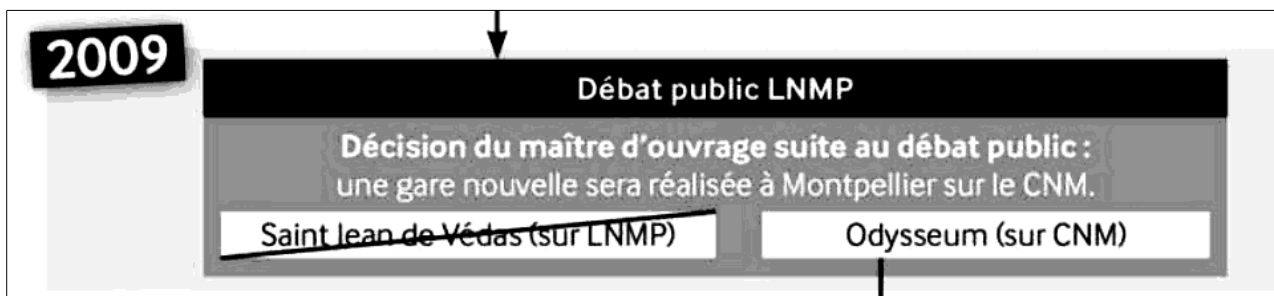


Figure 2: extrait de la réponse de RFF au commissaire enquêteur (p. 6)

En effet, et comme son nom l'indique, le débat de 2009 sur la LNMP (Ligne Nouvelle de Montpellier à Perpignan), portait sur le projet de construction d'une ligne ferroviaire entre Montpellier et Perpignan, projet dans le cadre duquel il avait été envisagé de construire de nouvelles gares près de Nîmes et près de Montpellier.

Or la décision prise par le maître d'ouvrage RFF après ce débat, dans son avis du 26 novembre 2009 publié au JO du 15 décembre 2010, prévoit la construction d'une nouvelle gare TGV à Montpellier malgré l'absence de ligne nouvelle de Montpellier à Perpignan :

*Le conseil d'administration de Réseau ferré de France, (...)
Décide : (...)
De poursuivre les études sur les gares et dessertes régionales :
– en permettant la desserte de l'agglomération de Montpellier par une gare nouvelle
dès la mise en service du contournement de Nîmes et de Montpellier ;*

Figure 3: extrait de l'avis de RFF du 26 novembre 2009

Le débat de 2009 ne portait donc pas sur le projet qui est aujourd'hui déclaré d'intérêt général.

Lors du débat de 2009, deux sites étaient envisagés pour un projet de nouvelle gare à Montpellier. Il est à noter que l'un des deux sites envisagé dans le cadre de la construction de la LNMP, le « site ouest » (Saint-Jean-de-Védas), était situé au croisement entre la voie TGV et la voie classique et n'était pas réalisable en l'absence de celui-ci, comme l'indique la pièce ci-dessous :

A l'issue du débat public sur le projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan (LNMP), les études pour la création d'une gare nouvelle se sont poursuivies indépendamment des études LNMP.

Par décision de son Conseil d'administration en date du 26 novembre 2009 (cf. pièce annexe), RFF a décidé de poursuivre les études sur les gares et dessertes régionales, notamment en permettant les dessertes de l'agglomération de Montpellier par une gare nouvelle dès la mise en service du Contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier.

Considérant le résultat de la comparaison multi-critères entre les deux sites identifiés pour la localisation de la gare, et la position de l'agglomération de Montpellier sur ce sujet, c'est un projet de gare sur le site Est (Odysseum) qu'il était opportun de porter à la concertation.

En toute hypothèse, une gare sur le site de St Jean de Védas, hors du périmètre du Contournement de Nîmes et Montpellier, ne pouvait être envisagée qu'à l'horizon de la construction de la Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan.

Figure 4: extrait de la réponse de RFF au commissaire enquêteur (p. 13)

Dès lors, RFF ne peut se prévaloir de la concertation tenue lors d'un débat lors duquel le projet de nouvelle gare n'avait été envisagé que dans le cadre de la construction de la LNMP.

Du reste, c'est également à tort que RFF affirme que la concertation de 2009 avait fait ressortir clairement le choix du « site est » (celui finalement choisi par RFF) par rapport au « site ouest ». À l'appui de cette affirmation, RFF se base sur deux éléments, comme l'indique la Figure 4 ci-dessus, or aucun de ces deux éléments n'est recevable :

a) La comparaison multi-critères des deux sites identifiés pour la localisation de la gare.

Cette pièce ayant été produite par le maître d'ouvrage lui-même, et ayant été rédigée avant l'ouverture des débats, elle ne peut être considérée comme découlant de la concertation.

Du reste, cette étude et ses conclusions ont été formellement contestées dans le mémoire n°1 du collectif opposé à la gare de la Mogère (**pièce n°3, en ses pages 5 à 21**), contre-étude dont les éléments n'ont pas été contestés par RFF.

b) La position de l'agglomération de Montpellier sur ce sujet [la localisation de la gare].

S'il est exact que la communauté d'agglomération de Montpellier a produit, lors du débat de 2009, un « cahier d'acteur » défendant le « site est » en raison de ses projets de promotion immobilière (« *Il s'agira de promouvoir le développement d'un quartier d'affaires de niveau européen articulé avec le quartier Odysseum et le projet urbain de la route de la mer.* »), RFF déforme la réalité en omettant de signaler les « cahiers d'acteurs » adoptant la position opposée, notamment celui de la ville de Sète, ainsi que l'avis du public qui se prononce nettement pour une gare permettant des

correspondances, comme le signale le rapport du débat de 2009 (Figure 5 ci-dessous) :

La communauté d'agglomération a d'ores et déjà effectué un choix pour le site Sud-Est (La Mogère), relié par tram à la gare centre. Ce choix a été exposé dans le débat public par le premier vice-président de la communauté d'agglomération lors de la réunion publique le 12 mars, et solennellement confirmé par délibération de la communauté d'agglomération de Montpellier le 23 mars (avis 599).

On remarque cependant sur le site du débat des prises de positions pour le site Sud-Ouest (St Jean de Vedas) qui se situe à l'intersection des lignes actuelle et nouvelle (contournement de Montpellier).

La ville de Sète s'est prononcée pour ce dernier site, comme l'a précisé le maire de Sète dans une lettre adressée à la commission et publiée sur son site (avis 603).

Figure 5: extrait du rapport du débat de 2009 sur la LNMP (point 6-1, page 38)

RFF omet également de signaler les points sur lesquels le débat de 2009 sur la LNMP a mis en doute la pertinence du choix du « site est » et sa réalisation précipitée, notamment :

a) L'étude de la SNCF apportée au débat de 2009 : « Études des gares nouvelles »

La SNCF indique clairement les avantages offerts par le « site ouest » par rapport au « site est », tant pour les accès routiers que les transports publics et les correspondances ferroviaires :

Le site Ouest

Ce site présenterait l'avantage de permettre les correspondances entre la ligne nouvelle et la ligne classique Montpellier-Sète-Agde-Béziers. La gare serait desservie par des missions TER périurbaines cadencées Sète-Lunel.

Il bénéficie en outre de la proximité de l'autoroute A9 et de la route départementale D 132. Une rocade de type départementale (voie rapide) bouclée par les projets de contournement Est et Ouest (MOA État, mise en service vers 2013) permettra une accessibilité automobile en provenance de l'A75 et des franges de l'agglomération.

Une desserte par tramway à partir d'un débranchement de la ligne n°2 pourrait également être envisagée.

Figure 6: extrait de l'« étude des gares nouvelles » de la SNCF (point 3.8.2, page 31)

La SNCF indique en outre qu'il n'est nullement utile de construire une nouvelle gare TGV à Montpellier avant la construction d'une ligne nouvelle de Montpellier à Perpignan, car la capacité de la gare existante Montpellier St-Roch est suffisante en l'absence de LNMP (alors prévue pour 2020). Au demeurant, le report *sine die* de la LNMP a conduit la SNCF à augmenter la capacité de la gare Montpellier St-Roch avec des travaux importants (plus de 50 millions d'euros) qui se sont achevés en décembre 2014.

3.9 Étude de capacité voyageurs de la gare centre

(...) Il n'y aurait donc pas lieu de prévoir d'augmenter la capacité de la gare Saint Roch au-delà de la capacité nécessaire en 2020 avant la mise en service de la ligne nouvelle.

Figure 7: extrait de l'« étude des gares nouvelles » de la SNCF (point 3.9, page 39)

b) La faible pertinence d'une implantation relativement proche de l'aéroport de Montpellier

Le débat de 2009 a fait ressortir que la proximité relative entre la gare TGV et l'aéroport n'avait, dans les cas de Nîmes et de Montpellier (3 kilomètres, pour Montpellier), qu'un intérêt limité :

La vocation des aéroports de la région Languedoc-Roussillon, compte tenu de leur zone de chalandise relativement limitée, n'est pas de devenir une grande plateforme à l'instar d'un Paris Charles-de-Gaulle, mais plutôt d'assurer du trafic point à point, correspondant essentiellement à une demande locale.

Dès lors, on peut penser que l'intérêt d'une telle connexion gare nouvelle/aéroport à Nîmes et Montpellier est limité.

Figure 8: extrait du document « Questions et réponses » du débat LNMP de 2009, en réponse à la question n°43 de M. Roux Michel

1.1.2. L'absence de concertation sur les décisions de 2009 à 2012

Plusieurs décisions ont été prises par le maître d'ouvrage, sans faire l'objet d'une concertation :

- L'avis du conseil d'administration de RFF du 26 novembre 2009, publié au JO du 15 décembre 2010, qui ne peut être vu comme découlant du débat de 2009 sur la LNMP, en ce que cet avis prévoit la construction d'une nouvelle gare TGV à Montpellier malgré le report de la LNMP, comme ceci a été démontré plus haut.
- Le protocole d'étape du 7 février 2011, signé entre les partenaires du Contournement de Nîmes et Montpellier, a décidé l'abandon du raccordement de Saint-Brès, sans apporter la moindre justification et sans qu'aucune concertation n'ait eu lieu à ce sujet :

- absence de réalisation, dans le cadre du contrat de partenariat public-privé, du raccordement dit de St-Brès,

Figure 9: extrait du protocole du 7 février 2011

Or il ne fait aucun doute que la suppression de ce raccordement a pour objet de contraindre les transporteurs ferroviaires (concrètement, la SNCF, nommée « SNCF Mobilités » depuis le 1^{er} janvier 2015) à desservir la nouvelle gare TGV.

1.1.3. La nullité de la concertation de 2013 sur le projet de gare TGV

C'est à tort que RFF affirme avoir organisé une concertation « très ouverte » en 2013 sur le projet de nouvelle gare TGV. Rappelons les affirmations de RFF :

La concertation L 300-2, qui s'est déroulée un an avant l'enquête publique du projet de la gare Montpellier Sud de France avait largement donné la parole aux citoyens et notamment dans le cadre d'un « forum gare » organisé au château de la Mogère le 30 mai 2013.

Les modalités de la concertation ont été très ouvertes au dialogue (voir le bilan de la concertation publique qui s'est déroulée du 6 mai au 6 juin 2013).

Figure 10: extrait de la réponse de RFF au commissaire enquêteur (p. 8)

Or, la « concertation » de 2013 était au contraire extrêmement fermée, au point de ne pouvoir être vue comme une concertation.

La « garante de la concertation », Mme Laura Michel, a indiqué dans son rapport du 30 juin 2013, que l'opportunité et la localisation de la nouvelle gare TGV ne faisait pas partie du périmètre de la concertation. Elle affirme que ces points ont fait l'objet du débat de 2009, or ce point est inexact car le débat de 2009 concernait le projet de LNMP et n'a nullement conclu à la pertinence de ce projet de nouvelle gare en l'absence de la LNMP, comme ceci a été démontré plus haut.

Enfin, l'opportunité et la localisation de la gare ne faisaient pas partie du périmètre de la concertation puisque la question des gares nouvelles et de leur localisation faisait expressément l'objet du débat public diligenté au printemps 2009 par la Commission nationale du débat public sur la LNMP.

Figure 11: extrait des conclusions du rapport de la garante de la concertation de 2013 (p.18)

1.1.4. Le refus général de la concertation lors de l'enquête publique de 2014

Lors de l'enquête publique préalable à la déclaration de projet de la nouvelle gare TGV, qui s'est tenue en 2014, le commissaire enquêteur a explicitement et illégalement refusé la prise en compte de l'avis du public, alors même qu'il reconnaissait que cet avis pouvait aboutir au choix d'un emplacement plus favorable que celui choisi par le maître d'ouvrage (rapport du commissaire enquêteur en date du 24 novembre 2014) :

L'historique du projet donné en préambule de ces conclusions montre déjà qu'en 1994, il y a 20 ans il était annoncé une éventualité de gare nouvelle à la Mogère. Ensuite tout s'est mis en œuvre dans cette perspective avec un déroulement de procédures lourdes, compliquées et de nombreuses études souvent onéreuses. Bien que le C-E soit convaincu que d'autres sites, éventuellement plus favorables, (à l'intersection des 2 lignes : Saint Jean de Védas, mais aussi pourquoi pas Saint Brès) auraient pu être envisagés, il ne lui paraît pas possible aujourd'hui de faire un « bond » en arrière, de remettre en cause des partenariats qui fonctionnent, des autorisations et des subventions acquises et des engagements fermes pris par de nombreux partenaires. Le projet de gare nouvelle s'est inscrit dans un calendrier sur du long terme, il arrive aujourd'hui à son terme, il est souhaité et validé par les nombreux partenaires que le C-E a souhaité rencontrer (Etat, Région, Montpellier Agglomération, SNCF), son financement est prévu et des subventions acquises. Il serait déraisonnable de penser aujourd'hui que tout puisse être annulé pour recommencer.

Figure 12: extrait des conclusions du commissaire enquêteur (p. 87)

Il est donc patent que le commissaire enquêteur a refusé le rôle qui lui est attribué par la loi : « Le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête rend son rapport et ses conclusions motivées (...) » (code de l'environnement, art. L123-15). En l'occurrence, le commissaire enquêteur a purement et simplement validé la décision prise préalablement par le maître d'ouvrage, et a refusé d'exprimer ses conclusions personnelles, alors même qu'il reconnaît explicitement que d'autres sites peuvent être plus favorables que le site choisi par le maître d'ouvrage.

Cette illégalité a pour conséquence la construction d'un ouvrage important à un emplacement qui n'est pas le plus pertinent pour la collectivité.

1.1.5. Le refus de prendre en considération la contre-proposition « Option 3 »

Lors de l'enquête publique, le Collectif Mogère a fait une contre-proposition dans son mémoire n°1, intitulé « *Étude des alternatives pour une nouvelle gare TGV de Montpellier* » et signé par Michel JULIER. Cette contre-proposition, dite « Option 3 », apparaît à la page 4 dudit mémoire (**pièce n°3**), et est reproduite ci-dessous :

Option 3 :

Un projet plus ambitieux, bien adapté en cas de très forte hausse du trafic ferroviaire. Cette gare complète, quai à quai, permet l'arrêt de n'importe quel train.

Déplacement de la voie classique.

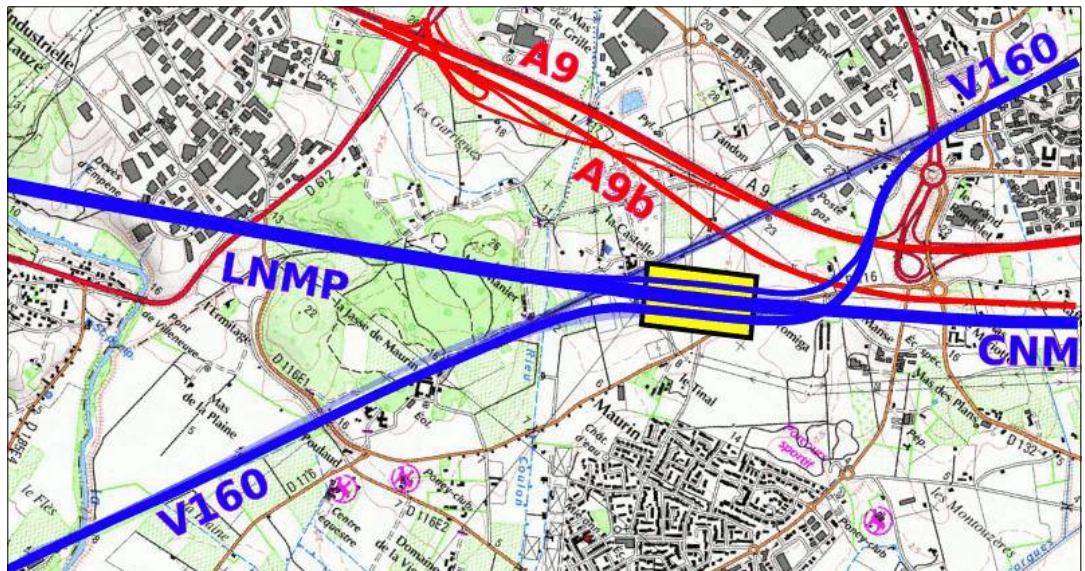


Figure 13: Extrait du mémoire n°1 du Collectif Mogère (p. 4) : « Option 3 »

Cette contre-proposition, jamais portée jusqu'alors au débat, offre des avantages indéniables :

- site non inondable, contrairement aux deux autres sites (sites « est » et « ouest ») ;
- correspondances ferroviaires aisées (impossibles sur le « site est ») ;
- intérêt écologique modéré du site (« site est » : espace humide, « site ouest » : boisé) ;
- desserte routière excellente (A9, A9b, A750) et desserte tramway aisée (ligne 2) ;
- possibilité d'arrêt pour tous les trains quelles que soient leur origine et leur destination (« site est » : arrêt impossible des trains circulant sur la voie classique – V160 – ; « site ouest » : arrêt impossible pour les trains bifurquant d'une voie à l'autre) ;
- possibilité de correspondance quai à quai avec des quais parallèles (absence de correspondances sur le « site est », quais superposés et désaxés sur le « site ouest »).

Il s'agit donc d'une contre-proposition particulièrement pertinente pour une vision à long terme. Or il est patent que la gare n'est nécessaire que dans une perspective de long terme, étant donné le report *sine die* de la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan (LNMP), et l'agrandissement de la capacité de la gare existante Montpellier Saint-Roch par la SNCF (travaux achevés en 2014).

Or le commissaire enquêteur, malgré sa bonne réception des deux mémoires du Collectif Mogère (dénommés « M1 » et « M2 » dans son rapport), a illégalement omis de faire état de cette contre-proposition qui modifie pourtant radicalement les termes du débat, en étant nettement plus favorable que les deux sites envisagés jusqu'alors (« site est » et « site ouest »), et nettement plus intéressant sur le long terme que le simple abandon du projet de nouvelle gare.

Le requérant a été informé que cette contre-proposition se situe à environ 500 mètres du domicile du commissaire enquêteur, fait susceptible d'expliquer ce refus de prise en considération.

1.1.6. La prise en compte incorrecte de la contre-proposition « raccordement de Saint-Brès »

De nombreux participants à l'enquête publique ont soumis, à titre de contre-proposition, l'abandon du projet de construction d'une nouvelle gare et son remplacement par la construction du « raccordement de Saint-Brès » (voir Figure 1 du présent recours, à la p. 2) tel que prévu dans la DUP (déclaration d'utilité publique) du CNM (contournement de Nîmes et Montpellier) du 16 mai 2005 mais abandonné par le maître d'ouvrage et ses partenaires depuis 2011 au moins. Cette contre-proposition est notamment présente dans le mémoire n°1 du Collectif Mogère, sous le nom « Option 1 » (p. 4 de la pièce n°3).

Or, si le commissaire enquêteur a bien signalé cette forte demande pour un raccordement situé à Saint Brès, il a omis de prendre en compte ledit raccordement en tant que contre-proposition au

projet du maître d'ouvrage et non comme demande subsidiaire, comme le montre la formulation qu'il a retenue dans sa synthèse (et de façon similaire dans son rapport final) :

7. Suppression de l'échangeur de Saint Brès :

Suppression contestée, car contraire à la DUP du CNM, ce qui ne peut qu'entraîner une limitation des TER vers Saint Roch. Evocation de la halte ferroviaire de Baillargues récemment réhabilitée et aménagée en pôle multimodal qui est actuellement très fréquentée. Pour les usagers du PEM de Baillargues aller rejoindre la gare de la Mogère pour prendre le TGV serait une vraie punition ;

Il est demandé la réalisation de l'échangeur complet de Saint Brès tel que prévu à la DUP du CNM.

Figure 14: point n°7 de la synthèse des observations par le commissaire enquêteur

Le commissaire enquêteur écrit que la suppression de l'échangeur de Saint Brès entraîne une limitation des TER à la gare Montpellier Saint-Roch, ce qui est inexact car en l'absence d'un tel échangeur tous les TER arrivent nécessairement à cette gare (voir Figure 1 du présent recours).

Il évoque une difficulté pour les usagers de la gare (PEM = « pôle d'échange multimodal » = gare) de Baillargues devant prendre un TGV à la gare de la Mogère, or ledit échangeur ne permet nullement de relier la gare de Baillargues à celle de la Mogère.

Il mentionne la demande de « l'échangeur complet de Saint-Brès tel que prévu à la DUP », alors que la DUP prévoit au contraire un échangeur simplifié (à une seule voie et sans ouvrage d'art), contrairement à l'échangeur complet qui était prévu lors du projet de la LGV Méditerranée (initialement prévue jusqu'à St-Brès mais réalisée uniquement jusqu'à Manduel). Cette précision est évidente à la lecture du dossier d'enquête publique du contournement de Nîmes et Montpellier de 2005 (Figure 15 ci-dessous) :

3.1.3.3 - Raccordement de Saint-Brès

Ce raccordement était prévu à deux voies et dénivelé dans le cadre de la conception de la LGV Méditerranée : il constituait en effet la jonction finale de ce projet au réseau existant. Une étude a été réalisée au cours de l'année 2000 pour déterminer le type de raccordement le mieux adapté au contexte nouveau du contournement de Nîmes et Montpellier. Les résultats de cette étude ont confirmé la nécessité d'un raccordement mais ont permis de le limiter à un schéma simplifié.

En effet, seule la relation entre le contournement au sud de Nîmes et la ligne existante au centre de Montpellier est appelée à supporter un trafic régulier (notamment les quelques TGV Paris – Montpellier directs). Du fait du faible niveau de trafic, un raccordement à voie unique et à niveau est suffisant, tel que représenté sur le schéma fonctionnel ci-dessous. Sa longueur est de 1,8 km.

(NB : un raccordement vers le centre de Nîmes n'est donc pas nécessaire).

La possibilité de déviation occasionnelle du trafic en cas d'incident ou de travaux d'entretien sur les lignes est par ailleurs un facteur positif pour l'exploitation du doublet de lignes.

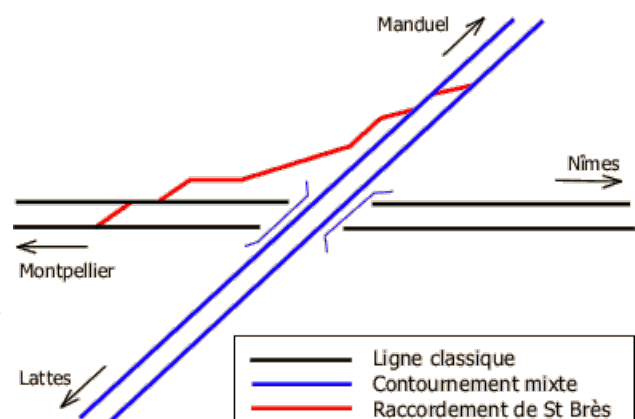


Figure 15: extrait de la notice explicative de l'enquête publique de la DUP du CNM de 2005 (p.36)

Le public demandant la réalisation du « contournement de St-Brès tel que prévu à la DUP du CNM » ne pouvait donc, à l'évidence, que demander ce raccordement « simplifié ».

Cette imprécision n'est pas sans conséquence, car c'est ce qui a permis à RFF de répondre que l'embranchement de Saint-Brès nécessitait un « *budget du même ordre de grandeur* » que la nouvelle gare TGV (Figure 16 ci-dessous) :

Le choix ultérieur (2009) de réaliser une gare nouvelle a été concrétisé dans les accords de financement d'avril 2012 relatifs au projet CNM, signés avec l'Etat et les collectivités.

Ces accords, qui permettent ainsi la concrétisation de la fonctionnalité de desserte de l'agglomération de Montpellier par le CNM, ne couvrent pas le financement du raccordement de Saint-Brès, dont la réalisation, maintenue possible, se trouve donc différée.

Pour un budget de même ordre de grandeur, la gare nouvelle apporte des possibilités de développement du transport ferroviaire et de l'agglomération bien supérieures au seul raccordement de Saint-Brès, ce que traduit le bilan socio-économique.

Figure 16: extrait de la réponse de RFF sur le raccordement de St-Brès (point 2.4, pages 22 et 23)

Cette affirmation d'un coût équivalent à la nouvelle gare TGV a été reprise par le commissaire enquêteur dans son rapport (Figure 17 ci-dessous) :

- Le point de vue du commissaire enquêteur :

Le C-E se satisfait de cette réponse de RFF. Il note que les emprises nécessaires sont prévues et que des mesures conservatoires ont été prises pour permettre si nécessaire une réalisation différée de cet échangeur s'il s'avérait qu'il soit utile.

Le coût de la gare nouvelle ayant été souvent évoqué par les opposants au projet, il doit être souligné à leur attention que le montant estimé des travaux pour la réalisation de l'échangeur de Saint Brès est d'un ordre de grandeur sensiblement équivalent à celui du projet de gare.

Figure 17: opinion du commissaire enquêteur sur l'échangeur de St-Brès (rapport, p. 47)

Or cette équivalence des coûts est fondamentalement erronée. En effet, l'échangeur de St-Brès prévu dans la DUP du CNM est constitué d'une voie unique de 1,8 km, de 4 aiguillages, et d'aucun ouvrage d'art (Figure 15 du présent recours). Par proportionnalité avec le coût total du CNM, s'agissant d'une voie sans ouvrage d'art, on peut estimer son coût à moins de 20 millions d'euros. À l'inverse, le projet de gare TGV, comportant 8 voies, 20 aiguillages, un bâtiment de 4000 à 5000 m² construit au-dessus des voies, et un parking de 3000 places, est évalué à environ 200 millions d'euros, en y incluant le coût de la connexion aux réseaux routier et de tramway.

En conclusion, la contre-proposition constituée par le raccordement de Saint-Brès n'a pas été prise en considération en tant que contre-proposition à la nouvelle gare TGV, et un mensonge caractérisé a été commis dans l'affirmation selon laquelle son coût serait équivalent à celui de la gare.

1.2. Illégalité de l'absence de concertation

1.2.1. Sur l'absence d'indication de l'absence de concertation préalable

Nous avons démontré qu'il n'y avait pas eu, préalablement à l'enquête publique, de concertation concernant la pertinence et la localisation du projet concerné, la concertation ayant concerné uniquement un projet différent (la LNMP) ou ayant explicitement exclu ces questions (la concertation de 2013). Dès lors, cette absence aurait dû être consignée dans le dossier soumis à l'enquête publique, en vertu de l'article L123-12, alinéa 2, du code de l'environnement :

« Si le projet a fait l'objet d'une procédure de débat public organisée dans les conditions définies aux articles L. 121-8 à L. 121-15, d'une concertation telle que définie à l'article L. 121-16, ou de toute autre procédure prévue par les textes en vigueur permettant au public de participer effectivement au processus de décision, le dossier comporte le bilan de cette procédure. Lorsqu'aucune concertation préalable n'a eu lieu, le dossier le mentionne. »

Le manquement à cette obligation a pour conséquence qu'une partie du public considère que la justification du projet a déjà été apportée, et ne se prononce pas sur ce point, ce qui aboutit en définitive à construire un projet dont la pertinence n'est pas démontrée, à un emplacement qui n'est pas optimal en matière d'efficacité socio-économique et de protection de l'environnement.

1.2.2. Sur l'absence proprement dite de concertation préalable

L'article 7 de la Charte de l'environnement, de 2004, indique que **« Toute personne a le droit, dans les conditions et les limites définies par la loi, d'accéder aux informations relatives à l'environnement détenues par les autorités publiques et de participer à l'élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement. »**

Ce principe de participation est transcrit par le Code de l'Environnement, article L110-1, II. 5° : **« toute personne est informée des projets de décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement dans des conditions lui permettant de formuler ses observations, qui sont prises en considération par l'autorité compétente. »**

La loi impose donc la participation effective du public à la prise de décision. Le manquement à cette obligation aboutit à la construction d'un projet dont la pertinence n'est pas garantie, et à un emplacement qui n'est pas celui qui offre le meilleur bilan socio-économique.

En l'espèce, il s'agit de la construction d'une gare dont la pertinence n'est pas démontrée à moyen terme, et dont la localisation est médiocre : le « site ouest » offre des performances nettement supérieures grâce à la possibilité de correspondances ferroviaires, et de liaison par navettes ferroviaires jusqu'à la gare centre ; et « l'option 3 » offre des performances encore supérieures, particulièrement pertinentes à long terme.

À l'inverse, la construction du projet choisi par le maître d'ouvrage ne peut aboutir qu'à un piètre fonctionnement du système de transport public pendant de nombreuses décennies, ou à l'abandon de l'ouvrage du fait de ses inconvénients (« gare fantôme », c'est-à-dire une mauvaise utilisation des moyens publics et de la terre agricole).

1.2.3. Sur l'omission de l'« option 3 » par le commissaire enquêteur

Cette omission est illégale en vertu de l'article L123-15, alinéa 2, du code de l'environnement : **« Le rapport doit faire état des contre-propositions qui ont été produites durant l'enquête ainsi que des réponses éventuelles du maître d'ouvrage. »**

Du fait des nombreux avantages offerts par cette contre-proposition, et de sa différence notable avec les contre-propositions déjà connues (le « site ouest » ou le remplacement du projet par la construction du raccordement de St-Brès), le commissaire enquêteur ne pouvait légalement prendre d'office la décision de négliger cette contre-proposition.

L'impact de ce manquement est la construction d'une gare inutile à court terme, et dont les performances à long terme sont très nettement inférieures à celle proposée par l'« option 3 », que l'on considère l'intérêt du responsable de l'infrastructure, du transporteur, des usagers, ou de la protection de l'environnement.

1.2.4. Sur la prise en compte incorrecte du « raccordement de Saint-Brès »

En omettant de faire état, en tant que contre-proposition, du remplacement de la nouvelle gare TGV par le raccordement de Saint-Brès tel que prévu à la DUP du CNM, le commissaire enquêteur a commis une erreur de droit qui a pour conséquence l'abandon d'un projet peu coûteux (ce raccordement) et la réalisation immédiate d'un projet coûteux (la nouvelle gare) dont l'utilité serait a minima reportée de plusieurs décennies si ce raccordement était réalisé.

Le maître d'ouvrage, en affirmant de façon grossièrement erronée que le coût du raccordement était équivalent à celui de la nouvelle gare TGV, a empêché le commissaire enquêteur de se forger une opinion personnelle éclairée, et donc l'enquête publique de jouer le rôle que lui attribue le code de l'environnement. Les conséquences concrètes sont les mêmes qu'au paragraphe précédent.

2. Commissaire enquêteur concerné personnellement par le projet

L'article L123-5 alinéa 1 du code de l'environnement indique de :

« Ne peuvent être désignées commissaire enquêteur ou membre de la commission d'enquête les personnes intéressées au projet à titre personnel ou en raison de leurs fonctions, notamment au sein de la collectivité, de l'organisme ou du service qui assure la maîtrise d'ouvrage, la maîtrise d'œuvre ou le contrôle de l'opération soumise à enquête. »

Or le commissaire enquêteur ayant officié lors de l'enquête publique de la nouvelle gare TGV, Monsieur Pierre BALANDRAUD, est intéressé au projet à titre personnel en raison de la grande proximité de son habitation, dont il est propriétaire, avec certaines contre-propositions.

M. Pierre BALANDRAUD et son épouse sont propriétaires d'un pavillon, où réside M. BALANDRAUD, situé 23 plan du Mas de Cocon à Maurin (34970 LATTES), acheté le 11 octobre 2002 au prix de 205.800 €, correspondant à la parcelle n°17 du plan AV du cadastre de Lattes, comme l'attestent les documents du service de la publicité foncière (**pièce n°4**).

Il s'avère que le domicile et propriété de M. BALANDRAUD se situe à une faible distance des contre-propositions exprimées pour l'emplacement de la nouvelle gare : à 700 mètres de la contre-proposition « site ouest » (Saint-Jean-de-Védas), et à 450 mètres de la contre-proposition « option 3 » formulée par le Collectif Mogère (**pièce n°5**).

M. BALANDRAUD peut donc craindre pour sa tranquillité personnelle en cas de construction d'une nouvelle gare TGV aux emplacements correspondant aux contre-propositions « site ouest » et « option 3 », et ceci d'autant plus que sa parcelle se situe actuellement en bordure de l'agglomération de Maurin, face à un espace naturel, et qu'il est très probable que cet espace serait rapidement urbanisé dans le cas où une nouvelle gare TGV serait construite à proximité.

L'intérêt personnel du commissaire enquêteur dans le projet est patent d'après les éléments exposés ci-dessus, ce qui constitue une illégalité en vertu de l'article précité L123-5 du code de l'environnement. Les conséquences dommageables en sont les suivantes :

- violation de l'article L123-15 du code de l'environnement en ce qu'il impose au commissaire enquêteur de faire état des contre-propositions exprimées lors de l'enquête publique,
- violation de l'article L125-13 du code de l'environnement en ce qu'il impose au commissaire enquêteur de conduire l'enquête publique de manière à permettre au public de participer effectivement à la prise de décision,
- refus du commissaire enquêteur de considérer le potentiel des contre-propositions, comme l'atteste l'extrait indiqué à la Figure 12 : *« Bien que le C-E soit convaincu que d'autres sites, éventuellement plus favorables, (à l'intersection des 2 lignes : Saint Jean de Védas, mais aussi pourquoi pas Saint Brès) auraient pu être envisagés, il ne lui paraît pas possible aujourd'hui de faire un « bond » en arrière, de remettre en cause des partenariats qui fonctionnent, des autorisations et des subventions acquises et des engagements fermes pris par de nombreux partenaires. »*
- au bilan, construction d'une nouvelle gare TGV à un emplacement qui est nettement moins pertinent, sur le long terme, que les contre-propositions « site ouest » et « option 3 » : perte d'efficacité du système ferroviaire, mauvaise utilisation des finances publiques, augmentation des risques d'inondation du fait de l'urbanisation de zones inondables.

3. Couplage illégal d'un projet d'utilité publique avec des projets qui ne le sont pas

Le projet du CNM (Contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier), déclaré d'utilité publique et urgent par décret du 16 mai 2005, comporte un raccordement intermédiaire situé à Saint-Brès permettant à des TGV directs venant de Paris de desservir la gare de Montpellier-centre. Ainsi, aucune construction de nouvelle gare n'est nécessaire, comme l'atteste la présentation du CNM :

1 - PRESENTATION DE L'OPERATION

Le projet comprend principalement la ligne nouvelle mixte de Manduel à Lattes, constitutive du réseau à grande vitesse, et la liaison fret à la ligne de la rive droite du Rhône qui permet au trafic marchandises provenant de cette ligne de rejoindre la ligne mixte et de contourner Nîmes et Montpellier.

Le projet est complété par des raccordements, nombreux, au réseau existant :

- *le raccordement à la ligne Tarascon – Sète à Lattes,*
- *le raccordement à la ligne Tarascon – Sète à Manduel,*
- *la jonction à la LGV Méditerranée à Manduel,*
- *un raccordement intermédiaire à la ligne Tarascon – Sète à Saint-Brès.*

Le contournement de Nîmes et Montpellier prend par ailleurs en compte l'extension future de la ligne à grande vitesse à Lattes en direction de Perpignan.

L'opération ne prévoit pas de création de gares nouvelles.

Figure 18: extrait de la « Notice explicative » du CNM (page 4)

Dès lors que le raccordement intermédiaire de Saint-Brès n'est pas construit dans l'immédiat, en vertu du protocole du 7 février 2011 (Figure 9), et est susceptible de ne jamais être construit, l'utilité publique de l'opération devient incertaine, du fait de la dégradation de la desserte de Montpellier, principale ville située sur le tracé du CNM.

Or la convention de financement du CNM, signée le 24 avril 2012 entre diverses administrations (**pièce n°6**), constitue un pacte qui lie la réalisation du CNM, déclaré d'utilité publique, à la réalisation de deux autres projets ne bénéficiant à cette date d'aucune présomption d'utilité publique : la gare de Montpellier-Odysséum (aujourd'hui « Montpellier Sud de France ») et la gare de Nîmes-Manduel, pour un montant de 250 millions d'euros.

Les signataires de ce pacte se sont ensuite appuyés sur l'existence même de ce pacte, qui ne présage nullement de l'utilité publique des projets associés, pour rendre irrévocable la décision de réaliser ces projets, avant même que ne débutent les enquêtes publiques correspondantes. Ceci est notamment patent à la lecture de l'avis n°20143392 du 02 octobre 2014 de la Commission d'Accès aux Documents Administratifs (CADA), qui relève que le président de la communauté d'agglomération de Montpellier a, lors de la séance du conseil d'agglomération du 13 juin 2014, affirmé que l'agglomération de Montpellier devrait verser à RFF une pénalité de 2 milliards d'euros dans l'hypothèse où la nouvelle gare TGV de Montpellier ne serait pas construite (**pièce n°7**).

Dans l'hypothèse où l'abandon de la nouvelle gare TGV de Montpellier aboutirait effectivement, du fait du couplage entre le CNM et les nouvelles gares et comme l'affirme le maire et président de l'agglomération de Montpellier, à payer 2 milliards d'euros à RFF, ceci constitue une violation caractérisée de la procédure de prise de décision : la construction d'une nouvelle gare ne peut être décidée sans une enquête publique selon les dispositions du code de l'environnement. Pour cette raison, la procédure aboutissant à la déclaration de projet de ladite gare serait nulle.

Quand bien même cette déclaration serait purement fantaisiste, elle n'en constituerait pas moins un élément de nature à tromper gravement le public, peu avant l'ouverture de l'enquête publique, et le dissuader de s'exprimer en lui faisant croire de façon mensongère que la décision est déjà prise. Et il n'en resterait pas moins que la signature d'une convention couplant le CNM avec les

deux nouvelles gares constitue effectivement une prise de décision presque irrévocable en faveur de projets dont l'intérêt général n'est pourtant pas démontré.

Ce couplage du CNM et des deux gares, via la convention de financement, éclaircit l'avis du commissaire enquêteur, cité à la Figure 12, qui estime que quand bien même une contre-proposition serait préférable, les financements déjà acquis interdisent de revenir sur la décision (pourtant officiellement pas encore prise) de construire la nouvelle gare TGV de Montpellier.

Ce couplage est illégal en ce qu'il exploite la déclaration d'utilité publique du CNM, utilité publique pourtant réduite du fait de la suppression de l'embranchement de Saint-Brès, pour rendre irréversible les décisions de construire les nouvelles gares de Montpellier et de Nîmes, sans respecter les procédures du code de l'environnement, en niant au public la possibilité de s'exprimer, et en conduisant le commissaire enquêteur à ignorer les contre-propositions préférables.

Au bilan, il aboutit à la construction de nouvelles gares dont l'intérêt général n'est pas démontré, et à des emplacements qui, dans le cas de Montpellier du moins, ne sont pas les plus appropriés.

4. Nullité de la convention de financement

Comme cela peut être vérifié à la dernière page de l'accord-cadre des conventions de financement de 2012 précité (**pièce n°6**), ladite convention est nulle en raison de l'absence de signature par l'un des partenaires supposés, à savoir le Premier ministre M. François FILLON.

La nullité de la convention de financement est un motif de nullité de la déclaration de projet, dès lors que ledit projet a été décidé en bonne partie sur la base de l'existence d'une convention de financement, et ce malgré l'illégalité déjà dénoncée d'une telle prise de décision couplée.

Cette irrégularité aboutit à l'engagement de dépenses publiques qui n'ont pas été dûment approuvées par les institutions publiques en charge de les approuver.

Cette convention est également irrégulière en raison de l'indication de la mention (p. 3) « *Vu le décret du 16 mars 2005 déclarant d'utilité publique et urgents les travaux nécessaires au contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier* » : cette déclaration est en effet un décret (NOR : EQU0500022D) en date du 16 mai 2005 et non du 16 mars 2005.

Cette mention erronée n'est pas innocente, car en rendant plus difficile la consultation du décret d'utilité publique, elle a permis de masquer le fait que la convention de financement ne correspond pas aux travaux déclarés d'utilité publique dans ce décret, en ce qu'ils omettent la construction de l'embranchement de Saint Brès permettant la desserte de la gare de Montpellier, et qu'ils couplent le contournement ferroviaire à deux projets de gare qui ne sont pas décrétés d'utilité publique.

Cette mention a donc pu contribuer à ce que certains partenaires approuvent la convention alors qu'ils l'auraient rejetée s'ils avaient connu son incohérence avec le décret d'utilité publique.

5. Défaut de l'évaluation socio-économique de la gare TGV

L'évaluation socio-économique est le document par lequel le maître d'ouvrage évalue l'utilité du projet. Or celle fournie par RFF (aujourd'hui SNCF-Réseau) lors de l'enquête publique de septembre-octobre 2014 pour la nouvelle gare TGV est grandement déficiente, au point que l'utilité du projet n'est nullement démontrée.

5.1. Une situation de référence erronée

L'extrait ci-dessous montre que le maître d'ouvrage a considéré, comme situation de référence, la réalisation de l'embranchement de Saint-Brès, alors même qu'il prévoit de ne pas réaliser cet embranchement en cas de construction de la nouvelle gare TGV.

2.1. LES PROJETS A L'HORIZON 2017

2.1.1. LA SITUATION DE REFERENCE 2017

La situation de référence 2017 du projet de gare nouvelle de Montpellier Sud de France correspond à une situation en l'absence du projet de gare, qui est comparée avec la situation de scénario intégrant le projet. Cette comparaison permet de faire ressortir les impacts sur le trafic dus spécifiquement au projet de gare nouvelle. (...)

Les projets de lignes à grande vitesse qui sont en cours de réalisation ou le seront prochainement :

** Le contournement de Nîmes et de Montpellier, hors gares nouvelles, mais avec le raccordement de St- Brès permettant la desserte de Montpellier par les trains circulant sur le CNM ;(...)*

Figure 19: extrait de l'« Évaluation socio-économique » de la gare TGV (page 403)

L'importance de cette erreur se comprend en la rapprochant des moyens, déjà exposés, concernant la décision prise sans concertation ni justification de supprimer ledit embranchement, et concernant la prise en compte incorrecte de cette contre-proposition lors de l'enquête publique.

5.2. Une analyse qui ignore l'expérience des transporteurs ferroviaires

Le maître d'ouvrage, RFF, admet volontiers (voir Figure 20, ci-dessous) ne pas avoir consulté les transporteurs ferroviaires, c'est-à-dire en réalité la SNCF (aujourd'hui « SNCF Mobilités »), dans son estimation du trafic attendu. Il ne fait pourtant aucun doute qu'une telle consultation aurait apporté des indications plus fiables et plus objectives que les estimations élaborées en interne par le maître d'ouvrage.

2.2. LE SCHEMA DE DESSERTE SUR CNM

Sans retours d'expérience sur les circulations de type OuiGo, on notera que ces circulations ne sont pas présentes dans nos études. Seules sont considérées les circulations existantes depuis 2008, pour un transporteur TAGV dit « normatif ». Cela ne préjuge pas du transporteur qui pourrait être amené à circuler sur la ligne CNM.

(...) RFF s'est donc appuyé sur sa propre analyse et expertise économique pour identifier les niveaux d'offres (fréquence et politique d'arrêt) les plus pertinentes pour le transporteur normatif, d'un point de vue économique et adaptées aux marchés voyageurs régionaux, longue distance et internationaux transportés sur et en relation avec le périmètre languedocien.

Figure 20: extrait de l'« Évaluation socio-économique » de la gare TGV (page 404)

Le refus, de la part de RFF, de prendre en compte la réalité commerciale de la SNCF, a déjà conduit plusieurs fois à la construction d'infrastructures qui se révèlent très peu rentables, comme l'a relevé la Cour des Comptes (rapport du 23 octobre 2014, « *La grande vitesse ferroviaire : un modèle porté au-delà de sa pertinence* »), et qui ont justifié la récente réintégration de RFF dans le groupe SNCF, et donc ironiquement le fait que le défendeur se nomme aujourd'hui « SNCF-Réseau ».

Relevons que la SNCF exprimait déjà, lors du débat de 2009 sur la ligne Montpellier-Perpignan, un avis nettement favorable au « site Ouest » (rejeté par RFF), pour des raisons liées aux besoins des usagers, raisons visiblement ignorées par RFF (voir extrait précité, Figure 6, à la page 5).

5.3. Un schéma de desserte trompeur

Le schéma de desserte, en indiquant les trains attendus sur chaque tronçon, sert à analyser l'utilité d'une infrastructure ferroviaire pour les voyageurs. Voici ce qui indiqué à horizon 2020 :

2.2.3. LES DESSERTES RADIALES

(...) 2.2.3.3. Situation de projet 2020

Le principe retenu suite à la mise en service de la gare de Nîmes – Manduel est celui du basculement de l'ensemble des trains allant au-delà de Montpellier via la ligne nouvelle CNM, et s'arrêtant donc en gare de Montpellier Sud de France.

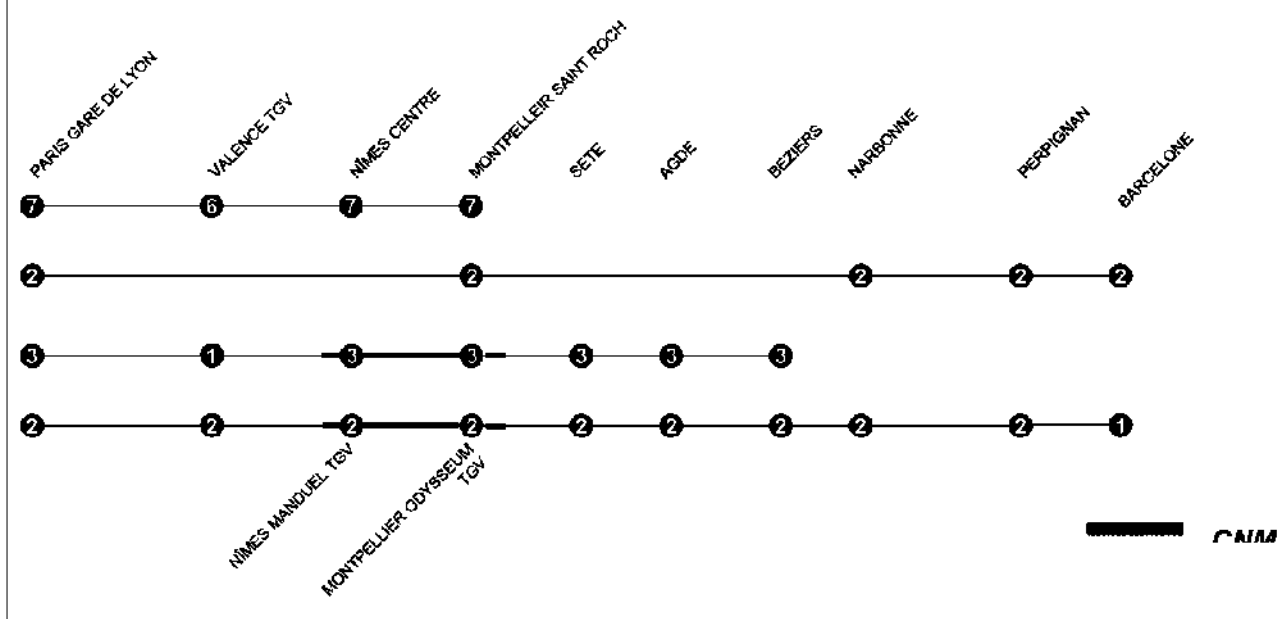


Figure 21: extrait de l'« Évaluation socio-économique » de la gare TGV (page 406)

On constate, à la Figure 21, que tous les TGV de la ligne Montpellier-Perpignan s'arrêteraient à la nouvelle gare de Montpellier, à l'exception de 2 trains quotidiens Paris-Barcelone.

Ce schéma est peu crédible, car il ne tient pas compte de la demande des voyageurs de Montpellier (et donc de l'intérêt du transporteur ferroviaire), et il suppose que tous les TGV empruntant le CNM, a priori les plus rapides, sont omnibus entre Montpellier et Perpignan.

Il est visible que ce schéma peu crédible a pour but de promettre une bonne desserte TGV pour Agde et Sète, cette dernière ayant dénoncé publiquement les conséquences qu'aurait pour elle le projet attaqué (en raison de l'absence de correspondances à Montpellier, voir Figure 5 à la p. 5).

On constate également que la ville de Lunel (entre Montpellier et Nîmes), pourtant aussi grande qu'Agde, n'est pas indiquée. La raison en est claire : dans un tel schéma, la desserte de Lunel serait dégradée de façon insupportable. Les TGV en direction de Béziers et Perpignan deviendraient inaccessibles : le TER Lunel-Montpellier, arrivant à la gare de Montpellier St-Roch, ne serait en correspondance qu'avec les 2 TGV vers Barcelone.

La différence de traitement entre Agde et Lunel, et le choix d'indiquer un schéma, peu crédible, très favorable à Agde et très défavorable à Lunel, démontre une volonté de tromper le lecteur.

5.4. Une estimation basée sur le quasi-abandon de la gare Montpellier-centre

Le maître d'ouvrage, pour tenter de démontrer l'utilité de son projet, prédit le quasi-abandon de la gare actuelle Montpellier St-Roch, au centre-ville. Cette hypothèse n'a aucune crédibilité, si l'on observe la décision de l'exploitant, la SNCF, qui a totalement rénové cette gare en 2014, pour un budget supérieur à 50 millions d'euros, afin d'augmenter nettement sa capacité.

Du reste, le maître d'ouvrage n'est pas responsable des circulations de trains, qui relèvent du choix des transporteurs ferroviaires, lesquels se décident en fonction de la demande commerciale. Or, il ne fait aucun doute que la gare actuelle est plus accessible pour la majorité des habitants de l'agglomération de Montpellier.

L'hypothèse d'une chute de 50 % du trafic à Montpellier-centre entre 2017 et 2025 (voir extrait Figure 22) est donc totalement irréaliste. Et elle l'est encore plus lorsque l'on considère que la totalité des TER, dont la fréquentation est considérable, passera nécessairement dans cette gare.

2.3.3. PREVISIONS DE TRAFIC

(...) Le tableau ci-dessous précise les volumes de trafic estimés à chaque année de modélisation pour chacune des gares de Montpellier :

Situation de projet	Trafic (milliers de voyageurs)				
	2017	2020	2025	2030	2050
Montpellier-Sud de France	686	2 606	3 232	3 541	4 423
Montpellier-St-Roch	3 773	2 128	1 924	2 108	2 984

Figure 22: extrait de l'« Évaluation socio-économique » de la gare TGV (page 411)

Cette estimation est donc destinée à tromper le lecteur sur l'utilité de la nouvelle gare TGV.

5.5. Un temps de rabattement très fortement sous-estimé

Le maître d'ouvrage reconnaît que la nouvelle gare est moins accessible que l'actuelle pour les usagers, mais sous-estime la différence en n'y voyant que 3 minutes (Figure 23, §2) :

3.3.3.1. Avantages pour les usagers

Le gain de temps généralisé unitaire moyen des usagers déjà présents sur le fer varie entre 7 et 10 minutes environ, selon les horizons.

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.

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.

Figure 23: extrait de l'« Évaluation socio-économique » de la gare TGV (page 417)

Cette estimation, qui n'est pas justifiée par le maître d'ouvrage, est aisément démentie en séparant les usagers de la gare de Montpellier en plusieurs catégories :

- les personnes résidant au centre-ville de Montpellier et se rendant à la gare actuelle à pied ou à vélo : il a déjà été démontré (**pièce n°2**) que le temps perdu dépasse 30 minutes ;
- les personnes résidant sur le tronçon de tramway ligne 1 entre la gare actuelle et Odysseum : admettons que leur temps d'accès n'est guère augmenté, en supposant que cette branche soit prolongée jusqu'à la gare comme le promet le maître d'ouvrage ;
- les personnes utilisant les transports urbains et desservies par l'une des 5 autres branches du réseau de tramway de Montpellier (ligne 1 vers Mosson, lignes 2 et 3 dans chaque direction) : elles devront prendre le tramway jusqu'à la gare actuelle, puis la ligne 1 jusqu'à la nouvelle gare, soit un minimum de 20 minutes supplémentaires ;
- les personnes utilisant un préacheminement en train régional (TER) depuis une gare plus

petite : ces TER arrivant à la gare Montpellier St-Roch, l'obligation de changer de gare en empruntant le tramway, et l'absence de correspondance garantie par la SNCF dans ce cas, augmentent le temps de battement de 45 minutes à minima ;

- les personnes arrivant à la gare en voiture particulière : dans une grande agglomération, leur proportion est très faible. Ces personnes peuvent gagner du temps ou en perdre, en fonction de leur lieu d'habitation, les gains ne dépassant pas 10 minutes dans tous les cas.

Sans qu'il soit nécessaire d'étudier le détail de la répartition, toute estimation aboutissant à moins de 20 minutes de temps d'accès supplémentaire ne peut donc être que totalement fantaisiste.

5.6. Un temps qui passe deux fois plus vite dans la nouvelle gare

Le maître d'ouvrage indique aussi, dans l'extrait précité (Figure 23, §3), qu'il a considéré que le temps s'écoulait 2 fois plus lentement que la normale dans la gare actuelle, au motif qu'elle serait moins récente et confortable que la nouvelle gare TGV.

Cet argument, qui choque le sens commun, est particulièrement inapplicable en l'espèce, étant donné que la gare existante Montpellier St-Roch a été totalement rénovée en 2014, qu'elle est donc très récente et confortable, et qu'elle comporte elle aussi des services et des commerces. En outre, elle permet aux voyageurs devant patienter un certain temps de se rendre facilement en ville, ce qui est assurément plus convivial que le quartier de bureaux annoncé à la nouvelle gare.

Cet argument, à lui seul, prouve que l'étude socio-économique est grossièrement biaisée, et a pour unique but de conclure à la pertinence du projet.

5.7. Un bilan financier insincère

Le bilan financier des acteurs du système ferroviaire est résumé au tableau de la Figure 24 :

3.3.4. BILAN DES ACTEURS DU SYSTEME FERROVIAIRE		
(...) <i>Distribution des coûts et avantages des acteurs ferroviaires</i> [valeur actualisée sur 50 ans, en millions d'euros 2009]		
Gestionnaire d'infrastructure	Coûts de maintenance des gares nouvelles	-26
	Coûts de maintenance du réseau	-50
	Redevances	+1 062
Transporteurs	Taxes	-10
	Redevances	-1 062
	Coûts d'exploitation	-8
	Recettes	+1 063

Figure 24: extrait de l'« Évaluation socio-économique » de la gare TGV (page 419)

Le maître d'ouvrage, RFF (aujourd'hui SNCF-Réseau), identifié comme « gestionnaire d'infrastructure », admet ouvertement que le principal avantage de la nouvelle gare est pour lui-même, avec des redevances perçues espérées de plus de 1 milliard d'euros, redevances payées par les « transporteurs », c'est-à-dire en pratique par la SNCF (aujourd'hui SNCF-Mobilités).

Ce montant, basé sur le scénario irréaliste, comme nous l'avons déjà exposé, d'un quasi-abandon de la gare actuelle, n'est par conséquent guère crédible.

Mais il est encore moins crédible que les recettes de la SNCF puissent augmenter du même montant, comme l'affirme le maître d'ouvrage. Il a été démontré à plusieurs reprises que la SNCF ne pouvait plus compenser intégralement la hausse des péages ferroviaires des nouvelles infrastructures par une hausse correspondante du prix des billets. Les explications détaillées sont exposées dans le rapport de la Cour des Comptes, en date du 23 octobre 2014, intitulé « la grande vitesse ferroviaire : un modèle porté au-delà de sa pertinence » (extrait Figure 25) :

3 Un coût non soutenable

Trois raisons expliquent que le coût du modèle français de grande vitesse ferroviaire soit devenu désormais non soutenable : les lignes existantes sont de moins en moins rentables, les nouveaux projets ne sont pas financés faute de ressources et les profits de la grande vitesse ne suffisent plus à assurer un résultat positif pour l'ensemble SNCF. (...)

Figure 25: Synthèse du rapport de la Cour des Comptes du 23 octobre 2014 (chapitre 3)

5.8. Conclusion sur l'utilité socio-économique

Pour les raisons exposées aux différents points du présent moyen, il est patent que l'étude socio-économique fournie par le maître d'ouvrage est fortement erronée, en partie par négligence, mais surtout par absence de sincérité.

Il y a donc manquement à l'obligation d'évaluation socio-économique, obligation qui est reconnue par le maître d'ouvrage et qui découle du décret n°84-617 du 17 juillet 1984, article 2.

Ceci a des conséquences graves, qui aboutissent à la construction d'infrastructures dont l'utilité est incertaine et le coût insupportable pour la collectivité. Ceci est rappelé fort à propos par le rapport précité de la Cour des Comptes du 23 octobre 2014 (chapitre 2), concernant les nouvelles lignes à grande vitesse mais applicable à l'identique aux nouvelles gares TGV, voir Figure 26 :

2 Un processus de décision qui conduit inéluctablement à la réalisation de lignes nouvelles

L'investissement dans les LGV est soumis à une évaluation socio-économique dont les résultats, même négatifs, s'effacent fréquemment devant des processus de décision conduisant à des réalisations dont la pertinence est parfois contestable.

Cette tendance est renforcée par un recours croissant aux financements des collectivités territoriales. Ces interventions appellent des contre-parties pouvant aller à l'encontre de la rationalité de l'investissement dans la grande vitesse, comme l'illustrent les projets les plus récents.

Figure 26: Synthèse du rapport de la Cour des Comptes du 23 octobre 2014 (chapitre 2)

6. Projet incompatible avec les orientations légales du Plan de Déplacements Urbains

Le projet de nouvelle gare TGV est incompatible avec les exigences légales applicables au Plan de Déplacements Urbains (PDU), qui est obligatoire dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants (article L1214-3 du code des transports) et dont les obligations sont notamment, d'après l'article L1214-2 du code des transports :

« Le plan de déplacements urbains vise à assurer :

(...)

4° La diminution du trafic automobile ;

5° Le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement les moins consommateurs d'énergie et les moins polluants, notamment l'usage de la bicyclette et la marche à pied ;

(...) »

Or le maître d'ouvrage reconnaît lui-même, dans son évaluation socio-économique (Figure 27), que ce projet induit, dans les hypothèses de fréquentation qu'il prend en compte, une forte hausse de l'utilisation urbaine de la voiture particulière, ce qui provoque des externalités négatives (pollution, bruit, congestion, danger) plus importantes que les gains attendus par l'utilisation du train.

Cet élément devrait le conduire à revoir son projet, et à préférer les contre-propositions qui ne génèrent pas un tel trafic automobile : celle constituée par l'embranchement de Saint-Brès, qui ne génère aucun nouveau mouvement automobile, ou celles constituées par une nouvelle gare située à l'ouest de Montpellier (« site ouest » ou « option 3 »), qui les limitent très fortement grâce à la bonne connexion de ces emplacements avec le réseau ferroviaire et à la possibilité de liaison par navette ferroviaire avec le centre-ville de Montpellier.

Or, le maître d'ouvrage, réitérant le constat d'une hausse du trafic automobile dans sa conclusion (Figure 28), prétend même en tirer un argument favorable, au motif que ce trafic automobile augmenterait les taxes perçues par la puissance publique. Il n'est pourtant pas contestable que le trafic automobile, surtout en zone urbaine, ne peut pas constituer un argument favorable, comme l'attestent les lois votées destinées à le limiter. En particulier, il constitue un coût et non une source de recettes pour la puissance publique, en raison des nuisances provoquées (dégradation des infrastructures et des immeubles), du coût très élevé de la construction d'infrastructures routières en zone urbaine, et des conséquences sanitaires.

3.3.3.2. Avantages pour les tiers

Le transport ferroviaire est moins polluant et moins générateur de nuisances que le transport routier. (...)

Mais dans le cas de ce projet, ces effets bénéfiques sont plus que compensés par les effets négatifs des rabattements vers les gares nouvelles. 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.

Figure 27: extrait de l'« Évaluation socio-économique » de la gare TGV (page 418)

3.3.7. RENTABILITE SOCIO - ECONOMIQUE

(...)

L'autre bénéficiaire est la Puissance publique, dont les revenus de taxes augmentent, en raison de l'allongement des rabattements vers les gares, supposé réalisés en voiture particulière.

Le bilan des tiers est négatif en raison de l'augmentation des rabattements vers les gares, qui provoquent plus de nuisances que celles évitées grâce au transfert modal.

Figure 28: extrait de l'« Évaluation socio-économique » de la gare TGV (page 421)

En conclusion, l'incompatibilité de la nouvelle gare avec les objectifs fixés par la loi pour le Plan de Déplacements Urbains doit amener à l'abandon, ou du moins à la réforme, du présent projet. L'un des principaux objectifs d'une infrastructure ferroviaire est en effet de limiter la pollution, notamment par rapport au trafic automobile, et il n'est donc pas acceptable que l'effet inverse soit obtenu.

7. Défaut d'étude d'impact

Le projet de gare TGV est soumis, de par sa nature et son ampleur, à l'obligation de produire une étude d'impact selon les dispositions des articles L122-1 et suivants du code de l'environnement.

L'Autorité Environnementale (AE) a été saisie pour avis sur l'étude d'impact fournie par RFF, en date du 6 janvier 2014. L'AE a accusé réception le 15 janvier 2014 en signalant à la Direction générale des infrastructures des transports et de la mer (DGITM) les manquements évidents de l'étude et la nécessité de la compléter. Le 12 février 2014, l'AE a réitéré ses remarques **(pièce n°8)** en soulignant l'importance des manquements « *qui dépassent le simple respect des procédures ou de la sécurité juridique* ». Pourtant, la DGITM a indiqué le 31 mars 2014 que le dossier ne serait pas complété et qu'il devait être examiné en l'état.

C'est donc sur ce dossier incomplet que l'AE a rendu son avis **(pièce n°9)**, qui relève de nombreux et graves manquements.

RFF a ensuite soumis cette étude d'impact à l'enquête publique, en y joignant un mémoire en réplique à l'avis de l'Autorité Environnementale, mémoire qui, sur la plupart des points, n'apporte pas de réponse aux manquements relevés.

Ce présent recours s'appuie en partie sur l'avis de l'AE pour démontrer les manquements de l'étude d'impact, et donc en définitive le défaut d'étude d'impact. Il tient compte du mémoire en réplique produit par RFF, dans les cas où celui-ci apporte des éléments nouveaux.

7.1. Absence d'étude d'impact sur l'ensemble des projets couplés

L'Autorité Environnementale (AE) a également été consultée le 28 janvier 2014, par la Société d'Aménagement de l'Agglomération de Montpellier (SAAM) agissant au nom de la Communauté d'Agglomération de Montpellier, pour « *examen au cas par cas préalable à la réalisation d'une étude d'impact* », pour les besoins du projet d'extension de la première ligne de tramway de l'agglomération vers la nouvelle gare TGV.

L'AE a rendu une décision en date du 19 février 2014 **(pièce n°10)**, dans laquelle elle indique, à l'article 1, qu'une étude d'impact est effectivement requise, et elle précise ce qui suit :

« L'étude d'impact de cette opération est celle relative au programme à réalisation simultanée constitué de la ZAC OZ 1, de la Gare nouvelle de Montpellier et du contournement Nîmes-Montpellier. Elle doit être unique conformément à l'article L.122-1 du code de l'environnement.

La mise à jour des éléments de cette étude d'impact déjà fournis pour chacun de ces projets est requise notamment afin que son contenu soit conforme à l'article R.122-5 du code de l'environnement. »

Il ressort de cette décision que l'étude d'impact de la gare TGV, sur laquelle est basée la présente déclaration de projet, n'est pas valable, dans la mesure où elle ne fait référence qu'au projet de gare TGV, sans prendre en compte l'ensemble du projet à réalisation simultanée constitué par la ZAC OZ 1, la gare TGV, le CNM, et l'extension du tramway.

Cet élément est suffisant à lui seul pour déclarer nulle l'étude d'impact de la gare TGV.

Constatons que RFF expose les raisons qui l'amène à se dédouaner d'une étude d'impact unique, au chapitre 4 de sa réplique à l'AE (Figure 29 ci-après) :

Même si les projets dans le secteur de la gare sont réalisés dans une même temporalité dans un objectif d'aménagement du territoire cohérent, l'ensemble des projets ne constitue pas un même programme de travaux. En effet, ne forment une unité fonctionnelle que la gare (bâtiment voyageurs), ses quais, les parkings et les accès viaires. S'il est manifeste que le projet de la gare exige des aménagements spécifiques portés par d'autres projets au sein de l'aire d'étude, l'absence de réciprocité des liens fonctionnels exclut l'existence d'une unité fonctionnelle caractéristique d'un programme au sens de l'article L122-1 du Code de l'Environnement.

La notion de programme retenue pour le projet gare nouvelle de Montpellier comprend : la gare et ses quais, les parkings, les accès viaires.

(...) Le projet de prolongation du tramway n'ayant pas encore fait l'objet d'une étude d'impact, il n'est pas concerné réglementairement par l'analyse des effets cumulés. Toutefois, sa prise en compte au titre des effets cumulés a été anticipée compte tenu du calendrier de réalisation envisagé.

Figure 29: extrait de la réplique de RFF à l'avis de l'AE (chapitre 4, page 81 / 130)

L'argumentation de RFF n'est pas fonctionnelle, pour les raisons exposées ci-après :

- Pour ce qui concerne les accès viaires, dont RFF admet l'unité fonctionnelle avec la gare TGV, la prise en compte dans l'étude d'impact est inexistante, et la prise en compte dans la réplique de RFF à l'AE est on ne peut plus incomplète. Par exemple, aucune information n'est donnée en ce qui concerne la principale voie d'accès à la gare, nommée « Le tenseur », et repoussée à une hypothétique « requalification de l'A9 actuelle », projet non décrit et ne comportant a fortiori pas d'étude d'impact :

Le tenseur est la voie principale de liaison nord-sud sur le site. Cette voie relie le quartier OZ au nord vers les futurs échangeurs réalisés dans le cadre de la requalification de l'A9 actuelle en boulevard urbain et au sud vers l'échangeur RD66 et l'aéroport de Montpellier, pour redistribuer le trafic sur le mail sud vers la RD21 à l'ouest.

Figure 30: extrait de la réplique de RFF à l'avis de l'AE (annexe C, page 89 / 130)

- Pour ce qui concerne le tramway, pour lequel RFF se reporte à l'absence d'étude d'impact, l'argument sera évidemment rejeté, en raison de la décision de l'AE concernant l'exigence d'une étude d'impact pour le tramway (**pièce n°10 précitée**).

En outre, RFF est présomptueux lorsqu'il indique, Figure 29, que la prise en compte des effets cumulés du tramway a été anticipée, comme l'indiquent les extraits ci-dessous (Figure 31 et Figure 32) qui indiquent une absence totale d'informations pour le projet d'extension de la première ligne de tramway (indiqué « Prolongement du T1 ») :

Effets des projets sur la qualité de l'air et la santé humaine				
Effets des projets respectifs				
	2017	2020	Au-delà de 2030	2050
Prolongement du T1	Données non connues à ce jour	Données non connues à ce jour	Données non connues à ce jour	Données non connues à ce jour

Figure 31: extrait de la réplique de RFF à l'avis de l'AE (point 3.2.2, page 67 / 130)

Effets des projets sur l'ambiance sonore				
Effets des projets respectifs				
	2017	2020	Au-delà de 2030	2050
Prolongement du T1	<i>Données non connues à ce jour</i>	<i>Données non connues à ce jour</i>	<i>Données non connues à ce jour</i>	<i>Données non connues à ce jour</i>

Figure 32: extrait de la réplique de RFF à l'avis de l'AE (point 3.2.2, page 70 / 130)

- Pour ce qui concerne le projet ZAC OZ 1, la démonstration du couplage fonctionnel est apportée par le président de la Communauté d'agglomération de Montpellier, M. Philippe SAUREL, dans sa déclaration en préambule du conseil d'agglomération du 13 juin 2014 (**pièce n°11**).

Celui-ci déclare en effet, et en le répétant : « **le quartier Oz justifie la gare** ». Cette affirmation, venant du responsable du maître d'ouvrage de la ZAC OZ 1 et d'un important financeur de la gare TGV, est une preuve incontestable du couplage.

À titre subsidiaire, le début de sa déclaration, qui évoque une menace par laquelle RFF aurait le moyen de faire payer 2 milliards d'euros à l'Agglomération de Montpellier, en raison d'un contrat lié au CNM (contournement de Nîmes et Montpellier) si la gare n'était pas réalisé, constitue un indice à l'appui du moyen « 3. Couplage illégal d'un projet d'utilité publique avec des projets qui ne le sont pas », exposé à partir de la page 13.

7.2. Absence de justification du dimensionnement du projet

L'Autorité Environnementale (AE) relève, au point 1.2, le manque de description des infrastructures prévues, et l'absence de démonstration du lien entre celles-ci et les prévisions de trafic et de fréquentation (Figure 33) :

L'Ae recommande que l'étude d'impact du projet, à ce stade insuffisante, soit complétée pour la mise à l'enquête publique d'une description du projet, en particulier des caractéristiques principales du bâtiment voyageur, des parkings et du pôle d'échange multimodal incluant son parvis, nécessaires à l'analyse de ses impacts, conformément aux exigences de l'article R.122-5 II 1° du code de l'environnement.

L'Ae recommande également que l'étude d'impact du projet précise le nombre de trains voyageurs (TGV, intercités et TER) et de fret prévus aux différents horizons temporels, ainsi que les flux de voyageurs allant vers ou partant de la gare nouvelle, répartis entre les différents modes de transports prévus dans le programme de travaux (modes doux, véhicules particuliers, tram, bus ...).

L'Ae recommande enfin de présenter le lien entre le dimensionnement du pôle multimodal et les prévisions de trafic voyageurs

Figure 33: extrait de l'avis de l'AE (point 1.2, page 8 sur 16)

Or la réplique de RFF, si elle annonce une description des infrastructures, ne précise nullement le lien entre celles-ci et les prévisions de trafic et de fréquentation (Figure 34) :

Le projet tel qu'il figure dans l'étude d'impact soumis à l'AE s'appuie sur le cahier des charges de la consultation en cours pour le partenariat public-privé (PPP). Les éléments indiqués correspondent aux données communes à tous les candidats et représentent en ce sens les caractéristiques générales de tout projet qui sortira de la consultation. La réflexion sur les impacts du projet a été réalisée au plus dimensionnant sur cette base.

Pour la bonne compréhension du public, le projet pressenti à l'issue de la consultation du contrat de partenariat est présenté à titre indicatif en même temps que le dossier d'enquête publique. Il précise notamment les caractéristiques principales du bâtiment voyageur, des parkings et du parvis.

Figure 34: extrait de la réplique de RFF à l'avis de l'AE (page 18 / 130)

7.3. Absence de prise en compte des autres projets du secteur dans l'état initial

L'AE relève, au point 2.1 de son avis (**pièce n°9**), que l'état initial (sans gare TGV) ne tient pas compte des autres projets précités, ce qui est inacceptable étant donné que l'étude d'impact n'inclut que la gare TGV, qu'il s'agisse du risque d'inondation, des continuités écologiques, ou de la pollution de l'air. Elle relève également (à la page 10) que le PPRI (plan de prévention aux risques d'inondation) utilisé est basé sur une crue de référence de 750 m³/s pour le Lez, alors que celle-ci a été réévaluée à 900 m³/s. Elle en conclut ceci (Figure 35) :

L'Ae recommande que l'étude d'impact présente un état initial 2013 complet de la zone d'étude, comportant des données à jour pour tous les enjeux en présence.

Pour que l'analyse des impacts du projet permette au public d'appréhender les impacts spécifiques de la gare et l'effet cumulé de la réalisation de tous les projets, elle recommande en outre de fournir, de façon homogène pour tous les enjeux en présence, une projection de cet état initial, avec le CNM sans la gare, de sa mise en service en 2017 à 2050, tenant compte de la réalisation des projets autorisés et de l'évolution de l'occupation de la zone d'étude qui en découlera.

Figure 35: extrait de l'AE concernant la gare TGV (point 2.1, page 13 / 16)

Or dans son mémoire en réplique, RFF persiste à se baser sur des études qui ne prennent pas en compte les autres projets du secteur, et donc à ne pas répondre à l'avis de l'AE.

Concernant la sous-estimation de la crue de référence du Lez, RFF se contente de répondre ceci :

La zone d'étude prise en compte pour la réalisation de l'état initial de l'environnement est concernée par deux cours d'eau :

- La Lironde,
- Le Nègue-Cats

(...)

La zone d'étude, est relativement éloignée du Lez (PPRI de Montpellier) et n'est pas concernée par le risque d'inondation afférent à ce cours d'eau.

Figure 36: extraits de la réplique de RFF à l'avis de l'AE (points 2.1.1-2.1.2, pages 19-20 / 130)

Cette réplique n'est pas nullement recevable, en raison des travaux d'aménagement qui ont eu lieu dans le secteur depuis la dernière révision du PPRI de Montpellier, ce que l'on comprend aisément en consultant le PPRI de Lattes, révisé en 2013 (**pièce n°12**).

Remarquons déjà que le projet ZAC OZ 1, et donc la gare TGV, jouxte la limite de la commune de Lattes, et que les risques d'inondation ne s'arrêtent pas aux frontières communales.

Dans le PPRI de Lattes, les risques de débordement du Lez sur la commune de Montpellier ont

été pris en compte, et des aménagements ont été réalisés afin que l'eau s'écoule en direction de la Lironde, ce qui apparaît sous le terme « transparence Lez-Lironde », qui amène l'eau d'un éventuel débordement du Lez en direction de la ZAC OZ 1.

Ensuite, un déversoir de crue, nommé « partiteur », a été aménagé sur le Lez. En cas de crue, l'eau du Lez doit déborder dans ce déversoir et rejoindre la Lironde, grâce à un « chenal Lez-Lironde » récemment créé.

Il s'avère donc que, sur les 900 m³/s de la crue de référence du Lez à Montpellier :

- 80 m³/s s'écoulent par la transparence Lez-Lironde (il reste 820 m³/s en aval de l'A9)
- 230 m³/s s'écoulent par le chenal Lez-Lironde et arrivent donc à la Lironde

Le relief du secteur étant particulièrement inexistant, c'est bien à minima l'écoulement de la Lironde au niveau de la ZAC OZ 1 qui est gêné par ces débordements du Lez.

En conclusion, l'ensemble Lez-Lironde doit aujourd'hui être considéré comme un tout, suite aux récents aménagements hydrauliques, et RFF ne peut ignorer le risque d'inondation venant du Lez.

7.4. Bilan sur le défaut d'étude d'impact

Le défaut d'étude d'impact valable, outre qu'elle constitue une illégalité regrettable, entraîne des conséquences matérielles particulièrement graves.

Certaines de ces conséquences, déjà graves, correspondent à celles déjà relevées pour le moyen « 5. Défaut de l'évaluation socio-économique de la gare TGV ». D'autres, non moins graves, correspondent aux conséquences irréversibles sur l'environnement naturel, avec la disparition de continuités écologiques et la destruction de l'habitat d'espèces protégées, dont celui d'un oiseau menacé et protégé sur le territoire français, l'outarde canepetière (*Tetrax tetrax*).

Mais des conséquences humaines, encore plus catastrophiques car pouvant entraîner des décès, peuvent être entraînées par l'absence de prise en compte sérieuse et globale des risques d'inondation, à l'instar du refus de prendre en compte les risques d'inondation liés au débordement du Lez alors même que celui-ci a été récemment aménagé avec des déversoirs qui évacuent les fortes crues en direction de la gare TGV et du projet ZAC OZ 1.

C. SUR LES DEMANDES ACCESSOIRES

En cas d'annulation de la décision attaquée, il est nécessaire que les décisions qui en découlent soient également annulées, afin d'éviter la construction d'une infrastructure illégale. Le requérant fait donc des demandes accessoires en ce sens.

III. CONCLUSION

PAR CES MOTIFS,

et tous autres à pourvoir, déduire ou suppléer, le demandeur conclut à ce qu'il plaise à votre tribunal :

1. Annuler la déclaration de projet, en date du 31 décembre 2014, par laquelle SNCF Réseau (alors nommée « Réseau Ferré de France »), par son président Jacques RAPOPORT, a déclaré d'intérêt général, au nom de l'article L.126-1 du code de l'environnement, le projet de gare nouvelle Montpellier – Sud de France sur le site de La Mogère – Pont Trinquat à Montpellier.
2. Déclarer la nullité des décisions découlant de la déclaration de projet, notamment l'octroi de tout permis de construire concernant ou lié au projet de gare TGV.
3. Le cas échéant, ordonner l'arrêt des travaux de construction de la gare TGV.

Sous toutes réserves,

Fait à Montpellier, le 26 février 2014,
Michel JULIER,

IV. LISTE DES PIÈCES JOINTES

1. Décision attaquée : déclaration de projet, et annexes, du 31 décembre 2014 (8 pages)
2. Preuves de l'intérêt à agir de Michel JULIER
3. Mémoire n°1 du Collectif Mogère (21 pages)
4. Domicile de M. Balandraud : documents du service de la publicité foncière (3 pages)
5. Distances entre les contre-propositions et le domicile de M. Balandraud
6. Extraits des conventions de financement du 25 avril 2012 (4 pages)
7. Avis n° 20143392 du 02 octobre 2014 de la CADA
8. Lettre du 12 février 2014, de l'Autorité Environnementale, au directeur des infrastructures de transport, copies à RFF et au Préfet de l'Hérault (2 pages)
9. Avis du 23 avril 2014 de l'Autorité Environnementale sur la nouvelle gare TGV (16 pages)
10. Décision du 19 février 2014 de l'Autorité Environnementale sur l'extension de la première ligne de tramway de Montpellier vers la nouvelle gare TGV (4 pages)
11. Déclaration publique du président de l'Agglomération de Montpellier, 13 juin 2014
12. Extrait du projet de révision du PPRI (version 2013) de la commune Lattes