

À Monsieur le Président du Tribunal
administratif de Montpellier,
statuant en référé

RÉFÉRÉ-SUSPENSION

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 :

Par requête dont copie ci-jointe, l'exposant a sollicité du Tribunal administratif l'annulation de la déclaration de projet, en date du 31 décembre 2014, par laquelle SNCF Réseau (alors nommée « Réseau Ferré de France ») 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.

Il entend par la présente requête en obtenir d'ores et déjà la suspension sans attendre le jugement d'annulation, pour les raisons de droit et de fait ci-après exposées.

I. FAITS ET PROCÉDURE

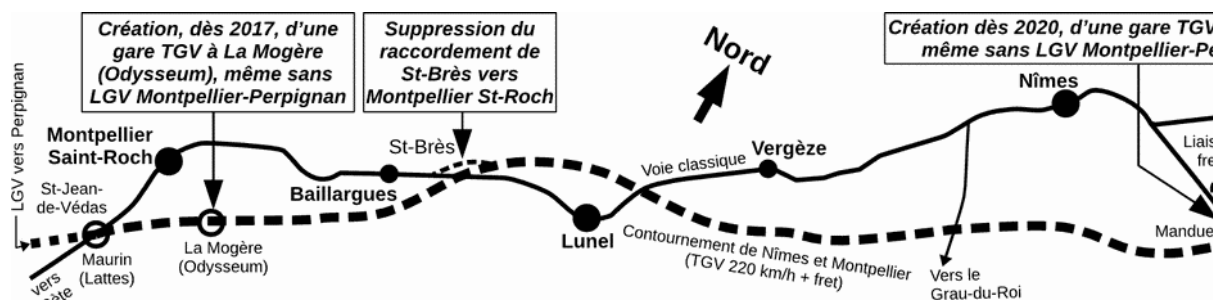


Figure 1: cartographie simplifiée

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°R1**).

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 ».

L'exposant a déposé un recours en annulation de la décision attaquée, dont copie ci-jointe (**pièce n°R2**).

II. DISCUSSION

A. Sur le bien-fondé de la demande de suspension

Selon l'article L521-1 alinéa 1 du code de justice administrative, « *Quand une décision administrative, même de rejet, fait l'objet d'une requête en annulation ou en réformation, le juge des référés, saisi d'une demande en ce sens, peut ordonner la suspension de l'exécution de cette décision, ou de certains de ses effets, lorsque l'urgence le justifie et qu'il est fait état d'un moyen propre à créer, en l'état de l'instruction, un doute sérieux quant à la légalité de la décision.* »

Il ressort de ces dispositions que le prononcé du référé-suspension est subordonné à la réunion de deux conditions :

- d'une part, une condition d'urgence ;
- d'autre part, l'existence d'un doute sérieux quant à la légalité de la décision attaquée.

La décision attaquée a été prise à la suite d'une enquête publique selon les dispositions du code de l'environnement. L'article L123-16 alinéa 1 du code de l'environnement prévoit explicitement qu'une telle décision est susceptible d'être suspendue par le juge des référés : « *Le juge*

administratif des référés, saisi d'une demande de suspension d'une décision prise après des conclusions défavorables du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête, fait droit à cette demande si elle comporte un moyen propre à créer, en l'état de l'instruction, un doute sérieux quant à la légalité de celle-ci. ».

L'absence d'avis négatif du commissaire enquêteur, ne constituant pas une décision administrative, ne fait pas obstacle à cette demande. Elle exige par contre d'apporter l'entière démonstration de la condition d'urgence, sans pouvoir s'appuyer sur l'article précité.

En outre, le juge des référés vérifie qu'aucune considération d'intérêt général ne fait obstacle à ce qu'il prononce la suspension demandée (CE n°229797).

En l'espèce, les conditions d'urgence et d'existence d'un doute sérieux quant à la légalité sont toutes deux réunies, et aucune considération d'intérêt général ne s'oppose à la suspension demandée, comme ceci est exposé ci-dessous.

B. Sur la condition d'urgence

La décision attaquée concerne la construction de la gare Montpellier-Odysséum, ou « Gare de la Mogère », dont le démarrage des travaux est prévu de façon imminente : le calendrier de réalisation, à l'annexe 2 du contrat de financement signé le 25 avril 2012 (**pièce n°R3 du présent référé**), indique que les travaux doivent démarrer début 2015.

Ce calendrier prévisionnel a dernièrement été confirmé par le promoteur ICADE, titulaire du contrat de partenariat public-privé signé le 4 février 2015 pour la construction de la gare : sur l'annonce publiée par ICADE sur son site internet suite à cette signature (**pièce n°R4 du présent référé**), la date prévue d'ouverture de la gare est confirmée.

Il ne fait aucun doute que la construction d'un tel projet, évalué à environ 200 millions d'euros lorsqu'on y inclut les aménagements annexes indispensables, donne un caractère immédiatement irréversible à la décision, quand bien même elle serait ensuite annulée par le Tribunal lors du jugement sur le fond.

D'autres cas de gares TGV construites en des lieux non pertinents, en raison de contre-parties exigées par les collectivités locales qui participaient au cofinancement, ont prouvé qu'il est ensuite impossible de revenir en arrière, même lorsqu'il devient évident que la décision était erronée, et que les conséquences sont désastreuses pour l'efficacité du réseau ferroviaire.

Ceci a notamment été relevé par la Cour des Comptes, dans son rapport annuel de 2013, au chapitre intitulé « *La participation des collectivités territoriales au financement de la ligne à grande vitesse Est (LGV Est) : des contreparties coûteuses, **une gare de trop** » ». En effet, la décision de construire la gare Lorraine-TGV sur la commune de Louvigny, en un lieu ne permettant aucune correspondance ferroviaire, a immédiatement été reconnue comme une erreur ; le président de la SNCF, Louis Gallois, avait alors déclaré : « *Dans une vingtaine d'années, il faudra expliquer pourquoi on n'a pas fait une gare là où le réseau régional croise la ligne TGV et pourquoi on a choisi d'en construire une à 5 kilomètres de là* ». Mais 15 ans plus tard, il s'avère toujours impossible de remplacer cette gare par une gare mieux située : le projet de construire une deuxième gare TGV sur la commune de Vandières, en un lieu qui permet les correspondances, reste impossible en raison du coût qu'il implique. Cette situation de blocage avait conduit la Cour des Comptes à exprimer la recommandation suivante à l'avenir : « *exclure l'implantation de gares TGV en rase campagne sans interconnexion avec le réseau de transport régional* ».*

Certains moyens soulevés dans le recours en annulation concernent le défaut d'étude d'impact, notamment en ce que l'étude des risques d'inondation est incomplète (ignorant par exemple les risques liés à la proximité du fleuve Lez), basée sur des données obsolètes (sans prise en compte de la réévaluation à la hausse des crues de référence, ni de l'imperméabilisation déjà importante du fait de l'urbanisation), ainsi que le fait que l'étude d'impact est nulle puisqu'elle ne concerne pas l'ensemble des projets connexes du secteur. Ces points, qui peuvent sembler techniques,

comportent pourtant un élément d'urgence matérielle particulièrement évident.

En effet, la question qui se pose concrètement est l'augmentation du risque d'inondation, potentiellement catastrophique lors des épisodes méditerranéens (très fortes précipitations). Le projet lui-même de gare TGV comporte des remblais dans la zone rouge du PPRI (plan de prévention des risques d'inondation) du ruisseau Nègue-Cats, notamment sous les grands parkings qui y sont prévus. Ceci peut gêner l'écoulement de l'eau et donc provoquer des inondations en amont (quartier Odysseum), et plus encore réduire les possibilités d'expansion du ruisseau lors des crues et donc provoquer des inondations en aval. Les autres projets connexes, ignorés par l'étude d'impact comme le soulève le recours en annulation (la ZAC OZ 1 et l'extension de la ligne de tramway) contribuent eux aussi, par l'imperméabilisation des sols, à augmenter le risque d'inondation en aval, ce qui justifie l'exigence d'une étude d'impact unique à l'ensemble de ces projets.

Il découle de ces considérations qu'il y a urgence à suspendre la décision attaquée, en raison de l'absence d'étude d'impact valable, afin d'éviter des dommages catastrophiques lors de futures inondations pouvant affecter des vies humaines et des biens.

À l'appui de ces demandes, l'exposant présente des photographies prises sur la commune de Pérols le 29 septembre 2014 (qui ont provoqué la destruction de nombreuses automobiles), montrant l'étendue des inondations provoquées par le débordement du ruisseau Nègue-Cats (**pièce n°R5 du présent référé**). Si le projet attaqué et ses projets annexes étaient réalisés sans attendre le jugement sur le fond, ces inondations prendraient une ampleur encore plus importante et pourraient affecter des vies humaines et des biens matériels pour une valeur très élevée.

C. Sur l'existence d'un doute sérieux quant à la légalité de la décision attaquée

Cette condition est satisfaite par l'ensemble des moyens soulevés par l'exposant au soutien de son recours pour excès de pouvoir contre la décision attaquée, auquel il est fait référence.

Il apparaît notamment :

- que la décision attaquée n'a pas fait l'objet d'une concertation permettant au public de participer effectivement à la prise de décision concernant la réalisation de la gare TGV et le choix de sa localisation, exigence issue de l'article L110-1, II. 5°, du code de l'environnement ;
- que l'absence de concertation n'a pas été mentionnée lors de l'enquête publique comme l'exige l'article L123-12 du code de l'environnement ;
- que des contre-propositions, soumises lors de l'enquête publique et comportant des avantages indéniables, ont été soit purement et simplement omises par le commissaire enquêteur (contre-proposition « option 3 »), soit citée comme s'il agissait d'une demande subsidiaire et non d'une contre-proposition (contre-proposition « raccordement de St-Brès sans nouvelle gare TGV »), ces deux faits constituant des violations de l'article L123-5 alinéa 2 du code de l'environnement ;
- que le commissaire enquêteur était personnellement concerné par le projet, en violation de l'article L125-5 alinéa 1 du code de l'environnement, en ceci qu'il habite une maison (dont il est propriétaire) située en bordure d'un espace non urbanisé particulièrement tranquille, et que sa tranquillité serait objectivement affectée par la réalisation de la contre-proposition la plus fréquemment citée (gare sur le « site ouest », à 700 mètres de son domicile), et plus encore par la réalisation de la contre-proposition qu'il a omis de citer (gare sur le site « option 3 », à 450 mètres et en face de son domicile) ;
- que la participation du public à la prise de décision a été gravement compromise par le couplage, via un ensemble de conventions de financement signées le 24 avril 2012, qui lie la réalisation d'un projet déclaré d'utilité publique en 2005 (le contournement ferroviaire de

Nîmes et Montpellier, ou CNM) à la réalisation de deux projets dont l'intérêt public n'est nullement démontré (les gares TGV de Montpellier-Odysseum et de Nîmes-Manduel) ;

- que ladite convention de financement est nulle en raison de deux irrégularités : l'absence de la signature du premier ministre François FILLON, et la référence erronée au décret de déclaration d'utilité publique du CNM, ce qui faisait obstacle à ce que les signataires découvrent que deux des trois projets faisant l'objet de ladite convention de financement étaient exclus du décret d'utilité publique ;
- que l'évaluation socio-économique fournie par le maître d'ouvrage lors de l'enquête publique, et qui est exigée par le décret n°84-617 du 17 juillet 1984, article 2, est très gravement déficiente pour les multiples raisons exposées dans le recours en annulation ;
- que le projet est basé sur une utilisation accrue de la voiture individuelle, qui fait plus que compenser les avantages environnementaux attendus de la réalisation du projet, de l'aveu même du maître d'ouvrage ; que ce fait est incompatible avec les dispositions de l'article L1214-2 du code des transports qui impose, dans les agglomérations de plus de 100.000 habitants, que soit diminué le trafic automobile et que soient favorisés les moyens de transports urbains économes et peu polluants ;
- qu'il y a un défaut d'étude d'impact, car le maître d'ouvrage a fourni une étude d'impact limitée au seul projet « gare TGV », malgré les avertissements réitérés de l'Autorité Environnementale (AE) visant à ce qu'il complète l'étude d'impact pour tenir compte des autres projets réalisés simultanément sur le même secteur, et en violation de la décision du 19 février 2014 de l'AE, qui confirme la nécessité d'une étude d'impact commune ;
- que l'étude d'impact partielle néanmoins fournie par le maître d'ouvrage est déficiente en ceci qu'elle omet les principaux axes viaires, qu'elle ne contient aucune information sur le projet d'extension du tramway visant à desservir la gare TGV, qu'elle ne justifie pas le dimensionnement du projet sur la base des prévisions de fréquentation, et que le maître d'ouvrage refuse explicitement de prendre en compte la réévaluation à la hausse de la crue de référence du fleuve Lez, alors même que celui-ci a été récemment réaménagé de façon à ce qu'il puisse déborder en direction du site prévu pour la gare TGV et ses projets connexes.

D. Sur l'absence de considération d'intérêt général s'opposant à la suspension

Le juge des référés, confronté à la demande de suspension d'une décision concernant un projet de grande infrastructure, peut s'interroger sur les conséquences qu'une suspension auraient sur l'intérêt général. Le présent chapitre lui apporte la preuve qu'une suspension n'aurait aucune conséquence dommageable pour l'intérêt général.

Il en effet évident que si la gare TGV n'était pas mise en service comme prévu en 2017, date d'ouverture du Contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier (CNM), cela n'aurait aucune conséquence dommageable.

Une preuve en est apportée par le fait que le CNM est déclaré d'utilité publique, depuis 2005, selon un projet qui ne comporte aucune nouvelle gare TGV. La suspension de la gare TGV ne ferait donc que ramener au projet de CNM dans sa version déclarée d'utilité publique, ne retarderait nullement sa date de mise en service, et ne nuirait pas à son objectif primordial qui est de soulager la voie ferrée classique en absorbant la majorité des trains de fret.

Il serait également facile et peu coûteux (pour un coût environ 10 fois plus faible que la gare TGV) au maître d'ouvrage de rétablir l'embranchement prévu dès l'origine près de Saint-Brès, et permettant aux TGV les plus directs (car empruntant le CNM et ne desservant pas Nîmes) de desservir la gare actuelle de Montpellier Saint-Roch. Le contrat de partenariat public-privé, signé le

28 juin 2012 entre RFF et Oc'Via (Bouygues), prévoit explicitement que cette possibilité reste ouverte (Figure 2 ci-dessous) :

2.1.2 RACCORDEMENTS AUX LIGNES EXISTANTES

La Ligne comprend les raccordements au réseau ferré existant, à l'exception des jonctions dont la conception et la réalisation sont assurées par RFF. Ces raccordements sont les suivants :

À la ligne Tarascon / Sète :

- (...)*
- La réalisation du raccordement de Saint Brès, à voie unique en direction de Montpellier Saint-Roch est hors du périmètre du Contrat ; néanmoins, le Titulaire concevra la Ligne en plan et en profil en long pour en permettre une réalisation ultérieure.*

Figure 2: Contrat de partenariat du 28 juin 2012 entre RFF et Oc'Via, Annexe 1.1 « Programme fonctionnel », p.5

Le dossier d'enquête publique du CNM explique en outre pourquoi le rétablissement de cette configuration serait peu coûteuse et bénéfique pour l'exploitation de la ligne (Figure 3 ci-dessous) :

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 3: Notice explicative du dossier d'enquête publique du CNM, page 36, section 3.1.3.3. « Raccordement de Saint-Brès »

Une autre preuve de l'absence de conséquence dommageable d'une suspension est évidente à la lecture de l'avis du commissaire enquêteur M. Pierre Balandraud, favorable au projet de gare, mais qui reconnaît que celle-ci sera pratiquement inutile, au point d'être une « gare fantôme », pendant au moins 3 ans, tant que le projet de gare de Nîmes-Manduel ne sera pas réalisé.

Le commissaire enquêteur écrit ainsi, dans les conclusions de son rapport d'enquête publique en date du 24 novembre 2014, le paragraphe suivant (Figure 4 ci-dessous) :

Il est évident qu'en attente de la mise en service de la gare de Manduel la nouvelle gare n'aura qu'une faible activité 2 TGV par jour dans les 2 sens soit 4 TGV. Plus quelques trains transversaux (Eurocités), le chiffre total estimé selon les dires de certaines personnalités compétentes de la SNCF, de RFF ou de la Région rencontrées étant de 8 à 10 trains par jours correspondant à 300 000 voyageurs en moyenne par an pendant la phase transitoire. Il y aura bien une période où il pourra être dénoncé une gare « fantôme », mais les trois premières années seront vite passées, rappelons que la nouvelle gare ne se construit pas pour quelques années mais pour une très longue durée.

Figure 4: Rapport du commissaire enquêteur (Conclusions, page 87)

Il est donc évident qu'une suspension, en ne retardant la réalisation de la gare que précisément pendant la période où celle-ci ressemblerait à une « gare fantôme », n'aurait aucune conséquence dommageable pour l'intérêt général.

L'évidence d'une gare amenée à être inutile pendant plusieurs années si elle était réalisée à la

date prévue est encore renforcée par la récente déclaration du président de la Métropole de Montpellier, M. Philippe SAUREL, lors du Conseil de métropole du 5 février 2014 (**pièce n°R6 du présent référé**). Le président de la Métropole, partenaire et défenseur actif du projet de gare TGV, explique en effet que la gare « de la Mogère », à laquelle fait référence la décision attaquée, risque d'être ridiculement peu utilisée pendant une durée comprise entre 5 et 10 ans, que la gare TGV serait même inutile si la gare de Manduel n'était pas réalisée, et que lui-même serait alors « *ridicule face aux Montpelliérains* ». Il évoque même le risque de « faillite » de la gare TGV de la Mogère.

Ceci prouve qu'une éventuelle suspension de la décision attaquée, loin de nuire à l'intérêt général, serait même largement bénéfique dans la mesure où elle permettrait de ne construire la gare TGV qu'après avoir vérifié qu'elle serait effectivement utile, et d'éviter une construction inutilement prématurée par rapport à la date à laquelle elle serait susceptible d'être effectivement utilisée.

E. SUR LES DEMANDES ACCESSOIRES

La suspension de la déclaration de projet de gare TGV doit logiquement conduire à suspendre également les travaux visant à la réalisation de la gare TGV. L'exposant fait donc cette demande au Tribunal administratif.

III. CONCLUSION

PAR CES MOTIFS,

et tous autres à pourvoir, déduire ou suppléer, l'exposant conclut à ce qu'il plaise à Monsieur le président du Tribunal administratif de Montpellier de :

1. Ordonner la suspension de la décision attaquée ;
2. Ordonner le blocage de tous travaux, en cours ou à venir, visant à construire une gare TGV sur le site de la La Mogère – Pont Trinquat à Montpellier.

Sous toutes réserves,

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

IV. LISTE DES PIÈCES JOINTES DU RÉFÉRÉ-SUSPENSION

- R1. Décision attaquée (déclaration de projet et annexes : 8 pages)
- R2. Copie du recours en annulation (26 pages)
- R3. Calendrier de réalisation, issu de la convention de financement de la gare TGV
- R4. Impression du site internet du titulaire du contrat de PPP, confirmant le calendrier
- R5. Le Nègue-Cats : carte, et photographies des inondations du 29 septembre 2014
- R6. Déclaration du président de la Métropole de Montpellier lors du conseil du 5 février 2014

BORDEREAU DE PIÈCES JOINTES

RÉFÉRÉ-SUSPENSION de Michel JULIER contre SNCF Réseau,

contre 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.

- R1. Décision attaquée (déclaration de projet et annexes : 8 pages)
- R2. Copie du recours en annulation (26 pages)
- R3. Calendrier de réalisation, issu de la convention de financement de la gare TGV
- R4. Impression du site internet du titulaire du contrat de PPP, confirmant le calendrier
- R5. Le Nègue-Cats : carte, et photographies des inondations du 29 septembre 2014
- R6. Déclaration du président de la Métropole de Montpellier lors du conseil du 5 février 2014

RAPPEL des pièces jointes au recours pour excès de pouvoir

- 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

IMPACTS PERMANENTS DU PROJET ET MESURES POUR EVITER, RÉDUIRE OU COMPENSER CES IMPACTS

Thèmes	Impacts permanents	Mesures mises en place	Modalités de suivi
		milieu humain	
Bruit	<p>Les impacts permanents sont liés au passage des trains. Une étude acoustique et vibratoire, sur la base de mesures in situ et d'une modélisation, a été réalisée. Celle-ci a montré :</p> <ul style="list-style-type: none"> - que le projet n'entraînera pas d'évolution significative (supérieure à 2 dB(A)) du niveau sonore ; - que les niveaux vibratoires mesurés actuellement au passage d'un train n'ont pas mis en évidence de gêne vibratoire. Les vibrations générées par les TGV supplémentaires seront équivalentes à celles générées par les TAGV actuellement en circulation. 	<p>façades, des assaies des engagements, du renforcement de l'isolation de façade serait réalisé si l'isolement actuel est insuffisant.</p>	<p>des mesures de bruit en façade des bâtiments riverains (30 points de mesures sur air d'étude aux mêmes emplacements ou à proximité de ceux utilisés pour l'étude d'impact initiale) afin de vérifier le respect de la réglementation seront réalisées un an après la mise en service, puis tous les 2 ans jusque 5 ans après la mise en service.</p>

Copie de la décision attaquée

**PIÈCE
n° R1
M. JULIER**

Le référé déposé inclut les 8 pages de la décision attaquée et les 26 pages du recours en annulation.

➔ **Déclaration de projet du 31 décembre 2014 concernant l'opération en gare nouvelle de Montpellier – Sud de la France sur le site de La Mogère-Pont Trinquat à Montpellier**

Le Président de Réseau Ferré de France,

Vu les articles L. 2111-9 et suivants du code des transports ;
Vu le décret n 97-444 du 5 mai 1997 relatif aux missions et aux statuts de Réseau ferré de France ;
Vu la délibération du conseil d'administration de Réseau ferré de France en date du 6 juin 2013 portant délégation de pouvoirs au président et fixant les conditions générales des délégations au sein de Réseau ferré de France ;
Vu le code de l'environnement, notamment les articles L.122-1 et suivants, R.122-1 et suivants, L. 123-1 et suivants, R. 123-1 et suivants, L. 126-1 et R. 126-1 à R. 126-4 ;
Vu le décret n 2009-496 du 30 avril 2009 relatif à l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement prévue aux articles L.122-1 et L. 122-7 du code l'environnement ;
Vu l'avis de l'Autorité environnementale du Conseil général de l'Environnement et du Développement durable du 23 avril 2014 ;
Vu le bilan de la concertation L. 300-2 relative au projet de gare nouvelle à Montpellier qui s'est déroulée du 6 mai au 6 juin 2013 ;
Vu la décision du président du tribunal administratif de Paris du 12 août 2014 portant désignation du commissaire enquêteur ;
Vu la décision du président de Réseau ferré de France du 3 septembre 2014 portant ouverture de l'enquête publique du projet de la gare nouvelle « Montpellier-Sud de France » ;
Vu le dossier d'enquête publique, le rapport, les conclusions motivées et l'avis favorable du commissaire enquêteur du 24 novembre 2014.

Considérant les éléments suivants :

I. INTERET GENERAL DE L'OPERATION

1. Présentation globale du projet :

Ce projet consiste en la construction d'une gare nouvelle, au Sud de Montpellier, sur la ligne ferroviaire nouvelle du contournement Nîmes-Montpellier (CNM) en cours de construction.

Dans un contexte de fort développement économique et démographique de la Région, de la communauté d'agglomération de Montpellier, de la ville de Montpellier et de son aire d'influence, il a été envisagé par RFF en concertation avec les différents acteurs institutionnels, avec le public et avec le milieu professionnel, la construction d'une gare nouvelle sur le contournement ferroviaire Nîmes-Montpellier en cours de réalisation. Le projet de gare nouvelle de Montpellier fait l'objet d'une convention de financement de 135 M€ aux conditions économiques de juillet 2011, conclue le 25 avril 2012

entre l'Etat, RFF, le Conseil Régional Languedoc-Roussillon, les agglomérations de Montpellier et Nîmes.

Située sur la commune de Montpellier, la future gare constituera une construction totalement nouvelle.

2. Description du projet

Les principales caractéristiques du projet sont :

• Le plan de voies

Le plan de voies de la gare comptera à terme huit voies dont six à quai. Réalisé sur une emprise de 400 m x 90 m, il sera organisé de la façon suivante :

- deux voies passantes sans arrêt dédiées à la grande vitesse (fret et voyageurs) ; elles seront encadrées ;
- de six voies desservant trois quais (un quai central, deux quais latéraux) permettant la succession de trains à grande vitesse à intervalles rapprochés dans chaque sens ainsi que la possibilité de faire arriver des trains régionaux.

Le phasage de la réalisation des voies est prévu de la façon suivante :

- dès la mise en service de la gare nouvelle de Montpellier, deux voies passantes et quatre voies à quai ;
- à un horizon plus lointain, la réalisation des deux voies extrêmes au Sud et au Nord.

• Le bâtiment des voyageurs

Le plan de voies sera surmonté de la dalle de franchissement des voies réalisée sur la totalité de la largeur du plateau des huit voies et destinée à recevoir :

- le bâtiment terminal des voyageurs, d'une surface de 4 à 5 000 m² incluant des espaces pour services et commerces liés à la gare et incluant les équipements électromécaniques et fixes d'accès aux quais ferroviaires ;
- les parvis supérieurs d'accès au terminal ;
- la desserte tramway venant du centre-ville ;
- les interfaces des opérations tertiaires qui seront construites ultérieurement ;
- les accès des services de secours ;
- les liaisons de l'intermodalité et cheminements.

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.

Pièce n°R2
M.JULIER

(26 pages dans
le référé déposé)

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.

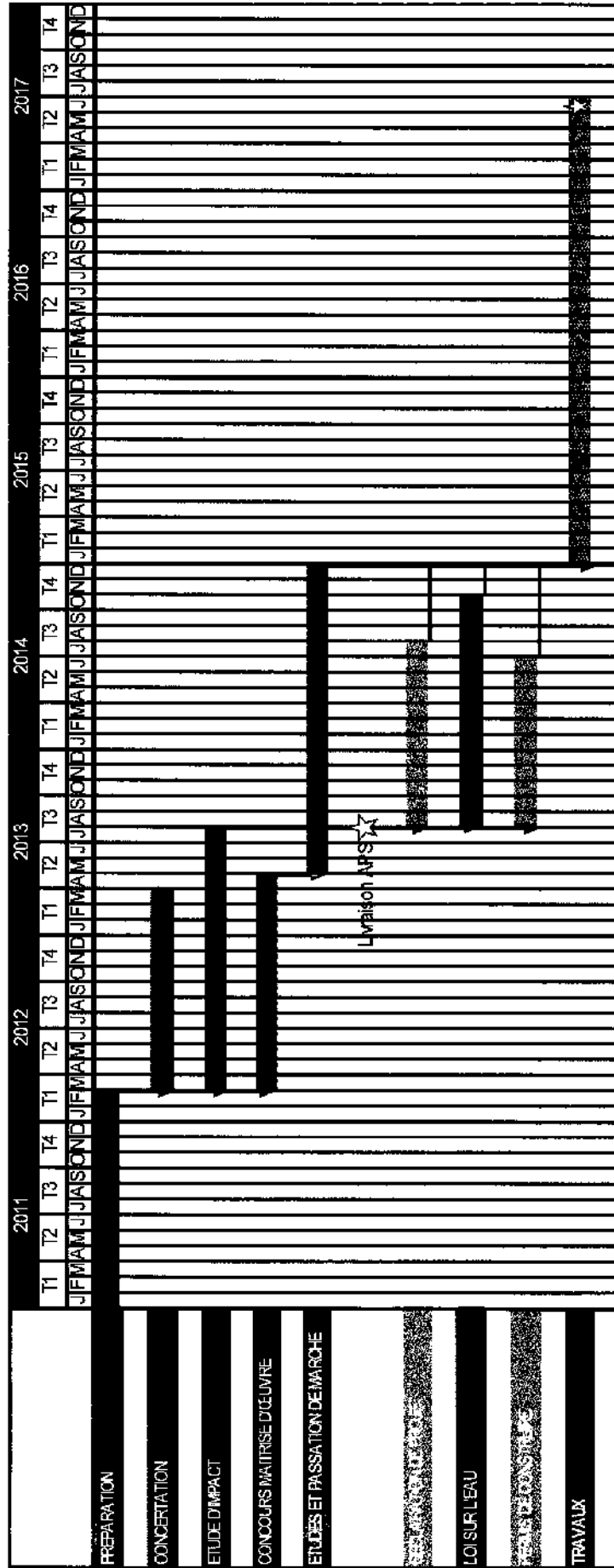
PLAN DU RECOURS

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

Annexe 2

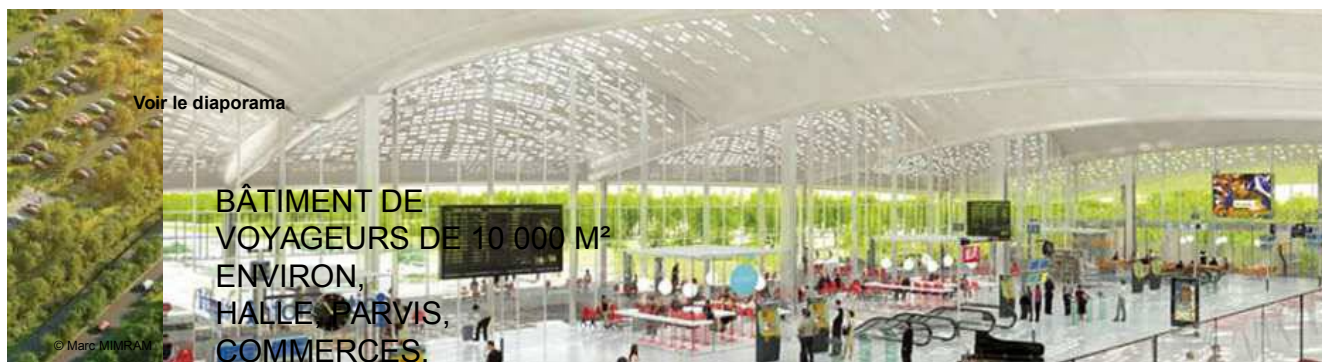
Calendriers prévisionnels de réalisation du Projet de gare nouvelle Montpellier-Odysséum et des études du quartier urbain du quartier gare nouvelle Montpellier-Odysséum

Calendrier Gare ODYSSEUM



PIÈCE
n° R3
M. JULIER

Gare TGV Montpellier - Sud de France (34)



PRÉSENTATION APPROCHE ARCHITECTURALE DÉVELOPPEMENT DURABLE

Adresse

34000 Montpellier

Notre mission

Promoteur en partenariat public-privé

> Mandataire du groupement Icade Promotion-CDC-DIF-Entreprise Fondeville-Cofely Services-Egis.

Architecte

M. Mimram / E.Nebout

Partenariat public-privé de la gare TGV Montpellier- Sud de France.

- Le projet du Pôle d'échange multimodal de Montpellier (PEM) porte sur la conception, la construction, l'entretien, la maintenance et le financement de la gare nouvelle TGV de Montpellier - Sud de France.
- SNCF Réseaux, co-contractant public, est un établissement public à caractère industriel et commercial français créé en 1997, placé sous la tutelle de l'Etat. SNCF Réseaux est chargé de l'entretien, du développement, de la cohérence et de la mise en valeur du réseau ferré national.
- Le PEM permettra la desserte de la ligne nouvelle de contournement Nîmes-Montpellier (« CNM ») en cours de réalisation par OCVIA/ Bouygues dans le cadre d'un contrat de partenariat distinct avec SNCF Réseaux.
- L'ensemble est composé d'un bâtiment de voyageurs d'environ 10 000 mètres carrés, d'un parvis, de commerces, d'espaces d'inter-modalité TGV-tramway-bus urbain-gare routière et de stationnement des différents modes de transport, de quais et de l'ensemble des éléments techniques assurant les fonctionnalités du PEM.
- La durée totale du contrat de partenariat est de **15 ans** (soit 180 mois).
- La durée de réalisation/construction est de **34 mois**.

Architectes : Marc MIMRAM - Emmanuel NEBOUT

Sociétés partenaires du Groupement : CDC, DIF, Entreprise FONDEVILLE, COFELY Services, EGIS.

Calendrier :

- Signature du contrat : février 2015.

- Livraison : 3ème trimestre 2017.



Gare TGV Montpellier - Sud de France (34)

PIÈCE
n° R5
M. JULIER



Projet
gare TGV



Photos des inondations du Nègue-Cats en aval du projet de gare TGV, le 29 septembre 2014 :

- 1) Commune de Pérols : Avenue de la Mer, face à l'hypermarché Auchan
- 2) Commune de Mauguio (à la limite avec la commune de Pérols) : voie rapide de l'aéroport, face au magasin Truffaut

Déclaration de M. Philippe SAUREL, président de la Métropole de Montpellier

PIÈCE
n° R6
M. JULIER

lors du Conseil de métropole du 5 février 2015,
avant le vote sur un projet de résolution commune avec la Métropole de Toulouse

Verbatim

Bon alors écoutez, avant de faire voter, je vais vous raconter ma visite au ministère des transports.

Je ne l'ai pas dit en préambule, je vais vous le dire maintenant, parce que je suis halluciné par ce qui s'est passé. Je ne l'ai pas dit à la presse, je vous l'ai gardé en primeur. C'était quel jour ? le 28 janvier, mercredi dernier.

J'ai donc été reçu par le chargé de mission spécial du ministre des transports M. Vidalies, par M. Mulot, qui m'a reçu, qui nous a reçus, avec Christian Fina [*directeur général des services de la métropole*] (*rires*), et nous avons remis sur le tapis tout ce qui concerne les transports de la Métropole, jusqu'à la ligne Narbonne-Toulouse que nous appelons de nos vœux pour créer l'épine dorsale ferroviaire LGV de la grande région [*Midi-Pyrénées et Languedoc-Roussillon*].

Quelle ne fut pas notre surprise ! D'abord je me suis aperçu que M. Mallot... (*rires*), Mallot ! (*rires*), que M. Mallot... (*rires*) c'est Mallot ! ... que M. Mallot, d'abord ne connaissait pas le dossier !

Ensuite, il a été incapable de nous affirmer la date de la réalisation de la gare de Manduel.

Alors, rendez-vous compte ! Si on fait mouliner [*il agite les mains à côté de sa tête*]. **Si on ne connaît pas la gare de Manduel, et la date de son exécution, de la finition de la gare, de sa mise en réseau avec la gare de la Mogère, ça veut dire pendant 5, 6, 10 ans, nous aurons construit une gare avec 2 TGV à l'intérieur. Ce n'est pas acceptable. Oui, 2 TGV par jour, merci Max [*Lévita*], oui. Deux TGV, oui d'accord, exact. Avec 2 TGV par jour, ça c'est inacceptable !**

Moi je ne construis pas une gare à la Mogère pour qu'elle soit inutile. Je l'avais dit en début de mandat, je m'étais insurgé là-dessus.

Et puis avec Mme Jannin [*Stéphanie Jannin, commission aménagement et urbanisme*], nous avons réduit l'urbanisation sur [*la ZAC*] OZ, parce que nous voulions protéger la ceinture verte, ça nous l'avons fait. Mais concernant la gare, qui est programmée, avec un PPP, avec Bouygues, avec RFF, eh bien **aujourd'hui je me suis aperçu qu'au ministère des transports, finalement, ils doutaient un peu de la finition de la gare de Manduel.**

Si la gare de Manduel se faisait avec 10 ans de retard, nous aurions construit la Mogère pour 2 TGV par jour. Moi je n'ai pas envie d'être ridicule face aux Montpelliérains. Donc je demande à M. Mélot... (*rires*) M. Mallot, de revoir le dossier en urgence, je m'en suis exprimé auprès du Préfet, que j'ai alerté. Et je demande à RFF, à SNCF, je demande à Bouygues, je demande à tous les partenaires de la gare de Manduel – Région, Conseil général du Gard, Ville de Nîmes, Nîmes Métropole – d'accélérer le processus, **sinon ils seront responsables de la faillite de la gare de la Mogère.** Et je vous rappelle que c'est la Région qui est leader en politique des transports, ce sont eux qui ont la compétence.

Voilà, je n'avais pas l'intention de le dire comme ça, mais la réflexion de M. Moure m'a obligé à le faire parce que... je suis très inquiet sur ce dossier, très inquiet !

Vidéo : <http://garetgv.fr/saurel2>