

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

RÉFÉRÉ-SUSPENSION — MÉMOIRE EN RÉPLIQUE

POUR :

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

CONTRE :

SNCF Réseau, 92 avenue de France, 75648 PARIS CEDEX 13,
Défendeur.

Sur la requête n° 1501056-5

L'exposant a pris connaissance du mémoire en défense déposé par SNCF Réseau.

Ce mémoire appelle de sa part les observations suivantes.

1. SUR L'INTÉRÊT À AGIR

1.1. Sur la distance entre le domicile du requérant et le projet de nouvelle gare TGV

Le défendeur, SNCF Réseau, soutient que le requérant n'apporte pas la preuve de son lieu de domicile. La facture de gaz naturel du requérant (**pièce n°R7 de cette réplique**), servant de justificatif de domicile, répond à cette objection.

Le défendeur ironise sur le fait que la nouvelle gare, située à 5 km du domicile du requérant, ne serait donc pas « très loin » (en citant une expression au demeurant absente du recours), mais il ne conteste pas sérieusement le fait que la gare actuelle est située à 10 mn du domicile du requérant tandis que la nouvelle gare serait située à 1 h de marche, donc à un temps d'accès très supérieur, quand bien même des transports urbains seraient ultérieurement mis en place.

Le défendeur affirme ensuite que le requérant pourrait continuer à utiliser les TGV desservant la gare actuelle, feignant d'ignorer que selon sa propre évaluation socio-économique, la gare actuelle Montpellier Saint-Roch serait marginalisée (**pièce adverse n°1, page 411/433**) : sa fréquentation passerait de 3,779 millions de voyageurs en 2017 à 1,924 millions en 2025, soit une diminution de moitié. Compte tenu du fait que la totalité des trains régionaux (TER) continuerait à desservir cette gare et que leur fréquentation quotidienne est considérable, il est indéniable que ce scénario implique une chute drastique du nombre de TGV desservant la gare actuelle.

Cette chute est confirmée par le défendeur, qui indique dans la même pièce :

– pour les dessertes « Grand Sud » (point 2.2.4, page 407/433) : « à partir de 2025, toutes les 7 missions Grand Sud circulent sur le CNM et s'arrêtent en gare de Montpellier Sud de France. »

– pour les dessertes « Intersecteur » ou province-province (point 2.2.5, page 408/433) :

« **2020 et au-delà** : En situation de projet 2020, suite à la mise en service de la gare de Nîmes – Manduel, le principe retenu est le suivant :

* Seuls les trains terminus Montpellier Saint Roch restent sur la ligne classique et marquent

donc l'arrêt en gare de Nîmes Centre.

** Tous les autres trains circulent sur CNM, et s'arrêtent donc en gare de Montpellier Sud de France et en gare de Nîmes Manduel. »*

L'efficacité du système ferroviaire ne dépend pas uniquement de l'existence d'un train et de sa vitesse, mais également de sa fréquence. Si le requérant persistait à n'emprunter que les TGV desservant la gare actuelle, comme le lui suggère le défendeur, il n'en subirait pas moins une perte de temps conséquente, du fait de la chute drastique des fréquences des TGV, et par conséquent du moindre choix de correspondances lors des autres étapes du voyage (gares ou aéroports), et de la moins bonne adaptation des horaires de TGV avec les nécessités du requérant.

Ce point constitue donc bien une contrainte pour le requérant, qui justifie son intérêt à agir.

1.2. Sur la recevabilité de la qualité de contribuable local

Le défendeur ne conteste pas que le requérant est contribuable de deux collectivités territoriales amenées à financer le projet contesté (la Région Languedoc-Roussillon et la Métropole de Montpellier). Il se borne à faire référence à l'arrêt n° 371035 par lequel le Conseil d'État a refusé de reconnaître l'intérêt à agir à des contribuables locaux dans le cadre d'une déclaration d'utilité publique (DUP) pour un projet de ligne de tramway, dans les termes suivants :

« 4. Considérant, en second lieu, que l'arrêté litigieux, qui a pour objet de déclarer d'utilité publique et urgents les travaux nécessaires à la réalisation d'une ligne de tramway, de modifier le plan local d'urbanisme des communes concernées et de déclarer cessibles les immeubles nécessaires à la réalisation de ces travaux, n'emporte, par lui-même, aucun engagement de dépense de la part de la communauté d'agglomération ; qu'ainsi, la communauté d'agglomération requérante est fondée à soutenir qu'en jugeant que M.D..., M. C...et M. A... justifiaient, en leur seule qualité de contribuables de celle-ci, d'un intérêt suffisant pour demander l'annulation de l'arrêté litigieux, la cour a commis une erreur de droit ; »

Il est en effet évident, l'affaire visée, que la DUP n'impliquait pas en elle-même de dépenses pour les contribuables, dans la mesure où elle se contentait de rendre possible des expropriations et des travaux ordonnés par la communauté d'agglomération, autorité en charge de la réalisation d'une ligne de tramway, et que ces dépenses restaient donc soumises à la décision de ladite communauté d'agglomération d'engager ou non ces expropriations et travaux.

Il n'en est rien dans le cas présent, en raison de l'existence d'une convention de financement (**pièce n°6 du recours**), signée le 25 avril 2012 notamment par RFF (aujourd'hui SNCF Réseau), la région Languedoc-Roussillon et la communauté d'agglomération de Montpellier (aujourd'hui métropole de Montpellier).

Cette convention prévoit le versement à SNCF Réseau, dans le cadre de la réalisation du projet contesté, de 32 millions d'euros par la région Languedoc-Roussillon, et de 12 millions d'euros par la métropole de Montpellier. Ces collectivités territoriales sont contraintes d'engager ces dépenses, dès lors que SNCF Réseau décide de réaliser effectivement le projet.

Pour cette raison, la déclaration de projet attaquée implique bien des dépenses retombant sur les contribuables locaux, ce qui justifie une nouvelle fois l'intérêt à agir du requérant.

1.3. Sur la qualité de signataire d'un mémoire d'opposition à la nouvelle gare

Le défendeur soutient que le mémoire n°1 du collectif d'opposition à la gare de la Mogère (**pièce n°3 du recours**) n'a pas été signé au nom du requérant mais pour le compte du collectif d'opposants.

Ce moyen est particulièrement inopérant car il est facile de vérifier que c'est bien le nom et les

coordonnées du requérant qui sont indiqués à la première page du mémoire.

De plus, le collectif dont il est question n'ayant pas de personnalité juridique propre, la responsabilité des actes qu'il effectue retombe sur les personnes qui les effectuent concrètement. En l'espèce, ce mémoire a bien été rédigé, signé et déposé par le requérant : ce dernier point est attesté par l'accusé de réception adressé au requérant par le commissaire enquêteur (**pièce n°R8 de cette réplique**).

Le requérant est donc bien fondé à soulever que le commissaire enquêteur a omis de mentionner sa contre-proposition, dont l'importance lui avait pourtant été soulignée (voir le texte auquel répond le commissaire enquêteur dans ledit accusé de réception), et que ses droits ont été lésés par cette omission, ce qui justifie encore une fois son intérêt à agir.

2. SUR LA CONDITION D'URGENCE

2.1. Sur l'imminence des travaux

Le défendeur se borne à affirmer, au 2.2.1 (b) (i) de sa réplique, que les travaux ne peuvent être engagés du fait de l'existence de la déclaration de projet, et qu'ils sont subordonnés à d'autres autorisations administratives.

Quand bien même cet argument serait exact, il serait inopérant car le défendeur lui-même affirme (bas de la p. 14 de sa réplique) qu'il est crucial que la nouvelle gare soit mise en service dès 2017. Étant donnée l'importance des travaux nécessaires à la réalisation de ce projet, ceci implique que les travaux doivent effectivement être engagés de façon imminente.

Ceci implique également que le défendeur espère voir le projet terminé, ou à tout le moins achevé en grande partie, à la date à laquelle le recours sur le fond est susceptible d'être jugé. L'importance de l'ouvrage rendant très improbable sa destruction, ou son déplacement vers un emplacement plus approprié, dans le cas où il aurait été reconnu illégal après sa construction, la nécessité de permettre l'application du droit justifie absolument la suspension du projet dès lors qu'il existe des doutes sérieux quant à sa légalité.

Par ailleurs, et contrairement à l'affirmation du défendeur selon laquelle les travaux ne seraient pas imminents, il s'avère que les travaux de la nouvelle gare TGV ont en réalité déjà commencé.

En effet, le « *Contrat de partenariat pour la réalisation du contournement ferroviaire de Nîmes-Montpellier* », signé le 28 juin 2012 entre RFF (SNCF Réseau) et Oc'Via (groupe Bouygues), et approuvé par le décret n° 2012-887 du 18 juillet 2012, prévoit une tranche conditionnelle constituée de travaux situés sur le contournement de Nîmes et Montpellier, mais qui sont liés à la nouvelle gare TGV :

« 2.3. Le contrat comprend une tranche ferme et une tranche conditionnelle.

(...)

La tranche conditionnelle, telle que décrite à l'annexe 22, porte sur les ouvrages, installations et équipements nécessaires pour permettre l'implantation future de la gare nouvelle de Montpellier. »

Une photographie du site, prise le 16 mars 2015, prouve qu'un pont enjambant les voies et les quais de la nouvelle gare est actuellement en cours de construction (**pièce n°R9 de cette réplique**). La configuration du pont correspond totalement au projet de nouvelle gare tel qu'il a été décrit par le défendeur dans la « Notice explicative » qu'il a produite lors de l'enquête publique (schémas recopiés sur la pièce précitée).

Les travaux liés à la nouvelle gare TGV étant donc déjà en cours, la condition d'urgence est évidemment démontrée, en plus de la démonstration déjà apportée dans la requête.

2.2. Sur l'existence d'un risque d'inondation

Le défendeur affirme qu'il a pris en compte les effets cumulés des projets environnants (ZAC OZ 1, autoroute A9 bis,...) dans son étude d'impact. Le contraire est largement démontré dans le recours. Et force est de constater que le défendeur fait appel au mémoire qu'il a dû produire, précisément, en réponse à l'avis de l'Autorité Environnementale qui soulignait l'insuffisance de l'étude d'impact en ce qu'elle ne tient pas compte des projets environnants.

L'extrait de l'annexe à la déclaration de projet, relatif aux risques d'inondation, et cité à la p. 11 du mémoire en défense, confirme bien que :

- 1) la gare augmente le risque d'inondation, en ce que ses parkings sont construits sur des remblais qui restreignent le champ d'expansion du ruisseau du Nègue-Cats ;
- 2) les moyens éventuellement réalisables pour limiter ce risque n'ont pas actuellement été prévus, mais sont renvoyés à une « étude hydraulique spécifique » qui « sera réalisée par le titulaire du contrat de partenariat ». Lequel titulaire est un promoteur (ICADE) dont l'intérêt est de construire le projet, et non de veiller à réduire le risque d'inondation dans les secteurs environnants.

Le défendeur s'appuie sur un courrier (**pièce adverse n°4**) de la DDTM de l'Hérault sur le projet de schéma directeur du Nègue Cats élaboré par la communauté d'agglomération de Montpellier (CAM, aujourd'hui Métropole de Montpellier). Ce moyen est non opérant à plusieurs titres :

- 1) cette lettre est particulièrement vague et ne résulte pas d'une étude approfondie, comme le montre le fait qu'elle a été expédiée le lendemain de la réception du projet de schéma directeur ;
- 2) la DDTM de l'Hérault est une administration décentralisée qui n'a aucune légitimité à contester les positions de l'Autorité Environnementale sur le projet contesté, car il s'agit en l'espèce du CGEDD (Conseil général de l'environnement et du développement durable), qui est une autorité centrale de l'État.
- 3) le défendeur n'apporte aucune preuve du lien entre, d'une part, le projet de gare TGV que SNCF Réseau a décidé de construire, et d'autre part, et le projet de « schéma directeur du Nègue Cats » que la communauté d'agglomération de Montpellier a soumis à la DDTM 34 pour avis.

Ce moyen sera donc ignoré.

Le défendeur indique ensuite, au moyen de sa pièce n°5, que certains points inondés le 29 septembre 2014 se situent à 2 km et à 2,8 km en aval du projet de nouvelle gare. Il semble en conclure que, du fait de cette distance, aucun risque d'inondation n'est susceptible d'être aggravé.

Le requérant rappelle donc que toute imperméabilisation des sols augmente les risques d'inondation en empêchant à une partie de l'eau d'être absorbée par le sol, et que toute réduction des possibilités d'expansion des cours d'eau en situation de crue augmente également les risques d'inondation en empêchant l'eau excédentaire d'être stockée dans les anciennes zones d'expansion. Ces faits sont connus du requérant, qui les signale explicitement comme facteurs de risque (extrait de la déclaration de projet, page 11 du mémoire en défense).

Ces risques induits se traduisent majoritairement en aval, du fait du ruissellement de l'eau. L'effet est particulièrement notable dans la région située entre Montpellier et la mer, car la pente est extrêmement limitée, et l'écoulement des cours d'eau côtiers est chroniquement difficile en période de crue en raison de l'augmentation du niveau de la mer et des étangs qui se produit fréquemment lors des épisodes méditerranéens ou cévenols de pluies torrentiels (sous l'effet combiné du vent marin et des basses pressions atmosphériques).

Ces éléments sont bien connus et peuvent par exemple être lus dans le rapport de présentation du

plan de prévention des risques d'inondation de Lattes (**pièce adverse n°13**), p. 24/50, au 3.3.2.

L'existence concrète d'une situation d'urgence, avérée par des événements récents, n'est donc pas contestable.

L'argument du défendeur, selon lequel les travaux seraient encore soumis à l'obtention de l'autorisation « dossier Loi sur l'eau », n'est pas recevable, dès lors qu'il s'avère que les travaux concernant la gare ont en réalité déjà commencé, et qu'ils impliquent par leur nature une augmentation du risque d'inondation (terrassements et imperméabilisation des sols). Du reste, le fait que le défendeur doive obtenir une autorisation « dossier Loi sur l'eau » ne l'autorisait pas à éluder ce facteur de risque dans l'étude d'impact qu'il a produite lors de l'enquête publique « déclaration de projet » : il ne tenait qu'à lui, s'il le souhaitait, d'organiser une enquête publique conjointe « déclaration de projet » et « dossier Loi sur l'eau ».

3. SUR LES INTÉRÊTS PUBLICS CENSÉS JUSTIFIER LA POURSUITE DU PROJET

Relevons tout d'abord que le défendeur ne conteste pas que dans l'hypothèse où la nouvelle gare serait retardée, la réalisation de l'embranchement de Saint-Brès constituerait une alternative facilement réalisable, permettant de profiter pleinement aux voyageurs des bénéfices du CNM, et pour un coût modéré. Du reste, il soutient lui-même à plusieurs reprises, dans son mémoire en défense, que ledit embranchement « *n'est pas annulé mais juste différé* ».

3.1. Sur la « gare fantôme », inutile pendant au moins 3 ans après sa construction

Le requérant avait déjà souligné, comme le fait le défendeur, que la décision du juge des référés prend en compte des considérations d'intérêt général liées à une suspension de la décision.

Cependant, le requérant a déjà démontré qu'en l'espèce, il n'existe pas d'intérêt public susceptible d'être affecté par une suspension de la décision, aboutissant à un retard dans la construction de la nouvelle gare, contrairement à ce qu'affirme le défendeur dans son mémoire.

Le requérant s'est appuyé notamment sur l'analyse du commissaire enquêteur, favorable au projet, qui reconnaissait explicitement que le projet serait une « gare fantôme » pendant 3 ans, et sur la déclaration du président de la Métropole de Montpellier, associée au projet, qui indique que la gare a de forts risques d'être inutile « *pendant 5, 6, 10 ans* ». Le défendeur ne répond pas à cela.

3.2. Sur la prétendue saturation de la gare existante Montpellier Saint-Roch

Pour justifier un tel critère d'intérêt public, le défendeur se base sur un texte non recevable puisqu'il s'agit de sa propre argumentation (sa réponse à la synthèse du commissaire enquêteur). De plus, ce texte fait référence à un risque de saturation de la gare existante Montpellier Saint-Roch « **à l'horizon 2050** ». Le requérant rappelle donc qu'une suspension en référé de la décision contestée n'aboutirait, au pire, qu'à un retard de 2 à 3 ans, et donc à une ouverture pouvant intervenir avant 2020 (au lieu de 2017, date officiellement prévue). Une hypothèse basée sur une date aussi lointaine que 2050 n'est donc nullement opérante.

Le défendeur argue de l'impossibilité d'augmenter la capacité de la gare existante. Or une telle augmentation a bien eu lieu, lors des récents travaux d'agrandissement, malgré les affirmations du défendeur qui soutient, page 37 de sa réplique (*iii*) que ces travaux n'ont pas augmenté la capacité de la gare. Le dossier de presse de la SNCF (aujourd'hui SNCF-Mobilités) du 2 décembre 2014, pour l'inauguration de la gare rénovée, l'indique clairement, par exemple à sa page 5 :

... POUR UNE GARE 2X PLUS !

	AVANT	APRÈS
2 nouveaux points d'accès urbains	3	5
Doublment des surfaces de hall	2150 M ²	4600 M ²
Doublment des points d'accès aux quais et développement de l'accessibilité	4	8 escaliers mécaniques
	4	8 ascenseurs
	11	23 escaliers fixes
1000 m ² de surfaces commerciales supplémentaires	1700 M ²	2700 M ²
Nouveaux concepts d'espaces de service	Espace multiservices : relais-toilettes, consignes, conciergerie, objets trouvés. Intermodalité : accueil, info	
Stationnement voitures	Parking public de 800 places à 50 m de la gare (projet ZAC)	

Il est indéniable que l'augmentation des accès à la gare, des surfaces accessibles au public, de la fluidité des accès aux quais (importante lorsque les passagers sont nombreux ou qu'il y a des personnes handicapées), et la création d'un grand parking automobile, permettent une augmentation de la capacité de transport de la gare.

De plus, l'une des 6 voies de la gare, la voie F, était précédemment très peu utilisée car son accès était malaisé (un seul point d'accès, par un passage souterrain), tandis qu'elle est aujourd'hui directement accessible depuis le hall de la gare et donc utilisable comme les autres voies.

Enfin, dès l'ouverture du CNM en 2017, la majorité des trains de fret y circulera et ne passera donc plus par la gare Saint-Roch, ce qui augmentera fortement sa capacité en termes de trains de voyageurs. Citons à l'appui de cette affirmation la « Notice explicative » de l'enquête publique du CNM, à la page 24, qui indique clairement que le CNM concerne principalement le fret :

« 2.4.2 - Développer tous les trafics

*La mise en service du Contournement de Nîmes et Montpellier permet non seulement de développer le trafic sur la ligne nouvelle, mais aussi sur la ligne existante, par redistribution des trafics sur le doublet de lignes. Ainsi, **les capacités de développement de trafic sur la ligne nouvelle concernent principalement le transport des marchandises** et, dans une moindre mesure, des voyageurs (grandes lignes et TGV), et sur la ligne existante le transport régional et les grandes lignes. »*

Il ne fait donc aucun doute qu'avec ces évolutions, la gare Montpellier Saint-Roch n'a aucun risque d'être saturée d'ici à 2019 ou 2020, date possible de la mise en service de la nouvelle gare TGV dans le cas où la décision attaquée serait suspendue sans être finalement annulée sur le fond. Le moyen d'intérêt public soulevé par le défendeur sera donc évidemment rejeté.

Enfin, le défendeur affirme qu'il serait très coûteux de construire la nouvelle gare après la mise en service du CNM en 2017. Cet argument n'est pas recevable, pour trois raisons :

1) cette affirmation n'est appuyée par aucun élément. Étant donné que la partie inférieure de la gare est construite en même temps que le CNM (voies, quais, pont) dans le cadre du partenariat

de 2012 concernant le CNM, la construction du bâtiment voyageur affecterait a priori fort peu la circulation ferroviaire, et la construction des parkings encore moins.

2) si cet argument était recevable, le défendeur aurait dû l'appliquer prioritairement à la gare de Manduel, liée au projet contestée, qu'il se propose d'ouvrir en 2020. Cette gare est en effet plus complexe, avec des quais sur deux étages, ce qui rend à l'évidence sa construction plus délicate après la mise en service de la ligne, d'autant plus que les trains ne peuvent pas éviter Manduel (qui se situe à l'intersection entre le CNM et la voie classique), contrairement au projet contesté qui peut aisément être évité par les trains en empruntant la voie classique.

3) le défendeur, qui est le maître d'ouvrage à la fois du CNM et de la nouvelle gare TGV, ne peut prétendre qu'il y a un argument d'intérêt public, là où seule existe sa propre inconséquence : le CNM dispose d'une DUP depuis 2005, le défendeur avait donc amplement le temps de décider la nouvelle gare TGV sans attendre le début des travaux du CNM, en 2012. Il n'est pas crédible que la décision ait été prise de façon aussi tardive si son importance est aussi cruciale.

Le requérant réaffirme donc de plus fort qu'il n'existe aucun critère d'intérêt public de nature à interdire que la décision attaquée puisse être suspendue en référé.

4. SUR L'EXISTENCE D'UN DOUTE SÉRIEUX QUANT À LA LÉGALITÉ DE LA DÉCISION

Le requérant persiste, au contraire du défendeur, dans sa position selon laquelle il existe un doute sérieux quant à la légalité de la déclaration de projet attaquée. Il rejette donc l'ensemble des moyens invoqués par le défendeur, comme cela sera démontré ci-après.

4.1. Sur l'absence de concertation préalable

Sur ce point, le défendeur semble confondre « concertation », qui permet au public de prendre part à la prise de décision, et « communication », qui consiste à faire connaître au public une décision qui a été prise sans sa participation. En l'espèce, il décrit uniquement de la communication.

Le requérant ne voit pas d'inconvénient à ce que le maître d'ouvrage organise un concours de dessins pour les enfants, mais ceci ne constitue nullement une opération de concertation.

Le défendeur soutient qu'il a organisé une concertation, du 6 mai au 6 juin 2013, conformément à la décision du 22 avril 2013. Or le requérant a démontré dans son recours en annulation (II. B. 1.1.3, pages 6–7) que cette opération excluait tout échange avec le public quant à l'opportunité du projet et quant à sa localisation.

Dès lors, le défendeur doit choisir entre deux interprétations : soit l'opération n'a pas été organisée conformément à la décision du 22 avril 2013, soit ladite décision ne prévoyait en réalité pas une concertation sur le projet de nouvelle gare. Dans les deux hypothèses, la concertation ne s'est pas déroulée légalement.

Le défendeur soutient que, de toute façon, la concertation concernant l'opportunité et la localisation du projet n'était pas nécessaire car elle avait déjà eu lieu lors du débat sur la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan (LNMP) qui s'est déroulé en 2009.

Or rien ne permet de croire que la décision de construire une nouvelle gare et de la localiser sur le site de la Mogère ait tenu compte des débats qui ont eu lieu à cette occasion.

Le requérant a largement démontré dans son recours en annulation (II. B. 1.1.1, pages 3–6) que le débat de 2009, qui ne concernait au demeurant qu'une situation avec LNMP, n'a nullement démontré si la nécessité d'une nouvelle gare en l'absence de LNMP, ni la supériorité du site de la Mogère choisi par le maître d'ouvrage.

Le défendeur affirme que le report *sine die* de la LNMP est sans effet sur la validité des débats car

le choix du site de la Mogère est intervenu « *bien avant que ce report n'intervienne* ».

Ceci confirme bien que la décision de retenir le site de la Mogère a été prise bien avant le débat public, comme l'attestait déjà l'étude comparative biaisée produite par RFF lors de ce débat (étude contestée par le requérant, **pièce n°3 du recours en annulation**). En effet, la décision n'a pas pu être prise à la fois « à l'issue du débat de 2009 » (dont le bilan a été établi le 25 août 2009 par le président de la Commission nationale du débat public) et « bien avant le report », qui était à l'évidence déjà connu lorsqu'a été prise la délibération du conseil d'administration de RFF du 26 novembre 2009 (NOR : DEVT1014503V), prévoyant la construction d'une gare sans LNMP :

« 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 ; ».

Le requérant maintient donc que la décision n'a pas été prise à l'issue d'une concertation, c'est-à-dire en tenant compte des éléments que celle-ci aurait fait ressortir.

Le défendeur indique qu'il ne revient pas au juge administratif de se prononcer sur la pertinence du choix d'aménagement fait par l'administration. Le requérant ne lui demande pourtant nullement de se prononcer sur la pertinence du choix retenu, mais uniquement sur la procédure et les documents qui y ont conduit. C'est en ce sens qu'il a démontré que la décision n'a pas été prise à l'issue d'une concertation, et que l'étude comparative censée justifier ce choix est insincère.

Le défendeur soutient enfin que le protocole d'étape du 7 février 2011 n'avait pas à être précédé d'une concertation sur la nouvelle gare étant donné qu'il ne concerne que le CNM et la suppression du raccordement de Saint-Brès. Cet argument n'est pas recevable, car le défendeur lui-même a reconnu dans son évaluation socio-économique que le raccordement de Saint-Brès n'aurait pas été supprimé s'il n'avait pas été décidé de construire une nouvelle gare (**pièce adverse n°1**, p. 403/433, qui prend comme situation de référence, en l'absence de nouvelle gare, le CNM « *avec le raccordement de St-Brès permettant la desserte de Montpellier* »).

4.2. Sur le défaut de mention de l'absence de concertation dans le dossier d'enquête publique

Ce point découle à l'évidence des conclusions du point précédent, il n'y a rien à y ajouter.

4.3. Sur l'absence de prise en compte de certaines contre-propositions soumises lors de l'enquête publique

4.3.1. Sur la prise en compte de « l'option 3 »

Contrairement à ce que prétend le défendeur, cette contre-proposition n'a pas été « à peine mentionnée » dans le mémoire n°1 du Collectif anti-Mogère (pièce n°3 du recours).

Il est évident que le mémoire du Collectif concernait en premier lieu le projet soumis au public, car c'est l'objectif primordial de toute enquête publique. Et s'il est exact que le plus grand nombre de pages était consacré à la comparaison entre le site « est » et le site « ouest », il est cependant faux de prétendre que ce mémoire n'est pas consacré aux contre-propositions.

Les contre-propositions, dont « l'option 3 », sont décrites sur 2 pages entières (p.3 et p.4). « L'option 3 » est également analysée au fil de la discussion, aux pages 18, 19 et 21, et la conclusion générale ne se limite pas à comparer les sites « est » et « ouest », mais elle rappelle lourdement l'existence de contre-propositions susceptibles d'être supérieures, et les avantages attendus notamment de « l'option 3 » :

« Nous ne pouvons donc que constater la forte supériorité du site Ouest sur le site Est, sans pour autant nous prononcer de façon définitive sur l'opportunité de la réalisation de la gare envisagée en 2009 sur le site Ouest (« option 2 » de la présente étude). En effet, les autres alternatives doivent également être comparées au site Ouest : en particulier « l'option 1 » (maintien de la gare actuelle rénovée, avec réalisation de l'embranchement de « Saint-Brès nord » tel que prévu dans la DUP du CNM), ou d'autres projets à proximité du point d'intersection Ouest tels que « l'option 3 » (gare complète à voies parallèles). »

De plus, la **pièce n°R8 de cette réplique** prouve que cette « option 3 » a été explicitement signalée au commissaire enquêteur comme particulièrement pertinente, dans les termes suivants :

« Il [le mémoire n°1] propose également une 3e option, toujours à l'Ouest, mais pour une gare offrant des fonctionnalités plus intéressantes. »

Il est donc bien clair que « l'option 3 » est une contre-proposition, n'en déplaise au défendeur.

Le défendeur relève que le commissaire enquêteur n'est pas tenu de répondre en détail à chaque contre-proposition, mais qu'il peut répondre de façon « succincte mais suffisante » ou de façon synthétique. Or il s'avère que le commissaire enquêteur n'a même pas mentionné l'existence de contre-propositions concernant une gare située à l'ouest de Montpellier mais en un lieu différent de celui proposé lors du débat de 2009 : il n'y a donc eu, en l'espèce, aucune réponse, même succincte ou synthétique.

Le défendeur soutient enfin que l'expression « *une implantation en zone Ouest, Saint Jean de Védas, à l'intersection CNM ligne actuelle* » pouvait valablement englober « l'option 3 ». Cet argument est évidemment une plaisanterie, car d'une part le commissaire enquêteur n'indique nullement que des localisations alternatives ont été proposées dans cette « zone Ouest », et d'autre part et surtout parce que « l'option 3 » se situe sur la commune de Lattes, comme ceci a été clairement mentionné dans la présentation de cette contre-proposition (pièce 3 du recours, p. 3), et qu'elle ne peut dès lors pas être englobée dans une expression qui désigne un secteur de la commune de Saint-Jean-de-Védas.

Le défaut de prise en compte de la contre-proposition « option 3 » est donc bien démontré.

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

Le défendeur rappelle que le commissaire enquêteur a cité les demandes du public tendant à la réalisation de l'embranchement de Saint-Brès, et que la possibilité de cette réalisation reste possible à l'avenir, mais ces points n'étaient pas contestés par le requérant.

Le requérant dénonçait le fait que le commissaire enquêteur n'a pas pris en compte la réalisation de l'échangeur de Saint-Brès comme une contre-proposition permettant de se passer de la construction d'une nouvelle gare : jamais, dans ses écrits, le commissaire enquêteur ne signale ou même ne sous-entend qu'une partie du public demande l'échangeur de Saint-Brès, non pas en plus du projet présenté au public, mais à la place de ce projet. Le défendeur n'apporte aucune preuve de la prise en compte de cette demande en tant que contre-proposition.

Cette contre-proposition est pourtant parfaitement réaliste, comme l'atteste le fait précité que le défendeur lui-même utilise, comme situation de référence dans son évaluation socio-économique, une situation dans laquelle ledit embranchement aurait été construit et la nouvelle gare ne l'aurait pas été.

Le défendeur cite une jurisprudence du Conseil d'État (n° 272129) selon laquelle le fait que le

commissaire enquêteur, ayant analysé une contre-proposition, se trompe sur la portée de celle-ci, n'a aucune influence sur la légalité de la procédure suivie. Cette jurisprudence se comprend bien, étant donné que le commissaire enquêteur n'a pas de pouvoir décisionnaire et a pour mission de retranscrire les avis qui lui sont apportés. Dans l'affaire visée, le commissaire enquêteur avait bien transcrit le fait qu'une personne proposait de réaliser l'école primaire sur des terrains communaux.

Il n'en est rien dans le cas du raccordement de Saint-Brès, pour lequel le commissaire enquêteur n'a nulle part signalé le fait, pourtant mentionné par de nombreuses personnes, que sa réalisation permettrait de se dispenser de la construction de la nouvelle gare.

Le défaut de la prise en compte de la contre-proposition « raccordement de Saint-Brès sans construction de la nouvelle gare » est donc lui aussi bien avéré.

4.4. Sur l'intérêt personnel du commissaire enquêteur dans le dossier

Le requérant a pleinement expliqué dans son recours (II. B. 2, page 12) en quoi le commissaire enquêteur a un intérêt personnel dans le dossier, du fait de la proximité des contre-propositions avec son domicile, et des conséquences certainement néfastes sur sa tranquillité.

Contrairement à ce que sous-entend le défendeur, le requérant n'a nullement accusé le commissaire enquêteur d'avoir manqué d'objectivité : il a seulement montré l'existence d'un intérêt personnel, et donc la possibilité d'un manque d'impartialité et les conséquences concrètes de celle-ci. Ces éléments sont largement suffisants pour exclure que ce commissaire enquêteur soit engagé pour ce projet.

Les arguments du défendeur sont contradictoires, car d'un côté il affirme que le commissaire enquêteur n'a aucun intérêt dans le dossier, et au paragraphe suivant il affirme qu'au contraire celui-ci avait un intérêt important à la réalisation de la gare sur l'emplacement « ouest » ou sur le site « option 3 ». Examinons donc ces deux assertions successivement.

Sur le premier moyen, le défendeur affirme que la présence d'une voie ferrée en ligne droite à quelques centaines de mètres du domicile du commissaire enquêteur comporte des nuisances égales à la construction d'une nouvelle gare, de ses accès routiers, et de l'urbanisation du nouveau quartier qui l'accompagnerait nécessairement, jusqu'à la limite de son domicile. Il est évident pour ces deux « nuisances » ne sont d'aucune commune mesure.

Sur le second moyen, le requérant laisse au défendeur la responsabilité de ses affirmations et se bornera à relever que le défendeur apporte lui-même la preuve de l'intérêt personnel du commissaire enquêteur dans le dossier.

Le défendeur avance ensuite l'étrange argument selon lequel « *En écartant ces hypothèses de localisation, le commissaire a donc fait preuve de son objectivité et de son impartialité* ». Cet argument est doublement erroné :

1) d'une part le commissaire enquêteur n'a nullement comme mission d'écartier des contre-propositions, et cet aveu du défendeur apporte la preuve du défaut de prise en compte de certaines contre-propositions, démontré au point précédent ;

2) le fait de ne pas profiter de son intérêt personnel dans le dossier pourrait éventuellement démontrer l'honnêteté du commissaire enquêteur, mais nullement l'absence d'intérêt personnel.

Du reste, l'intérêt personnel peut s'apprécier dans des sens opposés. Le défendeur avance que le commissaire enquêteur pourrait chercher un intérêt spéculatif et financier, attendant la réalisation d'un nouveau quartier autour d'une gare située à l'Ouest de Montpellier, avant de revendre son bien avec une forte plus-value.

Mais il est tout aussi plausible que le commissaire enquêteur s'est installé sur une parcelle avec vue sur un terrain dégagé parce qu'il tient à sa tranquillité, et que cet intérêt est plus important pour lui qu'une hypothétique plus-value, qui n'arriverait de toute façon que dans de nombreuses

années et après des années de travaux qui lui auraient empêché de jouir paisiblement des meilleures années de sa retraite.

Enfin, le défendeur cite une jurisprudence selon laquelle le fait qu'un commissaire enquêteur habite à quelques centaines de mètres du projet de rocade qu'il est amené à examiner, n'était pas de nature à lui conférer un intérêt personnel. Cette jurisprudence n'est évidemment pas applicable en l'espèce, car ce n'est pas la uniquement relative proximité que le requérant a soulevé, mais surtout le fait que si la nouvelle gare était construite selon le projet « option 3 », alors tout l'espace actuellement non bâti situé entre le domicile du commissaire enquêteur et la voie ferrée serait amené à être urbanisé, ce qui implique des nuisances (pendant et à l'issue des travaux) beaucoup plus importantes que le simple fait que la gare se situe à 450 mètres de son domicile.

L'intérêt personnel du commissaire enquêteur dans le dossier est donc bien avéré, sans qu'aucun argument du défendeur ne soit opérant.

4.5. Sur le couplage illégal entre le CNM, d'utilité publique, et les projets de nouvelles gares, qui ne le sont pas

Le défendeur feint de ne pas voir en quoi il est illégal de coupler irrémédiablement un projet, dès avant sa déclaration d'intérêt général, à un autre projet bénéficiant déjà d'une déclaration d'utilité publique. Il est pourtant clair que ce couplage crée une situation de « fait accompli » qui force la réalisation du projet dénué d'intérêt général, car cette situation crée l'obligation de le réaliser si on souhaite voir la réalisation du projet déclaration d'intérêt général et donc certainement désirable.

La disposition légale sur laquelle se fonde ce moyen n'avait pas à être répétée puisqu'il s'agit de l'article L110-1, II. 5° du code de l'environnement, déjà cité par le requérant au point II. B. 1.2.2 (page 11) de son recours en annulation, et plus généralement des autres dispositions du code de l'environnement qui organisent la participation du public à la prise de décision.

Le défendeur soutient que les conventions de financement n'imposent pas la réalisation de la nouvelle gare TGV. Il lui faudrait alors démontrer pour quelle raison les 3 conventions de financement (CNM, nouvelle gare de Montpellier, nouvelle gare de Manduel) ont été signées le même jour par les mêmes personnes, et pourquoi il a été nécessaire d'y adjoindre un « accord-cadre » (**pièce n°6 du recours**), lui aussi signé le même jour, qui désigne ces 3 projets comme « *le Programme d'ensemble* ».

À l'évidence, les affirmations du défendeur sont contestées par la déclaration de M. Philippe Saurel, président d'un autre partenaire du projet, la Métropole de Montpellier lors du conseil d'agglomération du 13 juin 2014 (**pièce n°11 du recours en annulation**), selon lesquelles RFF (aujourd'hui SNCF-Réseau) contraint la Métropole à s'engager sur la réalisation de la nouvelle gare, sous peine de devoir verser des indemnités d'un montant considérable. Ceci est bien de nature à créer un doute sérieux quant à la légalité du montage financier.

Le requérant a déjà indiqué dans son recours pourquoi, même si les déclarations de M. Saurel étaient fantaisistes, elles n'en constitueraient pas moins une sévère perturbation du processus de concertation, ayant pu influencer tant le public que le commissaire enquêteur lui-même.

Le fait que la participation ait été importante (et le requérant pense sincèrement y avoir contribué beaucoup plus que le défendeur...) n'annule absolument pas la gravité de la perturbation que ces faits ont pu avoir sur le processus de consultation du public, jusqu'à la rédaction du rapport du commissaire enquêteur.

4.6. Sur la nullité de la convention de financement

4.6.1. Sur la recevabilité de l'exception d'illégalité

Contrairement aux affirmations du défendeur, le chapitre précédent a montré que les conventions

de financement ont bien eu une conséquence concrète dans le fait de « forcer » la réalisation de la nouvelle gare. Le requérant est donc intéressé à en soulever l'illégalité.

4.6.2. Sur la supposée inopérance de l'exception d'illégalité

La déclaration de projet constitue bien une mesure d'application de l'accord-cadre précité, qui prévoit la réalisation coordonnée du CNM et des deux nouvelles gares (Montpellier et Manduel).

4.6.3. Sur la supposée absence de nullité de la convention

Concernant l'appréciation de l'erreur dans la date du décret de déclaration d'utilité publique du CNM, le requérant n'argumente pas plus et s'en rapporte à la sagacité du juge des référés.

Concernant l'absence de signature du premier ministre Monsieur François Fillon, le défendeur n'apporte, malgré ce qu'il sous-entend, aucune jurisprudence justifiant qu'un contrat est valable même lorsqu'il n'a pas été signé par l'ensemble des signataires annoncés.

Le requérant tient à préciser qu'il a obtenu ce document de trois partenaires différents, et que la signature du premier ministre était absente sur les 3 exemplaires, et qu'il n'y a donc aucune preuve que ce document ait été signé par le ministre dans une version que personne ne semble détenir, et que le défendeur lui-même aurait certainement produite s'il la détenait.

Enfin, s'il est exact que l'État était représenté en la personne du ministre chargé des transports, celui-ci n'a pas le pouvoir de remplacer le premier ministre à moins d'avoir été explicitement délégué en ce sens, ce que rien ne démontre. Le requérant est donc amené à penser que l'absence de signature signifie que le premier ministre n'a pas approuvé cette convention, et que celle-ci est donc nulle puisqu'il était prévu que le premier ministre devait l'approuver.

Il résulte de ce qui précède que le requérant persiste dans l'affirmation que la convention de financement est nulle, et que la déclaration de projet, qui en découle du fait du couplage qui a été démontré, est par conséquent également nulle.

4.7. Sur le défaut de l'évaluation socio-économique

Contrairement à ce que sous-entend le défendeur, le requérant ne dénonce pas l'absence d'un élément, mais le caractère profondément insincère du document, ce qui peut être constaté y compris dans le cadre d'un contrôle restreint.

Le défendeur, pour justifier la prise en compte d'une situation de référence incluant l'embranchement de Saint-Brès alors que la situation de projet ne l'inclut pas, affirme que cet embranchement n'est pas annulé mais simplement différé, précision qui n'explique au demeurant nullement cette incohérence.

Par ailleurs cette défense n'est pas crédible, car ladite évaluation socio-économique ne prévoit nullement la réalisation de cet embranchement, même dans ses perspectives de plus long terme, c'est-à-dire « 2020 et au-delà ». On constate par exemple au point 2.2.5.3 (page 408/433) qu'aucun train ne dessert à la fois la gare de Manduel via le CNM, et la gare de Montpellier Saint-Roch, ce qui signifie que l'embranchement n'a pas été réalisé :

« 2.2.5.3. Situation de projet 2020 et au-delà

En situation de projet 2020, suite à la mise en service de la gare de Nîmes – Manduel, le principe retenu est le suivant :

- *Seuls les trains terminus Montpellier Saint Roch restent sur la ligne classique et marquent donc l'arrêt en gare de Nîmes Centre.*

- *Tous les autres trains circulent sur CNM, et s'arrêtent donc en gare de Montpellier Sud de France et en gare de Nîmes Manduel. »*

Le requérant reproche bien au défendeur d'ignorer l'opinion des transporteurs ferroviaires, et il soutient que RFF, quelle que soit sa compétence, a intérêt à produire une étude qui surestime la rentabilité du projet, ce que la prise en compte de l'avis des transporteurs aurait évité. Il se base sur le rapport de la Cour de Comptes du 23 octobre 2014 pour affirmer cela.

Le requérant réaffirme que l'évaluation socio-économique en cause prévoit un « quasi-abandon » de la gare Saint-Roch, en ce qui concerne les TGV et autres trains longue distance. Les schémas de desserte indiqués à horizon 2020 ou 2025 l'attestent, comme il l'a déjà démontré en réplique à la contestation de son intérêt à agir. Il maintient que ce « quasi-abandon » n'est pas réaliste, du point de vue de l'intérêt commercial d'un transporteur ferroviaire, car la gare centrale de Montpellier est par définition la plus proche pour la majorité de la population de cette ville, et qu'elle est desservie par 4 lignes de tramway ce qui ne sera jamais le cas de la nouvelle gare.

Le défendeur prétend à nouveau que la récente rénovation de la gare Montpellier Saint-Roch n'a pas augmenté sa capacité. Il a déjà été répondu à cette affirmation infondée plus haut dans cette réplique, chapitre « 3.2 Sur la prétendue saturation de la gare existante Montpellier Saint-Roch » (p. 5).

Les temps de parcours estimés par le requérant, s'ils sont approximatifs, ne sont pas infondés comme l'affirme le défendeur. Le requérant maintient son analyse indiquée au point 5.5 (p. 17) de son recours en annulation, et conteste les estimations du défendeur.

Le requérant ne conteste pas, comme le prétend le défendeur, que la nouvelle gare serait plus récente que l'actuelle (malgré sa rénovation terminée fin 2014). Ce qu'il conteste fortement en clamant haut et fort qu'il s'agit d'une preuve éclatante du manque de sincérité, et que le défendeur ne justifie pas, c'est que le temps s'écoulerait deux fois plus lentement dans la gare actuelle que dans la nouvelle gare excentrée : il n'a pas constaté ce phénomène physique dans les autres gares excentrées qu'il a fréquentées (point 5.6, p. 18 du recours en annulation).

Concernant l'équilibre financier (point 5.7 du recours en annulation), le requérant est fondé à le contester dans la mesure où il est basé sur des estimations de trafic qu'il juge irréalistes. Ceci est déjà évident, et lorsque le défendeur affirme qu'il n'y a aucun élément à l'appui de cette critique, il n'a probablement pas vu que le requérant cite le rapport de la Cour des Comptes en date du 23 octobre 2014.

En conséquence, le requérant réaffirme la déficience et le manque flagrant de sincérité de l'évaluation socio-économique du défendeur, qu'il s'agisse de la situation de référence, des prévisions de trafic et donc de recettes, du temps d'accès, et du différentiel de vitesse d'écoulement du temps selon qu'il s'agit d'une gare existante ou d'un projet de nouvelle gare.

4.8. Sur l'incompatibilité avec l'article L1214-2 du Code des Transports

L'article invoqué par le requérant (point 6, p. 19 du recours en annulation) concerne une orientation générale de la politique des transports dans les agglomérations, au moyen de l'outil du Plan de déplacements urbains (PDU).

Le requérant accepte volontiers que le PDU doive être mis en conformité avec le grand équipement qu'est une nouvelle gare, et qu'à ce titre le projet peut être incompatible avec le PDU existant. Le requérant n'a d'ailleurs pas soulevé un tel point.

Mais le requérant constate et a soulevé que, selon la propre évaluation socio-économique du défendeur, les déplacements urbains en véhicules personnels sont amenés à augmenter fortement, faisant plus que compenser les gains environnementaux attendus du report modal vers le rail.

Cette évolution étant contraire aux orientations fixées par l'article invoqué pour la réalisation d'un PDU, il est donc évident que si le PDU est mis en conformité avec l'existence de la nouvelle gare, il ne pourra alors pas respecter l'article invoqué.

C'est par cet enchaînement que l'article L1214-2 du Code des transports fait obstacle à la construction d'une nouvelle gare dont le bilan est négatif en ce qui concerne les nuisances induites par les transports en agglomération.

Le fait que la déclaration de projet inclut l'affirmation selon laquelle le projet « *est compatible avec le PDU* », et qu'il « *incite à la multimodalité et encourage l'utilisation des transports en commun au profit de l'automobile* » (p.20/21 de la décision attaquée) n'apporte pas la preuve que le projet soit réellement compatible avec les PDU (alors que la propre étude du maître d'ouvrage prouve l'inverse), mais prouve par contre que le respect des dispositions de l'article invoqué est nécessaire.

Le requérant maintient donc ses affirmations.

4.9. Sur le défaut d'étude d'impact

Concernant ce moyen, exposé au point 7.1 (p. 21 et suivantes) du recours en annulation, le défendeur explique longuement pourquoi, selon lui, l'Autorité Environnementale (AE) a tort de dire qu'il est nécessaire de produire une étude d'impact unique.

Si le requérant avait uniquement fait référence au document cité par le défendeur, à savoir l'avis de l'AE du 23 avril 2014 (**pièce n°9 du recours en annulation** ; le défendeur indique à tort le 24 avril 2014) concernant l'étude d'impact produite pour la nouvelle gare, on pourrait envisager de le suivre dans son débat juridique.

Mais le défendeur se garde bien de mentionner la décision de l'AE du 19 février 2014, également citée par le requérant (**pièce n°10 du recours en annulation**), décision qui concerne la nécessité d'une étude d'impact pour l'extension du tramway, et qui stipule que cette étude d'impact doit être commune à l'extension du tramway, à la gare TGV, et à la ZAC OZ 1.

Si le défendeur prétend expliquer que cette décision est illégale et lui porte préjudice, libre à lui de la contester devant les tribunaux compétents. Mais tant que cette décision n'a pas été annulée, elle s'applique, l'AE étant une autorité compétente pour déterminer quelles études d'impact sont nécessaires.

Il est donc clair que l'étude d'impact, contraire à la décision de l'AE du 19 février 2014, n'est pas recevable, en dépit des longues démonstrations du défendeur.

4.10. Sur les insuffisantes de l'étude d'impact

4.10.1. Accès viaires

Le fait que l'étude produite par RFF mentionne des points relatifs à la voirie et que le commissaire enquêteur s'en soit satisfait ne constituent pas des preuves d'une prise en compte correcte.

Pour commencer, le défendeur fait référence à un mémoire produit en réponse à l'avis de l'AE, et à sa réponse faite aux observations du commissaire enquêteur. Ces documents ne correspondent pas aux exigences du Code de l'environnement, qui demande en l'espèce l'élaboration d'une étude d'impact, sur laquelle l'AE exprime un avis. À l'inverse, les deux documents invoqués par le défendeur sont de sa propre création et n'ont donné lieu à aucun avis contradictoire, ce qui réduit fortement leur pertinence et interdit qu'ils ne soient considérés comme faisant partie de l'étude d'impact.

Le défendeur ne conteste pas la voie routière principale du quartier Oz, et d'accès à la nouvelle gare, nommée « le Tenseur », est censée se raccorder principalement à l'actuelle autoroute A9, au moyen d'un échangeur dont rien n'a été dit sur sa structure, son coût, son financement, ou même son emplacement exact. Il ne peut donc pas affirmer que la question des accès viaires a été traitée avec suffisamment de précision dans son étude d'impact.

4.10.2. Sur l'absence d'information concernant l'extension du tramway T1

Le défendeur, qui présente son projet de coexistence de 2 gares sans correspondance ferroviaire comme un « doublet de gares » fonctionnant en symbiose, ne peut aujourd'hui affirmer que l'extension du tramway jusqu'à la nouvelle gare est indépendante de la création de la nouvelle gare.

Et quand bien même, pour ce qui concerne les impacts notamment sur les risques d'inondations, les risques s'additionnent que les projets soient « un Programme » ou non. L'étude d'impact doit donc, à tout le moins, tenir compte de l'existence des projets environnants, or il n'en est rien.

Quoi qu'il en soit, le requérant s'appuie sur la décision de l'instance la plus pertinente pour se prononcer sur le sujet, à savoir l'Autorité Environnementale, qui a décidé que le tramway T1 devait être analysé dans la même étude d'impact que la nouvelle gare. Or ce n'est pas le cas, ce que le défendeur ne conteste pas sérieusement.

4.10.3. Sur l'absence de justification du dimensionnement du projet

Le défendeur indique qu'il existe des prévisions de fréquentation, et se borne à affirmer que « *il ne fait donc pas de doute que c'est sur la base de cette hypothèse de fréquentation que le projet a été envisagé et dimensionné* ». Il n'apporte toutefois aucun élément de preuve de l'existence de ce lien, que l'Autorité Environnementale n'a pas réussi à voir.

4.10.4. Sur l'absence de prise en compte de la réévaluation à la hausse de la crue de référence du fleuve Lez

Le défendeur cite son mémoire en réponse à l'avis de l'AE, en ce qu'il mentionne qu'il a été décidé en 2007 de réévaluer à la hausse le débit de crue de référence du fleuve Lez, pour ce qui concerne l'élaboration du PPRI (plan de prévention des risques d'inondation) de Montpellier.

Or l'AE a explicitement relevé (pièce n°9 du recours en annulation, p. 10) que l'étude d'impact est basée sur une valeur inférieure, avant réévaluation.

Le fait que le défendeur ait indiqué, dans un dossier ultérieur, qu'il avait été convenu de baser le PPRI sur une valeur réévaluée à la hausse, ne change rien au fait que l'étude d'impact a, elle, été basée sur la valeur précédente, plus basse.

Au demeurant, le défendeur omet de citer le paragraphe suivant de son mémoire en réponse à l'avis de l'AE, qui affirme que :

« 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. »

Le défendeur ne peut donc pas aujourd'hui prétendre que la valeur réévaluée à la hausse a été prise en compte, alors qu'il justifiait dans son mémoire en réponse à l'avis de l'AE la raison pour laquelle il estimait que son étude d'impact n'était pas concernée par cette réévaluation.

Le défendeur persiste, par la suite, à affirmer que le projet ne serait pas concerné par le risque de crue du fleuve Lez.

Il se base pour cela sur les cartes des aléas et de zonage réglementaire de la commune de Lattes (**pièces adverses n°11 et 12**), mais les zones indiquées sur ces cartes n'ont en l'espèce qu'une valeur indicative, étant donné que le projet de nouvelle gare, de quartier ZAC OZ 1, et de tramway T1, se situent intégralement sur le territoire de la commune de Montpellier et non de Lattes.

Au demeurant ce n'est pas la nouvelle gare que le requérant indiquait pouvoir être concernée par les crues du Lez, mais l'opération immobilière ZAC OZ 1 prévue à proximité de la gare, et dont une partie s'étend vers l'ouest en direction de la Lironde, ce que le défendeur ne conteste pas. Or il est avéré qu'un déversoir a été créé afin qu'une partie des crues du Lez rejoigne le lit de la Lironde, ce que le défendeur ne conteste pas puisqu'il produit lui-même le plan détaillé de ce mécanisme (**pièce adverse n°14**).

Si aucun écoulement n'est indiqué depuis le déversoir Lez-Lironde en direction du quartier ZAC OZ 1, il n'en reste pas moins que l'arrivée d'une crue dans la Lironde, en provenance du Lez, gênera à l'évidence l'écoulement de l'eau de la Lironde, ceci pouvant constituer un facteur de risque d'inondation.

Par ces motifs, le requérant réitère, avec l'Autorité Environnementale, que c'est à tort que l'étude d'impact de RFF a omis de prendre en compte la réévaluation du niveau de référence de crue du Lez.

Par tous les moyens relatifs à l'étude d'impact, le requérant réaffirme donc que l'étude d'impact est d'une part nulle par sa forme (n'incluant pas les projets environnants), et d'autre part insuffisante sur plusieurs points. Il maintient ses conclusions sur les graves conséquences de ces manquements.

5. SUR LES DEMANDES ACCESSOIRES DU DÉFENDEUR

La demande de SNCF-Réseau de laisser à la charge du requérant la somme de 5000 € au titre de l'article L761-1 du CJA est extravagante, en regard des moyens limités d'un requérant agissant à titre individuel, ou même s'il était considéré agir au nom d'un collectif citoyen. Le juge des référés ne fera donc pas droit à cette demande.

6. CONCLUSION

PAR CES MOTIFS,

et tous autres à pourvoir, déduire ou suppléer, au besoin d'office :

- l'exposant persiste de plus fort dans les conclusions de sa requête.

Fait à Montpellier, le 17 mars 2015,
Michel JULIER,

7. LISTE DES PIÈCES JOINTES SUPPLÉMENTAIRES

- R7. Facture GDF-Suez de gaz naturel du requérant, servant de justificatif de domicile
- R8. Accusé de réception du mémoire n°1 du collectif d'opposition par le commissaire enquêteur
- R9. Photographie du chantier de la nouvelle gare et schémas issus de la Notice explicative
