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

# 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,

ayant pour avocat : AdDen avocats - Nicolas Nahmias, 31 rue de Bellefond, 75009 PARIS

#### **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.

Sur la requête n° 1501055-5

# PLAN DE LA RÉPLIQUE

RI	EMARQUE LIMINAIRE	3
1.	SUR L'INTÉRÊT À AGIR	3
	1.1. Sur la distance entre le domicile du requérant et le projet de nouvelle gare TGV	3
	1.2. Sur la perte de temps occasionnée par la construction d'une 2e gare TGV	
	1.3. Sur la recevabilité de la qualité de contribuable local	
	1.4. Sur la qualité de signataire d'un mémoire d'opposition à la nouvelle gare	5
2.	SUR LA LÉGALITÉ DE LA DÉCLARATION DE PROJET	
	2.1. Sur l'absence de concertation préalable	5
	2.1.1. Sur la prétendue inopérance du moyen	
	2.1.2. Sur la violation du principe de participation	
	2.1.2.1. Sur la tenue d'un débat public en 2009	6
	2.1.2.2. Sur la pertinence d'un débat conduit dans le cadre de la LNMP	
	2.1.2.3. Sur le choix de la localisation de la nouvelle gare	
	2.1.2.4. Sur d'autres objections du défendeur	8
	2.1.3. Sur le refus de la concertation lors de l'enquête publique de 2014	9
	2.1.4. Sur l'absence de prise en compte de la contre-proposition « Option 3 »	
	2.1.5. Sur la prise en compte incorrecte du « raccordement de Saint-Brès »	
	2.2. Sur l'intérêt personnel du commissaire enquêteur dans le dossier	
	2.3. Sur l'illégalité du couplage entre le CNM, déclaré d'utilité publique, et le projet de nouve	
	gare, qui ne l'est pas	
	2.4. Sur la nullité de la convention de financement	
	2.4.1. Sur la recevabilité de l'exception d'illégalité	
	2.4.2. Sur la prétendue inopérance de l'exception d'illégalité	
	2.4.3. Sur la prétendue absence de nullité de la convention	15
	2.5. Sur le défaut de l'évaluation socio-économique	
	2.6. Sur l'incompatibilité avec l'article L1214-2 du Code des Transports	
	2.7. Sur l'absence d'étude d'impact unique sur l'ensemble des projets couplés	19
	2.7.1. Remarques générales	19
	2.7.2. L'interdépendance entre les projets d'un même programme d'ensemble	
	2.7.3. Jurisprudence concernant les projets non encore arrêtés	
	2.7.4. Simultanéité des différents projets du programme d'ensemble	23
	2.7.5. Mentions des projets connexes dans le dossier d'enquête publique	
	2.7.6. Conclusion sur le défaut d'étude d'impact du programme d'ensemble	25
	2.8. Sur les autres insuffisances de l'étude d'impact	25
	2.8.1. Remarque générale	25
	2.8.2. Omissions évoquées par RFF après l'étude d'impact	
	2.8.3. Accès viaires	
	2.8.4. Extension du tramway T1	
	2.8.5. Justification du dimensionnement du projet	
	2.8.6. Réévaluation à la hausse du débit de crue du fleuve Lez	
	2.8.7. Conclusion sur les manquements de l'étude d'impact	
3.	SUR LES DEMANDES ACCESSOIRES DU DÉFENDEUR	
5	CONCLUSION	29

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

Ce mémoire appelle de sa part les observations suivantes.

# REMARQUE LIMINAIRE

Le requérant tient à signaler les manœuvres dilatoires du défendeur. Le défendeur a mis 5 mois à produire un mémoire en défense (recours transmis le 3 mars 2015, mémoire en défense reçu le 5 août 2015), alors que la question est urgente du fait de travaux en cours, et que le Tribunal lui avait octroyé un délai de 30 jours. Pourtant son mémoire en défense est identique, presque mot pour mot, à celui qu'il avait produit sous 10 jours en référé-suspension (dossier n°1501056-5).

#### 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° 13 de cette réplique)**, servant de justificatif de domicile, répond à cette objection.

Le défendeur cite **mensongèrement** l'expression « *très loin* » (en mettant des guillemets alors que le requérant ne l'a pas jamais employée dans son recours) pour ironiser sur le fait qu'une distance de 5 km ne constituerait pas une contrainte pour un voyageur prenant le train.

En réalité, il est établi que les usagers des grandes gares arrivent majoritairement à pied ou en transports publics, et qu'une distance de 5 km n'est donc pas neutre, surtout s'ils sont chargés.

Preuve en est que la gare « Avignon TGV », située à moins de 5 km à pied de l'hyper-centre d'Avignon, a toujours été considérée comme « excentrée », alors même que cette distance est plus faible qu'entre le domicile du requérant et le projet litigieux. Le site internet Google Maps (pièce n°14 de cette réplique) permet de vérifier ces distances et les temps de parcours (1h10 à pied entre le domicile du requérant et le projet litigieux de nouvelle gare TGV).

La distance est encore plus pénalisante lorsqu'il existe deux gares, non connectées par des correspondances ferroviaires. Ce fut le cas pendant 13 ans à Avignon (à Montpellier, une telle correspondance est techniquement impossible entre le site retenu et la gare du centre-ville), et la lecture de la presse illustre le préjudice subi par les voyageurs (pièce n°15 de cette réplique).

Du reste, le défendeur ne conteste pas le fait que la gare actuelle se situe à 10 mn du domicile du requérant tandis que la nouvelle gare se situerait à 1 h de marche rapide, donc à un temps d'accès très supérieur, quand bien même des transports urbains seraient ultérieurement mis en place.

Le fait de se rendre à la nouvelle gare constitue donc bien un préjudice pour le requérant.

#### 1.2. Sur la perte de temps occasionnée par la construction d'une 2e gare TGV

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 du réseau ferroviaire TGV et longue distance **(pièce adverse n°1, page 411)**: sa fréquentation passerait de 3,779 millions de voyageurs en 2017 à 1,924 millions en 2025, soit une diminution de moitié. Compte tendu 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 adverse n°1 :

- pour les dessertes « Grand Sud » (point 2.2.4.2, page 407) : « 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 2.2.5.3, page 408) :

« 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 un préjudice pour le requérant, et justifie son intérêt à agir.

### 1.3. 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 litigieux (la Région Languedoc-Roussillon et la Métropole de Montpellier), ni que les contribuables locaux ont intérêt à agir sur les décisions qui impliquent des dépenses pour la collectivité. Il se borne à faire référence à un arrêt (CE 23 décembre 2014 « Communauté d'agglomération du Grand Besançon », 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 ; »

En effet, dans l'affaire visée, 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.

Cette analyse n'est pas transposable en l'espèce, car il ne s'agit pas d'une DUP, qui est une autorisation donnée par une administration de contrôle, mais d'une déclaration de projet, qui constitue une décision effective de réalisation de la part de l'organisme signataire.

De plus, il existe 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 litigieux, 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, ce qu'il a fait en signant la déclaration de projet attaquée.

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.

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

Le défendeur feint de ne pas comprendre que le signataire d'une contribution a intérêt à agir si les droits qui lui sont octroyés par la loi dans le cadre de la consultation du public n'ont pas été respectés. Or le requérant est précisément dans cette situation.

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

Ce moyen est particulièrement erroné 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, et qu'il l'a lui-même envoyé au commissaire enquêteur, lequel lui a répondu personnellement, comme en atteste l'accusé de réception envoyé par le commissaire enquêteur (pièce n° 16 de cette réplique).

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, il s'agit du requérant.

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.

Au vu de l'ensemble de ces éléments, le requérant dispose donc bien de l'intérêt à agir.

#### 2. SUR LA LÉGALITÉ DE LA DÉCLARATION DE PROJET

Le requérant persiste à contester la légalité de la déclaration de projet litigieuse. Il rejette donc l'ensemble des moyens invoqués par le défendeur, comme cela sera démontré ci-après.

#### 2.1. Sur l'absence de concertation préalable

#### 2.1.1. Sur la prétendue inopérance du moyen

Le défendeur consacre 4 pages à affirmer « à titre principal » que la concertation a eu lieu selon les modalités définies par la décision du 22 avril 2013 du président de RFF, et que celui-ci était libre de définir les modalités de concertation qu'il souhaitait.

Son argumentation s'appuie sur une jurisprudence (CE 8 octobre 2012 « Commune d'Illats », n°338760, et CE 17 juillet 2013 « *Société française du radiotéléphone – SFR »,* n°350380), qui n'est pas applicable en l'espèce, car elle concerne des enquêtes publiques conduites selon l'article L300-2 du Code de l'urbanisme, dans un cas où la collectivité était libre de définir les modalités de la concertation. Tandis qu'en l'espèce, il s'agit d'une enquête publique conduite selon les articles L123-1 et suivants du Code de l'environnement, relatifs aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement. Ce cas est donc différent, et les exigences sur le déroulement de la concertation préalable sont nettement plus strictes afin de garantir le droit de participation des citoyens, conformément à l'article 7 de la Charte de l'environnement.

Ces arguments ne sont donc pas recevables.

De plus, l'argumentation est mal ciblée car cette prétendue concertation (il s'agissait plutôt d'une information) ne concernait pas la déclaration de projet attaquée. Ceci est visible dès le titre de

cette décision du 22 avril 2013, citée ci-dessous (pièce adverse n° 6) :

« Décision portant organisation de la concertation préalable en vue de l'attribution du contrat de partenariat du projet de la gare nouvelle de Montpellier »

Il est donc patent que cette « concertation » concernait la décision d'avoir recours à une forme dérogatoire de marché public, le **contrat de partenariat**, communément désigné sous le terme de « partenariat public-privé » (PPP).

Le requérant ne nie pas l'utilité d'une concertation sur ce point, tant les PPP s'avèrent généralement coûteux, juridiquement problématiques, injustes pour les petites et moyennes entreprises, et techniquement inefficaces. Récemment, le juge administratif a fréquemment résilié des PPP, et une action en ce sens est en cours à l'encontre du PPP de la gare litigieuse.

Il n'en reste pas moins que cette concertation ne concernait donc pas la déclaration de projet, mais une autre question, dépendant d'une autre législation (le droit des marchés publics), et que l'argumentaire du défendeur s'écroule donc à nouveau.

Du reste, le requérant a déjà démontré dans son recours en annulation (II. B. 1.1.3, pages 6–7) que cette opération « de concertation » <u>excluait tout échange avec le public quant à l'opportunité du projet et quant à sa localisation</u>, ce qui confirme qu'il ne s'agissait pas d'une opération de concertation préalable à la déclaration de projet.

Il n'y a donc pas eu en 2013 de concertation préalable à la déclaration de projet litigieuse.

# 2.1.2. Sur la violation du principe de participation

Le défendeur affirme ensuite que le principe de participation du public n'a pas été violé, en utilisant des arguments qui sont entièrement contestés ci-après.

# 2.1.2.1. Sur la tenue d'un débat public en 2009

Le défendeur croit utile de rappeler que le débat de 2009 sur la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan (LNMP) mentionnait la création de nouvelles gares, dont la gare de la Mogère litigieuse.

Le requérant n'a pourtant nullement contesté cette réalité : il a expliqué de façon détaillée, au B.1.1.1. du recours en annulation (pages 3 à 6), en quoi :

- ce débat ne concernait pas le même projet puisqu'il supposait la construction de la LNMP,
   or la LNMP a été ajournée, ce qui modifie fondamentalement la justification du projet ;
- la comparaison des sites « Est » et « Ouest », dite « Étude complémentaire n°2 », fournie unilatéralement par RFF, n'est pas sincère : le requérant a fourni une contre-étude (pièce n°3 du recours en annulation) qui aboutit à une conclusion inverse ;
- les positions exprimées en 2009 n'ont pas été particulièrement favorables au site « Est » finalement choisi, en particulier pour celles qui étaient basées sur des arguments d'ordre ferroviaire (celles des associations d'usagers et celle de la ville de Sète par exemple). La préférence de l'Agglomération de Montpellier pour cette localisation était pour sa part ouvertement motivée par des considérations immobilières et non ferroviaires;
  - sur ce point, le défendeur cite le président de la commission particulière du débat public (CPDP), Claude Bernet (le défendeur écrit « Clause Bernet »), qui confirme bien que le choix du site « Est » est une décision arbitraire de l'Agglomération de Montpellier, et que dès lors que l'on s'intéresse à l'efficacité du système ferroviaire, il y a des raisons « évidentes » pour préférer le site « Ouest ». Extrait de la citation :

« L'agglomération de Montpellier a fait son choix. C'est un choix qui est peut-être contesté – et notamment nos amis Sétois le contestent pour des raisons évidentes – mais c'est un choix qui est celui de l'agglomération de Montpellier et qui était rappelé de façon claire et sereine plusieurs fois. »

Le défendeur a d'ailleurs opportunément tronqué la citation, en supprimant un paragraphe dans lequel M. Bernet expliquait que les gares de centre-ville ont toute leur pertinence sur les lignes limitées à 220 km/h, or il n'est pas contesté que le CNM est précisément une ligne mixte (fret et voyageurs) limitée à 220 km/h. M. Bernet écrivait :

« On peut penser que le comportement des opérateurs pourrait être différent selon l'option sur la vitesse des trains ; c'est-à-dire les scénarios 1 ou 3 d'un côté ou 2 de l'autre. Il est évident que si les trains roulent à 220, on peut peut-être passer un peu plus de temps à rentrer en centre-ville, si les trains vont très vite, ils auront un avantage compétitif par rapport à l'avion que les opérateurs auront du mal à perdre. »

- la position de la SNCF (aujourd'hui « SNCF Mobilités ») ne montre pas de préférence pour le site « Est » finalement retenu, et exprime qu'il n'est pas nécessaire de construire une nouvelle gare TGV à Montpellier avant la mise en service de la LNMP;
- l'intérêt d'une gare TGV située à 3 km de l'aéroport de Montpellier a été considéré
   « limité » dans les conclusions du débat.

#### 2.1.2.2. Sur la pertinence d'un débat conduit dans le cadre de la LNMP

(a) Le défendeur soutient ensuite que le fait que le débat sur les nouvelles gares TGV ait eu lieu dans le cadre du débat sur la LNMP ne remet pas en cause sa pertinence même lorsque la LNMP a été ajournée.

Cet argument ne tient pas car il est évident que la prétendue future saturation de la gare Montpellier St-Roch, censée justifier la création d'une 2<sup>e</sup> gare TGV, est liée à la multiplication des trains attendue du fait de la construction d'une ligne nouvelle vers l'Espagne, et donc à la LNMP.

Ceci est particulièrement évident à la lecture de la déclaration assez catastrophiste du président de la métropole de Montpellier, M. Philippe Saurel, en préambule du conseil de métropole du 22 juin 2015 (pièce n°17 de cette réplique). Il y fait état d'un risque pesant sur la réalisation de la LNMP, ce qui aurait pour conséquence que la nouvelle gare TGV ne serait plus utilisée que par « 1 ou 2 TGV par jour », voire « sans aucun TGV ». Il précise que « en termes d'argent public, ce n'est pas responsable » et estime que « ce sera une catastrophe ».

M. Saurel en tire la conclusion qu'il faut créer un embranchement (dit « Saint-Brès inversé ») pour, en quelque sorte, détourner vers la nouvelle gare TGV une partie des trains circulant sur la voie classique, afin de ne pas laisser vide une gare qui aurait été construite sans justification. Le requérant ne s'associe pas à cette demande, particulièrement pénalisante pour les voyageurs, et affirme au contraire que si la gare n'est pas justifiée, il est préférable de ne pas la construire.

La concertation de 2009, conduite dans le cadre du projet LNMP, n'est donc pas recevable à une décision concernant la réalisation de la nouvelle gare en l'absence de la LNMP, l'éventualité d'un report de la LNMP n'ayant pas été évoquée pendant cette concertation.

(b) Le défendeur soutient ensuite que la décision d'écarter le site « Ouest » (site où la gare TGV ne peut techniquement être construite que si la LNMP est construite) a été prise « dès après le débat public », l'une des rares tournures qu'il ait modifiée par rapport à sa défense en référé, dans laquelle il parlait d'une décision prise « bien avant que ce report [de la LNMP] n'intervienne ».

Or, si la décision a été prise après le débat (dont le bilan a été établi le 25 août 2009), il n'a pas pu intervenir « bien avant le report » de la LNMP, qui était à l'évidence déjà connu lorsqu'a été prise la délibération du conseil d'administration de RFF du 26 novembre 2009 (JO du 15 décembre 2010, NOR : DEVT1014503V), prévoyant la construction d'une gare sans LNMP :

« Le conseil d'administration de Réseau ferré de France (...) décide : (...)

De poursuivre les études sur les gares et dessertes régionales :

– en permettant la desserte de l'agglomération de Montpellier par une gare nouvelle dès la mise en service du contournement de Nîmes et de Montpellier ; ».

Le requérant maintient donc que la décision n'a pas été prise à l'issue d'une concertation, c'est-àdire en tenant compte des éléments que celle-ci aurait fait ressortir, mais qu'elle a été arrêté, en interne, bien avant celle-ci, comme le montre également le caractère systématiquement biaisé de l'analyse comparative, signée par EGIS Rail en août 2008 et produite par RFF lors du débat de 2009 (« Étude complémentaire n°2 – Étude de localisation et de définition de la gare TGV® de l'agglomération de Montpellier », disponible sur http://garetgv.fr/LNMP/EC2.pdf, pages 28 à 51), et contestée par le requérant (pièce n°3 du recours, pages 12 à 20).

Le défendeur échoue donc à démontrer que le choix de la localisation de la gare, en l'absence de la LNMP, ait fait l'objet d'une concertation préalable.

# 2.1.2.3. Sur le choix de la localisation de la nouvelle gare

Le défendeur fournit plusieurs jurisprudences visant à démontrer que le juge administratif ne se prononce pas sur l'opportunité du choix d'une localisation par l'administration, en exagérant quelque peu leur interprétation, notamment :

- l'ordonnance du TA de Montreuil (TA Montreuil 24 avril 2014 « Commune du Blanc-Mesnil », n°1400423) (pièce adverse n°9) concerne une demande en référé de désignation d'un expert pour indiquer le meilleur choix, donc une situation différente;
- le dernier arrêt du Conseil d'État (CE Assemblée 28 mars 1997 « Fédération des comités de défense contre le tracé est de l'autoroute A 28 », n° 164365) n'autorise pas l'administration à choisir sciemment une mauvaise localisation, contrairement à ce qu'indique le défendeur.

Surtout, en l'espèce, le requérant ne demande pas au juge administratif de se prononcer sur l'opportunité du choix d'aménagement fait par l'administration, mais sur la procédure et sur 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.

L'objection émise par le défendeur n'est donc pas recevable.

# 2.1.2.4. Sur d'autres objections du défendeur

Le défendeur soutient enfin la réalité de la concertation en réfutant successivement :

- l'absence de concertation avant la décision du CA de RFF en date du 26 novembre 2009, au motif que le débat de 2009 sur la LNMP aurait joué le rôle de concertation. Le requérant vient de démontrer, au point 2.1.2.2 (b), que ce débat ne constitue pas une concertation pour la décision alors prise de construire les nouvelles gares en l'absence de la LNMP;
- l'absence de concertation préalable au protocole du 7 février 2011 supprimant le raccordement de Saint-Brès, au motif que cela ne concernerait que le CNM. Il sera répliqué à ce point plus loin dans la discussion.

#### 2.1.3. Sur le refus de la concertation lors de l'enquête publique de 2014

Le défendeur ne conteste pas que, lors de l'enquête publique de 2014 préalable à la déclaration de projet. le commissaire enquêteur a explicitement refusé de prendre en compte l'avis du public

et les alternatives préférables au projet retenu, en raison de l'importance des décisions prises dès avant l'enquête publique. Le requérant réaffirme que ce refus viole la loi, comme cela est expliqué dans le recours en annulation (point 1.1.4. à la page 7 du recours).

Cette cause d'illégalité doit donc être retenue.

# 2.1.4. Sur l'absence de prise en compte de la contre-proposition « Option 3 »

(a) 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, l'accusé de réponse du commissaire enquêteur **(pièce n°16 de cette réplique)** prouve que cette « option 3 » a été explicitement signalée au commissaire enquêteur comme particulièrement pertinente, dans les termes suivants :

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

Le fait que l'une des contre-propositions (le site « Ouest » à Saint-Jean-de-Védas, dit « option 2 » dans le mémoire du Collectif) ait fait l'objet d'une analyse multicritère détaillée sur plus de 10 pages pour répondre au comparatif fourni par RFF en 2009 n'empêche pas que les autres options sont également des contre-propositions. Le défendeur lui-même reconnaît ce titre à la contre-proposition « option 1 », qui ne fait pourtant pas l'objet d'une analyse multicritère.

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

- (b) Le défendeur prétend que cette contre-proposition est un « simple argument, très accessoire et mineur, du collectif d'opposants ». Or il n'en est rien car cette contre-proposition concerne :
  - · un emplacement encore jamais mentionné dans le dossier du projet,
  - un emplacement en zone non inondable, au contraire des deux sites déjà étudiés,
  - une gare qui peut être desservie par la totalité des trains, contrairement au site « Est », réservé aux TGV, et au site « Ouest », inaccessible aux trains passant de la LGV à la voie classique ou inversement.

# La contre-proposition « option 3 » avait donc une importance ne permettant pas au commissaire enquêteur de l'ignorer entièrement.

- (c) Le défendeur relève ensuite 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 « synthétique ». Or 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 aucune réponse, même succincte ou synthétique.
- (d) Le défendeur échafaude enfin une théorie selon laquelle 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 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 n°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 commissaire enquêteur, résidant juste en face de ce lieu, pouvait d'autant moins faire la confusion entre ces deux communes.

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

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

Le défendeur ne conteste pas que le commissaire enquêteur a pris en compte la demande de l'échangeur de Saint-Brès prévu lors de la DUP de 2005 du CNM en tant qu'une demande subsidiaire (ajouter cet échangeur au projet de gare) et non pas en tant qu'une contre-proposition (construire cet échangeur pour desservir la ville de Montpellier via la gare Saint-Roch, au lieu de construire la nouvelle gare).

Il ne conteste pas non plus que le commissaire enquêteur a rapporté la demande d'un « échangeur complet de Saint-Brès », alors qu'il s'agissait de l'échangeur simplifié (par rapport au projet initial de la LGV Méditerranée), tel que contenu dans la DUP de 2005 du CNM.

Enfin, il ne conteste pas non plus que l'avis du commissaire enquêteur sur le sujet est basé sur une affirmation **mensongère** de RFF, affirmant que le coût de cette contre-proposition serait équivalent au coût du projet discuté, alors qu'il serait en réalité 10 fois plus faible (20 millions d'euros au lieu de 200 millions), ce qui contribue à rendre illégales la procédure d'enquête publique et la déclaration de projet qui en découle.

Sur ce point, et bien que le défendeur ne conteste pas ces estimations, le requérant estime utile de préciser la manière dont ces estimations ont été calculées :

- pour le projet litigieux : 135 M€ pour la gare (enquête publique, pièce E « Estimation sommaire des dépenses ») ; 7,7 M€ pour l'accueil du tramway (même source) ; 36 M€ pour l'extension du tramway T1 (réponse de RFF au commissaire enquêteur, hors coûts liés aux réseaux) ou 40 M€ (déclaration du président de l'Agglomération de Montpellier, le 13 juin 2014), 20 M€ pour l'accès routier (supposé au moins 50 % d'une ligne de tramway). On obtient 198,7 M€ ou 202,7 M€, que l'on arrondit à 200 M€.
- pour la contre-proposition : 1,8 km de voie ferrée simple. Le CNM dans sa totalité représente 80 km de voie ferrée double dont 10 km de raccordement (étude

d'impact du CNM), pour un budget de 2 milliards d'euros (convention de financement). Par proportionnalité (2 000 M€ × 1,8 ÷ (2×80)), on calcule un coût approximatif de 22,5 M€, et ce montant est nettement surestimé car l'embranchement de Saint-Brès du projet alternatif ne comporte aucun ouvrage d'art (étude d'impact du CNM), tandis que le CNM comporte de très nombreux ouvrages d'art, par exemple le viaduc Lez-Lironde mesurant 182 m (dossier CNM, caractéristique des ouvrages d'art les plus importants), et d'importants terrassement (afin d'obtenir un profil très plat adapté aux trains de fret). On retient donc 20 M€.

Il se borne à citer une jurisprudence (CE 13 janvier 2006 « *Commune de Polliat* », n° 272129) selon laquelle le fait que le commissaire enquêteur commette une erreur sur la portée d'une proposition est sans influence sur la légalité de la décision qui en découle. Mais son analyse de cette jurisprudence est erronée.

Il est en effet clair, à la lecture de l'arrêt de la CAA de Lyon (CAA Lyon 8 juillet 2004 « *Commune de Polliat* », n° 03LY00754), auquel fait référence cette jurisprudence du CE, que le commissaire enquêteur avait bien noté la proposition (l'utilisation d'une autre parcelle que celle envisagée), mais avait omis de répondre au sujet des conséquences de cette proposition (sur l'accès des véhicules de secours). Le Conseil d'État a jugé qu'il n'était pas illégal d'omettre de répondre au sujet de ces conséquences.

Cet arrêt n'est donc pas transposable en l'espèce, où l'omission ne concerne pas les conséquences de la contre-proposition (par exemple sur l'efficacité des correspondances ferroviaires), mais la contre-proposition elle-même, constituée de l'ensemble « échangeur de Saint-Brès et desserte de Montpellier par la gare Saint-Roch au lieu de la nouvelle gare ».

Le commissaire enquêteur, en omettant d'examiner cette contre-proposition, a donc rendu illégale la déclaration de projet qui en découle, comme indiqué dans le recours.

#### 2.2. 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 préjudiciables pour sa tranquillité.

Ce risque aurait pu être limité si, comme il est d'usage pour un projet d'une telle ampleur, une commission d'enquête avait été nommée plutôt qu'un commissaire enquêteur unique.

Le défendeur ne conteste pas efficacement l'intérêt personnel du commissaire enquêteur, soulevant au contraire qu'il existe d'autres causes de partialité que celles indiquées par le requérant : que les alternatives concernant une gare proche du domicile du commissaire enquêteur sont de nature à lui procurer une plus-value immobilière, et qu'elles lui procurent un avantage en termes de commodité lorsqu'il souhaitera emprunter le TGV.

Lorsque le défendeur argumente que « En écartant ces hypothèses de localisation, le commissaire a donc fait preuve de son objectivité et de son impartialité », il reconnaît explicitement que le commissaire enquêteur est personnellement intéressé, mais il affirme que celui-ci a volontairement ignoré ses intérêts personnels. Ce dernier argument n'est au demeurant pas effectif, car comme l'a déjà signalé le requérant, l'intérêt personnel ne va pas uniquement dans le sens indiqué par le défendeur (en faveur des alternatives ouest, en raison d'une supposée plus-value immobilière), mais plus probablement dans le sens opposé (en défaveur de ces alternatives, en raison de la dégradation de la tranquillité de son domicile situé face à une zone naturelle).

Du reste, l'article L123-5 alinéa 1 du code de l'environnement n'exige pas que le commissaire enquêteur ignore ses éventuels intérêts personnels, mais que l'on ne nomme pas un commissaire enquêteur personnellement intéressé. La simple existence d'un intérêt personnel rend la procédure illégale, a fortiori lorsqu'il est avéré que le commissaire enquêteur a ignoré une contreproposition très proche de son domicile (l'option 3, à Lattes), ainsi que les arguments en faveur

d'une contre-proposition proche de son domicile (le site Ouest, à Saint-Jean-de-Védas).

Concernant la nature des nuisances, le défendeur feint de ne pas connaître la réalité :

- 1) Il signale que le domicile du commissaire enquêteur est relativement proche du tracé du CNM, et que la proximité d'une gare n'impliquerait donc pas de nuisance supplémentaire. Or il est évident que les nuisances seraient sans commune mesure, une gare TGV étant nécessairement accompagnée de parkings, d'un trafic routier, et très probablement d'une opération immobilière qui aboutirait très certainement à urbaniser l'espace naturel actuellement situé face à son domicile.
- 2) Il cite une jurisprudence de 1982 (CE 1<sup>er</sup> décembre 1982 « *Ville de Lambersart* », n°18329-18330-18347) relative à un projet de rocade urbaine, pour lequel les opposants à cette rocade soulevaient la proximité entre le domicile du commissaire enquêteur et le lieu du projet. Le Conseil d'État avait rejeté cet argument, et en effet la proximité d'une rocade urbaine ne constitue pas un avantage mais une nuisance, le commissaire enquêteur n'avait donc aucun intérêt personnel à ignorer les arguments des opposants. La situation en l'espèce est très différente, puisque le commissaire a intérêt, pour sa tranquillité, à ignorer certaines contre-propositions au projet.
- 3) Il mentionne uniquement la distance entre le domicile et les contre-propositions (450 m et 700 m), en feignant d'ignorer que l'ensemble des aménagements routiers et des projets urbains accompagnant nécessairement une grande gare TGV s'approcherait beaucoup plus près. Dans le cas de la contre-proposition « option 3 », il est clair (en observant la **pièce n°5 du recours**) que le projet urbain arriverait très probablement jusqu'au domicile du commissaire enquêteur.

L'illégalité constituée par l'intérêt personnel du commissaire enquêteur dans le dossier est donc bien avérée, sans qu'aucun argument du défendeur ne soit opérant.

# 2.3. Sur l'illégalité du couplage entre le CNM, déclaré d'utilité publique, et le projet de nouvelle gare, qui ne l'est pas

Le défendeur feint de ne pas voir en quoi il est illégal de coupler irrémédiablement un projet, dès avant sa déclaration de projet, 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 » : pour obtenir la réalisation du projet déclaré d'utilité publique, ce qui est assurément souhaitable, on est alors obligé de réaliser l'autre projet, malgré son absence d'utilité publique ou d'intérêt général.

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 ». Il n'est pas contesté que la convention de financement du CNM et celle de la nouvelle gare de Montpellier ont été signées le même jour (le 25 avril 2012), et qu'elles prévoient une réalisation simultanée (mise en service des deux équipements en 2017).

À l'évidence, les affirmations du défendeur sont contestées par la déclaration de M. Philippe SAUREL, président d'un autre partenaire du projet, l'Agglomération de Montpellier (aujourd'hui Métropole de Montpellier), lors du conseil d'agglomération du 13 juin 2014 (pièce n°11 du recours), selon laquelle RFF (aujourd'hui SNCF-Réseau) contraint l'Agglomération à poursuivre la réalisation de la nouvelle gare, en raison des engagements liés au CNM et du couplage entre les projets, sous peine de devoir verser des indemnités d'un montant considérable (2 milliards d'euros). Cette affirmation a été constatée par la CADA dans son avis n°20143392 du 2 octobre 2014 (pièce n°7 du recours). Ceci prouve bien qu'il existe un couplage entre les projets.

Le requérant a déjà indiqué dans son recours pourquoi, quand bien même les déclarations de M. Saurel seraient fantaisistes, elles n'en constitueraient pas moins une sévère perturbation du processus de concertation, ayant pu influencer tant le public, de même que le commissaire enquêteur lui-même, comme l'illustre le fait que celui-ci a renoncé à examiner des contrepropositions en raison du stade déjà très avancé du projet proposé, projet devenu déjà irréversible selon lui (voir la citation dans le recours en annulation, point 1.1.4 à la page 7, Figure 12).

Une autre preuve du couplage illégal est apportée par le fait que les travaux effectués par le consortium Oc'Via (dominé par le groupe Bouygues), chargé de la construction du CNM, incluent des travaux qui dépassent largement le cadre de simples mesures conservatoires. Comme on peut le constater sur les photographies prises le 3 juillet 2015 (pièce n°18 de cette réplique), il s'agit de construire les voies et les quais de la gare, et donc d'effectuer des travaux qui imperméabilisent une partie notable du terrain, alors même qu'à cette date aucune autorisation n'a été donnée pour autoriser une telle imperméabilisation au titre de la Loi sur l'eau ou du permis de construire. La lettre d'information n°9 de Oc'Via, de mai 2015 (même pièce n°18), mentionne explicitement la construction des fondations de la gare, ce qui prouve clairement le couplage des ouvrages.

Le fait que la participation ait été particulièrement importante (en raison de la très forte opposition du public au projet litigieux) n'annule absolument pas la gravité de la perturbation que ces faits ont pu avoir sur le processus de consultation du public (au sens large : y compris l'activité du commissaire enquêteur, le rapport qu'il a rendu, et ses conclusions).

Du reste, les conséquences préjudiciables ne sont pas constituées par une éventuelle baisse de participation du public à l'enquête publique, mais par la décision de construire un ouvrage en un lieu qui n'est pas pertinent, en empêchant que la consultation du public ne permette de corriger ce choix erroné, et en dissuadant le commissaire enquêteur de soutenir les contre-propositions.

Le couplage du projet de nouvelle gare avec le projet du CNM déjà déclaré d'utilité publique est donc bien illégal et a des conséquences concrètes parfaitement dommageables.

#### 2.4. Sur la nullité de la convention de financement

#### 2.4.1. Sur la recevabilité de l'exception d'illégalité

Contrairement aux affirmations du défendeur, le point 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 avec le CNM, ou même d'ordonner cette réalisation. Elles ont également comme conséquence de conduire la Région Languedoc-Roussillon et la Métropole de Montpellier, dont le requérant est contribuable, à payer respectivement 32 et 12 millions d'euros pour le projet litigieux. Le requérant est donc intéressé à soulever l'illégalité de ces conventions de financement.

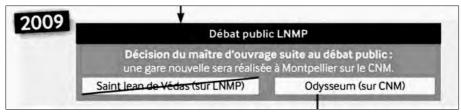
#### 2.4.2. Sur la prétendue inopérance de l'exception d'illégalité

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), alors qu'il n'était jusque là convenu que de réaliser le CNM sans nouvelles gares.

Du reste, le défendeur, qui refuse de voir dans ces conventions la décision sur laquelle se fonde la réalisation de la nouvelle gare et le choix de la construire sur le site Est (Odysseum – La Mogère), se garde bien d'indiquer quelle est la décision fondatrice, et donc à quel moment cette décision aurait pu être contestée devant le juge administratif.

Le requérant a déjà indiqué dans son recours que, selon la réponse de RFF au commissaire enquêteur dans le cadre de l'enquête publique de 2014 préalable à la déclaration de projet

attaquée, cette double décision (construction et localisation) aurait été prise dès 2009 après la concertation relative de la LNMP :



extrait de la réponse de RFF au commissaire enquêteur

Or il est clair que la décision du conseil d'administration de RFF du 26 novembre 2009, d'ailleurs publiée avec un retard remarquable de plus d'un an (JO du 15 décembre 2010, NOR : DEVT1014503V), ne décidait formellement que de « poursuivre les études » et n'indiquait aucun choix sur l'emplacement sélectionné, ce qui interdisait au public tout recours contre une décision aussi inconsistante :

« Le conseil d'administration de Réseau ferré de France (...) décide : (...)

De poursuivre les études sur les gares et dessertes régionales :

– en permettant la desserte de l'agglomération de Montpellier par une gare nouvelle dès la mise en service du contournement de Nîmes et de Montpellier ; ».

Le protocole d'étape du 7 février 2011 **(pièce n°19 de cette réplique)**, au demeurant non opposable car jamais publié, qui prévoyait l'abandon de l'embranchement de Saint-Brès (ce qui implique techniquement la construction de la gare), ne faisait pourtant état d'aucune décision formelle au sujet de la nouvelle gare, se bornant à évoquer des *« mesures conservatoires »*, sans indiquer le moindre choix pour la localisation :

« - intégration de mesures conservatoires (notamment des réservations foncières dans les PLU) concernant, d'une part, la réalisation des gares nouvelles, à la suite du débat public relatif à la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan, et, d'autre part, certains raccordements qui pourront être décidés ultérieurement. »

S'il est avéré que le Conseil régional du Languedoc-Roussillon a vu dans la décision du 26 novembre 2009 de RFF une décision formelle de construire la nouvelle gare et de choisir le site Est (Odysseum), ceci ne provient assurément pas de la lecture des documents, mais d'une interprétation ou d'informations privilégiées dont il pouvait disposer. Ceci est clair à la lecture des préambules de sa délibération du 22 juillet 2011 n° CR-11/04/404 (pièce n°25 de cette réplique) :

« VU La décision du conseil d'administration de RFF en date du 26/11/2009 concernant la poursuite du projet de ligne nouvelle entre Montpellier et Perpignan (LNMP) et notamment la décision concernant la réalisation de la gare nouvelle de Montpellier Odysseum concomitamment à la mise en service du Contournement de Nîmes Montpellier ; »

La délibération du Conseil régional du Languedoc-Roussillon du 2 mars 2012 n° CR-12/04.001 **(pièce n°20 de cette réplique, page 5)** cite de façon encore plus explicite le choix de construire la nouvelle gare et de choisir son emplacement, mais sans jamais faire référence à la décision de RFF qui aurait formalisé ces décisions :

« (...) il a été décidé de favoriser la diffusion de la grande vitesse ferroviaire sur le territoire régional par deux projets de gares nouvelles, permettant ainsi la desserte de l'agglomération de Montpellier par la création d'une gare à Montpellier – Odysseum, ce dès la mise en service du contournement de Nîmes et de Montpellier, (...) »

Il est donc avéré que les conventions de financement du CNM et des nouvelles gares de Montpellier et de Manduel, et l'accord-cadre correspondant, constituent une décision fondatrice de la réalisation de la nouvelle gare de Montpellier, tant à cause du couplage de la construction du CNM à celle de la nouvelle gare de Montpellier, qu'à cause du fait que

cette réalisation est formellement actée pour la première fois dans ces conventions.

#### 2.4.3. Sur la prétendue 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 Tribunal.

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, 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 Premier ministre dans une version que personne ne semble détenir, et que le défendeur aurait lui-même produite s'il la détenait.

Enfin, la signature du ministre chargé des transports ne démontre nullement que celui-ci disposait d'une délégation de signature du Premier ministre, alors que rien ne l'indique. Le requérant est donc fondé à penser que l'absence de signature signifie que le Premier ministre a désapprouvé cette convention, par exemple en raison de sa nature ou de son coût, et que celle-ci est donc nulle puisqu'il était prévu que le premier ministre devait l'approuver.

L'absence de la signature du Premier ministre est donc bien une cause de nullité.

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 pour les raisons qui ont été exposées, est par conséquent également nulle.

#### 2.5. Sur le défaut de l'évaluation socio-économique

- (a) Le défendeur affirme que le juge administratif n'effectue qu'un contrôle restreint sur le contenu de l'étude socio-économique, et que l'absence d'un élément dans celle-ci ne vicie pas la procédure. Mais il se fonde pour cela sur deux jurisprudences non applicables en l'espèce :
- dans l'affaire « Commune de Gonesse » (CE 29 avril 1998, n°187801), le juge a contrôlé la présence des éléments nécessaires. Les éléments absents étaient des rappels d'importance secondaire ;
- dans l'affaire « Société foncière Europe Logistique » (CE 2 juin 2010, n°328916 et n°328930), le juge a contrôlé que les éléments contestés étaient bien présents dans l'étude d'impact.

En tout état de cause, même dans l'éventualité d'un contrôle restreint, le juge administratif peut sanctionner l'erreur manifeste d'appréciation (CE SSR 25 mai 1990 « *Kiener* », n°94461).

De plus, et contrairement à ce qu'affirme le défendeur, le requérant ne dénonce pas la simple absence d'un élément, mais le caractère profondément erroné et insincère du document.

(b) Le défendeur, pour justifier la prise en compte d'une situation de référence incluant l'embranchement de Saint-Brès alors que le situation de projet ne l'inclut pas, affirme que cet embranchement n'est pas annulé mais simplement différé. Mais cette affirmation n'explique nullement l'incohérence soulevée. En effet, si ce « simple report » justifiait la présence de cet embranchement dans la situation de référence, alors cet embranchement devrait *a fortiori* être présent dans la situation de projet.

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 voit par exemple au point 2.2.5.3 (page 408) de l'évaluation (pièce adverse n°1) 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. »

En outre, il est à noter que le protocole d'étape du 7 février 2011 **(pièce n°19 de cette réplique)**, déjà cité dans le recours, prévoyait simultanément la préparation des nouvelles gares de Montpellier et de Manduel, et l'« absence de réalisation (...) du raccordement dit de Saint-Brès ».

- (c) 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 certainement évité. Il se base notamment sur le rapport de la Cour de Comptes du 23 octobre 2014 « La grande vitesse ferroviaire : un modèle porté au-delà de sa pertinence » (déjà cité dans le recours, aux points 5.7 et 5.8, page 19, figures 25 et 26) pour affirmer cela. Ce rapport prouve que, contrairement à ce qu'affirme le défendeur, la compétence de RFF n'est pas suffisante à elle seule pour définir les aménagements ferroviaires les plus pertinents.
- (d) Le requérant constate que le défendeur ne conteste pas que l'omission des dessertes de la ville de Lunel, défavorisée de façon insupportable et donc très peu crédible par le schéma de desserte proposée, constitue une preuve d'insincérité de l'étude socio-économique.
- (e) Le requérant réaffirme que l'évaluation socio-économique en cause prévoit un « quasiabandon » 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 (voir dans cette réplique, point 1.2 « Sur la perte de temps occasionnée par la construction d'une 2e gare TGV », à la page 3). 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 de cette agglomération, et qu'elle est desservie par 4 lignes de tramway, ce qui ne sera jamais le cas de la nouvelle gare excentrée.

Le défendeur prétend en outre que la récente rénovation de la gare Montpellier Saint-Roch n'a pas augmenté sa capacité, or une telle augmentation a bien eu lieu, lors des récents travaux d'agrandissement. 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 :

	AVANT	APRÈS
2 nouveaux points d'accès urbains	3	5
Doublement des surfaces de hall	2150 M <sup>2</sup>	4600 M <sup>2</sup>
Doublement des points d'accès aux quais et développement de l'accessibilité	4 – 4 – 11 –	→ 8 escaliers mécaniques  → 8 ascenceurs  → 23 escaliers fixes
1000 m² de surfaces commerciales supplémentaires	1700 M <sup>2</sup>	2700 M <sup>2</sup>
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)	

Extrait du dossier de presse de la SNCF du 2 décembre 2014 (inauguration de la gare St-Roch rénovée)

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 aussi utilisable que 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 est loin d'être saturée et que les transporteurs ferroviaires auront un intérêt commercial à l'utiliser, contrairement à ce qu'affirme l'évaluation socio-économique du défendeur.

(f) Les temps d'accès à la gare estimés par le requérant, s'ils sont approximatifs, ne sont pas infondés comme l'affirme le défendeur : la méthode de calcul est explicitée, au contraire des estimations du défendeur, qui malgré ses affirmations n'indique nullement les calculs qui lui permettent d'estimer les temps de parcours. Le requérant maintient son analyse indiquée au

point 5.5 (p. 17) de son recours en annulation, et conteste les estimations du défendeur. Le défendeur est particulièrement mal fondé à émettre des critiques sur ce point, sachant qu'il a inventé un « temps généralisé » dans lequel il multiplie arbitrairement par 2 la durée du temps d'attente dans les gares historiques, ce qui l'amène mécaniquement à sous-estimer la perte de temps occasionnée par la construction d'une gare excentrée et mal desservie par les transports publics, comme ceci est rappelé ci-dessous.

- (g) Le requérant réaffirme très fortement que l'évaluation est « grossièrement biaisée » en ce qu'elle considère que <u>le temps s'écoule deux fois plus lentement</u> dans une gare de centre-ville que dans une nouvelle gare TGV excentrée (point 3.3.3.1 de l'évaluation socio-économique, pièce adverse n°1 à la page 417, citée à la figure 23 du recours en annulation, point 5.5 à la page 17). Certes le défendeur affirme que la nouvelle gare est, par définition, « plus récente », mais l'ancienne gare vient d'être rénovée et a donc le même niveau de confort et d'équipements (commerces, etc...), et sa situation en centre-ville permet d'utiliser le temps d'attente de façon plus utile et agréable que dans une gare excentrée de périphérie. Le simple fait que le défendeur ose avancer un gain de « temps généralisé » comportant une telle dilatation du temps dans les gares historiques constitue une preuve éclatante de sa mauvaise foi : ni le requérant, ni certainement le Tribunal, n'a constaté que le temps s'écoule plus vite dans les gares TGV excentrées, dites « gares des betteraves », que dans les grandes gares historiques de centre-ville.
- (h) 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. Cette contestation est appuyée par le rapport précité de la Cour des Comptes du 23 octobre 2014.

En conséquence, le requérant réaffirme la déficience et l'insincérité de l'évaluation socioéconomique 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.

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

Le défendeur affirme essentiellement que cet article ne s'applique pas en l'espèce car il définit les orientations des Plans de déplacements urbains (PDU) et ne s'applique pas directement aux projets de construction. Il ajoute que le PDU ne s'applique qu'aux décisions concernant le stationnement et la voirie, et que selon lui le projet de gare TGV n'en fait pas partie.

Cependant cette argumentation n'est pas tenable, et les jurisprudences fournies ne sont pas applicables en l'espèce. Au demeurant, elles concernent des points relevant de la compatibilité de différents projets avec des Plans de déplacements urbains (PDU), alors que le requérant ne soulève pas ce point : il soulève l'incompatibilité avec la loi définissant les orientations du PDU.

Dans les deux arrêts cités d'abord (CE 16 avril 2010 « *Association ALCALY* », n°320667, et CE 27 février 2006 « *Association ALCALY* », n°257688), le requérant avait tenté d'opposer le Plan de déplacements urbains de l'agglomération lyonnaise à un décret déclarant d'utilité publique un tronçon d'autoroute interurbaine située en-dehors du périmètre de cette agglomération, ce qui ne relevait donc en effet absolument pas du Plan de déplacements urbains.

Dans l'arrêt cité ensuite (CE 26 octobre 2007 « *UFC Que choisir de la Côte d'Or* », n°291109), le Plan de déplacements urbains ne pouvait s'opposer à un ouvrage de raccordement de l'autoroute interurbaine A38 au réseau routier de l'agglomération de Dijon.

Dans le dernier arrêt cité (CAA de Paris 10 juin 2014 « Association Voies lib », n°13PA01470), le

juge a rejeté le moyen au motif que la décision prise est compatible avec les orientations du Plan de déplacements urbains d'Ile-de-France :

« le projet qui, du fait de la fermeture des berges, incite les usagers à se reporter sur l'offre de transports en commun et les modes de déplacements alternatifs dits " doux ", **répond** aux objectifs du plan de déplacements urbains d'Ile-de-France; qu'en particulier, les requérants ne démontrent pas qu'il résulterait des reports de trafic des véhicules qui en découlent, comme ils l'allèguent, une dégradation de la circulation des autobus ».

En l'espèce, il est indubitable que le projet de nouvelle gare est indissociable, comme l'a soulevé l'Autorité Environnementale du CGEDD (Conseil général de l'environnement et du développement durable), de l'aménagement du quartier ZAC OZ1, des accès routiers à la gare, et du prolongement de la ligne 1 du tramway de Montpellier.

Ces projets concernent évidemment la gestion de la voirie et des déplacements urbains, les orientations du Plan de déplacements urbains leur sont donc applicables. Tant la Métropole de Montpellier que RFF ont d'ailleurs largement expliqué que la gare est d'abord un projet urbain.

Si l'on peut accepter que le Plan de déplacements urbains doive être révisé pour tenir compte de la réalisation d'un ouvrage important tel qu'une nouvelle gare TGV, il n'en reste pas moins que la version révisée du Plan de déplacements urbains devra elle-même respecter les orientations fixées par la loi, ce qui sera impossible en cas de réalisation d'un ouvrage important qui, du fait de sa conception et de sa localisation, augmente fortement l'usage de la voiture individuelle.

Enfin, le défendeur se cite lui-même, selon sa déclaration de projet qui affirme que les impacts de la nouvelle gare sont positifs en ce qui concerne l'intermodalité et à l'utilisation des transports en commun. Mais ces affirmations ne sont pas opérantes, étant donné que :

- 1) il s'agit d'affirmations de principe qui ne sont fondées sur aucun élément concret ;
- 2) au demeurant, ces affirmations ne sont pas basées sur les orientations contenues dans la loi, dont l'objectif principal n'est pas l'intermodalité, mais la réduction de l'usage de la voiture et l'augmentation des déplacements à pied et à vélo, ou en modes peu polluants.

Il est patent que, selon la propre évaluation socio-économique du défendeur, le projet augmente fortement l'utilisation de la voiture individuelle, en particulier en zone urbaine où son impact négatif est particulièrement important, au point qu'il reconnaît un bilan négatif même si l'on prend en compte le report espéré de certains déplacements vers le rail. Ceci est détaillé dans le recours en annulation (point 6, figures 27 et 28 à la page 20). Le fait que le défendeur y voit un avantage (citation de la figure 28) au motif que l'usage de la voiture particulière génère des taxes, et en omettant les coûts qu'elle occasionne pour la collectivité, est une nouvelle preuve du manque de sincérité de l'évaluation socio-économique.

Le requérant maintient donc ses affirmations concernant l'incompatibilité du projet avec l'article L1214-2 du Code des Transports.

#### 2.7. Sur l'absence d'étude d'impact unique sur l'ensemble des projets couplés

# 2.7.1. Remarques générales

Le défendeur déploie une longue et laborieuse argumentation (2.2.9 de sa défense) visant à

démontrer que c'est à tort que l'Autorité Environnementale du CGEDD (Conseil général de l'environnement et du développement durable, un service du Ministère de l'Écologie) a rendu une décision le 19 février 2014 concernant l'extension du tramway T1 de Montpellier (pièce n°10 du recours) et un avis délibéré du 26 mars 2014 concernant l'étude d'impact de la nouvelle gare (pièce n°9 du recours), qui indiquent que la ZAC OZ 1, la nouvelle gare TGV, le CNM et l'extension du tramway T1 constituent un programme qui doit faire l'objet d'une étude d'impact unique.

Or tel n'est pas le lieu pour faire une telle argumentation : le défendeur est libre de saisir le juge administratif pour faire annuler les décisions de l'Autorité Environnementale du CGEDD s'il estime qu'elles sont infondées et qu'elles lui portent préjudice. D'ici là, ces décisions lui sont opposables.

Il est d'ailleurs à préciser que l'Autorité Environnementale du CGEDD a bien rendu une **décision** à ce sujet (à l'occasion de la demande en vue de l'extension de la ligne 1 du tramway), et pas uniquement un simple avis comme le laisse croire le défendeur lorsqu'il évoque « l'opinion de l'autorité environnementale selon laquelle [ces projets] constitueraient un programme de travaux ».

Signalons en outre que l'accord-cadre de financement de l'ensemble constitué par le CNM, la nouvelle gare de Montpellier et la gare de Manduel **(pièce n°6 du recours)** indique systématiquement qu'il s'agit d'un programme d'ensemble, ce qui apparaît dès le titre :

« **PROGRAMME D'ENSEMBLE** DU CONTOURNEMENT DE NÎMES ET DE MONTPELLIER

ACCORD-CADRE »

L'existence d'un programme d'ensemble comportant le CNM, la nouvelle gare de Montpellier, la ZAC OZ1 et l'extension du tramway n°1 est donc bien établie, et attestée par l'autorité compétente pour décider dans quels cas l'étude d'impact doit être unique.

Si l'on examine pourtant l'argumentation du défendeur, on constate qu'elle n'est pas fonctionnelle, comme cela est détaillé dans les points suivants.

#### 2.7.2. L'interdépendance entre les projets d'un même programme d'ensemble

Le défendeur cite d'abord (2.2.9.a de sa défense) deux arrêts concernant la gare TGV en rase campagne alors nommée « l'Arbois-TGV-Méditerranée » (aujourd'hui « Aix-en-Provence TGV »), au demeurant connue pour le fiasco de l'opération immobilière prévue à proximité, pour son accès presque exclusif en voiture personnelle et pour les problèmes continuels de stationnement alors que sa fréquentation est pourtant limitée. Il s'agit des arrêts « SOS Arbois » (CE 30 décembre 1998, n°190387) et « Commune de Cabriès » (CE 30 décembre 1998, n°191425) :

- le premier arrêt concerne le couplage entre cette gare excentrée et la mise à 2×2 voies de la départementale n°9 entre l'autoroute A51 et l'autoroute A7. Le juge a estimé à juste titre que ces projets n'étaient pas interdépendants. En effet, la départementale n°9 des Bouches-du-Rhône, reliant Aix-en-Provence à Vitrolles et donc à Marignane, permet d'améliorer la desserte entre Aix-en-Provence et Vitrolles (les autres axes importants étant plus longs et très embouteillés), et entre Aix-en-Provence et l'aéroport de Marseille-Marignane. Il était donc clair que cet ouvrage, même s'il a été adapté pour tenir compte du projet de gare TGV excentrée, avait une utilité propre et n'était donc pas uniquement un élément d'un « programme » avec la gare TGV.
- le second arrêt concerne le couplage entre la LGV Méditerranée (alors prévue de Valence à Marseille et à Montpellier) et la même gare TGV excentrée. Or s'il est évident que la gare TGV en rase campagne ne peut exister qu'en présence de la LGV, l'inverse n'est pas vrai et la LGV aurait parfaitement pu fonctionner sans cette gare. Il y a donc dépendance dans un seul sens, ce qui permet de mettre en doute la notion de « programme ».

Les juges se sont prononcés en l'occurrence sur la base de considérations propres à chaque affaire, et non pas comme le sous-entend le défendeur en affirmant que jamais une route et une

gare TGV, ou une ligne TGV et une gare TGV, ne peuvent constituer un programme.

La situation en l'espèce est différente, car il y a interdépendance totale entre les projets, comme nous allons le détailler ci-dessous.

Le projet de CNM, qui aurait d'abord pu être réalisé sans gare, a été modifié (par la suppression de l'embranchement de Saint-Brès) sous une forme qui le rend dépendant de la construction de la nouvelle gare : sans cet embranchement, les TGV empruntant le CNM ne peuvent en effet desservir la ville de Montpellier qu'à la condition de construire une nouvelle gare TGV.

De même, dès l'avant-propos de l'étude d'impact de la ZAC OZ1, les premières phrases indiquent clairement que la ZAC OZ1 est conditionnée par la ligne TGV, la gare et l'extension du tramway, et construite de façon simultanée (les textes en gras le sont déjà dans l'original) :

#### « Avant-propos

L'arrivée prochaine de la gare nouvelle et de la ligne LGV donne au site « Méjanelles – Pont Trinquat » une valeur exceptionnelle, de part sa localisation, son foncier disponible (350 ha, dont 150 ha constructibles) et les projets d'infrastructures annexes (A9 déplacée et prolongement d'une des lignes de tramway existantes).

*(...)* 

Les travaux de la nouvelle gare TGV sont prévus entre 2015 et 2017, et les travaux de viabilité de la première ZAC pourront être réalisés de façon concomitante. »

La gare TGV est elle-même conditionnée par la ZAC OZ1, comme ceci est apparent dans de nombreux documents, tels que le dossier d'enquête publique de la nouvelle gare (chapitre « 1.4 Présentation » de la pièce A « Notice explicative ») :

« Située sur la commune de Montpellier, la future gare constituera une construction totalement nouvelle qui viendra s'intégrer au cœur du projet urbain Oz. Ce projet porté par la Communauté d'Agglomération de Montpellier, prévoit la réalisation d'un vaste programme de logements, de services et d'équipements, dans un périmètre de plus de 350 ha où la gare nouvelle tiendra la place centrale. »

ou dans l'accord-cadre de financement du 25 avril 2012, qui justifie ainsi la nouvelle gare :

« Le pôle d'échange multimodal [NdIR : la gare] de Montpellier Odysseum et le contournement de Nîmes-Montpellier s'inscrivent au cœur du territoire de la démarche EcoCité soutenu par l'État, la Caisse des Dépôts et Consignations et l'ADEME pour promouvoir les actions innovantes, démonstratrices et exemplaires en matière de développement durable, et portée par les collectivités sur le territoire dit « de Montpellier à la mer ».

La réalisation de <u>ce programme d'ensemble</u> interviendra par ailleurs, dans le respect des engagements pris en matière d'insertion de la ligne nouvelle et des gares nouvelles dans les territoires. »

ou encore dans la déclaration du président de l'Agglomération de Montpellier (aujourd'hui Métropole de Montpellier), M. Philippe SAUREL, le 13 juin 2014 en conseil d'agglomération (pièce n°11 du recours) :

« Le guartier Oz justifie la gare. Je répète : le guartier Oz justifie la gare. »

De plus, une récente décision du Préfet de l'Hérault, l'arrêté préfectoral n° DDTM34-2015-05-04934 du 28 mai 2015 « portant prescriptions particulières dans le cadre de la Gare Nouvelle de Montpellier ; Maître d'ouvrage : SAS Gare de la Mogere » (pièce n°22 de cette réplique), rappelle qu'au niveau de sa réalisation et notamment de la protection contre les inondations, le projet de nouvelle gare dépend également du projet de ZAC OZ 1 :

#### « ARTICLE 3 : PRESCRIPTION PARTICULIERE

L'aménagement de la Gare est conditionné à la réalisation préalable des aménagements hydrauliques liés à la compensation de imperméabilisation, et qui sont prévus dans le cadre des autorisations de la ZAC OZ1 et de la ligne LGV au titre de la législation sur l'eau. »

La nouvelle gare dépend à l'évidence de l'extension de la ligne 1 de tramway (sans laquelle elle n'est pas correctement desservie par les transports publics), ce qui se vérifie au fait que tous les documents décrivant la nouvelle gare mentionnent la desserte par tramway, et que le défendeur lui-même parle d'un « doublet de gares (gare historique Saint-Roch, gare nouvelle) », ce qui suppose une connexion efficace, concrètement l'extension du tramway. À l'inverse, l'extension du tramway n'aurait guère de pertinence en l'absence de la nouvelle gare. Concernant le tramway, M. Philippe SAUREL expliquait également dans la même déclaration (pièce n°11 du recours) :

« Le coût [de la prolongation de la ligne 1 jusqu'à la gare] c'est 40 millions d'euros, et nous requerrons une participation de l'État. Parce que la ligne 1 s'arrête à Odysséum aujourd'hui, si elle desservait la gare de TGV ça serait quand même mieux. »

Le tout est bien résumé par la fiche d'action n°8 du « Plan Climat Énergie Territorial 2013-2018 » de la Communauté d'agglomération de Montpellier **(pièce n°21 de cette réplique)**, qui donne les explications suivantes à propos de l'extension du tramway n°1 :

# « SOUS-ACTION 1 : PROLONGER LA LIGNE 1 DU TRAMWAY JUSQU'A LA GARE MONTPELLIER SUD DE FRANCE

L'extension de la ligne 1 du tramway répond à trois objectifs principaux :

- offrir une relation directe et efficace entre la Gare Montpellier Sud de France et la Gare Montpellier Saint-Roch pour les voyageurs qui seront en correspondance entre ce « doublet de gares » montpelliérain. (...)
- accompagner la création d'un éco-quartier OZ Montpellier Nature Urbaine favorisant les mobilités durables : l'extension de la ligne 1 est menée concomitamment et sert de « colonne vertébrale » à la création du quartier OZ. (...)
- connecter une nouvelle centralité urbaine à l'ensemble de l'Agglomération : la ligne 1 est la ligne « armature » des transports publics montpelliérains car elle dessert les principaux générateurs de déplacements de l'Agglomération, tout en étant connectée avec les autres lignes de tramways et toutes les lignes de bus urbains. Par conséquent, grâce au prolongement de la ligne 1 de tramway, la Gare Montpellier Sud de France et le nouvel éco-quartier OZ Montpellier Nature Urbaine bénéficieront d'une très bonne accessibilité en transports en commun pour tous les habitants de Montpellier Agglomération.

La mise en service est prévue pour fin 2017. »

Il est donc démontré que ces projets sont interdépendants et constituent bien un programme d'ensemble.

#### 2.7.3. Jurisprudence concernant les projets non encore arrêtés

Le défendeur fournit ensuite (au 2.2.9.b.(i) de sa défense) trois jurisprudences indiquant que des projets ne peuvent constituer un unique « programme d'ensemble » si l'un d'eux n'est pas encore arrêté. Or en l'espèce, l'ensemble des projets évoqués sont déjà arrêtés : ils ont déjà fait l'objet d'une décision officielle du maître d'ouvrage (CNM, nouvelle gare, ZAC OZ1) ou d'une demande d'examen au cas par cas (l'extension du tramway ligne 1, fonctionnellement indissociable des autres projets, voir décision de l'Autorité Environnementale du CGEDD du 19 février 2014, **pièce n°10 du recours**).

Ces jurisprudences ne sont pas applicables en l'espèce.

#### 2.7.4. Simultanéité des différents projets du programme d'ensemble

Le défendeur argumente ensuite (2.2.9.b.(ii) de sa défense) que la réalisation d'un programme d'ensemble doit être simultanée et que ce ne serait pas le cas du CNM, dont les travaux ont commencé plus tôt que la nouvelle gare TGV. Or cette argumentation n'est pas non plus fonctionnelle.

Il est en effet évident que les différentes phases d'un programme ou d'un projet sont nécessairement échelonnés dans le temps en raison des exigences du chantier (par exemple on construit les fondations d'un bâtiment avant sa toiture). Dans le cas du CNM, il s'agit de travaux très importants, coûtant 2 milliards d'euros et comportant d'importants terrassements et de nombreux ouvrages d'art, leur ampleur exigeait donc un démarrage plus précoce que pour la gare TGV, et les travaux de la gare TGV ne peuvent eux-même démarrer qu'après l'achèvement des travaux de terrassement et de construction de voies du CNM. Ceci explique le décalage de la date de début des travaux, alors même que la mise en service est prévue de façon simultanée.

Le défendeur signale que lors de la déclaration d'utilité publique du CNM (décret du 16 mai 2005 « déclarant d'utilité publique et urgents les travaux nécessaires au contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier »), le projet ne comportait pas de nouvelle gare TGV. Ceci est parfaitement exact. On ne peut cependant pas en conclure qu'il s'agisse d'un projet indépendant de celui de la nouvelle gare TGV litigieuse.

En effet, le projet tel qu'il avait été approuvé en 2005 n'a pas pu être réalisé, faute de financements. Le projet est resté bloqué tellement longtemps qu'un décret de prorogation a dû être pris (décret du 28 avril 2015 « prorogeant les effets du décret du 16 mai 2005 déclarant d'utilité publique et urgents les travaux nécessaires au contournement ferroviaire de Nîmes et de Montpellier »)

Lorsque le financement a été bouclé, en 2012 (conventions de financement du CNM, de la nouvelle gare de Montpellier, de la gare de Manduel, et du programme d'ensemble), le projet initial avait été substantiellement modifié, par la suppression de l'embranchement de Saint-Brès qui permettait l'accès des TGV à la gare historique de Montpellier, et par la construction de ces deux nouvelles gares. À ces conditions, les élus locaux de la Région Languedoc-Roussillon et des Communautés d'agglomération de Montpellier et de Nîmes ont accepté de cofinancer le CNM, ce qui est visible au fait déjà exposé que la Région Languedoc-Roussillon évoque une décision explicite de construire la gare litigieuse à une époque où RFF, pourtant maître d'ouvrage, n'a encore pris aucune décision formelle en ce sens (arguments exposés plus haut, au point 2.4.2 « Sur la prétendue inopérance de l'exception d'illégalité », page 13). Il est patent que les élus locaux ont accepté ce cofinancement en raison des retombées qu'ils attendaient sur les opérations de promotion immobilière dans les ZAC voisines des deux gares TGV, ce qui ne leur semblait pas possible si les TGV desservaient les centre-villes, déjà urbanisés. Ces faits sont avérés par la délibération du 2 mars 2012 du Conseil régional du Languedoc-Roussillon (pièce n°20 de cette réplique, page 5) :

« La réalisation du contournement ferroviaire de Nîmes et de Montpellier s'inscrit donc dans un programme d'ensemble incluant également la réalisation de deux gares nouvelles dans les agglomérations de Montpellier et de Nîmes. La réalisation de ces deux gares nouvelles s'inscrit dans le cadre d'un doublet de gares constitué de la gare historique en centre ville et de la gare nouvelle, qui sera le lieu de nouvelles centralités, appelées à fonctionner en articulation tant pour les circulations ferroviaires des grandes lignes que les circulations ferroviaires locales. »

Les éléments déjà fournis prouvent que les projets sont en réalité arrivés de façon simultanée :

- le protocole d'étape du 7 février 2011 **(pièce n°19 de cette réplique)**, qui fait disparaître l'embranchement de Saint-Brès et envisage la réalisation des deux nouvelles gares sur le CNM, alors qu'elles étaient précédemment prévues uniquement dans le cadre de la ligne Montpellier-Perpignan ;

- les conventions du financement du 25 avril 2012 **(extrait pièce n°6 du recours)**, qui apportent simultanément le financement du CNM et de la nouvelle gare de Montpellier ;
- la notice de présentation fournie par le défendeur dans le dossier de l'enquête publique relative à la déclaration de projet de projet attaquée, qui indique explicitement que la réalisation de la nouvelle gare est associée à celle du CNM :

## « 1.4. PRESENTATION DE L'OPERATION SOUMISE A ENQUETE PUBLIQUE

L'enquête publique porte sur <u>la création de la Gare Nouvelle de Montpellier, dont la réalisation est associée à la réalisation du projet de Contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier (CNM)</u>. La Gare Nouvelle de Montpellier sera située sur cette nouvelle ligne de contournement ferroviaire de l'agglomération de Montpellier. »

Cette même notice explicative fournie par le défendeur indique tout aussi explicitement, dans le même chapitre de présentation, que la réalisation des deux ouvrages est simultanée :

« <u>La gare nouvelle de l'agglomération montpelliéraine sera mise en service en 2017 au</u> même horizon que celle du CNM. »

En résumé, il était parfaitement logique que l'étude d'impact du CNM en 2004, préalable à la déclaration d'utilité publique du CNM de 2005, soit indépendante, tant qu'il s'agissait d'un contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier permettant la desserte de la gare historique de Montpellier par les TGV empruntant ce contournement. Mais une étude d'impact commune aurait dû être réalisée lorsque ce projet a été modifié de façon à rendre impossible la desserte de la gare historique de Montpellier, et de façon à desservir la nouvelle gare excentrée correspondant à la décision attaquée. Cette opération ayant pour but de créer la ZAC OZ1, et nécessitant obligatoirement une desserte par tramway via l'extension de la ligne n°1, ces deux autres projets auraient également dû être inclus dans l'étude d'impact.

Il est donc parfaitement clair, y compris dans les documents signés par le défendeur luimême, que le programme d'ensemble n'est fonctionnel que si ces quatre projets (CNM, nouvelle gare, ZAC OZ1, extension du tramway n°1) sont réalisés de façon sensiblement simultanée.

#### 2.7.5. Mentions des projets connexes dans le dossier d'enquête publique

En dernier lieu, le défendeur affirme (au 2.2.9.c. de sa défense) que l'étude d'impact comporte des rubriques relatives aux autres projets constituant le programme d'ensemble.

Mais les points qu'il évoque, et qui sont d'ailleurs particulièrement incomplets, ne font pas partie de l'étude d'impact : ils ont été ajoutés, suite à la réponse de l'Autorité Environnementale du CGEDD que le défendeur estime infondée, dans un « mémoire en réponse à l'avis de l'Autorité Environnementale » (pièce adverse n°2).

Ce mémoire n'ayant pas été lui-même examiné par l'Autorité Environnementale, comme l'exige l'article L122-1 point III du Code de l'environnement, il ne fait pas partie de l'étude d'impact, et n'est qu'un simple document élaboré unilatéralement par le défendeur et sans valeur légale. Si le défendeur avait voulu inclure ce mémoire dans l'étude d'impact, il aurait dû communiquer à l'Autorité Environnementale l'étude d'impact amendée, comme celle-ci le lui suggérait instamment dans sa lettre du 12 février 2014 (pièce n°8 du recours, au dernier paragraphe). Il s'en est bien gardé, sachant pertinemment que la réponse aurait été la même, car les autres projets du programme d'ensemble sont à peine évoqués, de façon incomplète et imprécise.

Ce « mémoire en réponse à l'Autorité Environnementale » échoue donc à masquer le fait que l'étude d'impact ne concerne que la nouvelle gare TGV et non le reste du programme.

#### 2.7.6. Conclusion sur le défaut d'étude d'impact du programme d'ensemble

Pour toutes les raisons qui précèdent, le requérant réaffirme qu'une étude d'impact unique pour le programme d'ensemble est nécessaire, qu'une telle étude d'impact unique n'a pas été fournie, que l'absence d'une étude d'impact unique sur l'ensemble des projets couplés dans le programme d'ensemble est une cause de nullité de cette étude d'impact, et qu'il y a donc défaut d'étude d'impact.

# 2.8. Sur les autres insuffisances de l'étude d'impact

#### 2.8.1. Remarque générale

Le défendeur se garde bien de répondre au sévère constat d'insuffisance de l'étude d'impact, relevé par l'Autorité Environnementale du CGEDD dans son avis du 23 avril 2014 (pièce n°9 du recours) et dans sa lettre du 12 février 2014 (pièce n°8 du recours). Le requérant citait pourtant ces éléments au début du point 7 de son recours (page 21, en haut), et soulignait que le président de l'Autorité Environnementale a tenu à signaler dans sa lettre « l'importance des points [en question], qui dépassent largement le simple respect des procédures ou la sécurité juridique (au demeurant importants tous les deux sur un tel projet) ». Cette lettre (pièce n°8 du recours) est pourtant expédiée par l'autorité la plus compétente en France pour juger de la qualité d'une étude d'impact et de son adéquation avec les exigences du projet.

# 2.8.2. Omissions évoquées par RFF après l'étude d'impact

Le défendeur répond par contre (2.2.10 de sa défense) sur certains manquements (accès viaires, informations sur l'extension du tramway, absence de prise en compte de la réévaluation du débit du Lez) en affirmant avoir fourni ces éléments dans l'étude d'impact, alors qu'il fait référence à la « Pièce G » de l'enquête publique, « Mémoire en réponse à l'avis de l'Autorité Environnementale ». Or il a déjà été démontré plus haut que cette pièce ne fait pas partie de l'étude d'impact puisqu'elle n'a pas fait l'objet d'un avis de l'Autorité Environnementale. Les manquements restent donc entiers.

#### 2.8.3. Accès viaires

Concernant les accès viaires, le défendeur indique (au 2.2.10.a.) que le commissaire enquêteur a estimé que la réponse de RFF et de l'Agglomération de Montpellier était complète. Ceci ne répond pourtant nullement au manquement de l'étude d'impact, et ceci pour trois raisons :

- 1) le commissaire enquêteur évoque la réponse qu'il a reçue directement de la part de RFF et de l'Agglomération de Montpellier, et non le contenu de l'étude d'impact ;
- 2) de toute façon, le commissaire enquêteur n'est pas un spécialiste capable d'évaluer la qualité d'une étude d'impact, au contraire de l'Autorité Environnementale du CGEDD;
- 3) le défendeur ne conteste pas que la voie routière principale du quartier Oz, et d'accès à la nouvelle gare, nommée « le Tenseur », est censée se raccorder à l'actuelle autoroute A9 au moyen d'un échangeur autoroutier 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.

#### 2.8.4. Extension du tramway T1

La nécessité d'inclure les informations concernant l'extension du tramway T1 dans l'étude d'impact

a déjà traitée au point précédent, « 2.7. Sur l'absence d'étude d'impact unique sur l'ensemble des projets couplés », sans qu'il soit nécessaire de répéter les arguments ici.

Le défendeur affirme (au 2.2.10.b.(i) de sa défense) que l'extension du tramway T1 n'a pas à être mentionnée, n'étant pas un « projet connu », car n'ayant pas fait l'objet d'une étude d'impact. Il confirme donc l'absence d'étude d'impact sur ce projet, or il a été démontré précédemment et par l'Autorité Environnementale du CGEDD qu'il s'agit d'un projet lié qui aurait dû faire l'objet d'une étude d'impact commune.

De plus, l'argument n'est pas fonctionnel, car à la date où l'étude d'impact de la nouvelle gare a été soumise à l'Autorité Environnementale du CGEDD, le 31 mars 2014 (pièce n°9 du recours, page 2), l'extension du tramway T1 avait déjà fait l'objet d'une demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation d'une étude d'impact, comme l'indique la demande formulée le 28 janvier 2014 par la Société d'aménagement de l'Agglomération de Montpellier (pièce n°23 de cette réplique), il s'agissait donc bien d'un « projet connu » à la date de fourniture de l'étude d'impact.

On peut constater, sur ce point également, le « saucissonnage » qui a lieu, le projet étant reporté ou relancé au gré des intérêts des maîtres d'ouvrage. Ainsi, lors de l'enquête publique préalable à la demande d'autorisation au titre de la Loi sur l'eau pour la ZAC OZ1, du 30 mars au 30 avril 2015, la Société d'aménagement de l'Agglomération de Montpellier (SAAM) affirmait, pour le compte de la Métropole de Montpellier, que cette extension ne serait pas réalisée avant 2020 :

 Prolongement de la ligne 1 de tramway existante pour desservir la gare Nouvelle : travaux initialement programmés sur la période 2015-2017 et décalés au-delà 2019. Les hypothèses de tracé sont encore à confirmer.
 Le dossier est en cours d'étude. Aucun aménagement n'est programmé à ce jour.

...tandis que le 24 juillet 2015, la Métropole de Montpellier publiait déjà un appel d'offre au Bulletin officiel des annonces des marchés publics (BOAMP, avis n°14-48835) pour la réalisation de cette extension :

« Section I : Entité adjudicatrice ;

<u>I.1) NOM, ADRESSES ET POINT(S) DE CONTACT :</u> Montpellier Méditerranée Métropole **Section II : Objet du marché ; II.1) DESCRIPTION ;** 

<u>II.1.1)</u> Intitulé attribué au marché par l'entité adjudicatrice : mandat de maîtrise d'ouvrage déléguée pour la réalisation de l'extension de la 1ère ligne de tramway vers le pôle d'échanges multimodal Montpellier Sud de France. »

Concernant la consistance des informations communiquées par RFF sur ce point, et incluses non pas dans l'étude d'impact mais dans son mémoire en réponse à l'avis de l'Autorité Environnementale du CGEDD, le défendeur ne conteste pas les faits signalés au point 7.1 du recours, à savoir que l'évaluation de l'impact de ce projet se limite en bonne partie à des tableaux contenant la mention « Données non connues à ce jour ».

Il est donc démontré que l'étude d'impact ne contient pas les informations nécessaires sur l'extension du tramway T1, même dans le cas où l'on ignorerait qu'il s'agit d'un programme d'ensemble.

#### 2.8.5. Justification du dimensionnement du projet

Sur le manquement concernant l'absence de justification du dimensionnement du projet sur la base des prévisions de fréquentation, le défendeur signale qu'il a fourni une étude socio-économique, et qu'« il ne fait donc pas de doute » que cette étude a servi de base au dimensionnement du projet. Or il n'apporte aucune preuve de ce lien, dont l'Autorité Environnementale du CGEDD indique qu'il n'est pas mentionné, ni même que l'étude socio-économique ait été élaborée avant le dimensionnement du projet.

#### 2.8.6. Réévaluation à la hausse du débit de crue du fleuve Lez

(a) 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'Autorité Environnementale du CGEDD 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 signalé, dans un dossier ultérieur, qu'il avait été convenu de rehausser la valeur de crue de référence du PPRI, ne change donc 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'Autorité Environnementale du CGEDD, 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'Autorité Environnementale du CGEDD la raison pour laquelle il estimait que son étude d'impact n'était pas concernée par cette réévaluation.

(b) De fait, 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 n°12), mais les zones indiquées sur ces cartes n'ont en l'espèce qu'une valeur indicative, étant donné que les projets 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 autour de la gare et faisant partie du même programme d'ensemble, et dont une partie s'étend vers l'ouest jusqu'au ruisseau « 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 constituant un facteur de risque d'inondation pour la ZAC OZ1. Le lien entre la ZAC OZ1 et le projet litigieux, sur le plan hydrologique, est avéré notamment par l'arrêté préfectoral fixant des prescriptions en la matière pour la nouvelle gare, et qui soumet ce projet à la réalisation des ouvrages hydrauliques prévus pour la ZAC OZ1 (pièce n°22 de cette réplique).

Cette question est cruciale car la nouvelle gare (notamment son parking) est prévue sur une zone inondable (zone rouge inconstructible) du PPRI, dans le lit du ruisseau du Nègue-Cats, comme l'atteste l'annexe à la déclaration de projet attaquée (pièce n°1 du recours, page « 19/21 »), et que la Lironde passe par le projet de ZAC OZ1. Or tant les crues du Nègue-Cats que celles du système Lez-Lironde dépassent de plus en plus souvent les valeurs de référence, en raison du changement climatique et de l'imperméabilisation rapide des sols du fait de l'urbanisation en amont. Le requérant joint, à titre d'information, quelques photographies prises lors des dernières inondations, toujours qualifiées d'exceptionnelles alors qu'elles sont désormais récurrentes, le 29 septembre 2014 et le 23 août 2015 (pièce n°24 de cette réplique). On ne peut à ce sujet

qu'être interpellé par le fait que les porteurs du projet d'ensemble acceptent d'observer, pendant la phase d'étude des projets, des précipitations supérieures aux valeurs centennales, sans juger utile de tenir compte de la sous-évaluation criante des valeurs de référence. À ce sujet, la réponse de la Métropole de Montpellier au sujet de la ZAC OZ1 est édifiante (réponse de la Société d'aménagement de l'Agglomération de Montpellier au commissaire enquêteur, lors de l'enquête préalable à la demande d'autorisation au titre de la Loi sur l'eau pour la ZAC OZ1, mai 2015) :

# 7. Episode du 29 septembre 2014 :

1- La pluie réelle enregistrée à la station météorologique de Montpellier-Fréjorgues le 29/09/14 (record historique) est supérieure à une pluie d'occurrence centennale mais inférieure à une pluie exceptionnelle. Le schéma directeur du Négues Cats prend en compte des occurrences pluviométriques jusqu'à un évènement exceptionnel, donc supérieur à celui observé le 29 septembre 2014.

Réponse de la SAAM, enquête publique Loi sur l'eau ZAC OZ1, mai 2005

Par ces motifs, le requérant réaffirme, avec l'Autorité Environnementale du CGEDD, 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, et qu'outre la nullité qui en découle pour l'étude d'impact, ce manquement implique des risques matériels et humains importants.

#### 2.8.7. Conclusion sur les manquements de l'étude d'impact

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.

Il résulte de tous les points exposés dans la présente réplique que la déclaration de projet attaquée est illégale et doit être annulée, comme le requérant l'a demandé initialement, de même que les décisions qui en découlent.

#### 3. 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 Tribunal ne fera donc pas droit à cette demande.

#### 4. 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,
- l'exposant demande au Tribunal de rejeter la demande du défendeur au titre de l'article
   L761-1 du Code de justice administrative.

Fait à Montpellier, le 28 août 2015,

Michel JULIER,

# 5. LISTE DES NOUVELLES PIÈCES JOINTES

- 13. Facture GDF-Suez de gaz naturel du requérant, servant de justificatif de domicile
- 14. Google Maps : distances entre le domicile du requérant et le projet, et à Avignon-TGV
- 15. Article du Figaro (14 janvier 2013) lors de la mise en service de la « virgule » d'Avignon
- 16. Accusé de réception du mémoire n°1 du collectif d'opposition par le commissaire enquêteur
- 17. Déclaration du président de la métropole de Montpellier, en date du 22 juin 2015
- 18. État du chantier du CNM et de la gare : photos du 3 juillet 2015, lettre Oc'Via de mai 2015
- 19. Protocole d'étape (non publié) du 7 février 2011 (2 pages)
- 20. Délibération du 2 mars 2012 du Conseil régional du Languedoc-Roussillon (9 pages)
- 21. Extrait du Plan Climat 2013-2018 de l'Agglomération de Montpellier (2 pages)
- 22. Arrêté du Préfet de l'Hérault du 28 mai 2015, n° DDTM34-2015-05-04934 (3 pages)
- 23. Demande d'examen au cas par cas concernant l'extension du tramway T1 (1ère page)
- 24. Photographies des inondations récurrentes dans le secteur concernant le projet (2 pages)
- 25. Délibération du 22 juillet 2011 du Conseil régional du Languedoc-Roussillon (1ère page)

\*\*\*\*

# **BORDEREAU DE PIÈCES JOINTES**

# MÉMOIRE EN RÉPLIQUE 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.

# NOUVELLES PIÈCES DU MÉMOIRE EN RÉPLIQUE:

- 13. Facture GDF-Suez de gaz naturel du requérant, servant de justificatif de domicile
- 14. Google Maps : distances entre le domicile du requérant et le projet, et à Avignon-TGV
- 15. Article du Figaro (14 janvier 2013) lors de la mise en service de la « virgule » d'Avignon
- 16. Accusé de réception du mémoire n°1 du collectif d'opposition par le commissaire enquêteur
- 17. Déclaration du président de la métropole de Montpellier, en date du 22 juin 2015
- 18. État du chantier du CNM et de la gare : photos du 3 juillet 2015, lettre Oc'Via de mai 2015
- 19. Protocole d'étape (non publié) du 7 février 2011 (2 pages)
- 20. Délibération du 2 mars 2012 du Conseil régional du Languedoc-Roussillon (9 pages)
- 21. Extrait du Plan Climat 2013-2018 de l'Agglomération de Montpellier (2 pages)
- 22. Arrêté du Préfet de l'Hérault du 28 mai 2015, n° DDTM34-2015-05-04934 (3 pages)
- 23. Demande d'examen au cas par cas concernant l'extension du tramway T1 (1ère page)
- 24. Photographies des inondations récurrentes dans le secteur concernant le projet (2 pages)
- 25. Délibération du 22 juillet 2011 du Conseil régional du Languedoc-Roussillon (1ère page)

# RAPPEL des pièces du recours en annulation :

- 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

9



ZI6UBILL5337517186380204624842



950299003968 04290 CP 512523 0 0234 1/2 - 4290/9819 - 17915 L92 5032/

MR JULIER MICHEL BT D LE MANSART 22 RUE MEYRUEIS 34000 MONTPELLIER

PIÈCE n° 13 M. JULIER

# Vos informations Client

- Référence client : 204 624 842
- ▶ Compte de contrats : 404 546 083
- Lieu de consommation :

RDCAP401 BT D LE MANSART RDC AP401 22, RUE MEYRUEIS 04000 MONTPELLIER

# Vos contacts utiles

Service Clients



Du lundi au samedi : 8H-21H (DAYCristal 89 69 324 324)



www.pdfsuez-dolcevita.fr Retrouvez votre espace dient 24h/24 - 7j/7



GDF SUEZ DolceVita TSA 12105-76934 ROUEN CEDEX 09

#### Dépannage

Dépannage gaz 24h/24 N° Vert 0 800 473 333 (Prix de l'appel selor voire opérateur)

Dépannage électricité 24h/24 Nº Cristal 0 972 675 034 (Appel non surface)

Avec la facture en ligne, dès l'émission de votre facture, vous pouvez la consulter et la télécharger à fout moment dans voire espace client.



#### MONTANT TTC A REGLER AVANT LE 5 février 2015

61.85 €

Merci de tenir compte des délais postaux (2 à 4 jours) pour l'envoi de votre règlement. Vous pouvez aussi payer simplement en flashant le code ci-dessous. 61.85 € Gaz naturel.

Facture TTC

échéance au 5 février 2015

61.85 € 53.00 €

Dont Total hors TVA Dont Total TVA

Derai s au verso

#### Vos consommations facturées

Du 26/11/14 au 25/01/15, vous avez consommé 574 kWh de gaz naturel Cette consommation repose sur les index estimés par le fournisseur.

Votre index estimé eu 25/01/15: 0 6 7 5 3 m³

Votre consommation gaz sere régularisée au prochain passage du distributeur.

Bilan de votre consommation dans les pages su vantes

#### Vos prochaines échéances

- Prochaine facture vers le 25 mars 2015
- Prochain relevé de compteur vers le 25 mars 2015
- Pour votre prochaine facture, votre compteur sera relevé par un technicien : pour avoir la garantie d'être facturé au plus près de vos consommations réelles, le technicien du distributeur doit accéder à votre compteur au moins une fois par an.

#### Comment payer cette facture?

Par TIP : détachez le TIP en page 3 et adressez-le daté et signé à l'adresse indiquée. Si la mention "joindre un RIB ou un RIP" y est portée ou si vos coordonnées bancaires, postales ou d'épargne ont changé, veuillez joindre au TIP le Relevé d'identité Bancaire, Postal ou de Caisse d'Epargne correspondant.

Par chèque: en joignant le TIP en page 3 pour identifier la référence du règlement.

Par espèces: en vous rendant dans un bureau de poste muni de votre facture.

Par carte bancaire; depuis votre espace client sur www.gdfsuez-dolcevite.fr en flashant le code ci-contre

ou par téléphone au 32 92 (appel gratuit depuis un poste fixe)

### Pour vos prochaines factures, nous vous conseillons :

- « la mansualisation : yous payez mensuellement une somme fixe, ainsi vos dépenses sont mieux réparties sur l'année.
- « le prélèvement automatique : il est réalisé à la date limite de paiement de votre facture, ainsi vous profitez du delai maximum.

PAREMENT

FLASHEZ CE CODE

Pour activer

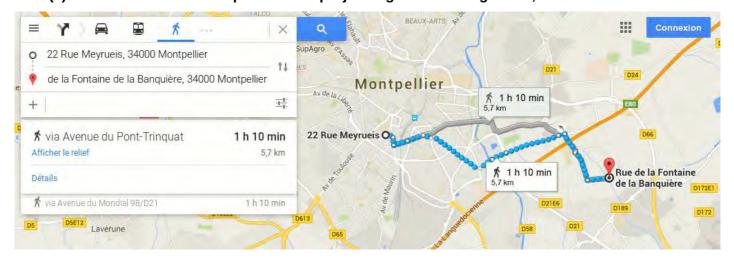
09 69 324 324 (APPEL NON SURTAXÉ)

pes services : www.odfauez-doicevite.fr

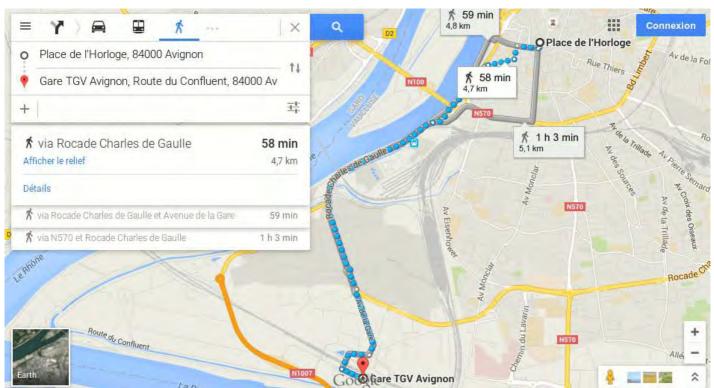
# **Calculs de distance et de temps de parcours à pied (site internet Google Maps)**

PIÈCE n° 14 M. JULIER

# (a) Entre le domicile du requérant et le projet de gare de la Mogère : 5,7 km et 1 h 10 mn :



# (b) entre l'hyper-centre d'Avignon et la gare Avignon-TGV : 4,7 km et 58 mn :



n° 15

M. JULIER

# Avignon: petite virgule, grands effets

Home > VOYAGE > Voyages Par François Delétraz | Publié le 13/01/2014 à 15:53

Avignon TGV

Avignon TGV

ARRIVONNUA AIDE

ARRIVONUA AIDE

ARRIVONNUA AIDE

ARRIVONNUA AIDE

ARRIVONNUA AIDE

ARRIV

# La gare d'Avignon TGV et celle d'Avignon centre sont désormais reliées par une voie de chemin de fer. Le temps de trajet est de 4 minutes.

La virgule d'Avignon, c'est l'histoire d'un kilomètre qui faisait défaut. Un kilomètre seulement, soit un tout petit bout de ligne de chemin de fer pour relier la gare TGV d'Avignon au réseau classique, via la gare du centre-ville.

On en parlait déjà lors de l'ouverture de la ligne à grande vitesse du sud-est en 2001. La nouvelle gare d'Avignon TGV avait été en effet conçue avec des quais réservés au trafic régional. Mais, comble de l'ironie, aucun train ne pouvait y venir. Tout simplement, la voie n'existait pas. Pourtant les acquisitions foncières avaient été rapidement effectuées. Mais, en raison d'une saga politico-financière dont la France a -hélas- le génie, il a fallu dix ans pour que ce kilomètre soit enfin construit.

Cet investissement de 37 millions d'euros place désormais Avignon TGV à quatre minutes d'Avignon centre. Chaque jour, 35 allers-retours sont programmés entre les deux gares. Les passagers en provenance ou à destination de Paris et Marseille avec des billets «pros» ou «loisirs» pourront emprunter cette navette sans payer le moindre supplément. En revanche, les voyageurs avec des billets Prem's devront s'acquitter de 1,50 € pour pouvoir l'utiliser. Les autobus qui reliaient la ville à la gare TGV seront progressivement arrêtés.

Cette nouvelle ligne modifiera la desserte locale puisqu'une dizaine de trains donneront un accès direct à la gare d'Avignon TGV depuis Cavaillon, Miramas, Salon, L'Isle-sur-la-Sorgue, Saint Saturnin d'Avignon... Prochaine étape en décembre prochain avec l'ouverture de la ligne entre Avignon et Carpentras.

Sujet: re: Collectif anti-Mogere: memoire No 1 (emplacement) @wanadoo.fr>

**De**: Pierre BALANDRAUD <p **Date:** 20/10/2014 23:41

Pour: Michel Julier - gare TGV < gareTGV@free.fr>

Adresse e-mail du commissaire enquêteur supprimée par mesure de respect de la vie privée



Je vous remercie beaucoup de cet envoi

Je l'examinerai avec toute l'attention requise.

Je vous souhaite une bonne journée.

```
> Message du 20/10/14 22:48
> De : "Michel Julier - gare TGV" <gareTGV@free.fr>
> A : p
                       @wanadoo.fr
> Copie à :
> Objet : Collectif anti-Mogere: memoire No 1 (emplacement)
> Monsieur le commissaire enquêteur,
> Je vous écris au nom du collectif d'opposants à la gare de la Mogère.
> Nous nous sommes assez longuement rencontrés, le 24 septembre, lors de
> votre première permanence à la mairie de Montpellier.
>
> J'ai l'honneur de vous envoyer ci-joint, au format électronique, notre
> mémoire n°1.
> Ce mémoire est intégralement consacré aux emplacements possibles pour
> une nouvelle gare TGV à Montpellier.
> Il démontre que l'emplacement choisi à La Mogère est largement inférieur
> à l'alternative Ouest étudiée en 2009, au croisement de la LGV avec la
> ligne classique.
> Il propose également une 3e option, toujours à l'Ouest, mais pour une
> gare offrant des fonctionnalités plus intéressantes.
> Nous allons bien sûr joindre également la version papier, signée et
> paraphée, dans le registre à la mairie de Montpellier.
>
> Un mémoire n°2 suivra très prochainement et vous sera transmis avant la
> fin de l'enquête publique.
>
> En vous souhaitant une bonne lecture, je vous prie d'agréer, Monsieur,
> l'expression de mes salutations distinguées,
>
> Michel JULIER
> pour le collectif d'opposants à la gare de la Mogère -
> http://gareTGV.free.fr
> 22 rue Meyrueis
> 34000 Montpellier
> 06.83.83.37.40 / 04.67.58.05.45
> gareTGV@free.fr
>
>
> [ 2014-10-20-Mogere1_emplacement.pdf (872.2 Ko) ]
```

# PIÈCE n° 17 M. JULIER

# Déclaration Philippe Saurel (président de la métropole de M. JULIE Montpellier) en préambule du conseil de métropole du 22 juin 2015

D'abord, je voudrais vous parler d'un problème important lié au dernier Comité de Suivi de la LGV le 23/06 en Préfecture. Lors de ce Comité de Suivi, qui devait acter le trajet de la ligne à grande vitesse entre Montpellier et Perpignan, une opposition s'est faite jour à l'intérieur du groupe des élus qui constituent ce comité de pilotage. Cette opposition était le fait d'un élu des Pyrénées-Orientales, de l'agglomération de Perpignan, qui a dit que, en l'état, il refuserait de voter la DUP [déclaration d'utilité publique] et il l'attaquerait.

La conséquence immédiate de cela, c'est que si la DUP était attaquée, cela ferait tomber le projet, et ça repousserait aux calendes grecques la construction de la LGV.

Eu égard à ce positionnement, la réflexion sur la gare de la Mogère prend tout son sens, puisque, nous l'avions déjà évoqué, je vous avais indiqué toutes les réticences que j'avais sur le sujet, certains ici s'étaient, se sont opposés d'ailleurs au projet, mais là si en plus du gap [écart] d'années entre les deux projets de construction Mogère et Manduel, nous avions un retard énorme sur la construction de la ligne, cela minorerait de fait le trafic des TGV sur la gare de la Mogère, les ramenant ainsi à 1 à 2 TGV par jour. Est-ce sage de construire une gare de 135 millions d'euros pour 2 TGV par jour ?

Monsieur le Préfet a largement fait remarquer l'importance de la décision de l'élu des Pyrénées-Orientales ; moi je me suis exprimé devant le Comité de Pilotage comme je le fais devant vous en disant au Préfet que je vous restituerais l'intégralité de mes propos.

Si la DUP était attaquée et que la ligne soit repoussée aux calendes grecques, il est extrêmement urgent d'intégrer dans le projet le nœud ferroviaire de Saint-Brès. Parce que si ce nœud ferroviaire n'existe pas, nous allons construire une gare hors-sol, et en termes d'argent public ce n'est pas responsable.

D'autant que, appendu [attaché] à la gare, il y a un vrai quartier de ville, qui intéresse la commune de Lattes, qui intéresse la commune de Pérols, plus loin, qui intéresse Montpellier, qui intéresse Mauguio, et avec Madame Jannin [Stéphanie Jannin, vice-présidente de la Métropole : aménagement et habitat], et vous [le conseil métropolitain], nous avons déjà déterminé la réduction du périmètre de Oz, de 320 hectares à 60 hectares, mais là, si l'opposition devait se confirmer, et je crois qu'elle s'est confirmée, puisque l'élu des Pyrénées-Orientales a demandé que son intervention soit transcrite dans le procès verbal du Comité de Suivi de la ligne LGV, eh bien nous risquons de perdre l'efficacité totale de cet équipement.

Donc, je répète ma position : je demande à la SNCF, qui est plus riche maintenant patrimonialement depuis qu'elle s'est remariée avec RFF [Réseau Ferré de France, devenu « SNCF Réseau » le 1<sup>er</sup> janvier 2015], d'intégrer le nœud ferroviaire de Saint-Brès – ça ne s'appelle pas le nœud ferroviaire, le... le barreau de Saint-Brès – à l'intérieur du projet LGV. Sinon, ça sera une catastrophe.

Voilà. Ce que je vous dis là, je l'ai exprimé à la Préfecture, en disant au Préfet que je vous le restituerais intégralement. Je n'ai pas envie de voir une gare de 135 millions d'euros, plantée là, sans TGV par jour, sans aucun TGV, parce que je ne suis pas persuadé que la gare de Manduel, d'abord, se fera dans les temps, et je suis encore moins persuadé aujourd'hui, que la jonction Montpellier-l'Espagne par la LGV, risque de prendre pas 20 ans, mais 30 ou 40. Puisque aujourd'hui, la date c'est 2033.

Donc voilà la situation, je me suis engagé à vous la restituer donc je vous la restitue.

Il s'agit d'ailleurs du sénateur Calvet [François Calvet, UMP], Pyrénées-Orientales.

Vidéo et verbatim : http://garetgv.fr/saurel3

# Photographies du chantier de la nouvelle gare prises le 3 juillet 2015

PIÈCE n° 18





Extrait de la lettre n°9 de consortium Oc'Via (dominé par le Groupe Bouygues) mentionnant la construction des fondations de la gare pendant le chantier du CNM



#### PROTOCOLE D'ETAPE POUR LA REALISATION DU CONTOURNEMENT FERROVIAIRE DE NIMES ET MONTPELLIER DANS LE CADRE D'UN CONTRAT DE PARTENARIAT

PIÈCE n° 19 M. JULIER

Maillon essentiel du réseau ferroviaire européen à grande vitesse, la mise en service du contoumement ferroviaire de Nîmes et de Montpellier (CNM), à l'horizon 2016, répondra aux besoins de capacité du transport ferroviaire de voyageurs et de fret et participera à l'amélioration des liaisons entre la péninsule ibérique et le reste de l'Europe.

L'accord de financement conclu le 2 décembre 2009 entre l'État, le Conseil régional de Languedoc-Roussillon, le Conseil général du Gard, les Communautés d'agglomération de Montpellier et de Nîmes et Réseau ferré de France, a permis d'arrêter les principes de son financement et de préciser les fonctionnalités recherchées par les partenaires.

Sur la base de cet accord, Réseau ferré de France a lancé le premier tour de la consultation pour l'attribution du contrat de partenariat le 18 décembre 2009. Les propositions initiales des candidats ont été remises le 5 mai 2010. Réseau ferré de France a procédé à l'analyse de ces offres et doit désormais engager la phase de dialogue compétitif approfondi.

Cette nouvelle étape permettra de conforter les perspectives d'une désignation du titulaire pressenti, puis de la signature de la convention de financement au second semestre 2011.

Conformément aux termes de l'accord de financement du 2 décembre 2009, le programme définitif de l'opération doit être élaboré préalablement à l'engagement de cette phase de dialogue compétitif approfondi, dans le cadre de la concertation menée sous l'égide de la mission de financement présidée par MM. Claude Liebermann, Ingénieur Général des Ponts, des Eaux et des Forêts, et Gilbert Venet, Chef de la Mission de Contrôle Général Économique et Financier.

A cet effet, les signataires du présent protocole d'étape, qui confirme et complète les dispositions de l'accord de financement du 2 décembre 2009, conviennent que le programme définitif de l'opération correspond au programme de référence (annexe 1 de l'accord de financement du 2 décembre 2009), adapté par les dispositions suivantes :

- absence de réalisation, dans le cadre du contrat de partenariat public-privé, du raccordement dit de St-Brès,
- révision du programme de modernisation de la ligne classique Montpellier-Perpignan accompagnant la réalisation du CNM, dont la nouvelle consistance est précisée en annexe,
- intégration de mesures conservatoires (notamment des réservations foncières dans les PLU) concernant, d'une part, la réalisation des gares nouvelles, à la suite du débat public relatif à la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan, et, d'autre part, certains raccordements qui pourront être décidés ultérieurement.

A la mise en service du CNM, la circulation des trains à grande vitesse sera réalisée à une vitesse commerciale de 220 km/h. Conformément au programme de référence (annexe 1 de l'accord de financement signé le 2 décembre 2009), le CNM permettra à terme des circulations à une vitesse commerciale de 300 km/h, selon un calendrier qui sera précisé par les partenaires.

Afin de préparer la conclusion de la convention de financement, les signataires du présent protocole s'accordent pour rechercher des pistes d'optimisation supplémentaires du coût et des délais du projet, afin de réduire les charges pour les financeurs, tout en garantissant les fonctionnalités attendues du projet CNM. Le cas échéant, ces optimisations feront l'objet d'un avenant au présent protocole, qui devra être conclu avant le lancement du second tour de la consultation pour l'attribution du contrat de partenariat.

Les partenaires conviennent d'un dernier rendez-vous d'étape, préalablement à la signature de la convention de financement.

Les signataires du présent protocole d'étape demandent à Réseau ferré de France d'engager sur ces bases et dans les meilleurs délais le dialogue compétitif approfondi avec les trois candidats.

Fait à Montpellier, le 7 février 2011

L'Etat, représenté par.

Le préfet de la région L

préfet de

Le secrétaire d'Etat chargé des Transports

Thierry MARIANI

Le Conseil régional de Languedoc-Roussillon représenté par son président

Christian BOURQUIN

La Communauté d'agglomération

de Montpellier

représentée par son président

Damie'n ALARY

La Communauté d'agglomération

Claude BALAND

Le Consell général du Gard

représenté par son président

∕anguedoc-Roussillon,

<del>l</del>érault

de Nîmes Métropole représentée par son président

Jean-Paul FOURNIER

Réseau ferré de France représenté par son président

Jean-Pierre MOURE

Hubert dua ESNIL



#### **REUNION DU 2 MARS 2012**

#### **DELIBERATION N°CR-12/04.001**

PIÈCE n° 20 M. JULIER

# **DELIBERATION DU CONSEIL REGIONAL**

#### SCHEMA REGIONAL DES TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS

Stratégie régionale du TER, de l'intermodalité voyageurs et de la grande vitesse ferroviaire

Programme régional de développement de la grande vitesse ferroviaire Grandes infrastructures ferroviaires en Languedoc-Roussillon : Contournement ferroviaire de Nîmes et de Montpellier et faisceaux ferroviaires du port de Sète

#### LE CONSEIL REGIONAL LANGUEDOC-ROUSSILLON,

**VU** le Code général des collectivités territoriales et notamment sa quatrième partie relative à la région,

**VU** le rapport n° CR-12/04.001 et son correctif présentés par Monsieur le Président du Conseil régional Languedoc-Roussillon,

**VU** l'avis du Conseil Economique, Social et Environnemental Régional en date du 22 février 2012,

#### **CONSIDERANT QUE:**

Au seuil d'une nouvelle mutation de la société, la mise en évidence des changements climatiques place les acteurs de l'aménagement du territoire devant un choix inévitable pour faire évoluer les pratiques de mobilité : se saisir de l'opportunité pour projeter notre territoire dans le 21ème siècle, celui de l'économie de l'innovation et de la mobilité durable.

Secoués par une crise économique sans précédent, les modèles classiques sur lesquels reposaient les fondements de notre société sont obsolètes. Celui de la mobilité basée essentiellement sur des énergies fossiles disponibles, bon marché et productrices de gaz à effet de serre a vécu.

En Languedoc-Roussillon, région connaissant une évolution démographique exceptionnelle, bénéficiant d'un positionnement au carrefour de la vallée du Rhône, de l'arc méditerranéen, et de l'accès à la péninsule ibérique, disposant de richesses naturelles, historiques et culturelles, destination touristique internationale, cette situation s'en trouve encore plus aiguë et implique d'autant plus la mise en œuvre de solutions durables.

Depuis 2004, consciente de ces changements profonds mais aussi de ses atouts et de ses potentiels, ayant fait le choix de prendre en main son destin dans le cadre de transferts de compétences assumés ou choisis, et face au désengagement de l'Etat, la Région s'est attelée sans attendre à cette tâche et s'est engagée dans une politique de transports durables au service de ses habitants et de l'ensemble de ses acteurs économiques.

Elle a donné avec le Pacte Régional la traduction la plus achevée de cette ambition, transcrite dans le Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire et son volet « infrastructure », le Schéma Régional des Transports et des Communications.

Souhaitant résolument s'inscrire dans la réalité et traduire le plus rapidement possible ses objectifs sur les territoires, la Région Languedoc-Roussillon a surtout engagé, conjointement, une série d'actions fortes, réellement porteuses de retombées concrètes en termes de développement économique.

Parmi les plus puissantes de ces actions, celles en faveur du report modal de la route vers les modes ferroviaires et maritimes sont centrales et s'articulent autour de :

- la mise en œuvre d'une solide stratégie logistico-portuaire, s'appuyant sur un ensemble structuré d'équipements permettant un report modal efficace et pertinent pour le fret, développant l'attractivité économique du territoire et son positionnement intermédiaire aux grandes zones économiques européennes ;
- la mise en œuvre d'une stratégie structurée pour le développement du transport ferroviaire de voyageurs, permettant, tout en assurant la connexion aux territoires européen, national et international, de développer les capacités de mobilité de la population du territoire régional.

La mise en œuvre de ces deux grandes stratégies, à la fois connexes et complémentaires, pour qu'elle soit complète et opérationnelle, passe par un certain nombre d'éléments fondamentaux que la Région Languedoc-Roussillon s'attache à réunir :

- une vision claire, partagée, structurée, sur la place et le rôle du Languedoc-Roussillon, interface de plusieurs espaces européens, lieu d'interconnexion de grandes zones métropolitaines.
- des équipements et infrastructures de transport cohérents, développés, utilisés.
- une véritable maîtrise de ces outils et de leur utilisation, au service réellement des intérêts économiques du Languedoc-Roussillon et de ses habitants, apparaît incontournable.

Par ses actions, la Région Languedoc-Roussillon entend bien faire de ses investissements des leviers de son propre développement, au service de ses acteurs économiques et de ses habitants. Et ce développement, tout en s'en nourrissant, se diffusera aux autres échelons suprarégionaux, niveau national, niveau européen, niveau méditerranéen.

Sur les trois fondamentaux évoqués ci-dessus, la situation reste aujourd'hui contrastée et les conditions partiellement réunies :

- Par les stratégies qu'elle a posées, au travers du Pacte, la Région a précisé clairement sa vision d'avenir, tant sur l'intermodalité marchandises que sur l'intermodalité voyageurs ; il reste aux acteurs ferroviaires à s'en saisir pour que l'effet soit maximal.

- Sur les infrastructures et équipements, la Région s'est attachée depuis plusieurs années à constituer un socle solide, d'une part par la prise en gestion directe des ports de Sète et de Port la Nouvelle, d'autre part par les importants investissements, hors compétences données par la loi, qu'elle consent pour la modernisation du réseau ferroviaire et son développement, qu'il s'agisse du réseau classique ou des lignes nouvelles, et en particulier le Contournement de Nîmes et de Montpellier. Malheureusement, la Région et ses partenaires économiques se trouvent confrontés à des réticences fortes, de l'Etat et des acteurs ferroviaires, pour que cet élément soit complet.
- Enfin, sur la maîtrise et la meilleure utilisation de ces équipements et infrastructures, force est de constater que, pour le domaine portuaire, la Région ne peut rendre complète son action car l'outil indispensable au transfert modal mer fer, que constituent les faisceaux ferroviaires portuaires de Sète, reste aujourd'hui déconnecté de son unique vocation, à savoir desservir et servir le port.

La Région Languedoc-Roussillon a montré, dès 2004, son volontarisme et son dynamisme dans le domaine du transport ferroviaire, au-delà même des responsables du système ferroviaire que sont l'Etat, Réseau Ferré de France et la SNCF.

Les efforts permanents consentis, pour le bénéfice de la population et du développement économique du territoire régional, doivent être accompagnés d'une véritable volonté des acteurs ferroviaires.

En ce sens, la Région confirme concomitamment et de manière indissociée :

- sa volonté de concrétiser la mise en œuvre opérationnelle du Contournement de Nîmes et de Montpellier, par une aide à RFF pour le financement du projet, aux côtés de l'Etat, et des collectivités locales que sont la Communauté d'Agglomération de Montpellier, Communauté d'Agglomération de Nîmes – Métropole, le Conseil général du Gard.
- l'impérieuse nécessité de disposer pleinement d'un outil portuaire complet regroupant, au sein du domaine portuaire régional de Sète, des équipements ferroviaires indispensables à son développement. Cela ne pourra être considéré comme opérant que lorsque la pleine et entière propriété des parcelles constituant le nouvel espace ferroviaire du port de Sète, conformément, au plan annexé sera définitivement acquise à la Région, tous délais de recours purgés.

Ainsi, le présent rapport a pour objet, au vu des éléments évoqués ci-dessus, de préciser :

- le contenu des conventions de financement du Contournement de Nîmes et de Montpellier.
- le contenu des éléments physiques constituant le domaine à transférer en pleine et entière propriété à la Région, ainsi que le contenu de la convention de raccordement du réseau ferroviaire du Port de Sète au réseau ferré national.

#### <u>Les conventions de financement du Contournement Nîmes – Montpellier</u>

La loi du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement prévoit que le développement du réseau de lignes ferrées à grande vitesse sera accéléré avec pour objectifs d'améliorer les liaisons des capitales régionales avec la région parisienne, de permettre des liaisons rapides entre elles grâce à des lignes transversales et des lignes d'interconnexion en Île-de-France et de favoriser l'intégration de la France dans l'espace européen grâce à la connexion du réseau de lignes à grande vitesse français avec les réseaux des pays limitrophes.

Le projet de contournement ferroviaire de Nîmes et de Montpellier participe pleinement de l'ambition de voir se concrétiser une politique durable des transports aux échelles régionales, nationales et européennes. Ainsi, il a pour objectif principal de :

- permettre l'amélioration des liaisons entre les capitales régionales du sud-est de la France avec la région parisienne,
- créer des liaisons rapides entre les capitales régionales grâce à des lignes transversales et des lignes d'interconnexion en Île-de-France,
- favoriser l'intégration de la France dans l'espace européen grâce à la connexion du réseau de lignes à grande vitesse français avec les réseaux des pays limitrophes, et tout particulièrement la péninsule ibérique.

Maillon essentiel du projet prioritaire n°3 des réseaux transeuropéens de transports définis par l'Union européenne, il répondra ainsi au besoin de capacité sur la section entre Nîmes et Montpellier tout en apportant un gain de 20 minutes pour les trains à grande vitesse reliant directement la gare nouvelle de Montpellier – Odysseum depuis la LGV Méditerranée. Il participe à la construction progressive de la continuité de la circulation à grande vitesse entre Paris, Nîmes, Montpellier, Perpignan, Barcelone et au-delà, et contribue à la résorption des goulets d'étranglement sur les grands axes de transport.

Au niveau régional, la volonté de la Région Languedoc-Roussillon et de ses partenaires pour le développement du transport régional, du report modal de l'intermodalité voyageurs et de la grande vitesse ferroviaire vise à promouvoir l'usage des modes alternatifs à la route, en cohérence avec l'engagement de la collectivité sur l'ensemble des actions permettant un développement durable de son territoire et en complémentarité avec les autres autorités organisatrices.

Les échanges toujours plus nombreux entre Nîmes et Montpellier et les politiques de développement urbain de ces deux agglomérations, en réponse à une croissance démographique des plus dynamiques de France, conduisent à promouvoir les infrastructures nécessaires au développement de leurs espaces comme à leur rayonnement.

De plus, la vocation mixte de la ligne, favorisant le report modal des marchandises de la route vers le fer tout en évitant les centres-villes, servira les objectifs de protection de l'environnement, d'utilisation rationnelle de l'énergie, de sécurité et de réduction des émissions de gaz à effet de serre et autres polluants, prioritaires dans la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement. Cette nouvelle infrastructure à usage fret deviendra enfin un élément majeur pour soutenir le développement économique régional par un meilleur accès par le fer aux grands équipements maritimes régionaux, avec en priorité le Port de Sète.

Au sein du programme national de 2 000 km de lignes nouvelles à lancer d'ici 2020, le projet de ligne nouvelle entre Montpellier et Perpignan, dont le débat public s'est terminé le 3 juillet 2009 après une large participation de l'ensemble des acteurs du territoire, poursuivra du côté français cette ambition collective, et permettra enfin une liaison ferroviaire de grande capacité, mixte, entre le nord de l'Europe et la péninsule ibérique.

Enfin, au-delà de la seule infrastructure du contournement de Nîmes et de Montpellier, il a été décidé de favoriser la diffusion de la grande vitesse ferroviaire sur le territoire régional par deux projets de gares nouvelles, permettant ainsi la desserte de l'agglomération de Montpellier par la création d'une gare à Montpellier – Odysseum, ce dès la mise en service du contournement de Nîmes et de Montpellier, et en engageant les études et concertations nécessaires à la construction d'une nouvelle gare pour l'agglomération de Nîmes sur la commune de Manduel.

Le projet de contournement ferroviaire de Nîmes et de Montpellier consiste en la réalisation d'un tronçon de ligne nouvelle mixte de 61 km de Lattes à Manduel en prolongement de la LGV Méditerranée, d'un tronçon de 9 km de ligne nouvelle entre Manduel et Saint Gervasy, qui permet de rejoindre la ligne de la rive droite du Rhône, et d'environ 12 km de raccordements au réseau existant.

Le projet prévoit également la réalisation des travaux de modernisation de la ligne existante entre Montpellier et Perpignan nécessaires pour accompagner la croissance prévisionnelle des trafics sur l'axe, dans l'attente de la réalisation de la ligne nouvelle entre Montpellier et Perpignan.

La réalisation du contournement ferroviaire de Nîmes et de Montpellier s'inscrit donc dans un programme d'ensemble incluant également la réalisation de deux gares nouvelles dans les agglomérations de Montpellier et de Nîmes. La réalisation de ces deux gares nouvelles s'inscrit dans le cadre d'un doublet de gares constitué de la gare historique en centre ville et de la gare nouvelle, qui sera le lieu de nouvelles centralités, appelées à fonctionner en articulation tant pour les circulations ferroviaires des grandes lignes que les circulations ferroviaires locales.

Les connexions qui pourront intervenir entre les services ferroviaires longue distance et les services locaux ou régionaux de transport s'appuieront en particulier sur les porteurs de l'aménagement urbain autour de ces 2 sites et au vu de justifications socio-économiques du besoin.

La réalisation de ce programme d'ensemble interviendra enfin dans le respect des engagements pris en matière d'insertion de la ligne nouvelle et des gares nouvelles dans les territoires.

Le 2 décembre 2009, l'Etat, le Conseil régional de Languedoc-Roussillon, le Conseil général du Gard, la Communauté d'agglomération de Montpellier, la Communauté d'agglomération de Nîmes – Métropole et Réseau Ferré de France ont conclu un accord de financement confirmant et précisant les conditions de financement du projet par les partenaires publics.

Sur cette base, Réseau Ferré de France a lancé le premier tour de la consultation pour l'attribution du contrat de partenariat pour la réalisation du CNM le 18 décembre 2009. Les propositions initiales des candidats ont été remises le 5 mai 2010 et RFF a engagé, suite au dialogue compétitif qui s'est déroulé au premier semestre 2011, le second tour de la consultation en juillet 2011.

La conclusion, le 7 février 2011, d'un protocole d'étape entre tous les partenaires a permis de fournir un cadre stable permettant, d'une part, à Réseau Ferré de France de continuer dans de bonnes conditions la procédure de dévolution du contrat de partenariat, et, d'autre part, de tenir compte de l'évolution du projet, en particulier une utilisation plus importante de la ligne nouvelle par des trains grandes lignes et, en parallèle, la programmation de la réalisation des gares nouvelles.

Le Programme d'ensemble est constitué :

- de la ligne nouvelle ferroviaire à grande vitesse mixte en double voie de 61 km, de Lattes à Manduel en prolongement de la LGV Méditerranée, relevant de la maîtrise d'ouvrage du titulaire du Contrat de partenariat ;
- d'un tronçon de 9 km de ligne nouvelle en double voie entre Manduel et Saint Gervasy qui permet de rejoindre la ligne de la rive droite du Rhône, relevant de la maîtrise d'ouvrage du titulaire du Contrat de partenariat ;
- des raccordements à la LGV Méditerranée à Redessan, à la ligne existante Tarascon - Sète à Lattes et à Jonquières ainsi qu'à la ligne de la rive droite du Rhône à Saint Gervasy, relevant de la maîtrise d'ouvrage du titulaire du Contrat de partenariat ;
- des jonctions du réseau ferroviaire existant avec les raccordements listés ci-avant et les autres adaptations nécessaires du réseau ferré existant, relevant de la maîtrise d'ouvrage de Réseau Ferré de France ;
- des travaux de modernisation de la ligne existante entre Montpellier et Perpignan, relevant de la maîtrise d'ouvrage de Réseau Ferré de France ;
- des aménagements de l'infrastructure ferroviaire nécessaires au Projet de gare nouvelle de Montpellier – Odysseum, incluant notamment les mesures conservatoires et travaux préparatoires respectivement inclus dans le contrat de partenariat du contournement ferroviaire de Nîmes et de Montpellier en tranche ferme et tranche conditionnelle;
- du bâtiment voyageur Montpellier Odysseum et ses investissements connexes, notamment les mesures d'intégration urbaine et les aménagements permettant des liaisons avec les différents modes de transport au sein du pôle d'échange multimodal ;
- des aménagements de l'infrastructure ferroviaire nécessaires au Projet de gare nouvelle de Nîmes – Manduel, incluant notamment les mesures conservatoires inclus dans le contrat de partenariat du contournement ferroviaire de Nîmes et de Montpellier en tranche ferme et tranche conditionnelle;
- du bâtiment voyageur Nîmes Manduel et ses investissements connexes, notamment les mesures d'intégration urbaine et les aménagements permettant des liaisons avec les différents modes de transport au sein du pôle d'échange multimodal ;
- des mesures conservatoires et travaux préparatoires nécessaires à la réalisation du raccordement entre la ligne classique et le CNM sur les communes de St Brès et Valerques ;

Les bâtiments voyageurs des deux gares nouvelles sont dimensionnés pour les usages et les trafics jusqu'à l'horizon de mise en service de la gare nouvelle de Nîmes – Manduel et les mesures conservatoires pour l'échéance de mise en service de la ligne nouvelle Montpellier – Perpignan.

Ce Programme d'ensemble fait l'objet d'une convention valant accord-cadre ainsi que de trois conventions de financement distinctes, détaillant notamment la consistance des opérations et leurs modalités spécifiques de financement :

- Convention de financement et de réalisation du contournement ferroviaire de Nîmes et de Montpellier ;
- Convention de financement et de réalisation de la gare nouvelle de Montpellier – Odysseum;
- Convention de financement et de réalisation de la gare nouvelle de Nîmes Manduel.

Le coût du Programme d'ensemble est estimé à 1 974 M€ HT valeur juillet 2011 se décomposant de la manière suivante par projet :

- Les coûts d'investissement du Projet CNM, estimés à 1 744 M€ HT valeur juillet 2011;
- Les coûts d'investissement nécessaires à la réalisation du Projet de gare nouvelle de Montpellier-Odysséum, estimés à 135 M€ HT valeur juillet 2011 ;
- Les coûts d'investissement nécessaires à la réalisation du Projet de gare nouvelle de Nîmes-Manduel, estimés à 95 M€ HT valeur juillet 2011.

La contribution de Réseau Ferré de France au programme d'ensemble est de 399 667 000 € HT. Celle de l'Union Européenne est de 54 000 000 € HT.

La contribution de l'Etat au programme d'ensemble est de 965 217 000 € HT.

La contribution des collectivités au programme d'ensemble est de 555 117 000 € HT.

La contribution de la Région, premier financeur parmi les collectivités en intervenant à hauteur de 71,5%, participe au programme d'ensemble à hauteur de 396 908 000 € HT en valeur juillet 2011, répartis en 342 092 000 € HT sur le CNM, 32 175 000 € HT sur la gare nouvelle de Montpellier-Odysséum, 22 642 000 € HT sur la gare nouvelle de Nîmes-Manduel.

Etant entendu que l'Etat, la Région et RFF partagent la volonté de développer les trafics portuaires et ferroviaires en fret et passagers, que ce choix justifie la création d'un espace portuaire unique et intermodal fer sur lequel la Région pourra notamment développer une offre de massification pour le port et pour toutes les entreprises de la région. Pour ce faire, RFF transfère à la Région en pleine propriété au domaine public régional l'ensemble des parcelles constituant le nouvel espace ferroviaire du port de Sète conformément au plan annexé.

Conformément aux dispositions précisées dans le présent rapport, l'ensemble des conventions relatives au Contournement de Nîmes et de Montpellier (accord-cadre et conventions de financement) est considéré indivisible.

Le versement des subventions, objet des dites conventions, est soumis à la réalisation des conditions suspensives suivantes :

- la pleine et entière propriété de l'ensemble des parcelles constituant le nouvel espace ferroviaire du port de Sète, définitivement acquise à la Région, tous délais de recours purgés, selon le plan annexé pour lequel les parcelles concernées sont : AK 87 subdivisée en AK 132 et AK 133, AH 111, AE 44, BP 59 partiellement (division parcellaire à venir), BP 63 partiellement (division parcellaire à venir).

- le raccordement effectif et opérationnel des faisceaux ferroviaires du port de Sète au réseau ferré national.

Les modalités pratiques envisagées pour ce transfert en pleine propriété au domaine public régional de l'ensemble des parcelles, constituant le nouvel espace ferroviaire du port de Sète conformément au plan annexé, impliquerait que les actes administratifs suivants soient pris :

- Arrêté Préfectoral modifiant l'arrêté N° 2006/01/2939;
- Avenant à la convention du 22/12/2006 de transfert de l'Etat à la Région du Port de Sète modifiant l'état parcellaire et le plan ;
- Modification de l'acte de transfert modifié en date du 29/07/2011 incluant les parcelles AK 87 subdivisée en AK 132 et AK 133, AH 111, AE 44, BP 59 partiellement (division parcellaire à venir), BP 63 partiellement (division parcellaire à venir);
- Inscription aux hypothèques du dit acte de transfert ;
- Convention de raccordement des voies ferrées portuaires au réseau ferré national ;
- Arrêté ministériel de répartition pris en application de l'ordonnance n° 2005-989 du 02 août 2005.

#### APRES EN AVOIR DELIBERE

#### DECIDE

- d'autoriser le Président à négocier l'accord cadre relatif au financement du programme d'ensemble du Contournement de Nîmes et de Montpellier, à la condition préalable du transfert en pleine propriété au domaine public régional de l'ensemble des parcelles constituant le nouvel espace ferroviaire du port de Sète conformément au plan annexé,
- d'autoriser le Président à négocier la convention de financement et de réalisation du Contournement de Nîmes et de Montpellier à la condition préalable du transfert en pleine propriété au domaine public régional de l'ensemble des parcelles constituant le nouvel espace ferroviaire du port de Sète conformément au plan annexé,
- d'autoriser le Président à négocier la convention de financement et de réalisation de la gare nouvelle de Montpellier - Odysseum, à la condition préalable du transfert en pleine propriété au domaine public régional de l'ensemble des parcelles constituant le nouvel espace ferroviaire du port de Sète conformément au plan annexé,
- d'autoriser le Président à négocier la convention de financement et de réalisation de la gare nouvelle de Nîmes - Manduel, à la condition préalable du transfert en pleine propriété au domaine public régional de l'ensemble des parcelles constituant le nouvel espace ferroviaire du port de Sète conformément au plan annexé,
- d'autoriser le Président à signer le protocole d'accord en vue du transfert de propriété des parcelles constituant le nouvel espace ferroviaire du port de Sète entre l'Etat, Réseau Ferré de France et la Région Languedoc Roussillon,

- d'autoriser le Président à signer la convention, entre la Région et Réseau Ferré de France, de raccordement du réseau ferroviaire du port de Sète au réseau ferre national,
- d'autoriser le Président à signer tous les actes administratifs en lien avec le transfert en pleine propriété au domaine public régional de l'ensemble des parcelles constituant le nouvel espace ferroviaire du port de Sète conformément au plan annexé,
- d'autoriser le Président à inscrire au budget de la collectivité une enveloppe de 396 908 000 HT permettant de couvrir l'intégralité de l'engagement sur le programme d'ensemble,
- d'autoriser le Président à procéder au versement des subventions relatives aux dites conventions de financement du Contournement de Nîmes et de Montpellier, lorsque la réalisation des conditions suspensives pré-citées aura été constatée par la Région.

Le Président Christian BOURQUIN



#### **VOLET TERRITORIAL-ACTION 8**



MISER SUR LES MOBILITÉS POST-CARBONE

# Poursuivre la réalisation d'un réseau de tramways performant

PIÈCE n° **21** M. JULIEF

#### **CONTEXTE**

Les transports représentent 39% des émissions de gaz à effet de serre (GES). 99% des émissions de GES proviennent du transport routier, dont 74% des véhicules légers et 25% des poids lourds. Le 1% restant concerne le non-routier, principalement l'aérien. Ils représentent 37% de la consommation d'énergie totale.

La dernière Enquête Ménage Déplacement (EMD) réalisée sur le territoire en 2003, fait apparaître que 88% des déplacements motorisés y étaient effectués en voiture particulière. Or, la voiture est le moyen de transport émettant le plus de GES par voyageur.

Le Plan de Déplacements Urbains (PDU) de Montpellier Agglomération, approuvé en 2012, vise une diminution des émissions de GES issues du secteur des transports de l'ordre de 23%, notamment via le report modal de l'usage de la voiture vers les autres modes de déplacements.

Le réseau armature des transports publics est constitué de trois réseaux complémentaires qui permettent, ensemble, de répondre au défi du périurbain :

- les trains régionaux dont l'offre sera renforcée par une desserte cadencée (passage de trains dans une gare chaque heure aux mêmes minutes), avec une amélioration des fréquences et de l'amplitude);
- les cars départementaux à haut niveau de service, dont une première expérimentation sera conduite sur la liaison Cœur d'Hérault/pôle d'échanges Montpellier-Mosson;
- le réseau de tramways et de bus de Montpellier Agglomération.

#### **SRCAE LANGUEDOC-ROUSSILLON 2020**

3. Renforcer les alternatives à la voiture particulière pour le transport de personnes

#### **DOMAINE CIT'ERGIE** ®

4. Mobilité

#### **ENJEUX ET OBJECTIFS DE L'ACTION**

L'enjeu de cette action est de poursuivre la réalisation d'un réseau de transports publics performant, véritable alternative à la voiture particulière. Les objectifs sont de :

- renforcer le maillage du réseau de transport public;
- multiplier les nœuds d'intermodalité y compris avec le réseau de voirie de contournement du territoire de l'agglomération montpelliéraine;
- permettre une desserte efficace des périphéries.

#### **CONTENU DE L'ACTION**

SOUS-ACTION 1: PROLONGER LA LIGNE 1 DU TRAMWAY JUSQU'A LA GARE MONTPELLIER SUD DE FRANCE L'extension de la ligne 1 du tramway répond à trois objectifs principaux:

- offrir une relation directe et efficace entre la Gare Montpellier Sud de France et la Gare Montpellier Saint-Roch pour les voyageurs qui seront en correspondance entre ce « doublet de gares » montpelliérain. L'aéroport Montpellier Méditerranée étant situé à proximité de la nouvelle Gare TGV, le prolongement de la ligne 1 de tramway permettra de créer un « hub de transport » de rayonnement régional et métropolitain;
- accompagner la création d'un éco-quartier OZ Montpellier Nature Urbaine favorisant les mobilités durables: l'extension de la ligne
  1 est menée concomitamment et sert de « colonne vertébrale » à la création du quartier OZ. Afin de faciliter l'usage des modes doux
  pour les déplacements de proximité, des cheminements piétons agréables et des itinéraires vélos sécurisés seront aménagés le long
  du tramway;

 connecter une nouvelle centralité urbaine à l'ensemble de l'Agglomération: la ligne 1 est la ligne « armature » des transports publics montpelliérains car elle dessert les principaux générateurs de déplacements de l'Agglomération, tout en étant connectée avec les autres lignes de tramways et toutes les lignes de bus urbains. Par conséquent, grâce au prolongement de la ligne 1 de tramway, la Gare Montpellier Sud de France et le nouvel éco-quartier OZ Montpellier Nature Urbaine bénéficieront d'une très bonne accessibilité en transports en commun pour tous les habitants de Montpellier Agglomération.

La mise en service est prévue pour fin 2017.

#### SOUS-ACTION 2: REALISER LA LIGNE 5 ET BOUCLER LA LIGNE 4 DU TRAMWAY

La réalisation de la ligne 5, permettant également le bouclage de la ligne 4, s'inscrit dans la continuité des enjeux fixés au réseau de transport public, qui sont les suivants :

- assurer une couverture spatiale et une desserte du centre de l'agglomération au profit du plus grand nombre;
- développer le lien social en reliant les territoires en difficulté;
- organiser, multiplier et faciliter les échanges par le maillage du réseau;
- permettre l'évolution des services en combinant les itinéraires des lignes;
- offrir une interconnexion avec les réseaux régionaux et départementaux;
- optimiser l'exploitation du réseau.

Une mise en service anticipée pour le bouclage de la ligne L4 est prévue en 2016.

Celle de la ligne 5 est prévue à partir de 2017.

#### SOUS-ACTION 3: RENFORCER L'ATTRACTIVITE DES POLES D'ECHANGE P+TRAM

Les pôles d'échange P+Tram influent directement sur la circulation automobile en ville.

Pour ce faire, il s'agit tout à la fois :

- de mettre en place des systèmes d'information bien en amont par une information multimodale adéquate permettant de faciliter l'accès aux P+Tram et de signaler les places disponibles;
- d'optimiser la correspondance tant en termes de temps que d'espace;
- de valoriser cette correspondance par l'établissement de services appropriés.

Plusieurs opérations sont ainsi programmées :

- le P+Tram Mosson, lequel aujourd'hui d'une capacité de 600 places doit passer d'abord à 1200 puis à terme à 1600 places, avec un objectif de mise en service envisagée à mi-2015;
- le P+Tram Sabine sera également reconfiguré;
- un nouveau P+Tram sera créé sur le projet Ode à la Mer Montpellier Nature Urbaine (commune de Lattes);
- et deux autres le long de la ligne 5 : Genevaux et Girac.

PILOTE DE L'ACTION	Direction des Transports et de la Voirie						
PARTENAIRES	TAM, Etat, Région Languedoc-Roussillon, Département de l'Hérault						
CALENDRIER DE MISE EN ŒUVRE							
	2013	2014	2015	2016	2017	2018	
Sous-action 1	X	X	Х	X	X		
Sous-action 2	X	X	Х	X	X		
Sous-action 3	X	X	X	X	X	X	
MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE							
Moyens financiers	Sous-action 1: Coût total de l'opération 40M€ dont 12,5M€ sollicités auprès de l'Etat Sous-action 2: Coût total de l'opération 350M€ dont 239,92M€ pour l'Agglomération de Montpellier Sous-action 3: coût de l'opération P+Tram Mosson 14,5M€						
Moyens humains	Moyens constants						
INDICATEURS	Part modale des transports en commun (EMD) – Indicateur Cit'ergiê 45 Evolution annuelle de la fréquentation du réseau de tramways						



#### PREFET DE L'HERAULT

**SERVICE INSTRUCTEUR:** 

Direction Départementale des Territoires et la Mer

Service : Eau-Risques Bâtiment Ozone 181 Place Ernest Granier CS 60 556

34 064 MONTPELLIER CEDEX 2

Tel.: 04.34.46.60.00 Fax.: 04.34.46.62.34



#### ARRETE PREFECTORAL N° DDTM34-2015-05-04934

portant prescriptions particulières dans le cadre de la Gare Nouvelle de Montpellier Maître d'ouvrage : SAS Gare de la Mogere

#### Le Préfet de la Région Languedoc Roussillon Préfet de l'Hérault

#### VU le Code de l'Environnement;

**VU** le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux du bassin Rhône-Méditerrané (SDAGE RM), approuvé par le Préfet coordinateur de Bassin le 20 novembre 2009 ;

VU le dossier de déclaration déposé le 3 avril 2015 par la société "SAS Gare de la Mogere" relatif à la création de la Gare Nouvelle de Montpellier, intégrant notamment les principes d'aménagement du Schéma Directeur du Négue Cat réalisé par la Communauté d'Agglomération de Montpellier (nouvellement Montpellier Méditerranée Métropole);

VU l'arrêté de prescription générale du 13 février 2002 relatif à la rubrique 3-2-2-0 du R214-1 du Code de l'Environnement concernant les "installations, ouvrages, remblais dans le lit majeur d'un cours d'eau" ;

VU le récépissé de déclaration n°34-2015-00033 du 7 avril 2015 actant que le dossier de la Gare Nouvelle contient toutes les pièces nécessaires permettant le début de son instruction par les services de la Police de l' Eau ;

VU l'avis du pétitionnaire sur le projet d'arrêté;

**CONSIDERANT** que le Schéma Directeur du Negue Cat intègre les impacts cumulés des différents projets (DDA9, CNM, ZAC Oz1, Gare...) en prévoyant les dispositifs mutualisés de protection et de compensation ;

**CONSIDERANT** que les mesures compensatoires liées à l'aspect "imperméabilisation" du dossier de la Gare Nouvelle sont portées :

- par le dossier de la ZAC OZ1 (maîtrise d'ouvrage SAAM) qui est en cours d'enquête publique et qui n'a donc pas été autorisé à ce jour ;
- par le dossier de la ligne LGV "Contournement Nîmes Montpellier" (maîtrise d'ouvrage Oc Via) qui a été autorisé par l'arrêté préfectoral n° DDTM 34-2013-07-03348 du 24 juillet 2013 et dont les travaux sont en cours de réalisation ;

**CONSIDERANT** la nécessité de conditionner l'aménagement de la Gare Nouvelle à la réalisation préalable de la totalité des ouvrages hydrauliques prévu pour compenser l'aspect "imperméabilisation", ouvrages portés par le dossier de la ZAC OZ1 et par le dossier de la ligne LGV;

SUR proposition de la directrice de la Direction Départementale des Territoires et de la Mer ;

#### ARRETE

#### **ARTICLE 1: NATURE DES INSTALLATIONS DÉCLARÉES**

Les travaux sont réalisés dans le respect des prescriptions particulières du présent arrêté, et, en ce qu'ils ne sont pas contraires, des éléments, plans et engagements figurant dans le dossier de déclaration de la Gare Nouvelle ayant fait l'objet du récépissé n°34-2015-00033 du 7 avril 2015.

Le présent arrêté ne concerne que la législation sur l'Eau et ne dispense en aucun cas le pétitionnaire d'obtenir les autorisations requises par d'autres réglementations.

#### **ARTICLE 2**: COMPENSATION HYDRAULIQUE

#### 2-1°) Aspect "Installations, ouvrages, remblais dans le lit majeur d'un cours d'eau":

Les mesures compensatoires liées à cette problématique sont traitées dans le dossier de déclaration et ne font pas l'objet de prescriptions particulières.

#### 2-1°) Aspect "Imperméabilisation":

Les mesures compensatoires liées à cette problématique sont gérées par les ouvrages hydrauliques suivants (voir l'extrait du dossier de déclaration qui est joint en annexe et localisant les différents secteurs concernés) :

Localisation de l'imperméabilisation	Surface concernée	Volume de compensation	Maître d'ouvrage - Nom du bassin
Dalle voyageur, voie et quais	37 700 m2	4 550 m3	OC VIA: BCI SC814.1 et BAM SC825.1
Parking nord-ouest	1 940 m2	230 m3	OC VIA : BAM SC825.1
Dalle Tramway	3 200 m2	380 m3	SAAM : OZ1 BR2
Parking (sud ouest) et Gare Routière	24 500 m2	2 950 m3	SAAM : OZ1 BR3a
Parking sud	9 000 m2	1 080 m3	SAAM : OZ1 BR3b

#### Remarque :

Les parkings dans le secteur sud-est sont conçus comme étant totalement perméables et ne sont donc pas compensés.

#### **ARTICLE 3: PRESCRIPTION PARTICULIERE**

L'aménagement de la Gare est conditionné à la réalisation préalable des aménagements hydrauliques liés à la compensation de imperméabilisation, et qui sont prévus dans le cadre des autorisations de la ZAC OZ1 et de la ligne LGV au titre de la législation sur l'eau.

Si ces ouvrages ne sont pas réalisés au préalable par leurs maîtres d'ouvrage initiaux, le pétitionnaire devra établir un dossier "loi sur l'Eau" pour obtenir l'accord de l'administration en vue de la réalisation de ces aménagements.

Les travaux d'installation du chantier de la Gare qui ne génèrent aucun impact hydraulique, sont autorisés à démarrer avant la réalisation des ouvrages compensatoires "imperméabilisation" dépendant des autres maîtres d'ouvrage.

Pour tout commencement de travaux (installation de chantier incluse), le maître d'ouvrage informe l'administration trois semaines avant, de l'état d'avancement des ouvrages compensatoires précités afin d'obtenir son accord préalable.

#### ARTICLE 4 : VOIES ET DÉLAIS DE RECOURS

Cette décision est susceptible de recours contentieux devant le tribunal administratif territorialement compétent et dans les conditions définies à l'article R 514.3.1. du code de l'environnement :

- par le demandeur ou l'exploitant dans un délai de deux mois à compter de la date à laquelle la décision lui a été notifiée,

- par les tiers dans un délai de un an à compter de la publication ou de l'affichage de la décision, toutefois si la mise en service de l'installation n'est pas intervenue six mois après la publication ou l'affichage de cette décision, le délai de recours continue à courir jusqu'à l'expiration d'une période de six mois après cette mise en service.

L'éventuel recours gracieux n'interrompt pas le délai de recours contentieux. Les droits des tiers sont et demeurent expressément réservés.

#### ARTICLE 5: PUBLICATION ET EXÉCUTION DU PRÉSENT ARRÊTÉ

Le Préfet de l'Hérault et la Direction Départementale des Territoires et la Mer sont chargées, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera :

- adressé aux maires des communes de Montpellier, Lattes et Pérols et au Président de "Montpellier Méditerranée Métropole" pour y être affiché pendant une durée minimum d'un mois et qui dresseront procès-verbal de l'accomplissement de cette formalité;
- publié au recueil des actes administratifs de la Préfecture de l'Hérault ;
- notifié au demandeur ;
- inséré sur le site internet des services de l'Etat de l'Hérault
- transmis pour information à :
  - -M. le Directeur de la DREAL LR;
  - -Mme le Directeur de l'Agence Régionale de Santé;
  - -M. le Délégué inter-régional de l'ONEMA;
  - -M. le Président du SyMBO;
  - -M. le Président du SyBLE.

Montpellier le 28 mai 2015

Le Préfet Pour le Préfet, Le Secrétaire Général

Signé

Olivier JACOB



# Demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation d'une étude d'impact

*cerfa* 

Article R. 122-3 du code de l'environnement

Ce formulaire n'est pas applicable aux installations classées pour la protection de l'environnement

Ce formulaire complété sera publié sur le site internet de l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement

Avant de remplir cette demande, lire attentivement la notice explicative



Date de réception	Cadre réservé à l'administration  Dossier complet le	N° d'enregistrement						
28/01/2014	28/01/2014	F-091-14-Č-008						
1. Intitulé du projet								
Extension de la première ligne de tramway de l'Agglomération de Montpellier vers la nouvelle gare TGV								
2. Identification du maître d'ouvrage ou du pétitionnaire								
2.1 Personne physique								
Nom	Prénom							
2.2 Personne morale								
Dénomination ou raison sociale	Société d'Aménagement de l'Agglomération de Montpellier agissant au nom et pour le compte de la Communauté d'Agglomération de Montpellier							
Nom, prénom et qualité de la personne habilitée à représenter la personne mor								
RCS / SIRET   B   5   2   1   1   3   0   7	7 1 6 I Forme juridique	SPLA						
Joignez à votre demande l'annexe obligatoire n°1								
	uu des seuils et critères annexé à l'article R. 122 dimensionnement correspondant du projet	2-2 du code de l'environnement et						
N° de rubrique et sous rubrique	Caractéristiques du projet au regard des	seuils et critères de la rubrique						
7° Ouvrages d'art	Ouvrage d'art sur A9b : 40 m Ouvrage d'art sur A9a : 40 m							
8° Transports guidés de personnes	Extension de la ligne 1							
	4. Caractéristiques générales du projet							
Doivent être annexées au présent formulaire les pièces énoncées à la rubrique 8.1 du formulaire								
4.1 Nature du projet								
L'opération consiste en la réalisation de l'extension de la lère ligne de tramway depuis le terminus actuel situé au droit du centre commercial Odysseum vers la nouvelle gare TGV située à environ 1,3 km au Sud, dont l'ouverture est programmée en octobre 2017. L'extension de la ligne de tramway permettra d'une part de relier la gare Saint Roch à la nouvelle gare TGV et d'autre part de desservir le futur quartier OZ qui comprendra à terme environ 5000 logements, un pôle d'activités tertiaires d'environ 350 000 m², 50 000 m² de commerces et des équipements structurants.  La mise en service est prévue en 2017 après 2 ans de travaux.								
Les principaux ouvrages et équipements concernent : les infrastructures du tramway ; le réaménagement de la voirie ; les déplacements des réseaux ; les aménagements urbains et de stations ; la voie ferrée ; les locaux techniques et d'exploitation de la ligne ; les ouvrages d'art de franchissement de l'autoroute A9 existante (future A9a) et de la future A9b								
Le projet s'inscrit plus généralement dans le projet "Montpellier OZ Nature Urbaine" dont la première ZAC a été créée par délibération du Conseil d'Agglomération en septembre 2013.								

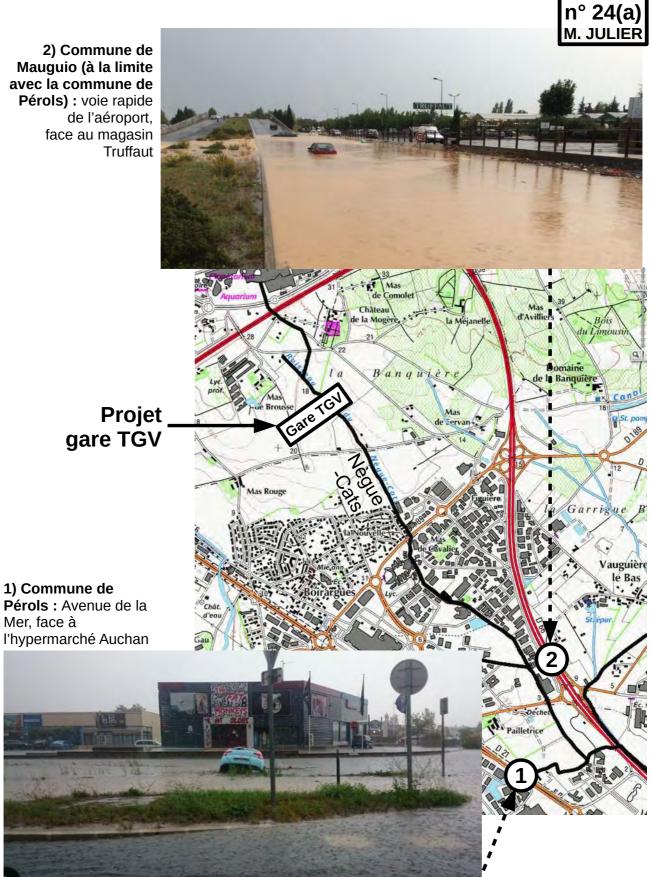
Deux photographies des inondations du Nègue-Cats en aval du projet de gare TGV, PIÈCE

le <u>29 septembre 2014</u> :

2) Commune de Mauguio (à la limite avec la commune de Pérols) : voie rapide de l'aéroport, face au magasin Truffaut

1) Commune de

Mer, face à



### Trois photographies des inondations du 23 août 2015, sur le Nègue-Cats et sur le Lez



PIÈCE n° **24(b)** M. JULIER

3) Hall du cinéma
Gaumont Odysséum
Multiplexe à
Montpellier, inondé par
le débordement du
Nègue-Cats en amont
de l'actuelle A9, de la
future A9b, du CNM, du
projet de nouvelle gare,
et du projet de ZAC
OZ1.



4) Route de l'aéroport, commune de Mauguio (légèrement au nord de la photo n°2), inondée par le débordement Nègue-Cats, en aval du CNM, du projet de nouvelle gare, et du projet de ZAC OZ1.



5) Avenue de la Pompignane à Montpellier, inondée par le débordement du Lez, en amont du déversoir Lez-Lironde pouvant affecter la ZAC OZ1





#### DELIBERATION N°CR-11/04.404

PIÈCE n° 25 M. JULIER

## DELIBERATION DU CONSEIL REGIONAL

#### SCHEMA REGIONAL DES TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS

Stratégie régionale du TER, de l'intermodalité voyageurs et de la grande vitesse ferroviaire

Programme régional de développement de la grande vitesse ferroviaire - Convention relative au financement :

- des acquisitions foncières et de l'archéologie préventive du contournement Nîmes Montpellier (CNM),
  - des mesures compensatoires Natura 2000 liées à la réalisation du CNM,
     des études des jonctions de CNM au réseau ferré national,
- des études et travaux de la jonction d'accès de la base travaux CNM au réseau ferré national,
  - des mesures conservatoires

#### LE CONSEIL REGIONAL LANGUEDOC-ROUSSILLON,

VU le Code général des collectivités territoriales et notamment sa quatrième partie relative à la région,

VU le montant des crédits inscrits au budget de la Région pour 2011,

VU le règlement général des interventions de la Région,

VU le rapport n° CR-11/04.404 présenté par Monsieur le Président du Conseil régional Languedoc-Roussillon,

VU l'avis de la Commission Transports - Intermodalité - Ports de Commerce - Aéroports,

VU Le protocole d'intention préalable à la réalisation du contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier, signé le 17 juin 2008 par l'Etat, le Conseil Régional du Languedoc-Roussillon, le Conseil Général du Gard, la Communauté d'Agglomération de Montpellier et RFF;



VU La décision du conseil d'administration de RFF en date du 26/11/2009 concernant la poursuite du projet de ligne nouvelle entre Montpellier et Perpignan (LNMP) et notamment la décision concernant la réalisation de la gare nouvelle de Montpellier Odysseum concomitamment à la mise en service du Contournement de Nîmes Montpellier;