

**FRAPNE**  
Languedoc-Roussillon

Membre de :



## **UNE NOUVELLE GARE A MONTPELLIER ?**

**DOSSIER DE PRESSE**

Jeudi 16 octobre 2014

**Mal pensée, mal placée et couteuse :  
L'urgence de ralentir...!**



**Céline MESQUIDA**

Présidente  
06 35 40 86 01

**Katia BAUMGARTNER**

Administratrice  
06 82 20 82 28

**Louis GRANDJACQUET**

Administrateur  
06 35 42 51 45

**FRAPNE Languedoc Roussillon**

Fédération régionale associative de protection de la nature et de l'environnement en Languedoc Roussillon

@ : [frapne.lr@gmail.com](mailto:frapne.lr@gmail.com) -- Site Internet : [www.frapne-lr.fr](http://www.frapne-lr.fr)

## AUX ORIGINES DE LA GARE NOUVELLE MONTPELLIER SUD DE FRANCE

Positionnée au sud-est, près du château de la Mogère, dénommée Montpellier Sud de France, cette nouvelle Gare serait située à quelques kilomètres de l'embranchement entre le CNM (contournement Nîmes Montpellier) et l'actuelle ligne ferroviaire.

La ville de Montpellier se trouve à la charnière de deux projets de doublement de la capacité ferroviaire d'est en ouest du Languedoc Roussillon :

- Le contournement Nîmes-Montpellier (CNM), pour améliorer capacité, régularité et vitesse du trafic voyageurs et du fret. Sa réalisation est en cours, son achèvement prévu pour fin 2017.
- La ligne nouvelle Montpellier Perpignan (LNMP), tronçon de 150 km qui achèvera le doublement de la capacité entre Nîmes et l'Espagne. Sa mise en œuvre a été reportée au-delà de 2030 par la Commission Mobilité 21, mais les études de conception se poursuivent.

2005 : Déclaration d'utilité publique du CNM, avec mixité fret et voyageurs, sans nouvelle gare. Un raccordement à Saint Brès est prévu pour que le CNM rejoigne l'actuelle Gare St Roch.

2009 : Débat public sur la ligne nouvelle Montpellier Perpignan. Une grosse augmentation du trafic est prévue, mettant en balance 2 options de gare nouvelle, si la ligne nouvelle est mise en service :

- Gare à l'ouest, Saint-Jean-de-Védas/Maurin.
- Gare à l'est, Odysseum/LaMogère. Projet dit « sud de France », privilégié et en cours d'enquête publique jusqu'au 24/10/15.

2011 : Alors que la LNMP ne sera a priori pas mise en service avant 2030, un protocole est signé entre l'agglomération de Montpellier, RFF et le Préfet de l'Hérault :

- Suppression de l'embranchement de Saint Brès. Ou alors comme option future avec une priorité pour les trains dits classiques... (TER), questionnant la pertinence de la rénovation toute récente de la Gare Saint Roch.
- Projet de deux gares nouvelles, à Montpellier (site La Mogère choisi) + Nîmes (Manduel).

2014 : grande rénovation de la Gare Saint Roch (immense nef, 6 voies accessibles, nouveaux accès piétons, parking géant).

Janvier-Février 2014 : enquête publique (avis rendu favorable) du projet de quartier dit ZAC OZ 1, première étape du grand projet d'urbanisation au sud de Montpellier (350 ha). Projet prévoyant la gare nouvelle dite sud de France près du site.

Septembre/Octobre 2014 : enquête publique du projet de gare nouvelle dite sud de France, prévu pour 2017.

## UNE GARE MAL PENSEE

### 1/ Une gare prétexte à l'urbanisation à outrance, typique du Languedoc Roussillon

*Une nouvelle gare peut cacher un gros risque inondation...*



*Source : Le Lez en crue aux abords du Conseil Régional, septembre 2014*

Cette nouvelle gare, au sud est de Montpellier, symbolise à elle seule une certaine approche de l'aménagement du territoire en Languedoc Roussillon. **La course effrénée au bétonnage, sous couvert de développement économique ne profitant hélas bien souvent qu'à quelques promoteurs immobiliers**, entraîne une urbanisation anarchique, source d'artificialisation de terres agricoles à fort potentiel agronomique autant que de destruction d'espaces naturels et d'espèces protégées. **Selon la DDTM de l'Hérault, 51% des terres à fort potentiel agronomique ont été artificialisés dans l'Hérault entre 1997 et 2009 ; et 46% sur la région Languedoc Roussillon sur la même période.**

**Qui dit artificialisation dit imperméabilisation des sols et aggravation du risque inondation.** Rappelons qu'environ 300 000 personnes sont d'ores et déjà soumises à un **risque fort à très fort d'inondations en Languedoc Roussillon**. Les conséquences s'avèrent toujours plus dramatiques à mesure que les événements climatiques s'intensifient, tel que nous les avons connu tout récemment et plus particulièrement dans les départements de l'Hérault et du Gard.

Si la possibilité d'une causalité directe avec le changement climatique doit toujours être maniée avec précaution, **les évènements climatiques extrêmes devraient s'intensifier et devenir de plus en plus fréquent sur le bassin méditerranéen.** C'est d'ailleurs clairement ce que nous rappelle le Plan d'adaptation au changement climatique tout récemment adopté par les 5 Présidents de Région du Comité de Bassin Rhône Méditerranéen Corse (mai 2014): **« les évènements de pluviométrie extrême pourraient devenir plus fréquents et plus intenses en hiver dans les régions méditerranéennes ».**

Peut-on dans ces conditions poursuivre sur le même modèle de développement ? **Doit-on attendre que les arrêtés « catastrophes naturelles » soient décrétées pour poser la question des responsabilités tout autant que la question de notre vulnérabilité aux changements climatiques ?** Le plan d'adaptation évoqué plus haut, afin de « réduire les vulnérabilités », se fixe un objectif ambitieux, celui de « préserver les terres agricoles et naturelles en limitant l'extension péri-urbaine et l'artificialisation des sols. »

Pourtant, le projet de nouvelle gare au sud de Montpellier met ces défis sur la table de manière étonnement complète. Bien loin de répondre à un besoin ferroviaire régional clairement identifié, **ce projet vient avant tout soutenir (et justifier) ce qui représente un impressionnant projets d'étalement urbain: 350 hectares sur une ceinture verte déjà bien mise à mal par le doublement de l'autoroute A9. C'est le fameux quartier d'affaires OZ dit « nature urbaine ».** En y ajoutant l'accumulation des projets d'urbanisation au nord de cet axe, et plus particulièrement sur les bassins du Lez et de la Mosson, **ce sont l'ensemble des communes du littoral qui risquent de devenir des îles...**



*La protection de la biodiversité n'est-elle qu'un slogan ?*



*Source : projet de SRCE Languedoc Roussillon, soumis à consultation*

Une gare nouvelle aux abords du doublement de l'A9, de l'extension de la ligne 1 du tramway prévu avec la gare nouvelle et d'un gros chantier lié à un gigantesque quartier OZ viendrait **bétonner ce qu'il reste d'espaces agricoles et naturels au sud de Montpellier**. C'est bel et bien à la lumière de ces différents projets qu'il convient de **penser globalement les impacts cumulés en matière de protection de la nature et de l'environnement d'une telle urbanisation**.

La promotion du quartier OZ et de sa gare se fait sous couvert de mise en valeur d'une « nature urbaine » qui rendrait le projet acceptable d'un point de vue environnemental. **Des espaces verts artificialisés dans une matrice de béton et des cours d'eau canalisés ne présentent cependant en rien la même diversité biologique que des milieux agricoles, semi naturels (bois, ripisylves, cours d'eau, friches, etc) voire entièrement naturels**. Ils sont ainsi, comme évoqué plus haut, beaucoup plus vulnérables ; la richesse biologique étant inversement proportionnelle au degré d'artificialisation.

L'Etat et la Région sont en cours de finalisation d'un projet de **Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE)** devant permettre d'identifier une trame verte et bleue et un ensemble de corridors écologiques à préserver et/ou restaurer. L'avis de l'Autorité Environnementale sur le projet de gare nouvelle, rendu en avril 2014, fait référence à ces premiers éléments cartographiques et s'inquiète de l'emprise du projet :

« qui se situe à l'amont des lagunes de l'étang de Mauguio (site Natura 2000) et des étangs palavasiens (site Nature 2000) qui constituent une zone remarquable abritant une biodiversité exceptionnelle. Le SRCE en cours d'élaboration confirme l'importance des réservoirs de biodiversité au sud du site et identifie comme corridor écologique une partie de l'emprise de la zone d'étude, au sud. Le projet s'avère être perpendiculaire au Nêgue-Cats identifié dans le dossier comme corridor ».

Toujours dans une approche globale de l'ensemble de ce projet démesuré d'urbanisation, il convient de noter que la route de la mer + le quartier OZ achèverait de bétonner jusqu'à la mer : 17 kms du nord de Montpellier jusqu'à Carnon. Comment dans ces conditions permettre aux espèces terrestres de circuler ? **Il n'y aurait plus aucune trame verte. Et pourtant, c'est bel et bien aux abords des zones les plus artificialisées qu'il est indispensable de conserver de véritables ceintures vertes, toujours dans l'objectif de disposer de territoires les plus robustes et résilients possibles.**

Les équipes d'urbanistes qui de 2012 à 2013 ont planché sur Montpellier 2040 ont d'ailleurs souligné dans leurs principales observations que **les réserves d'espaces agricoles et naturels au sud immédiat de la ville pourraient au contraire constituer un « poumon vert » à destination de ses habitants.**

## **2/ Une absolue parodie de concertation et de participation citoyennes**

*Un seul projet, 3 enquêtes publiques : cherchez l'erreur !*

Le projet de gare nouvelle de la Mogère, nous l'avons expliqué plus haut, s'inscrit dans un projet global d'urbanisation auquel viennent s'ajouter deux autres projets :

- Le quartier OZ « nature urbaine ».
- Le prolongement de la ligne 1 du tramway devant permettre de rendre « opérationnelle » la nouvelle gare.

Les promoteurs de ce projet global visant le sud de Montpellier ont réussi à **saucissonner les procédures de participation du public (et aussi les études d'impact), rendant difficile, voire impossible, une contribution pertinente des citoyens et des organisations de la société civile au débat.**

Une 1<sup>ère</sup> enquête publique a été ouverte sur un premier morceau du projet de quartier OZ, dit ZAC OZ 1 au 7 janvier 2014, juste après les fêtes de fin d'année et en pleine campagne électorale municipale. L'avis rendu par le commissaire enquêteur est grandement positif, sans grande analyse critique de ce projet.

**Dès cette 1<sup>ère</sup> enquête publique, le lien est clairement fait avec le projet de gare nouvelle dont il est d'ailleurs mentionné qu'elle fait partie intégrante du projet de ZAC OZ 1. Alors même qu'aucune enquête publique n'est encore prévue pour la gare nouvelle, l'avis rendu sur le projet de ZAC OZ 1 considère cette gare comme une évidence acquise.**

La 2<sup>ème</sup> enquête publique concerne la gare nouvelle, ouverte depuis la fin septembre 2014. **La pertinence de cette gare nouvelle autant que de son emplacement étant fortement mise en cause, difficile pourtant de replacer cette gare dans un contexte global d'urbanisation du sud de Montpellier puisque l'enquête publique ne concerne que l'emplacement de la gare nouvelle.** Pourtant, le choix du site de la Mogère pour la gare est entièrement dépendant du quartier OZ. Sans ce nouveau quartier, l'emplacement de la gare n'aurait absolument plus aucun sens (en plein milieu des champs...).

La 3<sup>ème</sup> enquête publique qui devrait suivre celle de la gare nouvelle concerne **l'extension de la ligne de Tram 1 après le terminus d'Odysseum. La déclaration d'utilité publique pour cette extension est nécessaire à la réalisation autant du quartier ZAC OZ 1 que de la gare nouvelle.**

L'Autorité Environnementale a eu l'occasion à plusieurs reprises de rappeler à quel point une étude d'impact globale était nécessaire. **Pourtant, l'étude d'impact de la gare reste largement insuffisante. Elle s'abrite en permanence derrière les autres énormes projets qui vont entourer la « petite emprise » de la gare nouvelle : doublement de l'A9, contournement ferroviaire Nîmes-Montpellier et quartier OZ.**

Le Code l'environnement dispose en son article L. 122-1 II que « dans le cas de programme constitué de projets à réalisation simultanée la présentation d'une étude d'impact globale unique, pour la bonne information du public sur les impacts globaux du programme, constitué d'opérations liées ». L'Autorité Environnementale considère que la gare nouvelle est directement liée à la réalisation du CNM, de plusieurs composantes de la ZAC OZ 1 et de l'extension du Tram 1, tous prévus en 2017. Et qu'il y a donc une unité fonctionnelle constituant un même programme d'opérations à réalisation simultanée, au sens du Code de l'environnement.

**Pourquoi donc 3 enquêtes publiques différentes...? Sans compter qu'un sentiment d'impuissance envahit nombreux acteurs associatifs face à un projet qui a l'air ficelé d'avance. A quoi servent une enquête publique et une sollicitation des citoyens dans un tel contexte ?**

#### *Une concertation biaisée sur le choix du site de la Mogère*

Suite au débat public de 2009 sur la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan, 2 options de gare nouvelle pour Montpellier avaient été envisagées d'ici à la mise en place de la LNMP. **Alors que cette dernière n'est toujours pas sur les rails, et bien loin de l'être (pas avant 2030), la gare nouvelle de la Mogère a été propulsée comme solution a priori unique et nécessaire dès 2017.** Nous avons expliqué plus haut les raisons sous jacentes de ce choix autant que de cette précipitation.

**Une pseudo concertation a été organisé en 2013 par le maitre d'ouvrage RFF en collaboration avec l'Agglomération de Montpellier.** Une seule réunion publique a été réalisée où il n'a jamais été possible de questionner la pertinence même de cette gare autant que de son emplacement. Les interrogations et opinions négatives n'ont en effet reçu quasiment aucune réponse. **La concertation a**

principalement tourné autour de l'éclairage, de l'ambiance et des couleurs proposés pour le nouveau bâtiment...

### 3/ Les besoins non identifiés d'une nouvelle gare à Montpellier dès 2017

*Pourquoi l'abandon du raccordement sans gare de Saint Brès... ?*

Le CNM une fois finalisé permettra d'éviter de faire passer les trains de fret par la gare actuelle St Roch. Cela libérera de la capacité pour les trains de voyageurs dans une gare tout juste rénovée. **La gare actuelle pourrait ainsi très bien accueillir l'ensemble des trains de voyageurs jusqu'à environ 2030.**

**Cependant, le projet de raccordement des deux lignes ferroviaires à Saint Brès (sans gare nouvelle), tel que prévu dans la déclaration d'utilité publique de 2005 (chantier CNM) a été abandonné sans raison apparente.** C'est cette situation qui permet de justifier la création d'une gare nouvelle dans la précipitation. Sans ce raccordement, les trains (TGV, TER ou autre) n'ont pas la possibilité de rallier Saint Roch, d'où le besoin d'une gare nouvelle permettant aux voyageurs de s'arrêter près de Montpellier.

Comme bien souvent, la perspective d'une nouvelle infrastructure de transport a en outre aiguisé les appétits des bâtisseurs le long de son tracé. **Une course effrénée aux équipements entre agglomérations dans la région émerge avec la LNMP. Aujourd'hui Montpellier ; demain Nîmes, et bientôt Béziers et Narbonne.**

*La très grande vitesse voyageur au détriment du fret ferroviaire régional*

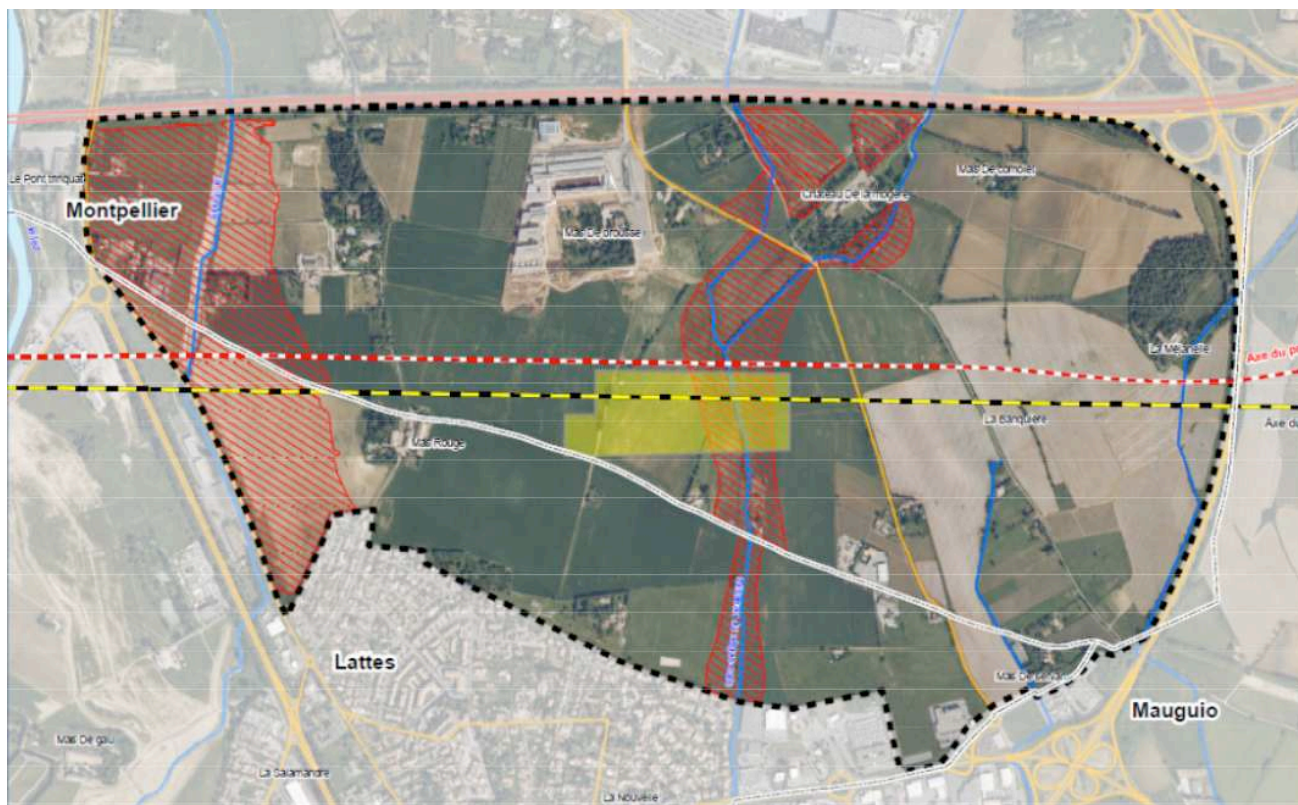
**Le choix sous-jacent aux gares en périphérie est en fait celui d'une ligne LNMP à 350 km/h privilégiant de fait le trafic voyageur longue distance plutôt qu'une ligne réellement mixte à 220 km/h qui permettrait de développer à terme le fret et d'améliorer le trafic local.** On privilégie ainsi des gains de temps à bien des égards illusoire compte tenu des contraintes d'accès, qui plus est avec un coût majoré d'environ 2 milliards d'euros pour la LNMP en raison d'ouvrages d'art plus nombreux.

D'un point de vue de la lutte contre le changement climatique autant que des enjeux santé-environnement lié à la pollution de l'air, les politiques de report modal notamment pour le transport de marchandises sont en Languedoc Roussillon un impératif.

S'agissant du fret, selon les données et analyses FERRMED, on pourrait **réduire à 14 000 le nombre de 20 000 poids lourds par jour** susceptibles de faire la jonction péninsule ibérique reste de l'Europe via le Perthus par l'autoroute au-delà de 2025 à **condition que la LNMP soit mixte entre Béziers et Perpignan et pas seulement entre Montpellier et Béziers.** Pour l'usure des infrastructures routières, c'est l'équivalent de 60 millions de voitures légères en moins par jour, s'ajoutant notamment à une réduction de 30 % des consommations d'énergie fossile et des émissions de gaz à effet de serre et particules diesel prévisibles.



## UNE GARE MAL PLACEE



### 1/ Une sous évaluation grossière du risque inondation sur le site

*La gare est en zone rouge inondable du PPRi, PPRi déjà largement obsolète...*

Le plan de prévention des risques inondation (PPRi) de la vallée du Lez et de la Mosson (Montpellier) date du 13 janvier 2004. Il délimite une zone rouge à l'endroit même où est prévu la future gare de la Mogère. Voir le zonage détaillé, notamment du cours d'eau le Nègue Cats qui traverse le site : <http://www.montpellier.fr/2310-v-7-plan-de-prevention-des-risques-d-inondation.htm>

**1 600 places de parking sont par exemple prévues, dont 800 en parking longue durée, et ce en plein dans la zone rouge du PPRi. On n'ose à peine imaginer les dégâts en cas d'épisode pluvieux similaire à ceux de fin septembre.**

**Les données du PPRi datent de 2004 et sont bien souvent sous évaluées. C'est par exemple le cas pour le débit de crue centennale du Lez évalué à 750 m<sup>3</sup>/s alors qu'un rapport d'expert beaucoup plus récent (cité par l'Autorité Environnementale dans son avis) fixe le débit à 900 m<sup>3</sup>/s. Les ouvrages ne sont ainsi clairement pas assez dimensionnés.**

Les valeurs de pluie centennale retenues pour le projet sont de 233 mm pour 1 440 mns, soit 24h. **Cela est très inférieur aux valeurs que nous avons connues le 29 septembre dernier à Montpellier : 300 mm en moins de 17h.**

Par ailleurs, ce terrain plat est particulièrement propice à un phénomène de crue urbaine avec fortes pluies diluviennes. **Ces crues sont ravageuses. Comment dans ces conditions réaliser des bassins de rétention ? Creuse-t-on dans la nappe d'eau potable ? Pose-t-on des bassins de rétention sur le terrain plat, réduisant encore plus la zone d'expansion des crues ?**

Les prescriptions du PPRi de 2004 précisent bien qu'il existe un principe d'inconstructibilité en zone rouge à l'exception des équipements d'intérêt général sans alternative ailleurs, ce qui n'est clairement pas le cas ici. Non seulement le débat public de 2009 avait identifié un second site qui n'a jamais été réellement étudié puisque le choix du site de la Mogère s'est fait indépendamment de toute consultation publique. Mais nous pouvons ajouter que le raccordement de Saint Brès constitue sans aucun doute une alternative crédible à court et moyen terme (déjà prévu dans le DUP de 2005 sur le CNM). Cette option, éventuellement temporaire, permettant d'étudier plus en détail les options les moins impactantes pour notre territoire et les plus pertinentes d'un point de vue socioéconomique pour une éventuelle seconde gare, une fois la LNMP en service, d'ici à 2030.

*Un risque accru par les effets cumulés des différents projets autour de la gare*

L'étude d'impact du projet de gare ne prend absolument pas en compte les infrastructures qui accompagnent le bâti de la gare, et notamment les parkings et la voirie. **Elle va même jusqu'à dire que le doublement de l'A9, le chantier du CNM et l'extension du Tram 1 vont « améliorer l'inondabilité du site grâce à la création d'un bassin de rétention ».** A nouveau, où va-t-on creuser ce bassin de rétention ?

C'est bien sûr le contraire qu'il faut mettre en avant. **L'ensemble des projets qui accompagnent la nouvelle gare ne font qu'aggraver l'artificialisation du territoire, l'imperméabilisation des sols et donc l'aléa inondation. Et ce sur une zone rouge de PPRi dont nous avons vu plus haut qu'il était déjà ancien et limite obsolète.**

Tout l'amont du bassin versant a ainsi été urbanisé via notamment le quartier Odysseum. **Ce qui ne figure pas du tout au PPRi.** Cela signifie que l'imperméabilisation est encore plus importante pour l'aval que ce qui est indiqué dans le PPRi. **Comment peut-on, en connaissance de cause, prendre le risque d'installer des populations dans cette zone largement plus vulnérable que ce que le PPRi indique déjà ?**

## **2/ Des pollutions cumulées au détriment de la santé humaine**

*Une mise à mal des nappes d'eau potable*

**Les projets du site devraient entrainer le creusement de 600 000 m<sup>3</sup> avec une nappe phréatique décrétée « d'intérêt majeur pour l'alimentation en eau potable ».** Il serait ainsi nécessaire d'installer partout où il est prévu de creuser des indicateurs permettant d'évaluer la vulnérabilité de la nappe. Autant dire que cela devrait alourdir le cout final du projet de chantier.

Cette mise à nu de la nappe va entrainer des pollutions urbaines diffuses évidentes sur un des rares ressources d'eau potable locales, qui vont rendre toujours plus difficile l'atteinte du bon état écologique des eaux d'ici à 2015 (Directive cadre sur l'eau et SDGAE). Comment justifier parallèlement l'acheminement de l'eau du Rhône via Aqua Domitia... ?

#### *Une aggravation de la pollution de l'air*

Les impacts pour la santé humaine des polluants atmosphérique sont aujourd'hui mieux connus. L'OMS a classé récemment la pollution de l'air extérieur comme cancérigène certain pour l'homme. 7 millions de décès y sont liés chaque année. Pour plus d'informations sur les enjeux liés à la pollution de l'air, voir notamment :

[Campagne de France Nature Environnement – Rendez moi mon air](#)

L'Autorité Environnementale s'inquiète à juste titre dans son avis du manque de prise en compte par les promoteurs du projet de l'exposition accrue aux pollutions urbaines liées à une augmentation de l'occupation humaine sur le site urbanisé. L'A9 juste à côté et son flot de transports routiers constituent un réel enjeu de santé publique qui n'est pas suffisamment pris en compte.

### **3/ Des temps de trajets à rallonge pour les usagers, à la faveur de la voiture**

Les tenants du projet mettent en avant la liaison gare nouvelle/St Roch par le prolongement de la ligne 1 du tram. Cela peut convenir à une partie de la population de Montpellier mais **ne permettra pas des correspondances dans des conditions acceptables** (durée du trajet plus transbordements = au moins 45 minutes, sans oublier l'inconfort et les difficultés pour transporter les bagages).

A Montpellier, une seconde gare sur le site de la Mogère engendrera des ruptures de charges considérables pour tous les usagers autres que les automobilistes résidant au sud de l'A9. Correspondances à rallonge entre les TER en gare centrale et les TGV en périphérie, inaccessibilité par les modes de déplacement doux : **rien n'incitera au report modal et tout à l'usage de la voiture**, alors même que la gare actuelle, dont la rénovation s'achève ces jours-ci, est encore loin de la saturation qui lui est promise depuis plus de dix ans.

S'agissant plus particulièrement de la localisation, à distance de la gare centrale et de son trafic régional, elle est **totallement contradictoire avec les efforts souhaitables de report modal de l'automobile vers les transports ferroviaires régionaux. Même à 220 km/h, les TGV desservant Montpellier La**



**Mogère mettraient un peu moins de temps de gare à gare, mais ils seraient très peu nombreux :**

- 1 sur 5 environ par rapport au trafic actuel, soit à peu près 5 A/R seulement par jour.
- 1 sur 2 quand la gare de Manduel à Nîmes entrerait en service.
- 4 sur 5 à la mise en service de LNMP.

En effet, ces TGV passant par la Mogère ne pourront pas desservir Nîmes (abandon du projet du raccordement du CNM vers Générac qui aurait permis la desserte de Nîmes centre), d'autant plus que la gare nouvelle projetée à Manduel ne serait pas construite avant 2020.

#### **4/ Une sérieuse mise à mal des espaces naturels et agricoles**



**La consommation de bonnes terres agricoles de plaine (re) pose avec force la question de la cohérence entre des objectifs déclarés dans des documents de planification tels que le SCOT de Montpellier voté en 2006 : « préserver le capital nature » et la pression urbaine démesurée.**

#### *Les continuités écologiques du site en danger*

A force de vouloir tenter une analyse compartimentée des impacts de la gare sur les continuités écologiques, **on en oublie ce qui fait l'essence même de la notion de continuité écologique : leurs frontières ne sont pas celles du trait de crayon d'un promoteur de projet.** Ainsi, la faune et la flore d'origine de la zone de la gare vont disparaître non pas uniquement du fait de l'implantation de la gare mais bien de **la somme des projets qui l'entourent et qui exercent des pressions cumulées sur les habitats.**

Les promoteurs du projet de gare confondent enfin allègrement la diversité biologique du site en l'état avec la mise en place de « parcs urbains », les considérant même parfois comme une véritable restauration écologique. On peut ainsi lire dans un mémoire en réponse à l'Autorité Environnementale :



- « L'aménagement du site permet de conserver la ripisylve du Negue-Cats et de préserver ou d'aménager 200 ha d'espaces verts. L'impact sur les habitats naturels sera donc positif ».
- « La réalisation des aménagements paysagers du parc de la Mogère devrait permettre de recréer des espaces propices au développement des espèces naturelles ».

**Le saucissonnage des différents permet aux bureaux d'étude de ne prévoir aucune destruction** (pas de mesure compensatoire et pas de dérogation espèces protégées...) alors qu'il est possible de prévoir qu'un cumul des projets ferait disparaître le peu de nature qu'il restait, dont des **espèces protégées**: Chouette chevêche, population d'Agrion de Mercure, Huppe fasciée, 2 couples de Coucou-geai. Il existe en outre en plein centre de la zone d'étude du projet de gare une **population (et son habitat) de Grand Capricorne, espèce protégée**. Nous avons également constaté la présence de **Lézard des murailles, également protégés**.

Dans cette situation, nous pouvons nous poser la **question de la comptabilité de ce projet aux Orientations nationales pour la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques** (Décret en CE du 20/01/14). Ce que nous entend d'ailleurs également l'Autorité Environnementale.

## UNE GARE COUTEUSE

### A qui profitent ces nouveaux investissements ?

**Pourquoi un tel entêtement ? Que se cache-t-il derrière ce projet qui est loin de faire l'unanimité ? Pourquoi une telle urgence à investir, là où l'argent public se fait rare et où les besoins économiques et sociaux sont énormes à d'autres pans du territoire ? Dette de RFF, dette de l'Etat, dette de collectivités locales : jusqu'à quand continue-t-on la course aux projets inutiles qu'il s'agisse du manque de rentabilité économique, d'équité sociale et de solidarité ou de protection de l'environnement ?**

**Son coût annoncé est à ce jour de 142,7 millions d'euros** financés par l'Etat (33,3 %), RFF (33,3 %), la Région (23,9 %), Montpellier Agglomération (8,7 %) et Nîmes Métropole (0,7 %), sans compter les aménagements qu'elle nécessitera, tel que le prolongement d'une ligne de tramway ou des raccordements routiers. La réalisation selon un **partenariat public privé (PPP)** a été retenue dont plusieurs rapports récents montrent les risques de surcoût final pour les finances publiques.

**Les investissements pour la gare nouvelle vont une fois encore concentrer un effort public national sur la métropole montpelliéraine.** Les 8,7 % (11,8 M€) de part Montpellier Agglomération n'incluent pas les lourds travaux d'infrastructure concernant notamment la prolongation de la Ligne 1 du tram et les dessertes routières. **D'autres territoires du Languedoc-Roussillon (surtout à l'ouest de Montpellier) ont besoin d'investissements économiquement efficaces (ce qui implique un retour non seulement sous forme de produits nouveaux mais aussi et surtout de charges évitées), socialement utiles et soutenables d'un point de vue environnemental (ce qui est évidemment contestable pour une opération menée dans une logique d'extension urbaine et non d'optimisation du report vers le rail des transports de voyageurs et de fret).**

**Le coût du projet est par ailleurs là aussi comme souvent fortement minoré par ses promoteurs:** entre les dépassements prévisibles et les aménagements qui incomberont aux collectivités locales, un coût total de 200 millions d'euros d'argent public mobilisé est beaucoup plus plausible. Et le montage financier en PPP n'évitera pas le comblement des éventuels déficits de fonctionnement de l'équipement par des fonds publics.

**De plus les coûts pour les exploitants ferroviaires seront augmentés puisqu'il faudra financer dès 2017 le fonctionnement de deux gares** pendant au moins une dizaine d'années où celle rénovée en coeur d'agglomération suffirait.

## QUELLES PROPOSITIONS ?

### 1/ Il n'y a pas d'urgence, prenons le temps et faisons les bons choix

#### *Repensons la concertation et le projet global*

- Prolonger l'enquête publique
- Organiser des réunions publiques
- Réfléchir aux meilleures options possibles une fois que la LNMP sera en service
- Accepter de questionner la pertinence d'un tel projet pour 2017, de manière globale
- Arrêter de saucissonner les études d'impact et les enquêtes publiques

#### *Privilégions le raccordement de Saint Brès, en l'absence de LNMP*

- Différer la construction des gares nouvelles et exploiter de manière optimisée et souple le système ferroviaire
- Réaliser les raccordements pour relier les gares-centres
- Penser des pôles de correspondance ferroviaire et pas des pôles d'attraction urbaine pour voitures individuelles
- Dans l'attente des raccordements, les TGV pourront toujours passer par les gares centres, l'essentiel du trafic de fret passant par le CNM

#### *Privilégions une LNMP favorable au fret ferroviaire*

- L'abandon de la gare nouvelle de Montpellier permet de remplir les objectifs de développement du fret
- Si la LNMP semble lointaine, une gare nouvelle dès 2017 rendrait complexe la réalisation de cet objectif

### 2/ Posons sérieusement la question du risque inondation en Languedoc Roussillon

- Le PPRi de Montpellier nous l'avons vu est obsolète (déjà plus de 10 ans), il est sûrement temps d'envisager une révision/remise à jour. Il n'est sûrement pas le seul en Languedoc Roussillon.
- L'urbanisation du sud de Montpellier, avec sa gare nouvelle, pose avec force la manière dont s'aménage le territoire régional, et ce jusqu'au littoral, grandement mis sous pression.
- A la lumière des récents événements douloureux connus dans l'Hérault et le Gard, aller au-delà d'une simple approche « catastrophe naturelle » et repenser notre modèle économique de développement, dont les coûts matériels et humains sont considérables.