

Elisabeth Coulouma  
10 rue du Faubourg Boutonnet  
34090 Montpellier  
tel. 0467619167

à  
Monsieur Pierre BALANDRAUD,  
Commissaire enquêteur  
Enquête publique Gare Sud de France  
Mairie de Montpellier  
1, place Georges FRECHE  
34000 MONTPELLIER

Monsieur le Commissaire Enquêteur,

En qualité de citoyenne languedocienne, usagère des gares de ma région ainsi que de l'ensemble du réseau de la SNCF et des bus départementaux, je viens vous faire part de ma totale opposition à la construction d'une 2<sup>e</sup> gare excentrée sur le site de La Mogère.

1) Intérêt de l'usager : La gare projetée ici n'est visiblement pas du tout faite pour l'usager des transports en commun: A quoi sert de prendre le TGV si on n'est pas rendu de centre ville à centre ville, selon un principe qui, avant la crise, avait fait gagner à la SNCF une bonne part du report modal du transport aérien vers le rail, en particulier sur le trajet Montpellier-Paris, compétitif en terme de temps. La gare de Montpellier centre ville nous suffit. Elle n'est pas saturée avec ses 55 TGV par jour contrairement à ce qui est prétendu. Et elle ne le sera pas avant très longtemps étant donné que :

- La SNCF vient de l'agrandir. Une rénovation va se terminer fin 2014 avec un doublement des accès aux quais, un accroissement de capacité, pour un budget de 50 millions d'euros .
- La SNCF supprime des trains TGV qu'elle ne remplit plus car trop chers: récente suppression du Genève – Barcelone (et voir le récent rapport de la Cour des Comptes à ce sujet)
- Les trains de fret ne transiteront plus par la gare puis qu'ils contourneront Montpellier et Nîmes, ce qui libérera encore des sillons au niveau de cette gare.

Accès et correspondance compliqués et rallongés d'une heure

**Le tramway qu'il faudrait rallonger au frais du contribuable ferait perdre de 30 à 60 minutes au voyageur débarquant d'un TGV pour rejoindre le centre ville ou la gare, pour une correspondance ainsi qu' au voyageur venu d'Agde, Sète ou Montpellier souhaitant prendre un TGV direction Nîmes et au-delà.**

Une navette qui s'interpose provoque une perte de temps par rapport à un accès direct au réseau local. Et quand il s'agit d'un tramway la perte de temps est beaucoup plus importante qu'une correspondance immédiate TER ou RER.

Les correspondances pour être raisonnables doivent se faire au moins dans la même gare, et

si possible sans changer de quai. Que fera la personne, parfois handicapée ou âgée, ou fréquemment munie de lourds bagages, ou accompagnée de jeunes enfants, descendue d'un TGV à la Mogère, qui a besoin d'une correspondance avec les bus de l'arrière pays (Pézénas ; Clermont l'hérault, Bédarieux, Lamalou les bains, ...) ou qui est attendue à Palavas ? Quel circuit !! Et la correspondance très banale en TER pour Agde et Frontignan où ne s'arrêtent pas les TGV? S'il faut une heure pour l'obtenir, bien sûr les voyageurs reviendront à la voiture, ce qui est à l'opposé du but recherché par les autorités publiques qui financent ou subventionnent les transports en commun ( régions, départements, Etat). La gare de Montpellier centre ville permet les correspondances les plus faciles TER-TGV ou TGV-TER.

#### -Les vrais besoins des usagers

- **La bretelle de raccordement nord de Saint-Brès**, prévue dans la DUP du CNM, qui permettra de faire passer certains TGV de la ligne CNM à la ligne classique **pour entrer en gare de Montpellier centre ville, doit être rétablie en priorité.**
- Un meilleur entretien des voies existantes. Le maintien des voies actuellement en voie d'abandon partiel par la SNCF et RFF : Béziers Clermont-Ferrand, Nîmes-Clermont-Ferrand, Perpignan-La-Tour de Carol-Foix-Toulouse,...
- La reconstruction hors d'eau des portions de la ligne actuelle Montpellier-Perpignan en danger de submersion (gare La Franqui, altitude 1 mètre, située à 300m du rivage), ou bien la réalisation de la nouvelle ligne MIXTE Montpellier Perpignan.

2) La ligne Contournement Nîmes - Montpellier reste d'intérêt général en tant que ligne de fret, elle aura un intérêt grandissant avec la fin du pétrole et la nécessité du transfert de la route au rail pour les transports de marchandises en provenance d'Espagne ou des ports languedociens. Dans ce cadre, elle n'a aucun besoin de gare nouvelle. Le contournement a été fait justement pour éviter les gares de Nîmes et de Montpellier et passer sans s'arrêter (fret et certains TGV direct Espagne)

-Pour les voyageurs à destination de Montpellier, Sète et au-delà, c'est la bretelle nord de Saint-Brès qui doit permettre à tous les trains de parvenir à la gare de centre ville par la ligne classique. Elle a bien été prévue dans la DUP du CNM en 2005.

Si un jour la LGV Montpellier-Perpignan (prévue éventuellement en 2030) est construite, une 2<sup>e</sup> gare ne serait légitime que sur un site de carrefour de voies, et ne serait nécessaire que si la gare centre ville est saturée (ce qui n'est pas du tout annoncé, au vu du bilan TGV en déficit de la SNCF). Il avait été envisagé de la créer au niveau du point nodal de Saint-Jean-de-Védas, au contact de la future ligne TGV et de la ligne classique où les correspondances seront sur place.

#### 3) Le mythe de la « très grande vitesse » au-delà de 249 km/h

Le document de RFF page indique « *Vitesse de circulation des trains aptes à la grande vitesse : 300 km/h à terme* »

- La « très grande vitesse » est impossible dans une zone très urbanisée comme la nôtre comprenant plusieurs gares importantes rapprochées avec arrêts (distances importantes de ralentissement puis d'accélération) Sète, Béziers, Narbonne, Port-la-Nouvelle, Perpignan... C'est un argument de vente mensonger pour élus mal informés

- elle est incompatible avec les économies d'énergies indispensables (seuil d'élévation notoire de la consommation énergétique au-delà d'une certaine vitesse).
- elle est incompatible avec des budgets raisonnables, en raison du seuil des 249 km/h qui entraîne des coûts supplémentaires pour la signalisation ferroviaire aux normes européennes, et par la nécessité d'une emprise plus large entre les voies.

#### 4) Les vrais coûts pour le contribuable

Dangers du montage financier « Partenariat public privé » (PPP) aux clauses secrètes, donc forcément léonines, pour ces travaux car RFF en cas de déficit de ses péages sur cette voie fera payer le contribuable. RFF sera très tenté d'y dévier les TGV ordinaires, pour gagner des péages. On en a la preuve avec le nouveau projet de raccordement au Sud de Saint-Brès qui pourrait permettre de dévier de nombreux trains de voyageurs dans le seul but pour RFF d'encaisser des péages supplémentaires au détriment de la SNCF, et de « rentabiliser » la ligne voyageur du CNM.

On l'a vu pour les autoroutes, le PPP est un marché de dupes que la Cour des comptes vient de dénoncer.

Le budget annoncé pour cette gare : RFF estime le coût au chapitre 3,3,5, « *convention de financement de 135 M€ aux conditions économiques de juillet 2011... complétée par une convention de 7,7 M€ pour aménagements complémentaires* ». Qu'en est-il en 2014 ?

Il est bien clair au chapitre 3.3.4.3 que la liaison à la gare st Roch sera assurée par l'Agglomération, tout comme les « *espaces d'intermodalités extérieurs à la gare nouvelle (tramways, bus urbains, cars.. ..) seront dépendants de la réalisation du projet urbain* » (page24)

Le coût supplémentaire (dont 40 millions annoncés par la TAM pour l'éventuelle prolongation de la ligne 1 du tram) sera donc supporté par le contribuable.

Le coût des « aménagements hydrologiques », non précisés, ne semble pas non plus être assumé par RFF.

Le coût de la gare n'est pas compris dans budget de la ligne CNM (Pièce E du document RFF).  
[Budget affiché du CNM :

Sur le site de **oc via**, <http://www.ocvia.fr/page/le-financement> ,

le budget indiqué pour le CNM est de 2,28 milliards d'euros payés entièrement par le contribuable (RFF est bien un établissement public?) , je cite : « *Etat 50 % RFF 20 % collectivités 30 %* ». On y trouve cette déclaration : « **Les prêts bancaires**

*Le financement bancaire initial est apporté par 11 groupes bancaires de renom. A la livraison de la ligne, il sera substitué à 80 % par des crédits de long terme apportés par la Banque Européenne d'Investissement et les fonds d'épargne de la Caisse des Dépôts. »*

On ne trouve aucune mention des loyers que devra payer RFF mais seulement en note la somme globale des intérêts intercalaires ( 230 millions d'euros) -[cela fait si je calcule bien du 6,6 %] : « *Le financement Oc'Via couvre les coûts d'investissement (1 530 M€) de la ligne nouvelle et les coûts financiers intercalaires (230 M€).* »

Sur le site de RFF <http://www.rff.fr/reseau/projets/nouvelles-lignes/nimes-montpellier>

on trouve des chiffres un peu différents pour la répartition Etat (52 %) collectivité (28 %) le total restant le même.]

Enfin, la dépense envisagée pour une 2<sup>e</sup> gare à Montpellier, auquel s'ajouteraient les projets à ce jour annoncés mais non justifiés de Narbonne et Béziers, soit un total de plusieurs milliards d'euros, retarde encore la réalisation de la Ligne Nouvelle de Narbonne à Perpignan, dont l'urgence s'amplifie chaque année et grève le budget d'entretien des voies. Et la dépense envisagée pour un prolongement du tram ligne 1 empêche la réalisation par l'agglo de la ligne 5 très attendue.

#### 5) Empêchements de nature environnementale

- Inondations. Les intempéries du lundi 29 septembre et de la semaine suivante dans et autour de Montpellier, viennent nous prouver une fois de plus que, contre l'eau, aucun « aménagement hydrologique » ne tient la route, malgré les affirmations de nos technocrates. La prévention doit être privilégiée, étant donné les effets du réchauffement climatique, qui entraîne d'ores et déjà l'élévation de la température de l'eau sur nos rivages, ainsi que la montée du niveau de l'eau, empêchant toujours davantage l'écoulement des crues vers la mer.
- Bétonnisation : Elle est déjà la cause des inondations urbaines lors du moindre « épisode Cévenol », comme vous avez pu le constater le 29 septembre dernier et jours suivants. Ce projet (à l'origine motivé par celui du quartier « Oz » opération immobilière dont la DUP fin juin est passée inaperçue) l'aggraverait par l'ampleur de ses parkings et des infrastructures de transports qu'elle nécessite. Elle nous priverait de terres agricoles qui nous manqueront un jour. Le site de la Mogère fait partie de la « ceinture verte de Montpellier » qu'il faut préserver.

L'étalement urbain et l'imperméabilisation ont été dénoncés par la Conférence environnementale de septembre 2012 (voir annexe1). La gestion urbanistique explique en grande partie l'inflation des phénomènes d'inondation : partout, le BTP imperméabilise et bétonne terres agricoles et zones humides qui ne peuvent plus jouer leur rôle d'éponge. En l'occurrence, RFF se propose de bétonner **82400 mètres carrés** (page 252, « *superficie estimées des différents espaces de la gare* »)

- L'argument de « compensation » est mensonger.

On ne compense pas la perte de terres agricoles ou naturelles, c'est définitif et tragique, à l'heure où se développe un peu partout dans le monde une guerre d'appropriation de terres agricoles. On peut « déplacer » quelques plantes, quelques animaux... mais où ?? C'est problématique dans un espace par ailleurs déjà trop urbanisé. Survivront-ils en dehors de leur biotope d'origine ? RFF n'en apporte pas la preuve. RFF va peut-être nous proposer un lopin sur la planète Mars...

Que deviennent les terres du Mas Rouge, du Mas de Brousse, le paysage autour du château de la Mogère ? La « *Présentation du site* » (3.3.1) de RFF contient les seules affirmations correspondant à la réalité présente : « *au sein du site Méjanelle - Pont Trinquat...une vaste entité agricole* » Mais c'est une réalité que le projet va faire disparaître pour toujours. Et en effet RFF dans la suite de son discours ne parle plus que du projet urbain qui motive le projet !

C'est pourquoi la Réponse de RFF à l'autorité environnementale est si peu convaincante.

- Aménagements hydrauliques. On sait ce qu'ils donnent, ils préservent parfois l'inondation en un point, mais l'aggravent vers l'aval. Et comme nous sommes proches d'une mer dont le niveau monte, qui n'absorbe plus aussi vite les crues de nos fleuves côtiers, il faut préserver les zones humides, qui servent d'éponge. Or RFF construit sa gare et ses parkings sur le ruisseau du Nègue-Cats. J'ai vu des photos probantes après son débordement du 29 septembre dernier.
- Préservation des nappes phréatiques. En vertu de la loi sur l'eau, on ne doit pas construire sur les périmètres de protection des sources d'eau potable. Or le site du **Pont Trinquat** abrite un karst souterrain qui recèle une nappe d'eau potable importante, qui reste en réserve pour l'approvisionnement de Montpellier (Carte publiée par le C.E.R.H., 1962 ; travaux du BURGEAP (Bureau d'étude de géologie appliquée et d'hydrologie souterraine dirigé par J. Archambeault, rapport officiel du 5-10-1962), et de Bertrand Georges (thèse 3<sup>e</sup> cycle Montpellier, dir. J. Avias) :

RFF ne le mentionne pas.

6) Absence de vraie légitimité de la DUP « Oz » et de la DiP gare la Mogère : En effet gare ex-centrée, projet « Oz » et projet « Ode », constituent une seule grande opération de type immobilier. La stratégie de « saussissonnage » des DUP en vue de les rendre plus anodines auprès du public est totalement scandaleuse, associé au fait que les DUP devraient avoir lieu bien plus en amont des projets. La DUP « Oz » a eu lieu à la veille des départs en vacances d'été. On nous met devant les faits accomplis, ou presque. C'est vrai un déni de démocratie, --comme ce qui s'est passé pour la suppression de la gare routière des bus départementaux à la gare rénovée de Montpellier, où le public n'a pas été entendu sur ce point, j'en ai été témoin.

RFF dans ses attendus reconnaît que la motivation de son projet de gare tgv est d'ordre immobilier (le projet Oz, aujourd'hui remis en question avec raison par le maire Saurel). Une gare efficiente ne peut être située que sur un carrefour de voies ferroviaires (StJean de Vedas par exemple).

- Absence d'affichage en ville de la présente enquête d'intérêt général. Je parcours quotidiennement le centre ville à pied, hebdomadairement la gare de Montpellier, et je n'ai vu aucune affiche signalant l'enquête publique.

-Délai trop court de cette enquête pour informer le public : Contrairement à ce qui est indiqué en 2,2,3,1 du document de RFF (page 11) «...délai d'enquête qui **ne pourra être inférieur à un mois** », le compte n'y est même pas – du 22 septembre au 24 octobre, si on excepte les samedis et dimanches, où la mairie est fermée, et la journée du 29 septembre, où la mairie était inaccessible en raison de l'inondation, cela fait **24 jours** dont 5 coïncident avec les vacances scolaires qui éloignent les gens de la ville. Une bonne affaire pour OcVia-Bouygues et RFF...une mauvaise farce pour le citoyen.

-Absence à ce jour de débat public contradictoire sur ce projet de 2<sup>e</sup> gare qui n'était pas acté dans la DUP du Contournement Nîmes-Montpellier.

En conclusion, Monsieur le Commissaire enquêteur, je vous demande de reconnaître **que la réalisation à Montpellier d'une 2<sup>e</sup> gare excentrée à La Mogère, et la suppression de la bretelle Nord de Saint-Brès, s'opposent à l'intérêt général.** Elles sont en réalité le produit des visions d'une petite poignée d'élus mal informés et des intérêts de promoteurs immobiliers avides de profits qui sont partie prenante du PPP envisagé. Je vous demande en même temps de reconnaître la nécessité du rétablissement de la bretelle de raccordement nord à la ligne classique dite de Saint-Brès telle qu'elle fut actée par la DUP de la ligne CNM en 2005.

Dans cet espoir, je vous prie d'agréer, Monsieur le Commissaire Enquêteur, l'expression de mes salutations citoyennes.

P.S.

#### Remarques sur la dénomination d'une gare

Le nom publicitaire de « Sud de France » est ridicule et odieux tant par la forme, qui est un barbarisme (anglicisme) que par le fond, qui, outre une certaine connotation coloniale, relève de la désinformation : Le **sud de la France** va de l'océan atlantique à la frontière italienne ; Montpellier, avec ses 43°36'43" de latitude Nord, est plus nordique qu'Aix-en-Provence (43°22'N, que Pau (43°19'N), que Marseille (43°18'N), Narbonne (43°11') Toulon (43°10'), Perpignan (42°42'N), Port-Vendres (42°32'N), etc. Et ce n'est pas parce que Georges Frêche a fait planter en ville des dizaines de palmiers qu'on est aux Caraïbes...

Une marque de produit alimentaire, serait-il labellisé AOC, ne peut s'appliquer à un monument public ou une institution comme l'université, sans quelque perte de prestige pour ces derniers....

Notre région est le Languedoc, en référence à l'ancienne province qui allait de Toulouse au Puy-en-Velay et où l'on parlait (et parle encore parfois) la langue d'oc ou occitan. Prenons garde de ne pas la marchandiser définitivement !

Le nom de «Montpellier» suffit pour désigner notre gare, et nous n'avons besoin ni de saint Roch, ni du «Sud»

---

#### Annexe

**www.franceinfo.fr du 16-09-2012**, d'après le

Rapport pour la Conférence environnementale de septembre 2012. Les indicateurs de résultats. <http://www.ladocumentationfrancaise.fr/var/storage/rapports-publics/124000502/0000.pdf>

***La France est en train de se bétonner à vitesse grand V.***

*Ce sont deux chiffres auxquels on n'a pas vraiment porté attention lors de la conférence environnementale qui s'est tenue cette semaine . Deux chiffres qui font pourtant froid dans le dos.*

*En l'espace de 4 ans, de 2006 à 2010, la part des sols dits "artificialisés", c'est-à-dire en bon français bétonnés, a **augmenté de 6% alors que, dans le même temps, la population, elle, ne progressait que de 2,3 %.***

*Imaginez un jardin de 1000 mètres carrés, ce qui est déjà assez grand pour un jardin. Et bien, pendant ces 4 petites années, la France a remplacé par du béton l'équivalent de 3 millions 147 000 jardins de 1000 m<sup>2</sup>! C'est-à-dire l'équivalent d'un département comme le Rhône. C'est énorme !*

*Oh, bien sûr, ce ne sont pas seulement des jardins qui ont disparu : ce sont des terres agricoles, des forêts, des prairies... Et ce béton n'a pas été coulé par d'horribles ennemis de la nature. C'est nous qui avons construit collectivement des lotissements, des routes, des centres commerciaux, des écoles, des lignes à grande vitesse, des zones industrielles, etc. Autant d'équipements tout à fait utiles, en soi.*

*Où est le problème, me direz-vous ? Et bien, dans les deux chiffres que je citais tout à l'heure et que je vais répéter. Entre 2006 et 2010, la population n'a augmenté que de 2,3 %, mais la bétonisation des sols a augmenté de 6%.*

*Et c'est cette disproportion entre les deux rythmes qui est dramatique. Car si l'on n'avait détruit " que " (entre guillemets) 2,3% de nature, après tout, ce serait dans l'ordre des choses. Mais pas du tout : nous sommes allés beaucoup plus loin. Trop loin. A ce rythme, l'ensemble du territoire métropolitain serait bétonné d'ici à six siècles. Ce qui est évidemment une perspective effrayante*

*Alors que faire ? Et bien, il est clair que nous allons devoir changer certaines de nos habitudes. On ne peut plus construire nos logements et nos zones commerciales toujours plus loin, dans la campagne. Il faut désormais \_ le plus souvent possible \_ utiliser les " creux " qui existent dans la ville existante : des friches industrielles, par exemple, ou d'anciens terrains libérés par l'armée, comme le font déjà certains maires. Cela s'appelle lutter contre l'étalement urbain, ce phénomène insidieux qui voit la population s'éloigner des centres-villes et qui entraîne non seulement la destruction des espaces naturels, mais aussi la multiplication des trajets domicile-travail en voiture, avec son cortège d'embouteillage, de pollution, de temps perdu, d'accidents parfois.*

*Ce sera l'un des grands enjeux de la décennie à venir.*