

Optez pour le prélèvement automatique mensuel

J'autorise l'Établissement teneur de mon compte à prélever sur ce dernier, si sa situation le permet, un montant de 5 € par mois.

Je souhaite recevoir gratuitement le livre "Désobéir, le manuel"

Pour suspendre le prélèvement, il me suffit de le faire savoir par simple demande écrite à « Agir pour l'Environnement »
N° national d'émetteur : 539277

ÉTABLISSEMENT TENEUR DU COMPTE À DÉBITER

Nom de votre agence bancaire ou CCP

Adresse

Code postal Ville

TITULAIRE DU COMPTE (indiquez ci-dessous votre adresse)

Nom

Prénom

Adresse

Code postal Ville

COMPTE À DÉBITER (voir votre RIB ou RIP)

Code établissement Code guichet N° de compte Clé RIB

NOM ET ADRESSE DU CRÉANCIER

Réf. 539277.0002841020006481

Agir pour l'Environnement - 2, rue du Nord - 75018 Paris

DATE ET SIGNATURE obligatoire :

Joindre un RIB
ou un RIP

tarif
en
vigueur

MONSIEUR PIERRE BALANDRAUD
COMMISSAIRE ENQUÊTEUR
ENQUÊTE PUBLIQUE RELATIVE AU PROJET DE GARE NOUVELLE
DE MONTPELLIER
1, PLACE GEORGES FRÊCHE
34000 MONTPELLIER



ALERTE

www.agirpourenvironnement.org

N° 21

AUTOMNE 2014

Pourquoi cette Alerte ?

À Montpellier, Réseau Ferré de France (RFF) veut confier au promoteur Icade la construction et l'exploitation d'une deuxième gare sur la nouvelle ligne ferroviaire qui va doubler celle qui traverse déjà la région. Si le renforcement du réseau ferré en Languedoc-Roussillon peut être considéré comme une bonne chose, cette seconde gare absolument superflue serait par contre fort coûteuse pour le contribuable et localisée à un emplacement qui allongerait les durées de déplacement des usagers. Ceci alors que l'actuelle Gare Saint-Roch en centre ville, récemment rénovée, demeure tout à fait adaptée et suffisante. Il est encore possible d'éviter cette absurdité à condition de se mobiliser dès aujourd'hui !

Le doublement de la capacité ferroviaire, de la bonne nouvelle au gâchis ?

La ville de Montpellier est aujourd'hui à la charnière de deux projets de l'entreprise publique Réseau Ferré de France (RFF). Le contournement Nîmes-Montpellier (CNM) sera achevé fin 2017 : il prolonge l'actuelle ligne à grande vitesse depuis l'est de Nîmes jusqu'à l'ouest de Montpellier, où il rejoint la ligne historique. Par la suite la ligne nouvelle Montpellier Perpignan (LNMP) devra poursuivre ce doublement sur 150 km. Mais sa réalisation a été reportée au-delà de 2030.

Il peut paraître curieux de critiquer la construction d'une gare alors que l'amélioration du réseau ferroviaire est particulièrement nécessaire dans une région comme le Languedoc, accablée par le transport routier de transit (plus de 12 000 camions par jour au droit de Montpellier). Depuis plus de 10 ans, il a été déclaré d'intérêt général d'y renforcer la capacité et la régularité de tous les trafics sur rail (voyageurs grandes lignes, régionaux et fret). Or dans les faits le trafic TGV reste privilégié au détriment des autres besoins.

Pour réaliser le CNM, l'Etat et RFF ont choisi un partenariat public-privé (PPP) avec

un groupe de sociétés. Ce dernier construit l'équipement puis l'exploite pendant au moins 25 ans contre un loyer garanti payé par RFF. Très complexe à négocier, les PPP « cachent » la dette publique dans des contrats qui engagent l'Etat ou une entreprise publique. Comme par hasard, les responsables du projet refusent de communiquer les conditions de ces loyers. On peut être sûr que si le trafic ferroviaire n'est pas au rendez-vous les contribuables compenseront les pertes du groupe privé. Tranquille.

Dans ces conditions RFF veut tout faire pour contraindre le trafic TGV à passer le CNM en y construisant des gares dédiées. Et tant pis pour le confort des usagers, la cohérence du système de transport et l'objectif de renforcement du fret. Alors même que la SNCF reconnaît que son modèle « tout TGV » est à bout de souffle, ce choix caché compromet également le futur tronçon LNMP, dont le coût et la viabilité dépendront eux aussi d'une réelle mixité du trafic.

Le cas de Montpellier : mépris des usagers et enjeux immobiliers

Le détournement des objectifs initiaux du CNM de renforcement et de sécurisation de tous les types de trafic a des conséquences absurdes à

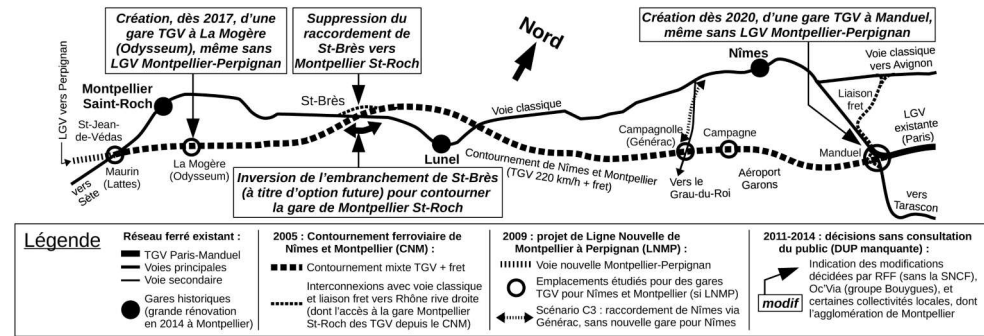
URGENT

Agissez maintenant et avant le 24 octobre 2014 en envoyant les cartes-pétitions

Gare Montpellier Sud de France :
encore un projet inutile et imposé !

Comment agir ?

Le contournement TGV et les projets de gares nouvelles : l'histoire d'une tentative de passage en force



Montpellier. D'un côté, l'entreprise SNCF vient d'agrandir pour plus de 50 M d'euros la gare Saint-Roch en centre ville, qui accueille TGV, TER, quatre lignes de tramways et bien sur les mobilités douces (vélo, piétons, etc.). De l'autre, RFF, entreprise « sœur » de la SNCF veut construire une autre gare à côté du château de la Mogère, sans liaison existante avec la précédente. Elle mobilisera au bas mot 200 millions d'euros, dont une bonne part en argent public d'aménagements divers.

Accès routier et par les transports en commun, prévention des inondations : à la Mogère tout est à faire pour connecter le site. Le pire étant que même avec ces coûteux raccordements, les transferts entre gares rajouteront allègrement une demi-heure à une heure de délai. Usagers et contribuables n'ont pas à faire les frais de ces histoires de famille !

La gare de Montpellier Saint-Roch par contre est encore loin d'être saturée, si elle doit l'être un jour. Non seulement les trains de marchandise vont emprunter le CNM, mais de plus la stabilisation du trafic TGV et le report de plusieurs décennies du tronçon LNMP repoussent d'autant l'éventuel besoin d'une nouvelle gare. Et en tout état de cause il faudrait alors la placer à la jonction des deux lignes, à Saint-Jean de Védas.

Pour justifier la localisation de la gare à la Mogère, RFF insiste lourdement sur feu le projet Oz, « l'écoquartier » qui devait sortir de terre tout autour. La gare Montpellier Sud de France n'était au fond que cela, le prétexte à un vaste bétonnage supplémentaire des espaces naturels au sud de Montpellier, déjà gravement atteints par le doublement de l'A9. La nouvelle majorité d'agglomération indique ne plus vouloir réaliser ce projet Oz : RFF et l'ade veulent-ils aussi l'y contraindre ?

Une fois encore la prise en compte des déplacements

dans leur ensemble passe à la trappe. Peu importe qu'on soit en rase campagne à la sortie de la gare, avec pour seule et unique perspective de prendre sa voiture. La boucle est bouclée, voilà comment cette nouvelle ligne est donc censée lutter contre la croissance du trafic routier...

Une solution simple : faire ce qui avait été décidé !

Cerise sur le gâteau, non contents de vouloir imposer cette seconde gare, RFF s'est acharné à empêcher tout retour à la raison. La déclaration d'utilité publique du CNM prévoit un raccordement entre ancienne et nouvelle ligne, entre Lunel et Montpellier, qui permettra aux trains passant par le CNM de desservir Montpellier Saint-Roch. Or, en 2011 RFF a secrètement modifié les plans de ce raccordement. Résultat, ce sont les trains circulant sur la ligne historique, tels que les TER, qui devraient désormais desservir la nouvelle gare. Et tant pis pour le temps de transit supplémentaire...

Il est essentiel de revenir aux objectifs initiaux du CNM. Ecarter l'option d'une deuxième gare dès aujourd'hui à Montpellier et réaliser d'abord la jonction des lignes, c'est choisir un développement équilibré de tous les types de trafic ferroviaire. L'enquête publique en cours du 22 septembre au 24 octobre 2014 est l'occasion pour chacun, en région comme ailleurs, de demander que soit mis en œuvre en priorité un raccordement moins coûteux plutôt qu'une seconde gare inutile et néfaste aux usagers du train.

Pour en savoir plus :

<http://www.agirpourl'environnement.org>

<http://www.velocite-montpellier.fr/>

<http://local.attac.org/herault/>

► Vos dons sont déductibles de vos impôts à hauteur de 66% du versement effectué. Sans vous, rien n'est possible.

- J'ai participé à l'Alerte n°21 "Gare Montpellier Sud de la France"
- Je commande badges "LoveleVélo" (2€ l'ex.) soit €
- Je commande autocollants "LoveleVélo" (1€ l'ex.) soit €
- Je commande "le petit livre noir des grands projets inutiles" (10€ l'ex.) soit €
- Je commande lot(s) de 6 cartes postales illustrées sur les transports (3€ le lot) soit €
- Je soutiens Agir pour l'Environnement et verse un don de
 - 50 €
 - 30 €
 - 75 €
 - Autre :
 Ou j'opte pour le prélèvement automatique en remplissant le verso de cette carte-réponse.
- J'adhère à Agir pour l'Environnement pour 10 € par an

► Les chèques sont à rédiger à l'ordre d'Agir pour l'Environnement et à envoyer au 2 rue du Nord - 75018 Paris



Monsieur le Commissaire,

Nous vous demandons par la présente d'enregistrer notre opposition personnelle au projet de seconde gare à Montpellier. Celle du centre ville, récemment rénovée, est et demeurera suffisante pour plusieurs dizaines d'années au moins. Elle est bien mieux desservie par les transports en commun et plus simple d'accès pour les usagers, à qui une seconde gare imposerait un éloignement et des temps de correspondance irréalistes. Le site retenu interdit à jamais les correspondances avec la ligne actuelle, et laisse entrevoir un fiasco comparable à d'autres gares TGV construites à l'écart des points de croisement avec les voies ferrées classiques.

Ce projet de gare constitue de fait un dévoiement des finalités déclarées d'intérêt public du contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier. Il amènera à privilégier le trafic à grande vitesse sur la nouvelle ligne, avec des gains de temps illusoire en pratique, un recours accru aux véhicules automobiles particuliers pour accéder à la gare, le tout au détriment des autres trafics, voyageurs et fret.

En conséquence, nous vous demandons de constater l'absence de caractère d'intérêt général de ce projet, et de rappeler au contraire la pertinence de construire en priorité l'échangeur ferroviaire initialement prévu au nord de Saint-Brès, qui seul permettra un usage équilibré de la nouvelle ligne.