Collectif contre la gare TGV de la Mogère

http://garetgv.free.fr Contact : Michel JULIER – 06.83.83.37.40

La gare «Montpellier - Odysseum / Sud de France», le grand projet inutile et imposé de Montpellier

Dossier de presse – 20 Juin 2015

Depuis des mois, le Collectif contre la gare de la Mogère dénonce un projet aberrant. Confronté au double discours des décideurs, il ouvre aujourd'hui un nouveau front contentieux et conteste en justice la décision de confier ce projet coûteux pour les contribuables à un opérateur privé bien plus intéressé par les opérations immobilières permises par la gare que par la politique des transports à Montpellier et dans la région.

Sommaire

I. Le Contournement Ferroviaire Nîmes Montpellier et sa gare au milieu des champs.....2

II. Les citoyens alertent mais sont négligés.....3

III. Le PPP de la Gare de la Mogère, un contrat sans justification.....4

IV. Notre action contre le PPP.....7

V. Contacts et ressources complémentaires.....8

Une version informatique de ce dossier de presse,
incluant les liens internet, est disponible à l'adresse suivante :
http://garetgv.fr/ppp ou en utilisant le QR-Code ci-contre

I. Le Contournement Ferroviaire Nîmes Montpellier et sa gare au milieu des champs

Le Contournement Ferroviaire Nîmes Montpellier (CNM) doit résoudre un des points noirs du réseau ferré français, pour tous les trafics voyageurs (TGV, TER) et marchandises.

Alors que **la déclaration d'utilité publique de ce CNM prévoit qu'il soit relié à la gare Saint-Roch au centre-ville de Montpellier**, SNCF Réseau (ex-RFF) et des collectivités locales veulent au contraire construire une gare au sud de Montpellier, réservée au seul trafic TGV. Coût global estimé du projet à ce jour : 200 millions d'euros.

• Cette seconde gare serait une aberration ferroviaire

- D'abord parce qu'elle est inutile. Grâce au report du fret sur le CNM, la gare de centre-ville, qui vient d'être rénovée pour 50 millions d'euros, suffira pendant encore longtemps, et l'aiguillage initialement prévu (à Saint-Brès) la rendrait directement accessible depuis le CNM et accueillera la hausse raisonnablement prévisible du trafic voyageurs pendant des décennies.
- Ensuite parce que la localisation prévue est absurde. S'il fallait un jour construire une gare sur le CNM, l'emplacement naturel - et disponible – serait la jonction du CNM et de la ligne actuelle (à Lattes/St-Jean-de-Védas), avec correspondances entre TGV et TER.

Si en définitive un jour une seconde gare doit être envisagée, elle ne sera tout simplement pas au bon endroit.

Autre conséquence concrète de ce choix, il est prévu de prolonger une ligne de tramway pour desservir cette nouvelle gare, soit 50 millions d'euros d'argent public local supplémentaire à mobiliser. Et les voyageurs avec leurs valises devront rajouter 30 à 45 minutes à leur trajet, le temps de rallier l'autre gare : adieu la très grande vitesse et les quelques minutes gagnées... Absurde, on vous dit.

• Une gare inutile, mais appétissante pour les financiers et les promoteurs

Comment en est-on arrivé là ? SNCF Réseau a cédé aux collectivités locales, en particulier la Région Languedoc Roussillon et l'Agglomération de Montpellier, dont l'objectif premier est de livrer à l'immobilier de bureau les 350 hectares de bonne terre agricole qui entourent le site prévu. **La gare n'est ici qu'un simple prétexte, et nullement un besoin.**

Pour aller plus loin, voir le site du Collectif: Les hypocrites de la gare de la Mogère

Mais voilà, les élus qui se disent hostiles à cette gare et à la ZAC Oz continuent à adopter des décisions qui y sont favorables (à part le Département qui est toujours bien resté à l'écart), le projet continue de suivre sa route.

Pour que l'opération ne vienne pas directement s'ajouter à une dette déjà pesante, SNCF Réseau a signé un partenariat public privé (PPP) avec le promoteur immobilier Icade, évidemment intéressé par ce grand bétonnage.

II. Les citoyens alertent mais sont négligés

- **Une gare en zone inondable**

Pour aller plus loin, voir le site du Collectif, http://garetgv.fr
Oui Monsieur Saurel, la gare est en pleine zone inondable
http://garetgv.fr/actus-2015.html#inonde

L'avis de l'association Mosson Coulée Verte (qui propose aussi une critique du schéma directeur du Nègue-Cats), et celui de l'association ACNAT permettent d'en savoir plus.

- **Enquête publique (septembre-octobre 2014): un avis favorable sans fondement**

Le commissaire enquêteur, qui a reconnu la pertinence de nos arguments, a pourtant donné un avis favorable. Plus de 700 personnes et organisations ont participé à cette enquête (dont moins de 2 % favorables au projet). De multiples associations ont donné un avis négatif.

Pour aller plus loin, voir l'onglet « avis » du site internet : http://garetgv.fr/avis.html

- **L'enquête publique concernant l'autorisation « Loi sur l'eau » du projet « ZAC OZ 1 » du 30 mars au 30 avril 2015**

Le commissaire enquêteur Frédéric SZCZOT, déjà désigné en 2014 pour l'enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique de la ZAC OZ 1, et qui avait applaudi les yeux fermés aux projets immobiliers de l'Agglomération, a été désigné une nouvelle fois en 2015 pour l'enquête publique sur l'autorisation « Loi sur l'eau », et il a semble-t-il à nouveau émis un avis favorable. La bétonisation sans limite, enjeu de fond, avance son pion.

Pour aller plus loin, voir les documents des enquêtes publiques : http://garetgv.fr/doc/?rff

III. Le PPP de la Gare de la Mogère, un contrat sans justification

• Un partenariat public privé pour la gare, ou comment escamoter la dette… et le débat

RFF a décidé de recourir à un partenariat public privé (PPP) pour faire construire puis exploiter la gare par le promoteur Icade, opérateur immobilier évidemment intéressé par la future ZAC OZ1 qui doit entourer la gare.

En droit, les PPP doivent être des exceptions au principe de la maîtrise d'ouvrage publique, lorsque des circonstances précises ne laissent pas de meilleure option. Dans le cas présent, c'est seulement un moyen détourné par le promoteur qui souhaite avant tout profiter d'un projet d'artificialisation considérable, même à l'échelle de ce que Montpellier a déjà connu par le passé.

Les associations du Collectif demandent aujourd'hui à la justice de reconnaître que le recours au PPP ne respecte pas les conditions prévues par la loi, et de faire annuler ce contrat. Elles demandent également aux élus locaux d'arrêter les frais. Tous les mois, depuis février, le compteur tourne pour les contribuables montpelliérains et régionaux, qui paient et vont payer plein pot cette voracité. Alors même que l'annulation est contractuellement possible.

• Un contrat de partenariat distinct de celui du CNM

Pour la construction et l'exploitation du CNM, RFF a signé avec Oc' Via, société du groupe Bouygues. Pour la gare de la Mogère, avec le groupe Icade[1]. Les deux contrats sont bien distincts.

Prétendre que la réalisation de cette gare est irréversible parce que liée à celle du CNM (« ça coûterait 2 milliards, P. Saurel » *dixit*) est aussi faux juridiquement que matériellement, la mauvaise foi de P. Saurel nous oblige à le marteler :

1. Les avocats de RFF ont écrit noir sur blanc, au tribunal, que l'arrêt de la gare est possible.

2. L'abandon d'un projet peut coûter en indemnisations une fraction du coût du projet, mais en aucun cas la totalité du coût d'un **autre** projet !

3. RFF a évalué le prix d'un éventuel abandon sans même atteindre 10 millions d'euros.

• La procédure pour recourir au PPP

Pour qu'une collectivité publique (l'Etat, un de ses établissements publics ou une collectivité locale) puisse recourir à un PPP, elle doit démontrer que le projet auquel elle le destine respecte certaines conditions.

Dans le cas de la gare la complexité du projet et l'avantage économique de la solution privée ont été invoqués par RFF pour recourir au PPP, qui a pour cela fourni en 2012 une étude d'évaluation préalable. Cette étude a ensuite été soumise à la validation de la Mission d'Appui aux Partenariats Public Privé (MaPPP), au Ministère des Finances.

[1] Le lecteur curieux pourra remarque la grande discrétion du groupe à propos de la signature de ce contrat, comparé à la communication institutionnelle pour ses autres opérations : en pratique, depuis juillet 2014, c'est silence radio…

- **Des critères non remplis, bien que nécessaires**

Le premier critère requis, la **complexité** du projet, mérite pour le moins d'être interrogé. Celle-ci doit être estimée au regard de projet comparable. Or, à quelques kilomètres de là, sur ce même CNM, la gare encore très hypothétique de Nîmes Manduel serait construite en maîtrise d'ouvrage classique, alors que sa complexité est plus avérée (croisements de voies, gare à plusieurs niveaux, etc.)

Pour aller plus loin sur le site : RFF (SNCF Réseau) ouvre la «concertation publique» sur la gare de Manduel (Nîmes TGV)

Par ailleurs, l'efficience économique n'est pas réellement démontrée. Comme dans la quasi-totalité de ses avis, la MaPPP valide l'estimation de RFF qui démontre que le PPP est moins cher que la maîtrise d'œuvre publique (MOP) :

Coût global estimé en M€ HT avant prise en compte des risques (Valeur actuelle nette au 1er novembre 2011) Sans prise en compte des recettes locatives			
Schéma MOP (1)	Schéma PPP (2)	Ecart (2) – (1)	
		Montant	%
210,5	204,7	-5,8	-2,8%

Source : RFF et MaPPP

La différence des projets est minime alors que les modes de calcul avantagent le PPP. En général un PPP aboutit à un surcoût de 25%, selon l'Inspection Générale des Finances[2]. Les principaux facteurs explicatifs sont:

- une moins bonne qualité d'emprunteur de l'entreprise privée
- l'absence d'une réelle mise en concurrence des opérateurs
- l'incompétence ou la naïveté des représentants de la puissance publique
- l'explosion des coûts de transaction du fait de la très grande complexité de ces contrats
- la difficulté dans la renégociation, l'évolution du contrat car on ne peut plus mettre les entreprises en concurrence.(marché captif)

- **Une validation partisane par la Mission d'appui aux PPP**

Dans son rapport d'analyse la MaPPP plaide pour des hypothèses encore plus favorables au PPP (ou CP pour « Contrat de Partenariat ») que celles retenues par RFF :

« **Avis n°2012-05 concernant le Pôle d'Echanges Multimodal de Montpellier ODYSSEUM du 3 avril 2012 » (extraits)**

p. 14 « *Observations de la MAPPP :*

La Mission d'appui prend acte de l'estimation des coûts des travaux et des équipements. Elle s'étonne de l'égalité de ces coûts dans les deux schémas, alors qu'un coefficient d'optimisation réduisant ces coûts dans le schéma CP aurait pu être appliqué afin de traduire la capacité du partenaire privé à mieux négocier avec ses fournisseurs et à réaliser les gains de productivité permis par la globalité du contrat. Les évaluations préalables réalisées précédemment par RFF comportaient une

[2] « Les constructions réalisées en partenariat public-privé ont coûté 25% plus cher que les autres. Mais la facture réelle a été passée sous silence dans les bilans financiers des ministères et des établissements publics ». **Source :** « *Bercy met en charpie les partenariats public-privé* », Le Canard Enchainé, 19 décembre 2012.

différenciation des couts d'investissements en CP par rapport à la MOP poste par poste. »

p. 29 « *Sous ces observations, la Mission d'appui émet un avis favorable au choix du contrat de partenariat pour réaliser le Pôle d'Echanges Multimodal (PEM) de Montpellier-Odysseum. »*

Mieux encore, alors que le Collectif lui demandait copie de son rapport d'analyse suite à la signature du contrat, comme le prévoit la loi, elle a explicitement admis en retarder la diffusion pendant la période ouverte pour les recours juridiques.

Pour aller plus loin, voir le site : Une MAPPP scandaleusement militante pro PPP

- **Un financement toxique … et défiscalisé ?**

La SAS Gare de la Mogère, titulaire du PPP a un capital ridicule (40.000 €) donc l'entreprise ne veut assumer aucune responsabilité en cas de faillite.

Par ailleurs, alors que l'avis de création indique que cette SAS est présidée par le groupe ICADE, l'annexe 15 du contrat de PPP nous apprend que **la majorité absolue du capital est détenu par un fonds luxembourgeois**, « DIF Infra 3 PPP 2 Luxembourg S.a.r.l. ». **Pour quel genre d'optimisation fiscale ? Avec ou sans rescrit fiscal[3] ? L'opacité et l'optimisation fiscale sont ici de règle.**

Pour aller plus loin sur le site : http://garetgv.free.fr/actus-2015.html#infos_ppp

- **Des cas d'annulation de PPP qui se multiplient**

Nous avions déjà signalé le jugement du Conseil d'État, du 30 juillet 2014, sur demande de contribuables municipaux (dont un conseiller municipal), qui a annulé l'autorisation pour la ville de Biarritz de signer un PPP pour le projet «Biarritz-Océan»: **la complexité technique, invoquée par la mairie, n'était pas démontrée.**

Une autre affaire a fait du bruit: l'annulation, le 2 février 2015 par le Tribunal administratif de Bordeaux, sur demande du Syndicat National des entreprise de Second-Œuvre (SNSO), qui a annulé l'autorisation pour la ville de Bordeaux de signer un PPP pour la «Cité municipale de Bordeaux». Le SNSO regroupe des petites entreprises qui n'ont aucune chance de pouvoir travailler sur les bâtiments construits en PPP.

On peut également citer l'annulation le 18 mars dernier d'un PPP pour la construction de l'hotel de Ville de La Teste-de-Buch[4].

Une dernière affaire aurait mérité de faire encore plus de bruit: l'annulation, le 6 novembre 2014, par le Tribunal administratif de Cergy-Pontoise, sur demande du Conseil national de l'ordre des architectes, de la décision du ministère de l'Écologie de signer un PPP pour construire 63 entrepôts destinés à l'entretien du réseau routier. C'est un projet à 355 millions d'euros, et c'est la preuve que les PPP des collectivités locales ne sont pas les seuls à pouvoir être annulés par la justice.

[3] https://fr.wikipedia.org/wiki/Luxembourg_Leaks

[4] « Un nouveau contrat de partenariat résilié : le projet d'hôtel de ville de La Teste-de-Buch ne présentant pas une complexité justifiant le recours à un tel contrat », http://www.adden-leblog.com/?p=6849

IV. Notre action contre le PPP

• Avril 2015 : deux recours gracieux.

Le 10 avril 2015 deux associations participant depuis l'origine aux travaux du Collectif contre une deuxième gare TGV à la Mogère, **ATTAC Montpellier** et **Asseco CFDT Languedoc Roussillon**, ont déposé chacune auprès du premier ministre un recours gracieux tendant au retrait du Décret n° 2015-154 du 11 février 2015 approuvant le contrat de partenariat passé entre SNCF Réseau et la SAS Gare de la Mogère pour la conception, la construction, l'entretien, la maintenance et le financement de la gare de la Mogère.

Ces deux recours ont été implicitement rejetés le 10 juin dernier.

• Eté 2015 : deux recours contentieux

Un nouveau contrat de partenariat public-privé est prévu pour la construction et la gestion de la gare. Ce type de marché de dupes secret et coûteux, déjà dénoncé par la Cour des Comptes, ne peut que plomber le budget public.

ATTAC Montpellier et Asseco CFDT L.R. ont décidé de faire chacune, mais de concert, un recours contentieux devant le Conseil d'État contre le décret du gouvernement qui a autorisé la signature du contrat de Partenariat Public Privé entre SNCF Réseau et une société du promoteur immobilier Icade.

Elles auront pour cela recours aux services d'un avocat compétent en matière de droit public et de l'environnement. Ce contentieux sera porté par Maître Maxime Rosier, du cabinet CGCB & Associés, qui représentera les associations devant le juge administratif.

Nous demanderons qu'il soit constaté que ce PPP ne respecte pas les conditions prévues par la loi, et qu'il doit être par conséquent abrogé.

Cette perspective doit amener les parties prenantes du Contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier (CNM) à prendre enfin en compte de l'intérêt des usagers et mettre en œuvre la solution initialement prévue reliant le CNM à la gare Saint-Roch.

Malgré les points et avis négatifs, les élus et les promoteurs continuent dans leur projet irréaliste, coûteux qui correspond à une vision du passé. Le trafic TGV est en perte de vitesse. Les collectivités et SNCF réseau n'ont pas les moyens financiers. Ce projet est un gouffre financier que le contribuable et l'usager du rail seraient condamnés à payer en cas de réalisation.

• Une souscription pour soutenir l'action contentieuse contre le PPP

Avec l'aide de l'association nationale Agir Pour l'Environnement, et grâce au site http://citizencase.org/, Attac Montpellier et Asseco CFDT lancent une souscription pour soutenir et financer l'action contre le projet de gare. Les dons - éligibles au crédit d'impôt – seront réservés au financement de l'action devant le Conseil d'État.

V. Contacts et ressources complémentaires

Collectif contre la gare TGV de la Mogère

Le site du collectif pour les informations : http://garetgv.fr/

Michel Julier – garetgv@free.fr - 06 83 83 37 40

Attac Montpellier

Bernard Molina - molinab@wanadoo.fr – 06 22 43 33 26

ASSECO CFDT LR

Joan-Loís Escafit - jl.escafit@gmail.com - 04 67 31 04 55

Agir Pour l'Environnement

Stephen Kerckhove - skerckhove@agirpourlenvironnement.org - 06 06 88 52 66

La version numérique du dossier de presse est disponible à l'adresse http://garetgv.fr/ppp

Sur la gare de la Mogère - sélection de citations médias

http://france3-regions.francetvinfo.fr/languedoc-roussillon/2014/10/17/la-future-gare-tgv-de-montpellier-est-elle-en-zone-inondable-573112.html (17 octobre 2014)

http://www.francetvinfo.fr/economie/transports/video-le-cout-des-gares-tgv-pointe-du-doigt_764667.html (4 octobre 2014)

Pour une chronique de la lutte contre le projet de gare depuis l'automne 2014 : http://garetgv.free.fr/actus.html

Sur les PPP

Un florilège des dépassements

http://www.leparisien.fr/magazine/grand-angle/politique-ppp-la-ruine-des-mairies-27-03-2014-3714501.php

Les PPP dans le rapport 2015 de la Cour des Comptes

https://www.ccomptes.fr/content/download/79160/1980604/version/1/file/125-RPA2015-partenariats-public-prive.pdf

Un rapport sénatorial : « Les contrats de partenariats : des bombes à retardement ? »

http://www.senat.fr/notice-rapport/2013/r13-733-notice.html

Un article de 2012 du Canard Enchainé sur le rapport (confidentiel) de l'Inspection Générale des Finances sur les PPP.

http://www.snptri.com/ile-de-france/2012/12/11600/#.VYV5ZVKcxi8

Le Canard enchaîné

19 déc. 2012

Bercy met en charpie les partenariats public-privé

ADULÉS par l'ancienne majorité, les contrats de partenariat public-privé (PPP) viennent d'être descendus en flammes par l'Inspection générale des finances. Trop chers, trop risqués, trop complexes et trop profitables aux intérêts privés, ont expliqué, en substance, les inspecteurs. Ils présentaient, le 6 décembre, les conclusions d'un rapport commandé par le ministre de l'Economie, Pierre Moscovici, et par celui du Budget, Jérôme Cahuzac.

De l'hôpital d'Evry au transfert du ministère de la Défense à Balard, des lignes de TGV Tours-Bordeaux ou Le Mans-Rennes, en passant par la construction de prisons et du nouveau Palais de Justice de Paris, les PPP ont été accommodés à toutes les sauces. Créé en 2004, ce type de marché consiste à confier à une société privée la construction et la gestion d'un équipement public contre le paiement d'un loyer durant toute la période du contrat, soit une trentaine d'années, en général…

Factures camouflées

L'Inspection *« pointe de graves défaillances dans l'utilisation »* de ces PPP, qui ont incité l'Etat et les collectivités à *« investir au-delà de ce que* [leurs] *ressources* [leur] *permettaient d'envisager avec raison »*. Ou de lancer *« des projets manifestement surcalibrés »*. Et pour cause : ministres et élus signent les bons de commande mais laissent la facture à leurs successeurs. Rien que pour l'Etat, la douloureuse s'élèvera à environ 1,2 milliard par an entre 2013 et 2025.

Les rapporteurs reconnaissent que les partenariats peuvent aussi apporter quelques *« avantages »* (respect des délais, entretien des équipements…). Mais c'est pour mieux s'inquiéter du flou artistique qui entoure ces contrats et des *« fortes incertitudes »* qui pèsent sur leur *« efficience réelle »*.

Bercy a aussi découvert que, *« dans plus de la moitié des cas »*, les PPP avaient été signés en violation de la loi qui limite grandement le recours à de tels contrats. Résultat : les constructions réalisées en partenariat public-privé ont coûté 25 % plus cher que les autres. Mais la facture réelle a été passée sous silence dans les bilans financiers des ministères et des établissements publics…

Les inspecteurs des Finances lancent une dernière ruade en direction de leurs petits camarades de la Mission d'appui aux PPP. Ce service de Bercy est chargé de conseiller les administrations tentées par cette sorte de contrat, mais il ne sait jamais leur dire non. L'Inspection leur reproche carrément d'être en situation de *« conflit d'intérêts »*.

La remarque vaut spécialement pour le patron de ladite Mission d'appui, François Bergère, un énarque qui a mené auparavant une carrière dans le privé, où il vendait des partenariats public-privé aux autorités britanniques. Et s'était attiré les foudres de la Cour des comptes anglaise. Un véritable expert…

H. L.