

Jean Monestier
19, avenue Jean Jaurès
66270 LE SOLER
04 68 92 89 49

Le Soler, le 26.09.2014

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

Réf : 14S26LTA

Objet : Enquête publique gare Montpellier-Sud de France.

Monsieur le Commissaire Enquêteur,

C'est en qualité de citoyen du Languedoc-Roussillon et usager des gares de cette Région et de l'ensemble du réseau de la SNCF que je vous écris pour vous faire part de ma totale opposition de contribuable et de voyageur au principe même de la construction d'une gare excentrée à Montpellier. Le fait que le nom en soit « Montpellier-Sud de France » dénote déjà une recherche de prestige et l'ambition d'une création d'abord idéologique au service des Elus et Technocrates qui ne sortent toujours pas de la perspective des « Grands Projets » en vigueur au siècle dernier. Il serait pourtant urgent de redescendre sur cette planète, où le bouleversement climatique monte en puissance, et où les ressources naturelles, à commencer par les énergies fossiles et les minéraux, qui exigent de plus en plus de moyens pour leur extraction (réf 1), ont commencé à devenir rares et chère(s). Faut-il encore rappeler que le prix international du pétrole a été multiplié par cinq en une douzaine d'années, et qu'il augmentera plus encore dans les décennies qui viennent (réf 2) ? Dans ce contexte, tout moyen en argent, travail, et matériaux, qui n'est pas consacré à des équipements vraiment indispensables est définitivement soustrait au financement d'une résilience qui permettrait aux générations montantes de supporter sans souffrances massives, non pas la « crise », mais l'effondrement plus ou moins rapide du biotope qui reste inéluctablement le substrat de notre mode de vie occidental.

Avant de quitter le Nord, que certains prétentieux avaient voulu renommer les « Hauts de France », j'ai vu sortir de terre la « gare-betteraves » - il faut appeler les choses par leur vrai nom et ne pas se laisser dévoyer par le vocabulaire des communicants - d' « Amiens-Picardie ». Il s'agissait au fond de concentrer en un seul point tout le dynamisme et toute la puissance symbolique de cette Région, qui n'est ni parisienne, ni frontalière. Ce point, localisé au milieu de nulle part était, je suppose, censé devenir un pôle économique majeur. En passant en TGV, car le plus souvent on passe et on ne s'arrête pas, on ne voit, hélas, que de grands parkings aux trois quarts vides, et pas l'ombre d'une usine ou d'un immeuble de bureaux à l'horizon.

.../...

.../...

Il n'y a pas de betteraves dans l'Hérault, mais le nom « Montpellier-Sud de France » démontre bien qu'on est exactement dans la même idéologie économique élitiste qui se révèle de plus en plus hors-sol. En pratique, ces gares excentrées, pour ne pas dire excentriques, outre leur coût totalement disproportionné à leur utilité réelle, ont deux défauts majeurs. D'une part, elles sont greffées de façon artificielle sur les réseaux de transport, éloignées des points nodaux réels, et provoquent toujours pour le voyageur une perte de temps qui peut entamer de façon significative le gain en minutes que lui a apporté le TGV. Toute navette qui s'interpose provoque une perte de temps par rapport à un accès direct au réseau local. Les technocrates des transports ont une fâcheuse tendance à oublier que l'usager, sauf cas particulier, se rend d'un point A à un point B, qui ne sont en général ni des gares, ni des arrêts de tramways, ni des pôles multi-modaux, et qu'il doit le plus souvent « bricoler » (à pied, en vélo, en taxi, en voiture individuelle, etc.) pour effectuer ses premiers et ses derniers kilomètres. De plus, là où à St-Pierre-des-Corps, à la grande époque, à la descente de chaque train, on n'avait que le quai à traverser pour monter dans une rame ferroviaire dédiée qui démarrait en direction de Tours sitôt ce transfert effectué, on se retrouve aujourd'hui avec des tramways ou des bus greffés sur la gare « excentrée », dont le service, dépendant d'une autre autorité, n'est pas piloté étroitement par les arrivées et départs de train. Outre le temps perdu, sortir de la gare n'est pas anodin pour le voyageur normal, qui a des bagages, des enfants, souffre parfois d'une faiblesse physique, et n'a rien à voir avec le modèle fringant qu'on voit sur les documents publicitaires, qui n'est chargé, pour sa part, que d'une petite mallette contenant son ordinateur portable.

Le résultat de cette « rupture de charge » supplémentaire régulièrement induite par ces « gares-betteraves » constitue leur deuxième gros défaut : elles provoquent une augmentation des émissions de carbone, l'automobile reprenant là des parts de marché et un rôle majeur pour les « clients » riches, les transports en commun dédiés servant de faire-valoir avant tout destiné aux publics captifs. Il serait actuellement facile de vérifier ce que j'avance intuitivement et de faire effectuer un bilan-carbone de ces projets, mais il n'en est guère question. On obtient ici le contraire du résultat que nous devrions rechercher à marches forcées : la diminution de nos émissions de carbone (réf 3), et ce n'est certainement pas, compte-tenu de divers facteurs, la voiture électrique ou le véhicule à traction hybride qui vont inverser cette mortelle tendance (réf 4).

Il faut seulement améliorer la gare urbaine, dont la proximité du centre-ville a été partout reconnue comme un avantage depuis les débuts du chemin de fer, et construire des bretelles de jonction avec la Ligne Nouvelle, comme cela a été fait à Douai et Arras, par exemple. Ainsi les trains qui ne s'arrêtent pas éviteraient d'engorger cette gare urbaine, qui pourrait par ailleurs être redéployée avec des moyens mieux utilisés, à l'image du trafic RER, qui, à la gare d'Austerlitz à Paris, a été reporté en sous-terrain tout en préservant des correspondances pas trop harassantes. Construire sur l'existant est certes moins visible, moins valorisant pour les décideurs, que détruire d'abord pour créer du neuf à partir de rien. Ce refus de s'adapter à l'existant est l'indice d'une attitude prométhéenne néfaste (réf 5), qui gaspille les moyens et induit davantage d'artificialisation des sols. Ce phénomène dévore en France la surface d'un département moyen tous les 8 à 10 ans, et compromet donc, discrètement et quasi définitivement, l'autonomie alimentaire dont auront besoin nos villes quand le marché de l'énergie va se tendre bien plus qu'il ne l'est déjà actuellement (réf 6).

.../...

.../...

Enfin, le budget de la « gare-betteraves » de Montpellier, auquel s'ajouteront les projets de Narbonne et Béziers, qui viseront à ne pas faire de jaloux entre egos surdimensionnés, 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. En effet, bien que l'échéance, qui se rapproche en fonction du bouleversement climatique, ne puisse être précisée, il est par contre certain que la ligne du 19^{ème} siècle, qui passe à La Franqui à un mètre d'altitude et à trois cents mètres du rivage, sera coupée par la mer (voir photo page 4). L'hiver dernier, les médias nous ont parlé de vagues de 17 mètres (record à battre) au large de la Corse, et une amie universitaire m'a rapporté que certains scientifiques du Laboratoire Arago de Banyuls évoqueraient la possibilité de tsunamis en Méditerranée du fait du réchauffement des plaques continentales. Il vous est facile de vérifier auprès de cette institution la probabilité de cet événement sur une échelle temporelle de 5 à 10 ans.

Quand il s'avère que cette section Narbonne ↔ Perpignan, qui commande les relations de Barcelone et de l'Espagne avec le reste de l'Europe (sans parler du Roussillon) dans le mode ferroviaire, le seul qui ait un réel avenir, est la dernière à être planifiée, et qu'on en est encore à discuter pour savoir si la Ligne Nouvelle y acceptera la circulation du fret, je trouve qu'on joue à la roulette russe avec la résilience de nos échanges européens, notamment sur le plan alimentaire, le plus vital (réf 6). En effet, on n'y dispose pas, comme pour la section Montpellier ↔ Narbonne, de l'alternative toulousaine, ou à la rigueur de celle de la ligne des Causses, qui dans cette perspective devrait être restaurée de toute urgence et non abandonnée. La coupure pour de longs mois, voire pour une durée indéterminée, c'est-à-dire la destruction de la voie ancienne à La Franqui, si la Ligne Nouvelle n'est pas achevée entre temps, provoquera un collapsus du système de transport méditerranéen, dont le report sur autoroute ne ferait qu'aggraver à terme les conséquences en matière d'émissions de carbone et d'épuisement des carburants fossiles, sans parler de la pollution ainsi exacerbée.

C'est pourquoi, bien au-delà de mon intérêt individuel, je vous saurais infiniment gré de prendre en compte mes arguments géo-économiques contre la réalisation à Montpellier d'une gare excentrée, qui compromet l'ouverture de chantiers autrement plus urgents. Dans cet espoir, je vous prie d'agréer, Monsieur le Commissaire Enquêteur, l'expression de mes

Très Sincères Salutations Citoyennes.

Jean Monestier.

Diplômé en économie auprès de l'Université de Toulouse,
Membre de diverses associations intéressées aux problèmes des transports,
Défenseur d'une biosphère habitable.

.../...

.../...

Documentation citée en référence :

- Réf 1 : « Quel futur pour les métaux ? », de Philippe Bihouix & Benoît de Guillebon,
Edité par EDP Sciences – 2010.
- Réf 2 : Un Colloque « Pic pétrolier », qui s'est tenu à l'Assemblée Nationale le 25 janvier 2011,
et dont je tiens un enregistrement vidéo à votre disposition.
- Réf 3 : Une Conférence de Hervé Le Treut, climatologue, donnée à l'Hôtel de l'agglomération
de Perpignan-Méditerranée le 14 novembre 2013, et dont je tiens un enregistrement vidéo à votre disposition.
- Réf 4 : Un Colloque « Climat et Transports », qui s'est tenu à l'Assemblée Nationale le 5 novembre 2009,
et dont je tiens un enregistrement vidéo à votre disposition.
- Réf 5 : « Le crépuscule de Prométhée », Contribution à une histoire de la démesure humaine, de François Flahaut,
Editions Mille et une nuits – 2008, page 82 notamment.
- Réf 6 : « Nourrir l'Europe en temps de crise », Vers des systèmes alimentaires résilients, de Pablo Servigne,
Editions Nature & progrès, Namur - 2014.

o o o o o

Photo, prise par mes soins et libre de droits, de la mer proche de la voie près de La Franqui.

