



**Association Etudes et Consommation Cfdt
du Languedoc Roussillon**

Siège social : 2, Impasse de la Sariette
34500 Béziers

Tél : 04 67 11 28 96

Courriel : assecocfdt.lr@wanadoo.fr

Site web : assecocfdt.langrous.free.fr

à Monsieur Pierre Balandraud,
Commissaire Enquêteur - enquête publique relative au
projet de
Gare Nouvelle de Montpellier
Mairie de Montpellier
1, place Georges Frêche
34000 Montpellier

Béziers le 22/10/2014

Monsieur le Commissaire Enquêteur,

Aux côtés de deux représentants de la FRAPNE LR (fédération dont nous sommes membre), notre « spécialiste » transports ferroviaires vous a longuement rencontré le 9 octobre en mairie de Montpellier pour vous exposer nos principaux griefs contre la réalisation d'une gare Montpellier Sud de France sur le contournement Nîmes Montpellier.

Nous vous confirmons par la présente que nous vous demandons d'enregistrer notre opposition d'association régionale de consommateurs, regroupant de nombreux usagers du transport ferroviaire, au projet d'une seconde gare à Montpellier qui serait construite bien avant que son utilité soit établie et sur un site qui n'a pratiquement aucune pertinence en matière de gare ferroviaire du fait qu'il est totalement à l'écart de la ligne historique qui assure, en passant par le coeur de l'agglomération de Montpellier la desserte du cordon urbain quasi continu qui s'étend de Sète à Nîmes
Nous tenons à souligner que **notre ferme engagement contre ce projet de gare découle de notre conviction de la nécessité d'une ligne ferroviaire nouvelle reliant Nîmes à Barcelone pour garantir un corridor ferroviaire entre la péninsule ibérique et le reste de l'Europe à l'usage notamment des trains de fret.**

A partir du grand débat de 2009 sur la LNMP, où trop de responsables politiques locaux et régionaux se sont polarisés sur les TGV, nous avons affiné notre connaissance du dossier en travaillant en lien avec des équipes syndicales de la Cfdt puis avec nos partenaires associatifs de la CRI LNMP ; nous avons bénéficié aussi de ses contacts avec les responsables de la puissante association européenne FERRMED qui a fait prendre en compte, surtout par la Commission et le Parlement européens, la nécessité d'un grand corridor ferroviaire marchandises entre la Scandinavie et la Méditerranée occidentale avec son indispensable maillon Nîmes Perpignan dès lors que la ligne nouvelle Perpignan Barcelone est ouverte.

Cette démarche nous a conduit à la conviction bien argumentée que l'efficacité économique, l'utilité sociale et la pertinence écologique de la ligne nouvelle se joueront sur sa capacité à libérer la ligne actuelle, quasiment saturée sur certains horaires entre Sète et Nîmes, d'une très large part du trafic fret en faveur d'un cadencement des TER tout en assurant à ce trafic fret (dont le potentiel est estimé à l'équivalent 6 000 camions par jour, soit 200 trains standard actuel), un tracé beaucoup plus sûr que la ligne actuelle exposée à des risques de submersion que le réchauffement climatique accroît et également d'embruns perturbant les circulations ferroviaires de trains de marchandises pour lesquels on ne peut mettre en œuvre les solutions de substitution (recours temporaire à des bus) adaptées au trafic voyageurs.

C'est ce report modal qui est la clé de l'efficacité économique, sociale et environnementale de toute la liaison Barcelone Perpignan Montpellier Nîmes ; il faut en effet prendre en considération que l'usure du revêtement routier provoqué par le passage quotidien de 6 000 camions au passage autoroutier du Perthus et sur la traversée du Languedoc-Roussillon correspond (selon l'équivalence moyenne à laquelle se réfère l'Office Fédéral Suisse de la Route entre le passage d'un poids lourd moyen et celui de 10 000 voitures légères) équivaut à celui de 60 millions de voitures légères, s'ajoutant à la surconsommation d'énergie fossile, aux rejets de CO2 et gaz à effets de serre, émission de particules diesel... qui appellent à la minimisation du transport routier dans le cadre de la transition énergétique comme de la transition écologique.

Nous n'avons pas besoin pour encore au moins plusieurs années d'une deuxième gare sur l'agglomération de Montpellier mais de la réalisation au plus tôt de la ligne nouvelle Montpellier Perpignan, mixte de bout en bout et sans gare supplémentaire (des raccordements avec la ligne actuelle devront apporter la sécurité d'un doublon de ligne et permettre des dessertes voyageurs des gares centres de Montpellier, de Béziers et/ou de Narbonne) pour multiplier le trafic fret qui bénéficiera du contournement Nîmes Montpellier.

Pour nous, **il est inacceptable de vouloir ouvrir en 2017 une coûteuse seconde gare voyageurs à Montpellier** alors que la première, desservie par toutes les lignes de tram et avec des possibilités conséquentes de stationnement, est en capacité d'accueillir un trafic voyageurs fortement accru en cœur de ville et que la deuxième que l'on tente de nous imposer est positionnée sur une périphérie sans possibilité réaliste d'une virgule ferroviaire comme celle d'Avignon, de sorte qu'il faudrait prolonger une ligne de tram pour la desservir sans résoudre l'inconvénient majeur de la perte de temps en liaison initiale ou terminale pour la jonction gare – domicile, ou lieu de travail ou lieu de formation ou lieu de loisir, activité sportive ou culturelle.

Le dossier gare a été apparemment bouclé sous la conduite des postulants retenus pour le PPP de la gare (menés par ICADE, filiale de la CDC, plus connue pour ses opérations de promoteur immobilier habitat, commerce et bureaux que pour la gestion d'une gare à faible trafic voyageurs se déplaçant en trains grande vitesse : tant que la liaison LNMP ne sera pas achevée et n'amènera pas, via une forte progression du trafic ferroviaire sur les trains rapides entre métropoles européennes un démenti à la baisse actuelle du recours aux TGV (trop coûteux quand les péages ferroviaires doivent subvenir aux besoins d'une infrastructure sous-utilisée), vouloir construire pour 150 Millions d'euros initialement prévus une grande gare nouvelle à un endroit inadapté (y compris parce qu'il serait plus apte à un aménagement valorisant son rôle de poumon vert à proximité d'un aéroport et de deux grands axes à caractéristiques autoroutières) relève d'une **gabegie financière géante** à l'heure où il faut plus que jamais optimiser l'affectation des fonds publics en tenant compte des impératifs d'un développement soutenable .

Après avoir dépensé plus de 50 M€ (avec un apport non négligeable de la région Languedoc-Roussillon et du conseil général 34, donc en particulier des contribuables extérieurs à la métropole Montpelliéraine) pour rénover et agrandir la gare St Roch, **il est scandaleux d'avoir voulu priver les TGV la desservant de l'usage de l'usage du Contournement Nîmes Montpellier en sabordant par un avenant très discret l'indispensable raccordement double sens de Saint-Brès.**

Dès qu'ils prennent connaissance de ce projet de seconde gare qui n'a jamais donné lieu à un vrai débat public sur son opportunité avec confrontation des analyses et propositions de ses tenants et de ses opposants (ce qui légitimerait l'organisation d'une réunion publique et d'une prolongation de la durée de la présente enquête publique par vous, en tant que commissaire enquêteur), c'est un **sentiment de révolte qu'éprouvent la plupart des usagers du train en Languedoc-Roussillon** (TER, Intercités et TGV) en dehors peut-être d'une zone restreinte au sud-est de l'agglomération montpelliéraine qui pourrait bénéficier d'une plus grande proximité d'une gare ferroviaire mais seulement pour les TGV. Ce sentiment est nourri par la **légitime crainte de perdre des possibilités de correspondance TER TGV offertes par la gare Montpellier Saint Roch ou de ne pas bénéficier d'une amélioration du cadencement des TER au cœur de la ville**, avec un investissement dispendieux (la formule PPP aggravant en bout de compte l'addition) qui conduirait des TER à desservir la Mogère au lieu de Saint-Roch.

Engager dès maintenant environ 200 M€ d'investissement (compte tenu des infrastructures routières et tram pour l'accès à une nouvelle gare qui ne connaîtrait que dans plusieurs années un trafic significatif) sur l'agglomération de Montpellier, c'est une **lourde contribution inacceptable à l'aggravation des déséquilibres intra régionaux** qui justifieraient que l'on priorise les travaux générateurs d'emplois au moins pour la durée des chantiers sur les zones d'emploi à l'ouest de celle de Montpellier traversées par la LNMP qui connaissent des taux de chômage supérieurs à 15 %.

RFF évoque plus de 3 millions de voyageurs après 2030 sur le site de la nouvelle gare de Montpellier La Mogère - tandis que la gare Montpellier Saint Roch s'achemine vers les 8 millions de voyageurs dans les toutes prochaines années - et que sur les trois premières années de fonctionnement de la gare TGV de Montpellier, celle-ci ne verrait guère passer plus de 200 à 300 mille voyageurs (chiffres basés sur l'observation des montées et descentes en gare actuelle de Montpellier) et ce, à condition que la SNCF, confrontée aux difficultés économiques du TGV accepte de desservir cette nouvelle gare sans desservir la zone de chalandise de Nîmes tant que Nîmes-Manduel TGV n'est pas mise en service.

RFF, gestionnaire d'infrastructure, peut faire des prévisions de trafic "optimistes" ...

Mais ce sont les entreprises ferroviaires qui, in fine, décident de la consistance de l'offre !

En ce moment, la tendance est plus à la contraction de l'offre TGV sur le Languedoc qu'à son développement.

Ainsi, le TGV Montpellier - Genève sera supprimé à compter du 14 décembre 2014.

Par contre, pour diminuer significativement (de l'ordre 6 000 poids lourds par jour au Perthus sur un trafic quotidien évoluant de 10 000 en 2005 à 20 000 vers 2025 selon les calculs de FERRMED fondés sur une étude internationale de 2008) le nombre de camions sur l'autoroute (A9, A7, etc.), il conviendrait que la ligne nouvelle Nîmes - Montpellier - Perpignan soit adaptée dans son tracé et ses installations pour y prioriser la circulation des trains de fret : cela signifie **qu'il faut rompre avec les options RFF validées par le comité de pilotage et le ministère d'un tracé apte de bout en bout aux 350 km/h, avec une mixité voyageurs-fret limitée à Montpellier Béziers et deux autres gares supplémentaires, à Béziers est et Narbonne ouest.**

La faiblesse du trafic TGV sur le CNM au moins tant que n'est pas ouverte la LNMP appelle à **différer les charges supplémentaires que nécessiterait le passage de la vitesse d'exploitation de 220 à 300 km/h pour les TGV en même temps que la réalisation de la seconde gare à Montpellier (qu'il faut impérativement déplacer vers le croisement de la ligne classique côté Maurin Lattes en se contentant pour l'heure de réservations foncières).**

La priorité de réalisation doit passer au raccordement de Saint Brès qui est lui d'utilité publique majeure, en optimisant le retour sur investissement de la rénovation agrandissement de Montpellier Saint-Roch.

Sous le titre « **La Cour des comptes dénonce la gabegie entourant les nouvelles lignes TGV** », le journal les Echos daté de ce 20 octobre écrit notamment *"Sur le papier, le bouclage économique est assuré en gonflant les projections sur le nombre des futurs voyageurs. Charge ensuite à la SNCF de gérer l'écart avec la réalité. La Cour le confirme en montrant comment, sur 6 liaisons à grande vitesse étudiées, aucune n'a atteint les objectifs de rentabilité annoncés.*

Le site cite en exemple la LGV Nord dont la rentabilité ne serait que de 3 %, bien loin de 12,9 % escompté initialement, ainsi que la LGV Méditerranée (Paris-Marseille), qui n'atteindrait que 4,1 %, soit deux fois moins que prévu.

Résultat, la marge opérationnelle du TGV ne cesse de reculer, et a atteint 11,4 % l'an dernier, contre 14,2 % il y a encore deux ans. Le seuil des 10 % n'est plus très loin. Et l'inauguration en 2017 des 4 nouvelles lignes souhaitées par Nicolas Sarkozy devrait encore plomber un peu plus le compte d'exploitation de la grande vitesse ».

C'est pourquoi l'ASSECO-CFDT Languedoc-Roussillon :

- demande à RFF et aux partenaires publics de ce projet de seconde gare, durablement inutile et irrémédiablement mal localisée pour une politique de transports dans une logique de développement soutenable, **de choisir la voie de la raison qui consiste à lancer au plus vite la réalisation du raccordement double sens de Saint-Brès qui permettra aux TGV desservant Montpellier Saint Roch où ils peuvent être rejoints ou poursuivis en TER ou Intercités, d'utiliser un large tronçon du CNM.**

- demande aussi l'aménagement d'un raccordement à proximité de Générac utilisant le tracé de la ligne du Grau du Roi pour rejoindre la ligne classique permettrait à ces TGV de desservir autant que nécessaire Nîmes Centre.

- suggère pour ménager le futur, que les réservations foncières réalisées avant la rénovation-agrandissement de la gare Montpellier Saint-Roch sur l'hypothèse d'une gare insérée dans un quartier de logement, de bureau et d'affaire, **soient affectées à d'autres réalisations d'intérêt public** concernant un poumon vert non bétonné ni bitumé préservant une zone d'intérêt écologique utile à la sauvegarde de quelques espèces protégées et de la qualité de la nappe phréatique affleurante dans un contexte altéré pour les saignées du nouveau tracé de l'A9 et du passage du CNM, avec de possibles activités agro-biologiques intégrant par exemple culture alternée de chanvre non cannabique (matériau d'isolation et de dépollution, objet possible d'une activité industrielle) et de cultures maraîchères bio pour répondre en particulier à la demande croissante de légumes et fruits frais de proximité, en particulier dans les restaurants scolaires, ainsi qu'une valorisation en activités socio-culturelles du patrimoine architectural et naturel actuellement menacé par le voisinage d'une gare de grande envergure.

En conséquence, notre association régionale de consommateurs et usagers vous demande instamment, en regrettant que vous n'avez pas encore pris l'initiative de convoquer une réunion publique contradictoire et de prolonger l'enquête publique dont vous avez la responsabilité, **de constater l'absence de caractère d'intérêt général de ce projet de gare nouvelle Montpellier Sud de France à la Mogère** (à nos yeux il va pour l'essentiel à contre-sens), et de **rappeler au contraire la pertinence de construire en priorité l'embranchement double sens est-ouest prévu près de Saint-Brès et déclaré d'utilité publique en 2005**, qui seul permettra une bonne desserte de la gare de Montpellier Saint-Roch et une bonne intermodalité, tandis qu'une réservation foncière à la jonction-croisement CNM LNMP avec la ligne classique du côté de Maurin Lattes préservera la possibilité d'y réaliser un pôle de correspondance avec changements de quai à quai, entre TGV circulant sur le CNM et la LNMP et autres trains circulant sur la ligne classique, vers Sète Agde comme vers Montpellier Saint-Roch Lunel.

En espérant vous avoir fourni des éléments montrant qu'il y a beaucoup mieux à faire au bénéfice du transport ferroviaire en Languedoc-Roussillon, y compris pour le CNM, que de précipiter la réalisation d'une gare durablement inutile et irrémédiablement mal localisée au regard des besoins des utilisateurs locaux et extérieurs du train, voyageurs et fret, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Commissaire Enquêteur, nos sincères et respectueuses salutations,

Pour l'ASSECO-CFDT Languedoc-Roussillon,
Le secrétaire : Michel GABAUDE