

des PAYS du **GRAND BITERROIS**  
**UL PGB**

*PAÏSES del* **GRAND BESIERENC**

Union Locale Cfdt du Secteur des Pays du Grand Biterrois

Union Locale Cfdt Sector Païses del Grand Besierenc

Bourse du Travail

57 Bd Frédéric Mistral

34500 BEZIERS

tél. 04 67 49 02 09 (permanences du lundi au vendredi, de 14 h à 18 h 45)

Courriel: ul.cfdt.pgb@gmail.com

Béziers, le 23 octobre 2014,

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

Monsieur le Commissaire Enquêteur,

Notre Union Locale interprofessionnelle qui couvre les deux zones d'emploi INSEE (Agde Pézenas et Béziers) de l'arrondissement de Béziers tient à vous faire part des conclusions de sa réflexion syndicale (rassemblant des équipes Cfdt de divers secteurs professionnels) sur le projet de Gare Nouvelle de Montpellier/

**Nous vous demandons d'enregistrer notre ferme opposition d'organisation syndicale interprofessionnelle représentative à ce projet. En effet cette gare 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 d'un cordon urbain qui s'étend de Cerbère à Avignon avec des lignes raccordées de Narbonne à Toulouse via Carcassonne (breteller vers Quillan) et Marseille via Arles mais aussi de Béziers à Millau Clermont Ferrand (avec raccordement à Rodez et Brive via Séverac le Château) et de Nîmes à Alès La Bastide Langogne Clermont Ferrand, avec raccordement pour Mende et Marvejols, sans parler de liaisons abandonnées mais peut-être récupérables telles que Montpellier Paulhan Faugères Bédarieux. Manière de rappeler que l'importance d'une gare à Montpellier doit s'apprécier par rapport à un maillage ferroviaire et non en fonction de son apport présumé à une nouvelle extension urbaine contestable d'une agglomération.

Notre UL représente une part significative des salariés (y compris fonctionnaires, chômeurs et retraités) sur un territoire en forte progression démographique, peuplé de 300 000 habitants mais ne comptant fin 2011 qu'environ 79 000 emplois salariés alors qu'y résident 86 000 retraités et (en moyenne sur les douze mois septembre 2013 août 2014, 35 000 inscrits à Pôle Emploi, avec un taux de chômage trimestriel de 15,6 % au deuxième trimestre 2014 (au lieu de 9,7 % en moyenne France métropolitaine). A travers ses syndicats membres (les 6 qui participaient ce lundi à notre AG annuelle et portaient près des 2/3 des mandats établis ont entériné à l'unanimité la position développée dans le présent courrier), notre Union regroupe de nombreux usagers du transport ferroviaire.

**Notre ferme engagement contre ce projet de gare Montpellier Sud de France à la Mègère 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, en libérant des capacités de transports ferroviaires régionaux permettant des dessertes cadencées facilitant notamment des déplacements domicile travail avec plus de sécurité, moins de pollution et moins de consommation d'énergie fossile.**

A l'occasion des récentes élections municipales puis à l'attention des 2 présidents de communautés d'agglomération et des 12 présidents de communautés de communes ayant leur siège dans l'arrondissement que nous appelons des Pays du Grand Biterrois, nous résumions ainsi nos objectifs en matière de transports et communications:

- « • Réaliser au plus tôt la ligne ferroviaire nouvelle Montpellier Perpignan accessible de bout en bout aux trains de fret (et pas seulement de Montpellier à Béziers), avec raccordements pour desserte voyageurs de la gare centre de Béziers assurant les correspondances sur les deux lignes classiques desservant notamment Agde et Bédarieux.
  - Faire évoluer les gares centres d'Agde et de Béziers en gares multimodales parfaitement accessibles aux personnes à mobilité réduite ou mal voyantes
  - Pour un horizon plus lointain, prévoir dès maintenant une réserve foncière au croisement de la ligne actuelle et de la ligne nouvelle entre Narbonne et Béziers pour un pôle de correspondance multimodal commun aux 3 zones d'emploi d'Agde Pézenas, de Narbonne et de Béziers à réaliser quand le potentiel de fréquentation le nécessitera
  - Améliorer et ré-étendre un réseau ferroviaire maillant le territoire avec de bonnes articulations avec des transports routiers (bus et mini-bus propres) et plus ponctuellement aériens (halte ferroviaire à l'aéroport Béziers Cap-d'Agde).
- (...)

Pour avoir un retour sur investissement à la hauteur de ses coûts la **ligne nouvelle Montpellier Perpignan** doit être polyvalente de bout en bout. Le fret doit d'autant moins y être limité à Montpellier Béziers que c'est entre Narbonne et Perpignan (tronçon déjà fragile de la ligne des étangs) que son trafic doit connaître la plus forte progression, sous-estimée par RFF alors que FERRMED (association européenne intégrant des entités institutionnelles fortes comme le Port de Barcelone, agissant pour un grand corridor ferroviaire marchandise Scandinavie, Rhin-Rhône, Méditerranée occidentale) estime que l'on peut reporter de la route vers le rail l'équivalent de 6 000 camions supplémentaires appelés à franchir chaque jour de Perthuis autoroutier (sinon doublement du trafic poids lourd entre 2005 (10 000 camions/jour) et 2025 (20 000 prévus) sur cet axe entre la péninsule ibérique et le reste de l'Europe). La ligne nouvelle doit être aussi correctement interconnectée vers les gares centres de Béziers et Narbonne où ne s'arrêtent déjà alternativement qu'un TGV sur d'eux allant vers Barcelone ou en venant ; **pas plus qu'à Montpellier Odysseum que la réfection de la gare St Roch rend inutile pour au moins une quinzaine d'années, il n'y a pas besoin de 2 gares supplémentaires ex urbanisées**, on doit par contre prévoir une réserve foncière pour pouvoir réaliser quand l'évolution de la demande voyageurs longue distance le justifiera un pôle de correspondance multimodal commun aux 3 zones d'emploi d'Agde Pézenas, de Narbonne et de Béziers, pour que les 500 000 habitants permanents du cœur du Languedoc et les séjournants temporaires puissent utiliser TER, intercitys, bus, co-voiturage, vélos... pour commencer ou achever leurs parcours en utilisant au principal des trains rapides entre métropoles européennes sans arrêt dans les deux gares centres et sans qu'il soit besoin de pouvoir atteindre 350 km/h sur tout le trajet pour un gain

important de temps, alors qu'une vitesse de 220 km/h allège considérablement les investissements nécessaires et la consommation d'énergie).

Il ne faut pas limiter à la LNMP la prise en considération du ferroviaire par les communes et intercommunalités de notre arrondissement : on doit améliorer et ré-étendre un réseau ferroviaire maillant le territoire avec de bonnes articulations pour le fret comme pour les voyageurs avec des transports routiers (bus et mini-bus propres) et plus ponctuellement maritimes surtout pour le fret (relance du port de Sète) et aériens (halte ferroviaire à l'aéroport Béziers Cap-d'Agde) (...).

Avec le concours de RFF, de la SNCF et de la Région, les gares centres de Béziers et d'Agde et leurs abords doivent être améliorées notamment pour être aisément accessibles aux personnes à mobilité réduite ou mal voyantes (nécessité urgente pour bien d'autres lieux publics dont la Bourse de Travail), les quais des haltes ferroviaires TER sont à remettre à neuf sur la longueur des rames qui s'y arrêtent et à pourvoir d'une signalétique automatique écrite et sonore d'annonce des trains ou des perturbations. Des améliorations de trajet, horaires, abribus sont à réaliser sur les transports urbains pour les rendre plus attractifs autrement qu'en cassant leurs prix sans condition de revenu. »

En conséquence, et sur la base des travaux menés en commun avec l'ASSECO CFDT Languedoc-Roussillon et ses partenaires, **nous considérons que la réalisation d'ici 2017 d'une nouvelle gare voyageurs à Montpellier irait aux antipodes des propositions d'intérêt général que nous avançons, en ayant pour notre part la préoccupation majeure d'un rééquilibrage du développement de l'emploi régional à l'ouest de la zone d'emploi de Montpellier.**

**C'est le report modal de l'autoroute au rail 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, à l'émission de particules diesel... Tout ceci appelle à la minimisation du transport routier dans le cadre de la transition énergétique comme de la transition écologique, et non à la multiplication de gares voyageurs dédiées aux TGV.

**Pour encore au moins plusieurs années, il n'y a pas de besoin régional d'une deuxième gare voyageurs 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 et évitera la traversée des parties les plus urbanisées des villes par des transports de matières dangereuses**

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, d'activité sportive ou culturelle. Les destinations ou les points de départ dans l'agglomération montpelliéraine qui concernent les Pays du Grand Biterrois sont massivement beaucoup mieux articulés ( temps de transport total à prendre en considération en priorisant les transports en commun urbains et les modes de transport doux) avec la gare Montpellier Saint-Roch qu'avec une hypothétique gare à la Mogère.

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** (dont 35 millions d'euros à charge d'un conseil régional dont nous ne contestons pas la contribution aux 50 M€ de la rénovation agrandissement de la plate forme multimodale de Montpellier Saint Roch), **une grande gare nouvelle à un endroit inadapté** (y compris par ses caractéristiques hydrauliques et 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 Montpellieraine) pour rénover et agrandir la gare Montpellier St Roch, nous considérons en tant qu'utilisateurs des correspondances TER TGV dans cette gare pour nos déplacements occasionnels vers Lyon, Paris ou Lille, **scandaleux d'avoir voulu priver les TGV la desservant de l'usage du Contournement Nîmes Montpellier en sabordant par un avenant très discret l'indispensable raccordement double sens de Saint-Brès.**

En avançant tardivement dans la 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), les adhérents de nos syndicats « professionnels » déjà **usagers du train en Languedoc-Roussillon** (TER, Intercités et TGV) éprouvent un véritable **sentiment de révolte face à ce projet alors qu'ils comprennent la nécessité du CNM et de la LNMP et préféreraient que RFF emprunte en mobilisant de l'épargne institutionnelle collectée sur la Generalitat de Catalunya et notre région que de recourir à des PPP qui extrairont de la région au plus fort taux de chômage de l'hexagone des profits non réinvestis sur des projets de développement soutenable au service de l'emploi dans les zones les plus sinistrées.**

Il y a une **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 et inacceptable contribution à l'aggravation des déséquilibres intra régionaux**; ces derniers 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 % (les chiffres de taux de chômage INSEE pour le 2ème trimestre 2014 confirment que la zone d'emploi au plus fort de chômage dans l'hexagone est celle d'Agde Pézenas (sur mille actifs, 175 chômeurs), et ce n'est pas un nouveau grand chantier sur la métropole montpellieraine qui aidera à le résorber, alors que le lancement du chantier LNMP peut offrir une solution au moins temporaire aux demandeurs d'emploi locaux à qui l'on pourra proposer des formations adaptées aux profils nécessaires dès que l'hypothèque d'un report de ce grand chantier européen à 2030 pourra être levée par un recentrage sur le fret..

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, 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. C'est le renoncement à une gare ex urbanisée à Montpellier La Mogère qui mar-**

querait le retour à une logique de développement soutenable du transport ferroviaire, sortant de la gabegie qu'a constitué la croissance excessive des LGV comme le dénonce la Cour des Comptes.

La faiblesse du trafic TGV sur le CNM, au moins tant que n'est pas ouverte la LNMP, appelle aussi 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).**

**C'est pourquoi, comme l'ASSECO-CFDT Languedoc-Roussillon, notre Union Locale, par votre intermédiaire :**

**- 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 Nîmes le Grau du Roi pour rejoindre la ligne classique, qui permettrait à ces TGV de desservir autant que nécessaire Nîmes Centre.**

**- suggère que les réserve foncières réalisées discrètement à la Mogère 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, notamment 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.**

**- propose expressément de réaliser des réserves foncières du côté de Maurin Lattes au point de croisement et de raccordement ouest avec la ligne classique qui garantissent la possibilité d'un pôle de correspondance moins coûteux que le projet de gare Montpellier Sud de France, pour assurer un lien ferroviaire rapide avec Montpellier Saint-Roch mais aussi avec Baillargues, Lunel et Vergèze (par ailleurs desservables via Nîmes Centre) ainsi qu'avec Frontignan Sète Agde (desservables de l'autre côté via Béziers-Narbonne)) pour le jour où la croissance du trafic de trains rapides européens circulant sur la LNMP et le CNM dépasserait la capacité d'accueil de Montpellier Saint-Roch.**

En conséquence, notre Union Locale CFDT du secteur des Pays du Grand Biterrois vous demande instamment, en regrettant que vous n'ayez pas 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.**

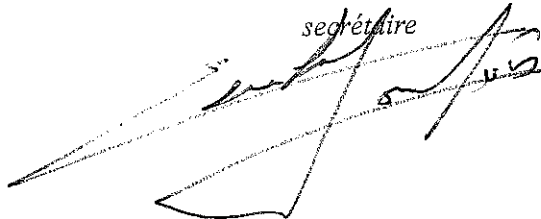
L'avis défavorable à cette gare nouvelle de Montpellier serait aussi un appel au réalisme face au double projet de gares nouvelles sur la LNMP à Béziers est et à Narbonne ouest, alors que la priorité devrait aller à l'amélioration des gares centres actuelles en leur assurant un raccordement satisfaisant LNMP ligne classique à l'ouest de Narbonne et à l'est de Béziers en améliorant éventuellement les vitesses de circulation entre les 2 villes sur la ligne classique libérée du trafic fret, tant que la réalisation d'un pôle de correspondance commun ne s'avèrera pas nécessaire (mais là encore c'est dès maintenant qu'il faut assurer l'avenir en réalisant les réserves foncières).

En espérant vous avoir fourni des éléments montrant que les organisations représentatives de la société civile extérieures l'agglomération montpelliéraine entendent elles aussi s'exprimer contre un projet qu'on voudrait lui faire cofinancer avec un apport donnant un effet de levier important à la petite mise de fonds directe de l'agglomération de Montpellier, sur un projet répondant à la volonté expansionniste de ses précédents dirigeants et non à une véritable stratégie d'optimisation du transport ferroviaire adaptée à un besoin régional de développement soutenable et rééquilibré, socialement équitable et au service de l'emploi, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Commissaire Enquêteur, l'expression de nos meilleures salutations,

pour le Bureau de l'UL CFDT des Pays du Grand Biterrois

Joan-Loïs Escafit

*secrétaire*



**UNION LOCALE CFDT**

Bourse du Travail

57 Bd Frédéric Mistral

34500 BEZIERS

Tél. : 04 67 49 02 09

Mail : ul.cfdt.pgb@gmail.com