



Montpellier, le 29 octobre 2014

**Monsieur Alain VIDALIES**  
Secrétaire d'État chargé des  
Transports, de la Mer et de la Pêche  
Grande Arche  
Tour Pascal A et B  
92055 Paris-La-Défense Cedex

**Objet** : Avitaillement en gare nouvelle de Montpellier Sud-de-France

**Copie** : Monsieur le Préfet du Languedoc-Roussillon, Pierre DE BOUSQUET  
Monsieur le Directeur de Projet CNM, Joseph GIORDANO

Monsieur Le Ministre,

La convention de financement et de réalisation de la gare Montpellier Sud de France, signée le 25 avril 2012, détermine la nature du projet et précise notamment les fonctionnalités de la gare, sur lesquelles les partenaires ont donné leur accord. Les dispositions de cette convention précisent, à l'annexe 1, que les « *services à la préparation technique et commerciale des trains : avitaillement des trains (service de restauration), pré-conditionnement et/ou mises en eau des rames à quai* » font partie des opérations financées et constituent un engagement des parties.

Dans le Dossier de Consultation des Entreprises, élaboré en 2012 par RFF et fourni aux candidats et aux partenaires financiers, il était initialement proposé par RFF la fonction d'avitaillement des trains, en parfaite cohérence avec les engagements initiaux. Elle faisait l'objet d'un paragraphe spécifique du programme fonctionnel et technique (Annexe 1.1).

Il y a plusieurs mois, RFF a pris la décision de ne pas doter la gare Montpellier Sud-de-France d'une galerie d'avitaillement, sans que son analyse préalable ait été portée à notre connaissance. Dans sa réponse datée du 30 janvier 2014, la Région a refusé de se positionner sur ce DCE pour quatre raisons dont la première était la suppression de la fonction origine-terminus telle qu'initialement incluse dans la gare dite de base. Dans le cadre de la note complémentaire à ce document destinée à fournir des éléments d'attente et d'enjeux pour la Région, celle-ci a réitéré sa volonté de voir proposer, à la gare de Montpellier Sud de France, cette fonction indispensable au développement de l'offre, en particulier pour d'autres entreprises ferroviaires que la SNCF.

Or ce n'est que très récemment, suite à plusieurs questionnements de nos services, en particulier lors des réunions du comité technique mais également lors des différentes réunions de travail sur l'analyse des offres des candidats, et alors que le groupement, emmené par ICADE, venait d'être désigné comme attributaire pressenti du Contrat de Partenariat de ce PEM, que nous apprenons, par bribes, les impacts potentiels de cette décision.

Si nos informations sont exactes, en l'absence d'un tel système, la préparation minimale des trains pour un autre service ne peut s'effectuer ; **la fonction terminus de cette gare ne pourra donc pas être assurée dans des conditions normales d'exploitation.**

Il semble que cette décision ait été prise par RFF sur la base d'une analyse de la SNCF. Or, nous tenons à rappeler que la SNCF ne sera plus le seul transporteur ferroviaire à l'horizon 2020 tant sur le marché international (déjà ouvert) que sur le marché national voyageurs, soit seulement deux ans après la mise en service conjointe de la gare nouvelle et du Contournement ferroviaire Nîmes Montpellier.

À cette échéance, les compagnies de transport de voyageurs souhaitant desservir le PEM Montpellier Sud-de-France en terminus devront pouvoir trouver en gare des fonctionnalités, comme l'avitaillement, qui leur seront nécessaires afin de permettre des origines de trains dans cette gare. Ceci, d'autant plus que, d'après les études menées par RFF, la fréquentation voyageur de la gare est amenée à croître significativement, à partir de la mise en service de la gare de Nîmes-Manduel et de la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan, dont les études ont été relancées par l'État.

**Aussi, nous ne pouvons accepter que le niveau des prestations de cette gare ne soit pas en rapport avec l'importance des investissements mis en place sur le CNM et sur les deux gares nouvelles de Montpellier et de Nîmes (2 Milliards d'euros), ainsi que sur leur desserte. De plus, cette décision s'avère contraire à l'engagement du maître d'ouvrage conclu par la signature de la convention de financement.**

L'objectif de cet investissement, qui inclut des équipements dédiés à l'avitaillement, consiste à limiter fortement les coûts de fonctionnement de cette fonction, et donc les coûts d'exploitation pour tous les transporteurs.

Nous ne souhaitons pas avoir à subir, à nouveau, les conséquences d'une décision mal explicitée aux financeurs, comme nous subissons aujourd'hui celle manifestement trop rapide de la suppression du barreau de Saint-Brès, entre le CNM et la ligne classique, qui freine la montée en puissance de la fréquentation de la gare Montpellier-Sud-de-France avec les impacts que vous connaissez.

**Nous tenons à réaffirmer notre attachement à ce que cette gare, porte d'entrée de la Région Languedoc-Roussillon, soit dotée des fonctionnalités de terminus, compte tenu de l'importance majeure de la métropole montpelliéraine dans le corridor sud européen.**

Nous vous demandons donc bien vouloir demander à RFF de prendre rapidement les mesures qui s'imposent pour remédier à cette situation contraire à vos engagements, pendant qu'il en est encore temps, compte tenu de l'avancement du chantier du CNM.

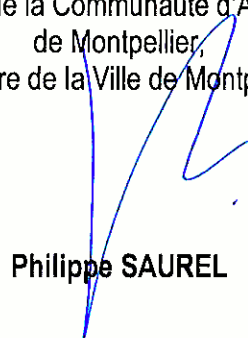
Certains de pouvoir compter sur votre écoute, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de notre considération distinguée.

Le Président du Conseil Régional  
Languedoc-Roussillon,



**Damien ALARY**

Le Président de la Communauté d'Agglomération  
de Montpellier,  
Le Maire de la Ville de Montpellier,



**Philippe SAUREL**