



REPONSE ENQUÊTE PUBLIQUE **GARE NOUVELLE MONTPELLIER SUD DE France**

24 OCTOBRE 2014

Céline MESQUIDA

Présidente

06 35 40 86 01

Katia BAUMGARTNER

Administratrice

06 82 20 82 28

Louis GRANDJACQUET

Administrateur

06 35 42 51 45

UNE GARE MAL PENSEE

1/ Une gare prétexte à l'urbanisation à outrance, typique du Languedoc Roussillon

Une nouvelle gare peut cacher un gros risque inondation...



Source : Le Lez en crue aux abords du Conseil Régional, septembre 2014

Cette nouvelle gare, au sud-est de Montpellier, symbolise à elle seule une certaine approche de l'aménagement du territoire en Languedoc-Roussillon. **La course effrénée au bétonnage, sous couvert de développement économique ne profitant hélas bien souvent qu'à quelques promoteurs immobiliers**, entraîne une urbanisation anarchique, source d'artificialisation de terres agricoles à fort potentiel agronomique autant que de destruction d'espaces naturels et d'espèces protégées. **Selon la DDTM de l'Hérault, 51% des terres à fort potentiel agronomique ont été artificialisées dans l'Hérault entre 1997 et 2009 ; et 46% sur la région Languedoc Roussillon sur la même période¹.**

Qui dit artificialisation dit imperméabilisation des sols et aggravation du risque inondation. Rappelons qu'environ 380 000 personnes sont d'ores et déjà soumises à un **risque fort à très fort d'inondations en Languedoc-Roussillon²**. Les conséquences s'avèrent toujours plus dramatiques à mesure que les événements climatiques s'intensifient, tels que nous les avons connus tout récemment dans les départements de l'Hérault et du Gard.

¹ Consulter le document en ligne :

http://www.herault.gouv.fr/content/download/7939/44133/file/espaces_agri_danger_feuilleter_en_ligne_adresse03.pdf

² Consulter les données en ligne : http://www.cnrs.fr/cw/dossiers/dosclim1/biblio/pigb18/08_ohm.htm

Si la possibilité d'une causalité directe avec le changement climatique doit toujours être maniée avec précaution, **les événements climatiques extrêmes devraient s'intensifier et devenir de plus en plus fréquents sur le bassin méditerranéen**. C'est d'ailleurs clairement ce que nous rappelle le *Plan d'Adaptation au Changement Climatique* tout récemment adopté par les 5 Présidents de Région du Comité de Bassin Rhône Méditerranéen Corse (mai 2014)³ : **« les événements de pluviométrie extrême pourraient devenir plus fréquents et plus intenses en hiver dans les régions méditerranéennes »**.

Peut-on dans ces conditions poursuivre sur le même modèle de développement ? **Doit-on attendre que les arrêtés « catastrophe naturelle » soient décrétés pour poser la question des responsabilités tout autant que la question de notre vulnérabilité aux changements climatiques ?** Le plan d'adaptation évoqué plus haut, afin de *« réduire les vulnérabilités »*, se fixe un objectif ambitieux, celui de *« préserver les terres agricoles et naturelles en limitant l'extension péri-urbaine et l'artificialisation des sols. »*

Le projet de nouvelle gare au sud de Montpellier met ces défis sur la table de manière étonnement complète. Bien loin de répondre à un besoin ferroviaire régional clairement identifié, **ce projet vient avant tout soutenir (et justifier) ce qui représente un impressionnant projet d'étalement urbain : 350 hectares coupant en deux une ceinture verte déjà bien mise à mal par le doublement de l'autoroute A9. C'est le fameux quartier d'affaires OZ dit « nature urbaine »**. En y ajoutant l'accumulation des projets d'urbanisation au nord de cet axe, et plus particulièrement sur les bassins du Lez et de la Mosson, **ce sont l'ensemble des communes du littoral qui risquent de devenir des îles...**

³ Consulter le Plan d'adaptation au changement climatique du bassin RMC :
http://www.eaurmc.fr/fileadmin/grands-dossiers/documents/Changement_climatique/Plan_Bassin_Chgt_Clim-VF30-06-14.pdf

La protection de la biodiversité n'est-elle qu'un slogan ?



Source : projet de SRCE Languedoc Roussillon⁴, soumis à consultation

Une gare nouvelle aux abords du doublement de l'A9, l'extension de la ligne 1 du tramway, et le chantier du quartier OZ viendraient bétonner ce qu'il reste d'espaces agricoles et naturels au sud de Montpellier. Les impacts cumulés d'une telle urbanisation ne peuvent se résumer à un constat sans conséquence dans une étude d'impact.

La promotion du quartier OZ et de sa gare se fait sous couvert de mise en valeur d'une « nature urbaine » qui rendrait le projet acceptable d'un point de vue environnemental. Néanmoins, il convient de rappeler que **des espaces verts artificialisés dans une matrice de béton et des cours d'eau canalisés ne présentent cependant en rien le même intérêt patrimonial que des milieux agricoles, semi naturels (bois, ripisylves, cours d'eau, friches, etc) ou naturel**. Leur valeur patrimoniale et leur complexité sont inversement proportionnelles à leur degré d'artificialisation. Leur vulnérabilité également.

L'Etat et la Région sont en cours de finalisation d'un projet de **Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE)** devant permettre d'identifier une Trame Verte et Bleue et un ensemble de corridors écologiques à préserver et/ou restaurer. L'avis de l'Autorité Environnementale sur le projet de gare nouvelle, rendu en avril 2014, fait référence à ces premiers éléments cartographiques et s'inquiète de l'emprise du projet :

⁴ Schéma Régional de Cohérence Ecologique (en vert les corridors écologiques à préserver). Consulter en ligne : <http://www.languedoc-roussillon.developpement-durable.gouv.fr/projet-schema-regional-de-r2017.html>

« qui se situe à l'amont des lagunes de l'étang de Mauguio (site Natura 2000) et des étangs palavasiens (site Natura 2000) qui constituent une zone remarquable abritant une biodiversité exceptionnelle. Le SRCE en cours d'élaboration confirme l'importance des réservoirs de biodiversité au sud du site et identifie comme corridor écologique une partie de l'emprise de la zone d'étude, au sud ».

Toujours dans une approche globale de ce projet démesuré d'urbanisation, il convient de noter que la route de la mer (urbanisation le long du Lez entre Montpellier et Pérols) + le quartier OZ achèveraient de bétonner jusqu'à la mer, créant une barrière urbaine de 17 km du nord de Montpellier jusqu'à Carnon. Comment dans ces conditions permettre aux espèces terrestres de circuler ? **Il n'y aurait plus aucune trame verte. Et pourtant, c'est bel et bien aux abords des zones les plus artificialisées qu'il est indispensable de conserver de véritables ceintures vertes.**

Les équipes d'urbanistes qui de 2012 à 2013 ont planché sur Montpellier 2040 ont d'ailleurs souligné dans leurs principales observations que **les réserves d'espaces agricoles et naturels au sud immédiat de la ville pourraient au contraire constituer un « poumon vert » à destination de ses habitants. Les choix qui sont faits aujourd'hui ne permettront pas de retour en arrière.**

2/ Une absolue parodie de concertation et de participation citoyennes

Un seul projet, 3 enquêtes publiques : cherchez l'erreur !

Le projet de gare nouvelle de la Mogère, nous l'avons expliqué plus haut, s'inscrit dans un projet global d'urbanisation auquel viennent s'ajouter deux autres projets :

- Le quartier OZ dit « nature urbaine ».
- Le prolongement de la ligne 1 du tramway devant rendre « opérationnelle » la nouvelle gare.

Les promoteurs de ce projet global visant le sud de Montpellier ont réussi à **saucissonner les procédures de participation du public (et aussi les études d'impact), rendant difficile, voire impossible, une contribution pertinente des citoyens et des organisations de la société civile au débat.**

Une 1^{ère} enquête publique a été ouverte sur un premier morceau du projet de quartier OZ, dit « ZAC OZ 1 » au 7 janvier 2014, juste après les fêtes de fin d'année et en pleine campagne électorale municipale. L'avis rendu par le commissaire enquêteur est grandement positif, sans grande analyse critique de ce projet.

Dès cette 1^{ère} enquête publique, le lien est clairement fait avec le projet de gare nouvelle dont il est d'ailleurs mentionné qu'elle fait partie intégrante du projet de ZAC OZ 1. Alors même qu'aucune enquête publique n'est encore prévue pour la gare nouvelle, l'avis rendu sur le projet de ZAC OZ 1 considère cette gare comme une évidence acquise.

La 2^{ème} enquête publique concerne strictement la gare nouvelle, et est ouverte depuis la fin septembre 2014. Bien que la pertinence de cette gare, comme son emplacement, soient fortement remis en cause, le choix du site de la Mogère pour la gare est entièrement dépendant du quartier OZ. Sans ce nouveau quartier, l'emplacement de la gare n'aurait absolument plus aucun sens (en plein milieu des champs...). **L'objet restreint de l'enquête ne permet pas de remettre en question le contexte d'urbanisation dans lequel elle s'inscrit.**

La 3^{ème} enquête publique, qui devrait suivre, concerne l'extension de la ligne de Tram 1 après le terminus d'Odysseum. La déclaration d'utilité publique pour cette extension est nécessaire à la réalisation autant du quartier ZAC OZ 1 que de la gare nouvelle.

L'Autorité Environnementale a saisi l'occasion à plusieurs reprises de rappeler à quel point une étude d'impact globale était nécessaire. **Pourtant, l'étude d'impact de la gare reste largement insuffisante. Elle s'abrite en permanence derrière les autres énormes projets qui vont entourer la « petite emprise » de la gare nouvelle :** doublement de l'A9, contournement ferroviaire Nîmes-Montpellier et quartier OZ.

Le Code de l'Environnement dispose en son article L. 122-1, Il que *« Lorsque ces projets concourent à la réalisation d'un même programme de travaux, d'aménagements ou d'ouvrage et lorsque ces projets sont réalisés de manière simultanée, l'étude d'impact doit porter sur l'ensemble du programme. (...) Un programme de travaux, d'aménagements ou d'ouvrages est constitué par des projets de travaux, d'ouvrages et d'aménagements réalisés par un ou plusieurs maîtres d'ouvrage et constituant une unité fonctionnelle »*.

L'Autorité Environnementale considère que la gare nouvelle est directement liée à la réalisation du CNM, de plusieurs composantes de la ZAC OZ 1 et de l'extension du Tram 1, tous prévus en 2017. Il y a donc une unité fonctionnelle constituant un même programme d'opérations à réalisation simultanée, au sens du Code de l'environnement.

Pourquoi donc 3 enquêtes publiques différentes...? Sans compter qu'un sentiment d'impuissance envahit de nombreux acteurs associatifs face à un projet qui a l'air ficelé d'avance. A quoi servent une enquête publique et une sollicitation des citoyens dans un tel contexte ?

Une concertation biaisée sur le choix du site de la Mogère

Suite au débat public de 2009 sur la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan, deux options de gare nouvelle pour Montpellier avaient été envisagées d'ici à la mise en place de la LNMP. **Alors que cette dernière n'est toujours pas sur les rails, et bien loin de l'être (pas avant 2030), la gare nouvelle de la Mogère a été propulsée comme solution *a priori* unique et nécessaire dès 2017.** Nous avons expliqué plus haut les raisons sous-jacentes de ce choix autant que de cette précipitation.

Une pseudo concertation a été organisé en 2013 par le maître d'ouvrage RFF en collaboration avec l'Agglomération de Montpellier. Une seule réunion publique a été réalisée où il n'a jamais été possible de questionner la pertinence même de cette gare autant que son emplacement. Les interrogations et opinions négatives n'ont reçu aucune réponse. **La concertation a principalement tourné autour de l'éclairage, de l'ambiance et des couleurs proposés pour le nouveau bâtiment...**

3/ Les besoins non identifiés d'une nouvelle gare à Montpellier dès 2017

Pourquoi l'abandon du raccordement sans gare de Saint Brès... ?

Le CNM une fois finalisé permettra d'éviter de faire passer les trains de fret par la gare actuelle Saint Roch. Cela libérera de la capacité pour les trains de voyageurs dans une gare tout juste rénovée. **La gare actuelle pourrait ainsi très bien accueillir l'ensemble des trains de voyageurs jusqu'à environ 2030.**

Cependant, le projet de raccordement des deux lignes ferroviaires à Saint Brès (sans gare nouvelle), tel que prévu dans la déclaration d'utilité publique de 2005 (chantier CNM) a été abandonné sans raison apparente. C'est cette situation qui permet de justifier la création d'une gare nouvelle dans la précipitation. Sans ce raccordement, les trains (TGV, TER ou autre) n'ont pas la possibilité de rallier Saint Roch, d'où le besoin d'une gare nouvelle permettant aux voyageurs de s'arrêter près de Montpellier.

Comme bien souvent, la perspective d'une nouvelle infrastructure de transport a en outre aiguisé les appétits des bâtisseurs le long de son tracé. **Une course effrénée aux équipements entre agglomérations dans la région émerge avec la LNMP. Aujourd'hui Montpellier ; demain Nîmes, et bientôt Béziers et Narbonne.**

La très grande vitesse voyageur au détriment du fret ferroviaire régional

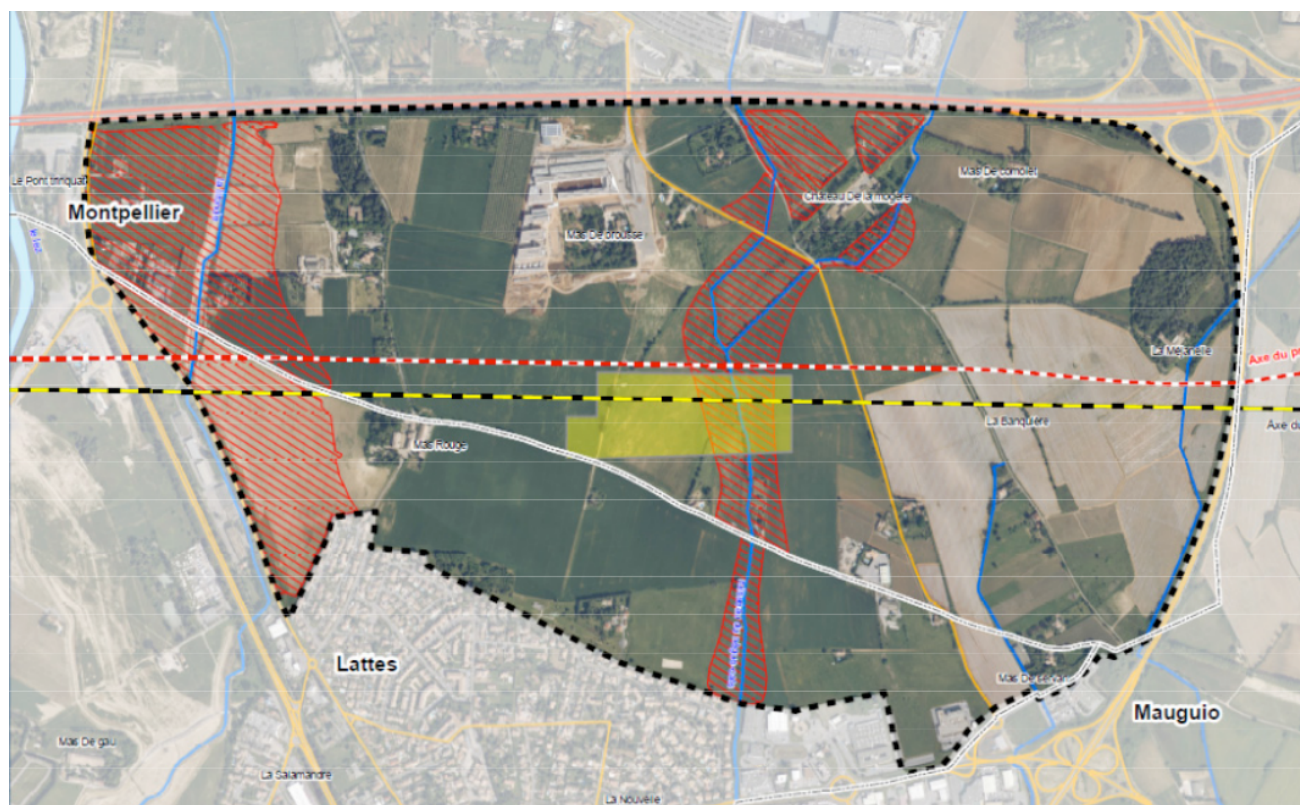
Le choix sous-jacent aux gares en périphérie est en fait celui d'une ligne LNMP à 350 km/h privilégiant de fait le trafic voyageur longue distance plutôt qu'une ligne réellement mixte à 220 km/h qui permettrait de développer à terme le fret et d'améliorer le trafic local. On privilégie ainsi des gains de temps à bien des égards illusoires compte tenu des contraintes d'accès, qui plus est avec un coût majoré d'environ 2 milliards d'euros pour la LNMP en raison d'ouvrages d'art plus nombreux.

D'un point de vue de la lutte contre le changement climatique autant que des enjeux santé-environnement lié à la pollution de l'air, les politiques de report modal notamment pour le transport de marchandises sont en Languedoc-Roussillon un impératif.

S'agissant du fret, selon les données et analyses FERRMED, on pourrait **réduire à 14 000 le nombre de 20 000 poids lourds par jour** susceptibles de faire la jonction péninsule ibérique - reste de l'Europe *via* le Perthus par l'autoroute au-delà de 2025 à **condition que la LNMP soit mixte entre Béziers et**

Perpignan et pas seulement entre Montpellier et Béziers. Pour l'usure des infrastructures routières, c'est l'équivalent de 60 millions de voitures légères en moins par jour, s'ajoutant notamment à une réduction de 30 % des consommations d'énergie fossile et des émissions de gaz à effet de serre et particules diesel prévisibles.

UNE GARE MAL PLACEE



Source : étude d'impact ; zones rouges inondables et emplacement de la gare (en jaune)

1/ Une sous évaluation grossière du risque inondation sur le site

La gare est en zone rouge inondable du PPRi, PPRi déjà largement obsolète...

Le plan de prévention des risques inondation (PPRi) de la vallée du Lez et de la Mosson (Montpellier) date du 13 janvier 2004. Il délimite une zone rouge à l'endroit même où est prévue la future gare de la Mogère. Voir le zonage détaillé, notamment du cours d'eau le Nègue Cats qui traverse le site : <http://www.montpellier.fr/2310-v-7-plan-de-prevention-des-risques-d-inondation.htm>

1 600 places de parking sont par exemple prévues, dont 800 en parking longue durée, et ce en plein dans la zone rouge du PPRi. On n'ose à peine imaginer les dégâts en cas d'épisode pluvieux similaire à ceux de fin septembre.

A noter, le PPRi définit comme suit une zone rouge : « zone inondable naturelle, non urbanisée d'aléa indifférencié. Il s'agit de zones d'expansion de crues qu'il faut absolument préserver afin de laisser le libre écoulement des eaux de crues et de maintenir libres les parties du champ d'inondation qui participent à l'écrêtement naturel des crues. Dans cette zone, aucune utilisation ou occupation du sol n'est autorisée de façon à ne pas aggraver les conséquences d'une crue ».

En outre, les données du PPRi datent de 2004 et sont bien souvent sous évaluées. C'est par exemple le cas pour le débit de crue centennale du Lez évalué à 750 m³/s alors qu'un rapport d'expert beaucoup plus récent (cité par l'Autorité Environnementale dans son avis) fixe le débit à 900 m³/s. Les ouvrages ne sont ainsi clairement pas assez dimensionnés.

Les valeurs de pluie centennale retenues pour le projet sont de 233 mm pour 24h. **Cela est très inférieur aux valeurs que nous avons connues le 29 septembre dernier à Montpellier (aéroport Fréjorgues) : 300 mm en moins de 17h ou en 3h à Grabels le 9 octobre dernier.**

Par ailleurs, ce terrain plat est particulièrement propice à un phénomène de crue urbaine avec fortes pluies diluviennes. **Ces crues sont ravageuses. Comment dans ces conditions réaliser des bassins de rétention ? Creuse-t-on dans la nappe d'eau potable ? Pose-t-on des bassins de rétention sur le terrain plat, réduisant encore plus la zone d'expansion des crues ?**

Les prescriptions du PPRi de 2004 précisent bien qu'il existe un principe d'inconstructibilité en zone rouge à l'exception des équipements d'intérêt général sans alternative ailleurs, ce qui n'est clairement pas le cas ici. Non seulement le débat public de 2009 avait identifié un second site qui n'a jamais été réellement étudié puisque le choix du site de la Mogère (par rapport au site dit ouest) s'est fait indépendamment de toute consultation publique.

Mais nous pouvons ajouter que le raccordement de Saint Brès constitue sans aucun doute une alternative crédible à court et moyen terme (déjà prévu dans le DUP de 2005 sur le CNM). Cette option, éventuellement temporaire, permettant d'étudier plus en détail les options les moins impactantes pour notre territoire et les plus pertinentes d'un point de vue socio-économique pour une éventuelle seconde gare, une fois la LNMP en service, d'ici à 2030.

Un risque accru par les effets cumulés des différents projets autour de la gare

L'étude d'impact du projet de gare ne prend absolument pas en compte les infrastructures qui accompagnent le bâti de la gare, et notamment les parkings et la voirie. **Elle va même jusqu'à dire que le doublement de l'A9, le chantier du CNM et l'extension du Tram 1 vont « améliorer l'inondabilité du site grâce à la création d'un bassin de rétention ».**

C'est bien sûr le contraire qu'il faut mettre en avant. **L'ensemble des projets qui accompagnent la nouvelle gare ne font qu'aggraver l'artificialisation du territoire, l'imperméabilisation des sols et donc l'aléa inondation. Et ce sur une zone rouge de PPRi dont nous avons vu plus haut qu'il était déjà ancien et presque obsolète.**

Tout l'amont du bassin versant a ainsi été urbanisé via notamment le quartier Odysseum. Ce qui ne figure pas du tout au PPRi. Cette imperméabilisation fait que l'inondabilité est encore plus importante pour l'aval que ce qui est indiqué dans le PPRi. Comment peut-on,

en connaissance de cause, prendre le risque d'installer des populations dans cette zone largement plus vulnérable que ce que le PPRi indique déjà ?

2/ Des pollutions cumulées au détriment de la santé humaine

Une mise à mal des nappes d'eau potable

Les projets du site devraient entraîner le creusement de 600 000 m³ avec une nappe phréatique déclarée « d'intérêt majeur pour l'alimentation en eau potable ». Il serait ainsi nécessaire d'installer partout où il est prévu de creuser, des indicateurs permettant d'évaluer la vulnérabilité de la nappe. Autant dire que cela devrait alourdir le coût final du projet.

Cette mise à nu de la nappe va entraîner des pollutions urbaines diffuses évidentes sur une des rares ressources d'eau potable locales. Ces pollutions vont rendre encore plus difficile l'atteinte du bon état écologique des eaux d'ici à 2015 (Directive cadre sur l'eau et SDAGE). Comment justifier parallèlement l'acheminement de l'eau du Rhône via Aqua Domitia... ?

Une aggravation de la pollution de l'air

Les impacts pour la santé humaine des polluants atmosphériques sont aujourd'hui mieux connus. L'OMS a classé récemment la pollution de l'air extérieur comme cancérigène certain pour l'homme. 7 millions de décès y sont liés chaque année.

L'Autorité Environnementale s'inquiète à juste titre dans son avis du manque de prise en compte par les promoteurs du projet de l'exposition accrue aux pollutions urbaines liées à une augmentation de l'occupation humaine sur le site urbanisé. L'A9, son doublement voisin, et leur flot de transports routiers constituent un réel enjeu de santé publique qui n'est pas suffisamment pris en compte.

3/ Des temps de trajets à rallonge pour les usagers, à la faveur de la voiture

Les tenants du projet mettent en avant la liaison gare nouvelle/St Roch par le prolongement de la ligne 1 du tram. Cela peut convenir à une partie de la population de Montpellier mais **ne permettra pas des correspondances dans des conditions acceptables** (durée du trajet plus transbordements = au moins 45 minutes, sans oublier l'inconfort et les difficultés pour transporter les bagages).

A Montpellier, une seconde gare sur le site de la Mogère engendrera des ruptures de charge considérables pour tous les usagers autres que les automobilistes résidant au sud de l'A9. Correspondances à rallonge entre les TER en gare centrale et les TGV en périphérie, inaccessibilité effective par les modes de déplacement doux (à l'instar d'Odysseum) : **rien n'incitera au report modal et tout à l'usage de la voiture**, alors même que la gare actuelle, dont la rénovation s'achève ces jours-ci, est encore loin de la saturation qui lui est promise depuis plus de dix ans.

S'agissant plus particulièrement de la localisation, à distance de la gare centrale et de son trafic régional, elle est **totale**ment contradictoire avec les efforts souhaitables de report modal de l'automobile vers les transports ferroviaires régionaux. Même à 220 km/h, les TGV desservant Montpellier La Mogère mettraient un peu moins de temps de gare à gare, mais ils seraient très peu nombreux :

- 1 sur 5 environ par rapport au trafic actuel, soit à peu près 5 A/R seulement par jour.
- 1 sur 2 quand la gare de Manduel à Nîmes entrerait en service.
- 4 sur 5 à la mise en service de LNMP.

En effet, ces TGV passant par la Mogère ne pourront pas desservir Nîmes (abandon du projet du raccordement du CNM vers Générac qui aurait permis la desserte de Nîmes centre), d'autant plus que la gare nouvelle projetée à Manduel ne serait pas construite avant 2020.

4/ Une sérieuse mise à mal des espaces naturels et agricoles



Les meilleures terres agricoles sacrifiées au béton (site de la Mogère)

La consommation de bonnes terres agricoles de plaine (re)pose avec force la question de la cohérence entre des objectifs déclarés dans des documents de planification tels que le SCOT de Montpellier voté en 2006 : « *préserver le capital nature* » et la pression urbaine illimitée. Les meilleures terres sont situées en zones périurbaines (terres maraîchères). C'est notre capital nourricier le plus précieux que nous dilapidons aujourd'hui, de manière définitive.

Les continuités écologiques du site et de l'agglomération en danger

La dernière possibilité, pour la faune terrestre et une bonne partie de la faune volante, de traverser la barrière de béton de 17 km, allant de la plage de Carnon au nord de Montpellier, risque d'être supprimée avec la gare et l'urbanisation qui l'accompagne. Pourtant, la faune est loin d'être absente au sud de Montpellier, et ce jusqu'à la limite de ses dernières extensions. Déjà très restreinte dans ses déplacements Nord-Sud par l'A9, les possibilités de déplacements de la faune entre les compartiments est et ouest vont encore diminuer.

L'impossibilité d'échanges entre les populations accroît leur isolement, leur capacité d'adaptation, et leur vulnérabilité face aux changements. Petit à petit, les écosystèmes périurbains s'appauvrissent et s'artificialisent.

A l'échelle de la gare, on prétend conserver la continuité du Negue Cats alors qu'on barre le cours d'eau avec une gare. Du point de vue strict de la vie aquatique, ce cours d'eau va se trouver profondément remodelé et artificialisé.

Dans cette situation, quelle que soit l'échelle, nous pointons **l'incompatibilité de ce projet avec les Orientations nationales pour la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques** (Décret en CE du 20/01/14). Ce que fait également remarquer l'Autorité Environnementale.

Des destructions maladroitement maquillées

On peut ainsi lire dans le mémoire en réponse à l'Autorité Environnementale :

- « *L'aménagement du site permet de conserver la ripisylve du Negue-Cats et de préserver ou d'aménager 200 ha d'espaces verts. L'impact sur les habitats naturels sera donc positif* ».
- « *La réalisation des aménagements paysagers du parc de la Mogère devrait permettre de recréer des espaces propices au développement des espèces naturelles* ».

Ces extraits montrent que **les promoteurs du projet confondent la valeur biologique du site d'origine avec la mise en place de verdure urbaine**, les considérant même comme une véritable « *restauration écologique* ».

Le découpage du projet global permet en outre de maquiller des destructions qui sont inéluctables, jusqu'à permettre aux bureaux d'étude de ne « prévoir aucune destruction » (aucune mesure compensatoire et absence de dérogation pour la destruction d'espèces protégées). **Pourtant, la faune et la flore d'origine de la zone vont bel et bien disparaître**, non pas uniquement du fait de l'implantation de la gare, mais bien de la somme des projets qui l'entourent et qui vont bouleverser l'écosystème dans sa globalité.

Des espèces patrimoniales, protégées, comme la Chouette chevêche, une population d'Agrion de Mercure, la Huppe fasciée, deux couples de Coucou-Geai, devront plier bagages, et laisser place à la « nature urbaine ». Il existe en outre, sur le site-même de la gare, une population (et son habitat) de Grand Capricorne, espèce protégée, ainsi qu'une population de Léopard des murailles, également protégée, et qui est en déclin rapide dans la ville de Montpellier. **Ces destructions directes d'espèces protégées par le projet ont été simplement ignorées.**

Nous pourrions également mentionner la **nature ordinaire** de ces paysages agricoles, comme l'abondante population de perdrix rouges présente dans cette ceinture verte.

UNE GARE COUTEUSE

A qui profitent ces nouveaux investissements ?

Pourquoi un tel entêtement ? Qu'est-ce qui se cache derrière ce projet qui est loin de faire l'unanimité ? Pourquoi une telle urgence à investir, alors que l'argent public se fait rare et que les besoins économiques et sociaux sont énormes dans d'autres pans du territoire ? Dette de RFF, dette de l'Etat, dette de collectivités locales : jusqu'à quand continuera-t-on la course aux projets inutiles, qu'il s'agisse du manque de rentabilité économique, d'équité sociale et de solidarité ou de protection de l'environnement ?

Son coût annoncé est à ce jour de 142,7 millions d'euros financés par l'État (33,3 %), RFF (33,3 %), la Région (23,9 %), Montpellier Agglomération (8,7 %) et Nîmes Métropole (0,7 %), sans compter les aménagements qu'elle nécessitera, tels que le prolongement d'une ligne de tramway ou des raccordements routiers. La réalisation selon un **partenariat public privé (PPP)** a été retenue, alors que plusieurs rapports récents montrent les risques de surcoût final des PPP pour les finances publiques.

Les investissements pour la gare nouvelle vont une fois encore concentrer un effort public national sur la métropole montpelliéraine. Les 8,7 % (11,8 M€) de part de Montpellier Agglomération n'incluent pas les lourds travaux d'infrastructures concernant notamment la prolongation de la Ligne 1 du tram et les dessertes routières. **D'autres territoires du Languedoc-Roussillon (surtout à l'ouest de Montpellier) ont besoin d'investissements économiquement efficaces** (ce qui implique un retour non seulement sous forme de produits nouveaux mais aussi et surtout de charges évitées), **socialement utiles et soutenables d'un point de vue environnemental** (ce qui est évidemment contestable pour une opération menée dans une logique d'extension urbaine et non d'optimisation du report vers le rail des transports de voyageurs et de fret).

Le coût du projet est par ailleurs là aussi comme souvent fortement minoré par ses promoteurs : entre les dépassements prévisibles et les aménagements qui incomberont aux collectivités locales, un coût total de 200 millions d'euros d'argent public mobilisé est beaucoup plus plausible. Et le montage financier en PPP n'évitera pas le comblement des éventuels déficits de fonctionnement de l'équipement par des fonds publics.

De plus les coûts pour les exploitants ferroviaires seront augmentés puisqu'il faudra financer dès 2017 le fonctionnement de deux gares pendant au moins une dizaine d'années alors que celle rénovée en coeur d'agglomération suffirait.

QUELLES PROPOSITIONS ?

Il n'y a pas d'urgence à réaliser une nouvelle gare, faisons les bons choix alternatifs

Repensons la concertation et le projet global

- Prolonger l'enquête publique
- Organiser des réunions publiques
- Réfléchir aux meilleures options possibles une fois que la LNMP sera en service
- Accepter de questionner la pertinence d'un tel projet pour 2017, y compris le quartier OZ
- Arrêter de saucissonner les études d'impact et les enquêtes publiques
- Considérer cette gare comme un élément d'un programme d'opérations au sens du Code de l'environnement, et réaliser une étude d'impact prenant réellement en compte les impacts globaux de l'ensemble des projets : quartier OZ, gare nouvelle et prolongation de la ligne de tramway 1.

Les alternatives au projet présenté à l'enquête publique existent :

Privilégions le raccordement de Saint Brès (prévu dans la DUP de 2005)

- Différer la construction des gares nouvelles et exploiter de manière optimisée et souple le système ferroviaire
- Réaliser les raccordements pour relier les gares-centres
- Penser des pôles de correspondance ferroviaire et pas des pôles d'attraction urbaine pour voitures individuelles
- Dans l'attente des raccordements, les TGV pourront toujours passer par les gares centres, l'essentiel du trafic de fret passant par le CNM

Respectons les prescriptions du Plan de prévention des risques inondations adopté en 2004

Il est impératif de préserver de toute nouvelle construction les zones rouges du PPRI. Toute nouvelle gare, même construite de manière surélevée, implique des fondations en dur, ainsi que tout un tas d'infrastructures la reliant au reste de la ville. Comment est-il prévu d'enjamber avec une gare « en l'air » la zone rouge quadrillée par le PPRI.

Pourquoi ne pas prendre en compte l'ensemble des impacts d'une telle nouvelle infrastructure, même surélevée, sur le risque inondation, et ce de manière globale et pas uniquement localisée au cours d'eau le Negue Cats ? **Quels impacts sur l'aggravation de l'imperméabilisation globale du sud de Montpellier ?**

Quelles dérogations et compensations prévues aux destructions d'espèces protégées ?

Les impacts cumulés des 3 projets (quartier OZ + gare + extension de ligne de tramway) auront des impacts sur plusieurs espèces protégées. **Pourquoi absolument rien n'est-il prévu ?**