

Remarque : ce communiqué comporte des liens vers les documents qui prouvent nos affirmations.

**Gare TGV de la Mogère (« Montpellier-Odysséum ») : oui, elle peut être stoppée**

***Les pénalités de 2 milliards en cas d'annulation n'existent pas, le collectif Anti-Mogère en apporte la preuve. Réseau Ferré de France (RFF) et l'Agglomération de Montpellier peuvent et doivent abandonner ce projet inutile.***

Depuis juin dernier, la presse s'est fait l'écho des affirmations du président de l'Agglomération de Montpellier, Philippe Saurel, selon lesquelles renoncer à construire une gare TGV à la Mogère coûterait la somme faramineuse de 2 milliards d'euros.

Jusqu'à ce jour, il était impossible de savoir d'où pouvait provenir une telle contrainte, ne serait-ce que parce que l'Agglomération refuse la transparence sur l'intégralité des contrats et conventions qu'elle a signés en vue du contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier (CNM) et des gares de Montpellier-Odysséum et de Nîmes-Manduel.

Nous avons néanmoins pu nous procurer ces conventions de financement et les mettons à la disposition du public (voir <http://garetgv.free.fr/doc/?nonrff>). Elles permettent de faire les constats suivants.

### **1) Les conventions de financement prévoient-elles une pénalité de 2 milliards d'euros ?**

**NON** : l'hypothèse d'un abandon de la gare TGV n'est pas explicitement prévue. Elle serait donc gérée de façon pragmatique, en remboursant les frais déjà engagés. [Selon RFF, il s'agit de quelques millions](#) (extrait de la réponse de RFF au commissaire enquêteur).

### **2) Mais au fait, qui se plaindrait d'un abandon de la gare de la Mogère ?**

Certainement pas les institutions qui lui ont refusé toute subvention : selon [l'accord-cadre](#) (p.13), **l'Union Européenne et le Conseil général du Gard ne versent pas un centime** pour les deux nouvelles gares TGV.

De plus, [la convention « gare Odysséum »](#) éclaire sur les attentes de chacun : celles de l'Agglomération de Montpellier sont l'urbanisation d'un quartier (Oz) de 350 hectares. Celles de RFF sont une obscure « *démarche innovante* » (p. 5), en 4 lignes qui ne justifient pas le choix cet emplacement qui ne permet ni les correspondances, ni les trains terminus Montpellier (p.8).

### **3) Le contrat de partenariat public-privé (PPP) du CNM prévoit-il une telle pénalité ?**

**NON à l'évidence** : ce contrat n'est pas signé par l'Agglo, mais entre RFF et Oc'Via. De plus, la construction des quais n'est qu'une « tranche conditionnelle » du contrat, et **le contrat de partenariat relatif à la gare elle-même n'est pas encore signé**. Raison de plus pour cesser de dire qu'on ne peut plus reculer, comme cela a été pourtant affirmé au commissaire enquêteur.

NB : [le contrat](#), ainsi que [ses annexes –caviardées par RFF–](#) sont également sur notre site.

4) Une bonne fois pour toutes, l'emplacement de la gare de la Mogère est-il inondable ?

OUI bien sûr, bien que M. Saurel continue à clamer l'inverse !

**« Le nouveau maire (...), Philippe Saurel, assure contre toute évidence au « Canard » que « la gare ne sera pas en zone inondable ». »** ([Le Canard Enchaîné](#) du 3 décembre)

M. Saurel devrait lire la [Réponse \[de RFF\] à l'avis de l'Autorité Environnementale](#) (p.22) :

**« Le site d'implantation de la gare nouvelle se situe en zone R (rouge) et est donc soumis aux contraintes d'urbanisation imposées par le règlement de ce PPRI [Plan de protection aux risques d'inondation]. »**

Et RFF montre, à la page suivante, les remblais prévus dans la zone rouge (lit et zone de débordement du ruisseau Nègue-Cats) pour la gare TGV, son parvis et son parking...

**Cette gare est inutile, mal située et vulnérable. Elle n'intéresse l'Agglomération de Montpellier que comme prétexte au bétonnage du sud de Montpellier.**

**M. Saurel doit assumer ses responsabilités et cesser de justifier l'injustifiable avec des arguments grossièrement erronés.**

**Ce projet absurde doit être stoppé, et les bétonneurs cesser de faire la loi.**

Contact presse : 06.83.83.37.40