

États Généraux du Rail et de l'Intermodalité

Arrêtez les frais pour la gare de la Mogère !

Mieux vaut abandonner le chantier, même avec le gros-œuvre presque achevé, que multiplier les dépenses d'investissement et de fonctionnement pour une gare irrémédiablement mal localisée

Des États Généraux du Rail... mais pas d'arrêt des travaux

La présidente de région, M^{me} Delga, semble avoir respecté ses promesses : organisation des États Généraux du Rail, moratoire sur les paiements et convocation des financeurs. Mais les travaux n'ont pas cessé : bien au contraire, les délais de livraison du gros-œuvre ont été divisés par deux.

Pire, M^{me} Delga a affirmé que la gare permettrait aux trains de marchandises d'éviter les centres-villes, alors que c'est le contournement de Nîmes et Montpellier qui est prévu à cet effet, donc sans gare voyageurs même à long terme. Mme Delga s'est dite prête à la cofinancer, sous réserve de « conditions » sans lien avec l'intérêt général :

- D'avantage de TER passant à Montpellier-centre. Mais il n'y a pas besoin de gare de TGV pour cela : au contraire c'est l'amputation du budget « TER » de la Région par le coût d'inutiles gares TGV qui risque de les limiter !
- Envoyer des TGV vers la gare de la Mogère. Ce qui implique du temps perdu pour les voyageurs et de l'argent gaspillé pour les contribuables.
- Un tramway pour raccorder les deux gares. Mais malgré un budget important (50 M€), cela ne permettrait pas de correspondances en moins d'une heure.

La Région a divisé par 2 le budget 2017 pour la gare de la Mogère, mais a refusé de l'annuler.

Il reste possible, et indispensable, d'abandonner le projet

Cette gare n'a aucune utilité : la gare actuelle est accessible et pas saturée. Les prévisions actuelles de trafic dans la gare de la Mogère sont de... zéro TGV.

Au lieu de gaspiller encore tant d'argent pour achever une gare inutile, mieux vaut investir dans le réseau ferroviaire, ou dans la ligne 5 du tram de Montpellier.

Mieux vaut reconnaître aujourd'hui l'erreur commise en lançant le projet, que d'en aggraver les conséquences en niant la réalité et en ouvrant une gare absurde, qu'il sera moins coûteux de reconvertir que d'exploiter.

Collectif contre la gare de la Mogère (Montpellier)

<http://garegv.free.fr> – 06.83.83.37.40

.../...

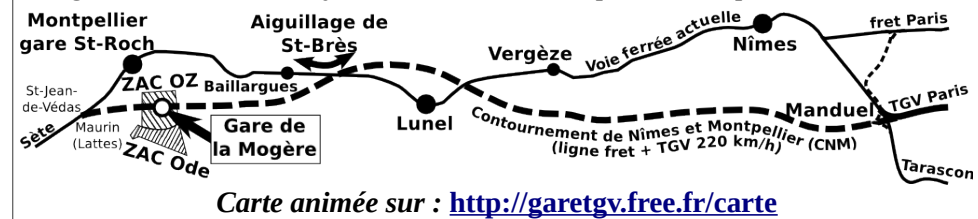
.../...

La gare de la Mogère : un non-sens, basé sur un mensonge

La gare Montpellier St-Roch au centre-ville vient d'être agrandie et, grâce au Contournement de Nîmes et Montpellier (CNM), actuellement en construction, qui la libèrera du passage du fret fin 2017, elle n'est plus menacée de saturation avant des décennies (6 voies à quai). Un récent rapport de l'Observatoire de la saturation ferroviaire le constate clairement.

Il faudrait encore ajouter près de 100 millions d'euros d'argent public pour raccorder la gare au tramway et à l'autoroute, sans compter les aménagements de compensation hydraulique à cause des constructions en zone inondable.

Relier la gare St-Roch au CNM (via St-Brès) coûterait dix fois moins cher. Et si une gare TGV devient un jour nécessaire, des emplacements préférables existent.



Carte animée sur : <http://garegv.free.fr/carte>

Une énorme responsabilité de la Métropole de Montpellier...

C'est la Métropole qui a exigé qu'il y ait une gare, pour justifier l'urbanisation des ZAC « Oz » et « Ode à la mer » : le bétonnage des terrains expropriés par la Métropole compte visiblement bien plus que l'intérêt général. Et les risques d'inondation que ces projets impliquent sont allègrement minimisés.

Tout en affirmant que cela va être une gare fantôme, son président, Philippe Saurel, fait passer en force la ZAC Oz (même pas réduite de surface), et prévoit des dizaines de millions d'euros de travaux pour imposer la mise en service de la gare. Il milite même pour qu'une partie des TER ne desservent plus la gare St-Roch, au mépris des besoins de la grande majorité des usagers.

...mais aussi de l'État et de SNCF Réseau (ex-RFF)

Tout le monde a fermé les yeux pour permettre au projet de continuer, en oubliant qu'il était inutile et financièrement intenable. RFF a porté le projet, et l'État a validé un montage financier baroque et un Partenariat Public-Privé avec un fonds luxembourgeois majoritaire. Ce PPP est contesté devant la justice administrative. Le préfet de l'Hérault a validé tous les projets de la Métropole sans même réclamer la mise à jour du Plan de prévention des risques d'inondation.

Quant au secrétaire d'État aux Transports, Alain Vidalies, il continue à demander au préfet du Gard de forcer la réalisation de la gare TGV de Manduel.