

# Collectif contre la gare TGV de Montpellier la Mogère

Communiqué du 26 février 2016

## **Rencontre du Collectif avec le Conseil Régional LRMP**

Le lundi 22 février 2016 a eu lieu une rencontre entre le « Collectif gare de la Mogère » et la Région Languedoc-Roussillon – Midi-Pyrénées, représentée M. Jean-Luc Gibelin, vice-président aux Transports, et un membre du cabinet de Mme Carole Delga.

Le Collectif a rappelé l'historique du projet de gare de la Mogère et les raisons de son opposition, et a appelé la Région à suspendre immédiatement les travaux afin d'éviter les conséquences désastreuses (pour les usagers comme pour la réputation des élus) qu'aurait l'achèvement de la construction d'une deuxième gare TGV sans correspondances ferroviaires.

M. Gibelin a assuré le Collectif que la Région applique d'ores et déjà un moratoire sur ses versements au titre de la deuxième gare TGV, et que cela sera réaffirmé lors de la prochaine ouverture des États Généraux du Rail. Il a invité le Collectif à participer à ces États Généraux.

## **Il faut accompagner le moratoire initié par la Région**

Alors que la presse rappelle que les travaux se poursuivent, il est urgent que toutes les parties prenantes au projet de nouvelle gare TGV de Montpellier s'associent au moratoire initié par la Région.

D'une part, les « États Généraux du Rail (et de l'Intermodalité) » devraient aboutir à la conclusion que le contournement ferroviaire en construction entre Nîmes et Montpellier (CNM) n'a aucun besoin d'une nouvelle gare à Montpellier pour remplir ses fonctions. Laisser se poursuivre le chantier sans demander sa suspension effective revient à choisir le passage en force contre le respect de cette consultation, et à refuser d'attendre la réponse de la Justice aux recours déposés.

D'autre part, le moment est venu pour chaque partie de tenir compte de la nouvelle situation :

- La Métropole de Montpellier a déjà indiqué qu'elle ne financerait plus cette gare si la Région cessait ses versements, et que cette gare n'avait aucune justification si la gare de Manduel risquait de ne pas se faire. Ces deux conditions sont aujourd'hui réunies. À elle de confirmer publiquement qu'elle a mis en œuvre ce qu'elle a annoncé.
- La SNCF, maître d'ouvrage du projet (via SNCF Réseau), doit tourner la page des circonstances qui ont conduit à lancer simultanément la reconstruction de la gare Montpellier St-Roch et le projet de construction d'une nouvelle gare TGV sans correspondances.
- Le Préfet de l'Hérault doit tenir compte de cette nouvelle situation, alors que les perspectives de trafic voyageur grande vitesse sont actuellement revues à la baisse.

En arrêtant les travaux au plus tard à l'achèvement de la dalle de la gare, chaque partie pourra trouver une issue honorable. En premier lieu, la Métropole de Montpellier, dont le président a proposé publiquement dès septembre 2015 que la construction s'arrête à la dalle. Le budget économisé, sur la gare et son raccordement au tramway et à l'autoroute, permettrait à la Métropole de relancer des projets ajournés pour raisons budgétaires, comme la ligne 5 du tramway.

Quant à l'aiguillage de St-Brès, permettant de raccorder le contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier (CNM) à la gare St-Roch sans nécessité d'une nouvelle gare, il peut être immédiatement aménagé : les autorisations et le foncier sont déjà disponibles.