

Gare de la Mogère : la Région a raison d'arrêter les frais

Le comité de pilotage du CNM (Contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier) a permis à SNCF Mobilités de donner ses prévisions de trafic : 2 TGV par jour et par sens à la gare de la Mogère. Nous le dénonçons depuis des années, comme les centaines de citoyens qui ont dit non à ce projet de gare lors de l'enquête publique de septembre 2014 : cette gare est absurde.

La Région Occitanie en tire la conclusion : il faut arrêter les frais. Nous nous en réjouissons. L'annonce que le fret ferroviaire sera incité à utiliser le CNM par un péage non majoré est également une excellente nouvelle, conforme à la finalité première de cette ligne nouvelle.

Désormais, les autres partenaires doivent suivre l'exemple. SNCF Réseau doit renoncer au parking géant prévu sur la zone inondable, et la Métropole de Montpellier doit annuler ses coûteux projets de raccordement : le nouveau pont au-dessus des voies et de l'A9bis (alors qu'il y a déjà un pont tout neuf à 300 m de là), et bien sûr l'extension du tramway L1 jusqu'à cette gare fantôme. Les montants économisés doivent servir à des projets ferroviaires beaucoup plus utiles, dont les besoins devraient ressortir des conclusions des États Généraux du Rail et de l'Intermodalité, ainsi que des projets de tramway ou de tram-train utiles à la population.

Pour finaliser le CNM, il ne reste plus qu'à construire l'aiguillage de St-Brès (Hérault), qui dispose déjà d'une DUP, pour raccorder le CNM au cœur de Montpellier. Ainsi aurait-on une connexion de secours pour éviter la paralysie de tout le trafic en cas de grave incident sur la voie classique Lunel-Nîmes, et la SNCF pourrait proposer quelques TGV ultra-directs entre le centre de Paris et le centre Montpellier, « en moins de 3 heures ».

Pendant ce temps, les recours contentieux, dont notre collectif a ouvert la voie, suivent leur cours : contre la déclaration de projet de la gare par SNCF Réseau, et contre le partenariat public-privé (PPP) avec la SAS Gare de la Mogère. Des questions ont également été posées par la Commission Européenne aux autorités françaises, sur la manière dont elles ont autorisé la modification du projet de CNM, avec l'ajout de deux gares TGV initialement non prévues et du quartier ZAC Oz 1.

Il faut maintenant réfléchir à la nouvelle destination de ce bâtiment désormais inutile. Un appel à projets pourrait être lancé. Nous suggérons son utilisation comme salle de sport, afin de tirer profit des dimensions intérieures, de la hauteur sous plafond, et l'absence de pilier intérieur pour supporter la toiture.