

# Collectif contre la gare TGV de Montpellier la Mogère

*Contre une nouvelle gare inutile, refusée par les usagers et les citoyens mais accompagnée de projets immobiliers appétissants pour les financiers et les promoteurs avec une complicité des élus*

**Communiqué du 18 mai 2016**

disponible sur <http://garetgv.fr/page.php/actus-2016b/egri1>

## **La gare TGV de la Mogère ne pourra jamais servir à rien !**

*États Généraux du Rail : cahier d'acteur n°1 sur les correspondances*

**Dans ce cahier d'acteur destiné aux États Généraux du Rail et de l'Intermodalité, nous démontrons (en 5000 caractères) pourquoi la gare de la Mogère n'aura jamais d'utilité.**

Télécharger le cahier d'acteur n°1 : <http://garetgv.free.fr/egri/1>

Personne ne conteste que la 2<sup>e</sup> gare TGV de Montpellier, dite « gare de la Mogère », n'a aucune utilité dans l'immédiat, en l'absence de la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan, et alors que la gare de Montpellier St-Roch (au centre-ville) n'est menacée par aucune saturation.

Et peu de personnes osent encore nier que la décision de construire cette gare a été une erreur.

**Nous allons plus loin, en démontrant que même à long et à très long terme, la gare de la Mogère n'a aucune pertinence. L'absence de correspondances ferroviaires avec la gare actuelle, et la quasi-impossibilité à créer ultérieurement une telle correspondance, augmente les temps de parcours de façon réhivitoire, quelque soit le budget que l'on voudrait y consacrer.**

La gare actuelle de Montpellier St-Roch conviendra pendant encore plusieurs décennies, si les travaux décidés pour la raccorder au Contournement de Nîmes et Montpellier sont enfin réalisés. Et si un jour elle ne suffisait plus, et qu'il fallait enfin construire une nouvelle gare, ce ne serait pas la gare de la Mogère, mais une gare offrant des correspondances efficaces, grâce au déplacement d'un tronçon de la voie ferrée classique.

**Plus que jamais, la Région doit exiger l'arrêt immédiat du chantier, dont les éléments les plus coûteux et les plus dangereux (les constructions en zone inondable) restent encore à construire.**

Sachant que le projet était contesté, les entreprises ont décidé de hâter la construction et de diviser les délais par deux, allant jusqu'à chauffer le béton pour qu'il durcisse plus vite (à lire dans *Le Moniteur* du 6 mai 2016, n°5867). Ce faisant, elles se sont rendues responsables du fiasco annoncé.

Mieux vaut une gare inachevée, qu'une gare terminée mais inutile. Et mieux vaut une gare inutilisée que de dépenser des fortunes pour y expédier des trains en faisant perdre des millions d'heures aux voyageurs.

**C'est pourquoi nous tirons la sonnette d'alarme : voir la lettre adressée ce jour à Mme Carole Delga, présidente de la région Languedoc-Roussillon Midi-Pyrénées.**

Collectif anti gare de la Mogère  
M. Michel JULIER  
22 rue Meyrueis  
34000 Montpellier

portable : 06.83.83.37.40  
e-mail : garetgv@free.fr  
site internet : <http://garetgv.free.fr>

Montpellier, le 17 mai 2016

Mme la Présidente, Carole DELGA  
Hôtel de Région LR MP  
22, boulevard du Maréchal-Juin  
31406 Toulouse Cedex 9

## LETTRE RECOMMANDÉE A/R

**Objet : Contribution du cahier d'acteur n°1 aux États Généraux du Rail et de l'Intermodalité**  
**P.J. : Cahier d'acteur n°1 (3 pages)**

Madame la Présidente,

Nous avons l'honneur de vous transmettre un « cahier d'acteur », dans le cadre des États Généraux du Rail et de l'Intermodalité que vous avez initiés, dans le format imposé : moins de 5000 caractères, espaces compris.

La nature de nos arguments nous impose d'inclure des schémas, ce que ne permet pas le formulaire en ligne sur le site internet dédié. Aussi, nous vous envoyons cette contribution par courrier, tout en vous signalant qu'elle peut être téléchargée à l'adresse suivante :

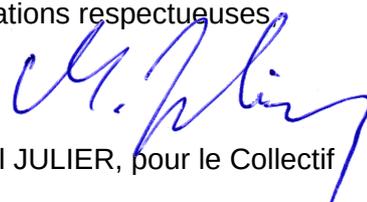
**<http://garetgv.free.fr/egri/1>**

Nous constatons que même si la gare TGV de Montpellier – La Mogère était achevée [1], il resterait souhaitable, du point de vue de l'intérêt général (temps de transport des voyageurs et bilan pour la collectivité) de **ne pas la mettre en service, ni à court terme, ni à long terme** :

- à court et moyen terme, l'embranchement de St-Brès autorisé par la DUP du CNM permet de raccorder facilement et efficacement la gare de Montpellier St-Roch au CNM ;
- à long terme, l'embranchement dénivelé de St-Brès, décidé dans les années 1990 dans le cadre de la LGV Méditerranée, augmenterait fortement la capacité du doublet de lignes ;
- à très long terme, la construction d'une nouvelle gare avec correspondances, avec déplacement de la voie classique (option à préserver), offrirait une performance maximale.

À l'inverse, toute tentative de raccordement entre les gares St-Roch et de La Mogère est condamnée à être coûteuse, mais surtout inefficace et donc vouée à l'échec.

Veillez agréer, Madame la Présidente, l'expression de nos salutations respectueuses,

  
Michel JULIER, pour le Collectif

---

1 Cette hypothèse, loin d'être un état de fait, suppose la construction de tous les aménagements intérieurs de la gare TGV, la réalisation des parkings sur d'énormes remblais à construire en zone inondable « niveau rouge inconstructible », la construction de bassins de rétention censés limiter les risques d'inondation induits par ces remblais pour les personnes vivant en aval, la construction d'un coûteux tramway, et la construction des non moins coûteux raccordements routiers.