

Collectif contre la gare TGV de Montpellier la Mogère

*Contre une nouvelle gare inutile, refusée par les usagers et les citoyens,
et qui ne sert que les intérêts d'une fuite en avant dans la bulle immobilière*

Communiqué du 8 novembre 2015 — disponible sur <http://garegv.free.fr/>

Madame Delga, vous avez un train de retard !

Le Collectif contre la gare de la Mogère constate avec consternation que la candidate socialiste pour la grande région Midi-Pyrénées / Languedoc-Roussillon semble se complaire à la répétition de contre-vérités sur les enjeux et opportunités de sa politique ferroviaire.

En affirmant le vendredi 6 novembre 2015 qu'à Montpellier « *la gare de la Mogère est [...] indispensable pour désengorger la gare Saint-Roch* »¹, tout en se félicitant pourtant de la rénovation de la gare Saint-Roch avec les moyens de la Région², elle ne fait que reprendre le pur fantasme d'une croissance perpétuelle du trafic ferroviaire. Qu'on nous permette seulement de rappeler quelques faits qui la contredisent :

- Le contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier (CNM), mis en service en 2017, permettra à la quasi-totalité des trains de marchandises d'éviter la gare Saint-Roch, libérant autant de sillons pour une éventuelle croissance du trafic voyageurs dans cette gare.³
- En tout état de cause, le trafic TGV ne saurait croître sans que se clarifient les perspectives de la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan (LNMP) : non financée à ce jour, contestée dans son tracé, et désormais concurrencée par le TGV de Bordeaux à Toulouse et à Dax (en direction de Madrid). Les perspectives de la Commission Mobilité 21 (rapport Duron) qui la repoussaient à 2030 au plus tôt, paraissent plus que jamais plausibles.
- Le récent dépôt de bilan de TP Ferro, exploitant du tunnel TGV-fret Perpignan-Figueras, prouve que les prévisions de hausse de trafic ont été fortement surestimées, et que le financement des infrastructures exploitées par le secteur privé reste très aléatoire.⁴

Nous invitons donc madame la candidate à solliciter par exemple l'éclairage de M. Guillaume Pépy, président du groupe SNCF. Il lui confirmera la réorientation de l'offre ferroviaire et la fin du « tout TGV », ou encore l'urgence de cesser de servir aux élus locaux, habitants et usagers du rail les promesses intenables de la grande vitesse avec de multiples gares TGV excentrées tous les cinquante kilomètres de Nîmes à Perpignan (Nîmes, Montpellier, Béziers et Narbonne !), et autant de zones d'activités ou de bureaux dans une région qui n'en manque pourtant pas.

Le débat ferroviaire dans notre Région ne mérite pas ces affirmations infondées. La gare TGV de la Mogère, justifiée uniquement par la construction d'un quartier d'affaires, « OZ Montpellier Nature Urbaine » de 350 ha, doit être annulée. Il y aurait mieux à faire des 200 millions d'euros de son coût total⁵ pour les habitants et les voyageurs de la grande région.

Collectif contre la gare de la Mogère : 06.83.83.37.40 (Michel Julier), <http://garegv.free.fr>

1 Interview dans La Tribune – Objectif Languedoc-Roussillon : <http://objectif-languedoc-roussillon.latribune.fr/politique/elections/2015-11-06/carole-delga-veut-supprimer-la-concurrence-inefficace-entre-les-2-regions.html>

2 Tract de Carole Delga (bilan de Damien Alary, dans un tract reçu ce jour à Montpellier)

3 Trafic 2002 sur Montpellier-Perpignan : 43 TGV/jour et 104 trains de fret/jour (**enquête publique CNM**) ;
trafic 2020 (prévu en 2004) : 57 TGV/jour et 176 trains de fret/jour (**même source**) ;
trafic 2020 (prévu en 2008) : 106 TGV/jour et 154 train de fret/jour (**enquête publique LNMP**) ;
trafic 2020 à Montpellier (prévu en 2014) : 39 TGV/jour (**enquête publique gare TGV**, total des 2 gares) ;

4 Prévisions de 2005 : 34 TGV/jour et 24 trains de fret/jour à l'ouverture, puis forte hausse du trafic fret (**TP Ferro, cité par « Via Libre »**). Trafic réel : 10 TGV/jour et 12 trains de fret/**semaine** (**article « La Clau »**).

5 Coût total de la nouvelle gare TGV, avec le tramway et l'accès routier. Hors la partie incluse dans le budget du CNM et les aides aux entreprises s'installant dans le quartier Oz (ex : accord Métropole-CCI pour Sup de Co).