

## **Réaction du Collectif anti gare Mogère à l'avis de Michaël Delafosse publié dans la Gazette de Montpellier du 19 novembre 2015 :**

**Dans son courrier du 19 novembre dernier, M. Delafosse développe des arguments à la fois contradictoires et singulièrement biaisés en faveur de la gare TGV de la Mogère. Qu'on nous permette ici de souligner ses erreurs et le gaspillage de l'argent des contribuables qu'il en vient ainsi à justifier...**

M. Delafosse invoque pour commencer le pôle d'échange de Baillargues. C'est plutôt cocasse : connecté directement avec la gare Saint-Roch, il permet en effet utilement de la rejoindre en TER plutôt qu'en voiture. Mais faute de la moindre connexion ceci sera impossible avec la gare de la Mogère. Pire encore, cette dernière ne pourra pas être connectée à la gare de Baillargues : il faudra se rabattre sur la voiture pour accéder aux trains grandes lignes. Belle absurdité.

Il affirme ensuite que le report des TGV sur le nouveau contournement ferroviaire de Nîmes à Montpellier (CNM) libérera des capacités pour les « trains du quotidien » à Saint-Roch. En se gardant bien de dire que c'est avant tout celui des dizaines de trains de marchandises qui le permettra : nul besoin d'en éloigner les TGV pour cela. Et s'agissant des lignes régionales secondaires, aujourd'hui à la peine et qu'il dit vouloir favoriser, il serait plus juste de préciser que c'est justement parce que trop de décideurs locaux préfèrent financer à grand frais des gares TGV comme La Mogère, au nom du développement immobilier.

Concernant le trafic automobile d'accès à la gare Saint-Roch, la bonne réponse est assurément plus claire que la sienne: prenez le tramway ! Il faut le répéter, la gare de la Mogère serait avant tout un aspirateur à voitures, alors même que la gare Saint-Roch, avec rien moins que quatre lignes de tramway et six lignes de bus, est une des mieux connectées de France. C'est cet acquis qu'il faut faire fructifier.

Par ailleurs, M. Delafosse affirme que sans gare TGV, Montpellier serait exclue du réseau ferroviaire européen : pur mensonge. La solution figure depuis le début dans la déclaration d'utilité publique du CNM : pour un coût jusqu'à dix fois moindre que la gare de la Mogère, un simple aiguillage à Saint-Brès permettrait à tous les TGV de desservir Saint-Roch. C'est la majorité politique dont il faisait partie qui a écarté discrètement cette solution, il ne saurait l'ignorer.


Sur le coût du projet, il élude soigneusement l'ensemble des coûts qui attendent les habitants de la Métropole. Il omet par exemples les quelques 80 millions d'euros que coûteront la prolongation du tramway et les aménagements d'accès routiers, nullement financés à ce jour. Il néglige également soigneusement les millions d'euros de loyers que les usagers de cette gare paieraient via la SNCF à des actionnaires basés au Luxembourg.

Soulignons enfin l'incohérence du propos sur les priorités pour le tramway à Montpellier : sans accès tramway, les usagers des trains grandes lignes continueront évidemment à prendre leur voiture. Et ceux venant à Montpellier pour motif professionnel devront prendre des taxis. En pleine période de négociations pour réduire les gaz à effet de serre, on a vu plus cohérent que de défendre ainsi au mieux un déplacement des usages automobiles, au pire leur accroissement faute d'alternative.

M. Delafosse invoque des motifs louables pour défendre une solution qui les contredit radicalement. Et tout comme l'actuel président de la Métropole de Montpellier, il fait en pratique fort peu de cas des centaines de millions d'euros d'argent public, notamment régional, qui seraient ainsi gaspillés au détriment des usagers et des habitants de la Métropole. A ces derniers d'exprimer leur désapprobation à ce propos.

**Le Collectif anti gare de la Mogère, Montpellier, le dimanche 22 novembre 2015**

## La gare TGV est indispensable

 Pour Montpellier, la gare TGV est indispensable pour désengorger le centre et favoriser la circulation ferroviaire régionale.

Les difficultés de circulation autour de la gare Saint-Roch, et plus largement dans la ville, obligent à poursuivre avec volontarisme les projets destinés à favoriser l'usage des déplacements en transport en commun. Nous le savons : quand la qualité des transports en commun est au rendez-vous, on laisse la voiture.

L'exemple récent de la mise en service du pôle d'échange de Baillargues, récemment aménagé, plaçant la gare St-Roch de Montpellier à huit minutes, a permis de passer de 500 voyageurs par semaine à 6 000, supprimant concrètement 5 000 déplacements en voiture entre Baillargues et Montpellier.

**Il nous faut aller plus loin.** La gare Saint-Roch est aujourd'hui saturée avec chaque jour une moyenne en heure de pointe de quatorze trains (deux sens cumulés) et cinquante trains de fret par jour (avec leur cortège de nuisances sonores...).

La saturation de la gare Saint-Roch empêche aujourd'hui tout développement du TER qui doit être pensé comme un RER à l'échelle du grand territoire montpellierain (Narbonne, Sète, Lunel et Nîmes). Un réseau permettant à des milliers d'usagers de ne plus venir à Montpellier en voiture. Aujourd'hui, seulement trois TER s'arrêtent par heure en gare de Montpellier-Saint-Roch, soit 12 800 voyageurs par

jour. Demain, avec la nouvelle gare TGV, une partie des trains pourra être transférée vers la gare nouvelle, permettant de faire arriver huit TER par heure, soit 34 000 voyageurs supplémentaires à l'horizon 2020. Libérer ces lignes permettra de refaire vivre les anciennes lignes de train dans les directions de Poussan à l'ouest et de Castries à l'est pour développer ce réseau de RER avec les projets de tram-train (qui existent dans d'autres métropoles, comme Mulhouse).

Ce nouveau mode de transport permet d'estimer à l'horizon de 2020 environ 20 000 voyageurs en plus gare Saint-Roch.

**L'un des enjeux essentiels** de la nouvelle gare TGV, c'est d'accueillir une partie du trafic TGV pour permettre à la gare Saint-Roch d'accueillir de nouveaux trains du quotidien, réduisant, par voie de conséquence, le nombre de voitures entrant et sortant de notre ville, décongestionnant le quartier de la gare où les familles viennent largement en voiture pour prendre le TGV. La gare Saint-Roch deviendra ainsi la gare de la centralité d'un territoire apaisé, donnant tout son sens au maillage fin du réseau de tramways se croisant devant la gare, permettant ainsi de rayonner sur tout notre territoire et limitant l'usage de la voiture.

La nouvelle gare TGV inscrit également Montpellier durablement dans le réseau européen de la grande vitesse. Ce réseau est certes ralenti en raison du nécessaire

désendettement de notre pays, mais il doit se faire, il se fera. Il est inconcevable que sur la future LGV, il n'y ait pas un arrêt à Montpellier. Ne pas faire ce choix serait une faute historique.

**Cette gare est très majoritairement financée** par l'État et la Région - 8 % seulement par la Métropole (45 millions d'euros par l'État, 45 millions par RFF, 32 millions par la Région Languedoc-Roussillon, 11 millions par la Métropole et un million par Nîmes Métropole) -, elle pèse donc peu sur les finances des Montpelliérains, tout en rendant un service central aux habitants de notre territoire pour de nombreuses années.

L'arbitrage qui, en revanche, doit absolument être revu, c'est la prolongation de la ligne 1 de tram pour la relier à la nouvelle gare (coût : 60 millions). La priorité doit aller à la ligne 5 qui améliorera la desserte nord/sud-ouest de la ville.

La création de la nouvelle A9, du boulevard urbain (actuelle A9) et la mise en place d'une desserte en bus permettront d'offrir à la nouvelle gare des accès satisfaisants, ne nécessitant pas, dans un premier temps de son développement, la pose d'un tramway. La ligne 5, elle, optimisera le réseau de tramway autant pour les Montpelliérains que pour les usagers futurs du TER et du futur réseau de RER que nous appelons de nos vœux.

**MICHAËL DELAFOSSE**  
Élu socialiste et républicain  
Montpellier