

États Généraux du Rail et de l'Intermodalité

Contribution n°2 du Collectif contre la gare de la Mogère – Juin 2016

Montpellier La Mogère :

Une gare qui ne répond à aucun besoin avéré pour le trafic ferroviaire, même à long terme

Version informatique : <http://garegv.free.fr/egri/2>

QR-Code :



1) Un projet qui contredit les priorités de la SNCF

Bien qu'elle n'en soit pas maître d'ouvrage, la Région LRMP est redevable, par sa forte implication financière, de la cohérence du projet de gare de la Mogère. Or dans sa contribution au débat LNMP de 2009, la SNCF met en avant les priorités suivantes :

- « *Gagner du temps et bien gérer les ruptures de charge (correspondances).* »
- « *Des gares centres raccordées efficacement à la ligne nouvelle à grande vitesse.* »
- « *Des gares nouvelles connectées au réseau routier ainsi qu'aux transports en commun et interconnectées avec la ligne classique et sa desserte TER* »
- « *Des gares centres raccordées à la ligne nouvelle et, dans une échelle de temps à définir, des gares nouvelles facilement accessibles par les transports en commun et par la route, à la convergence de la ligne classique et de la ligne nouvelle renforceront la performance des temps de parcours et rendraient la grande vitesse possible pour un plus grand nombre de personnes.* »

(<http://cpdp.debatpublic.fr/cdpd-lnmp/DOCS/CAHIERS/SNCF.PDF>)

De même selon les présidents successifs de la SNCF :

- Louis Gallois, sur la gare Lorraine-TGV à Louvigny en 2007, : « *dans une vingtaine d'années, il faudra expliquer pourquoi on n'a pas fait une gare là où le réseau régional croise la ligne TGV et pourquoi on a choisi d'en construire une à 5 kilomètres de là* ». La Mogère serait une répétition incompréhensible de ce fiasco.
- Guillaume Pepy, à l'Expansion le 8 mars 2011 : « *Nous étions dans le tout TGV, ce qui a pu donner le sentiment d'une SNCF à deux vitesses. Depuis trois ans, j'ai inversé les priorités, y compris en m'engageant sur davantage de fret ferroviaire écologique* ».

La gare de la Mogère favorise l'usage de l'automobile, limite les sillons disponibles pour le fret sur le CNM et empêche les correspondances ferroviaires, alors qu'elles existent à St-Roch (avec également une connexion au réseau de transports en commun) et sur les sites Ouest (cf. contribution n°1 aux EGRI).

La contradiction entre les principes et les actes est évidente.

2) Une saturation illusoire de la gare de centre-ville

L'Observatoire de la saturation ferroviaire Nîmes – Perpignan l'a indiqué le 11/05/2016 : le trafic voyageur ne mobilise aujourd'hui que 40% de la capacité des six voies de la gare Saint-Roch aux heures de pointe.

(http://www.languedoc-roussillon.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/2016_05_11_Presentation-Vdef.pdf, p. 25)

Or, même RFF (aujourd'hui SNCF Réseau), dans ses prévisions de croissance du trafic pour justifier la Mogère, n'envisage pour les 30 ans à venir qu'un accroissement de trafic de 66 % (Enquête publique 2014, pièce H, §2.3.3, p. 411).

Dans ces conditions aucune saturation ne menace la gare de centre-ville. Même en 2050 elle n'atteindrait pas un taux d'utilisation pouvant justifier un nouvel équipement compte tenu de la hausse envisagée du trafic.

3) Des relations rendues difficiles

Pour les voyageurs partant de Lunel ou de Baillargues et allant en TGV vers Toulouse ou Barcelone, ou venant de Paris en TGV et poursuivant en TER vers Sète ou Agde, cette gare pose de gros problèmes, en imposant un transfert pénible.

4) Un calcul coût-avantage complètement faussé par les temps de rabattement

Le calcul coût-avantage de RFF comparant la gare de la Mogère par rapport à l'utilisation de Saint-Roch (Enquête publique 2014, pièce H, §.3), apparaît complètement erroné pour au moins deux raisons :

- Les temps de rabattement moyens n'y sont augmentés que de 3 minutes, en total décalage avec ce que subiront les voyageurs en correspondance depuis Saint-Roch, et compte tenu de l'éloignement de la Mogère.
- En toute mauvaise foi, les temps d'attente à Saint-Roch sont multipliés par 2, au motif d'un plus grand désagrément par rapport à une gare nouvelle. La gare Saint-Roch a été rénovée et agrandie en 2014 (50 M€)

RFF estime que 3 minutes de rabattement supplémentaires annulent sur 40 ans environ un tiers du gain net du projet . **Autant dire qu'avec une estimation beaucoup plus réaliste de 30 minutes en plus, le bilan devient clairement négatif.**

5) Des anticipations trop optimistes sur les recettes TGV

Le montant attendu des redevances pour RFF (péages au tarif « LGV », redevance d'arrêt dans la gare, et parking payant), un milliard d'euros sur 50 ans, sont autant de dépenses pour la SNCF, à compenser par une hausse identique sur les billets (ibid §3.3.4).

Mais de l'aveu même des susnommés présidents de la SNCF, confirmé par la Cour des Comptes en octobre 2014, la rentabilité des nouvelles lignes TGV est beaucoup plus faible que ce qu'indiquent les calculs préalables à leur construction.