



Christian Dupraz

Conseiller général
du canton Les Matelles

Montpellier, le 22 octobre 2014

MONSIEUR PIERRE BALANDRAUD
COMMISSAIRE ENQUETEUR
HOTEL DE VILLE
1, PLACE GEORGES FRECHE
34000 MONTPELLIER

Affaire suivie par : C Belloc
Références : CD/CB/2014343
Tél. : 04.67.67.72.41

M. Le Commissaire-Enquêteur,

Je vous remercie pour l'entretien que vous avez bien voulu m'accorder le 22 Octobre au Conseil Général. Je souhaite vous faire part par écrit de mon avis sur le projet de seconde gare TGV sur le site de la Mogère à Montpellier. Je m'exprime en tant qu'élu en charge des politiques de transports au Conseil Général de l'Hérault.

Pour moi, la création de cette gare serait une erreur historique.

Pour 90% des usagers, cette gare se traduirait par une perte de temps de l'ordre de 20 à 40 minutes pour aller prendre le TGV, ce qui annulerait tout l'intérêt du gain de temps permis par le contournement de Nîmes et de Montpellier.

Pour beaucoup d'usagers qui aujourd'hui rejoignent la gare centrale de Montpellier en transports collectifs, cette gare imposerait de reprendre la voiture, ce qui est contraire à tous les engagements en faveur du développement durable de nos collectivités.

A l'inverse, la gare centrale, rénovée, agrandie, parfaitement accessible par les transports collectifs, est un modèle d'intermodalité envié : selon tous les experts de la SNCF, elle est parfaitement capable d'absorber les TGV et un trafic TER en croissance pour les 10 prochaines années, une fois qu'elle sera débarrassée du passage des trains de fret grâce au contournement de Montpellier.

En effet, créer aujourd'hui une gare TGV qui ne soit pas connectée en direct (quai à quai) avec les lignes de TER n'est pas concevable. Si une seconde gare TGV est utile à Montpellier, c'est à l'intersection de la ligne TGV et de la ligne historique des TER qu'il faut la placer, et donc à Saint-Jean de Védas.

Dans le cas contraire, les usagers du TER seront tellement pénalisés pour rejoindre la gare des TGV que l'on peut prévoir que le remplissage des TGV y sera difficile. C'est la crainte très sérieuse de la SNCF.

Ainsi pour les usagers de l'excellent pôle d'échange multimodal de Baillargues, aller rejoindre la gare TGV à la Mogère serait une vraie punition. Alors que si la gare TGV est située sur la ligne de TER, tout l'intérêt de ce pôle est bien entendu conservé. Le même raisonnement s'applique pour tous les usagers des TER qui viennent prendre le TGV à Montpellier depuis l'ouest (Sète, Frontignan) ou l'Est (Baillargues, Lunel).



Hérault-Transports, que j'ai l'honneur de vice-présider, a organisé tout son dispositif de transports par car en cohérence avec le réseau de tram de Montpellier, permettant à tous les usagers du département de rejoindre la gare centrale rapidement. Il ne sera pas possible de faire un déploiement en double vers la gare de la Mogère. Tous les usagers d'Hérault-Transport qui souhaitent aller prendre un TGV seront donc largement pénalisés si leur TGV part de la gare de la Mogère. Et je tiens à souligner l'augmentation spectaculaire de la fréquentation de nos lignes depuis la mise en place de la tarification incitative à 1 €.

L'emplacement de la Mogère est également un très mauvais choix, pour quatre autres raisons importantes :

Le risque d'inondation y est majeur. La gare serait en zone rouge du PPRI. Or ce PPRI a été établi sur la base de données pluviométriques historiques qui ne prévoyaient pas des événements pluvieux aussi intenses que ceux que nous venons de connaître. Avec des précipitations en 24h supérieures à 250 mm (300 mm à Fréjorgues le 28 septembre, 260 mm à Prades le Lez le 6 octobre), les références de calcul pour les crues décennales et centennales sont malheureusement à revoir totalement.

Si on peut imaginer que nos ingénieurs sauront réaliser une gare hors d'eau (mais à quel coût ?) et des voies d'accès également surélevées, il est certain que la perturbation des écoulements par ces infrastructures va aggraver les risques d'inondations dans les zones mitoyennes.

Le projet de la Zac d'Oz est aujourd'hui complètement remis en cause par la nouvelle équipe qui dirige la future métropole de Montpellier. Une gare qui ne serait pas adossée à une grande zone d'activité n'a pas de pertinence. Ce ne sont pas quelques immeubles de bureau esseulés qui feront de la gare un pôle d'activité dynamique.

Les coûts supplémentaires induits par la création de cette gare n'ont été budgétisés par aucune collectivité territoriale, et doivent être pris en compte : prolongation de la ligne de tramway, réseau routier renforcé, aménagements hydrauliques indispensables, compensations environnementales pour la perte de biotopes importants.

Enfin, le secteur des coteaux de la Mogère est un poumon vert pour la métropole de Montpellier, et son urbanisation détruirait une part significative de la ceinture verte de Montpellier, y compris des terres agricoles de grande qualité.

En résumé, je souligne que pour moi, ce n'est ni le lieu, ni le moment pour faire une seconde gare TGV. Nos collectivités sont financièrement en grande difficulté, et dans ce contexte, nous devons avoir d'autres priorités : celle de l'efficacité et de projets vraiment au service du développement durable.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Commissaire-Enquêteur, l'expression de mes salutations respectueuses.



Christian Dupraz
Conseiller Général des Matelles
Vice-Président de Hérault-Transports
Ancien conseiller Municipal de Montpellier
Ingénieur Général des Ponts et des Eaux et Forêts
Docteur es Sciences en Hydrologie de l'Université d'Orléans