



ASSEMBLÉE NATIONALE

15ème législature

La gare de la Mogère, un grand projet inutile imposé au détriment des usagers ?

Question écrite n° 15753

Texte de la question

Mme Muriel Ressiguié interroge Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur le grand projet inutile de la gare de la Mogère à Montpellier. La gare TGV Montpellier-Sud-de-France, appelée aussi gare de la Mogère, a été mise en service le vendredi 7 juillet 2018, malgré les controverses qu'elle suscite depuis plus de 10 ans. Le jour de son ouverture au trafic, des opposants au projet ont « inauguré » l'infrastructure, dont le coût s'est élevé à 135 millions d'euros, par une chorégraphie inspirée du film « Ghostbusters ». Ils entendaient interpeller les pouvoirs publics sur ce que représente vraiment la Mogère : une gare fantôme. La construction de la nouvelle gare a été basée sur un mensonge, celui de la saturation de la gare Saint-Roch. Or les difficultés que connaissait l'infrastructure pour l'accueil des passagers ont été à l'origine des travaux de rénovation achevés en 2014, pour un coût de plus de 57 millions d'euros. L'objectif avoué était de porter à 8,5 millions de personnes sa capacité d'accueil à horizon 2020. Pourquoi dès lors vouloir à tout prix la construction d'une nouvelle gare si les flux de passagers sont déjà maîtrisés ? Lancée sur un terrain en partie inondable, la construction de la gare a par ailleurs fait l'objet d'un partenariat public-privé. Les risques de coût financier pour ce type d'opérations sont élevés; le rapport d'information Sueur-Portelli, fait au nom de la commission des lois du Sénat en 2014, a par exemple dénoncé « une formule *a priori* séduisante mais souvent fallacieuse pour la personne publique ». Le risque financier, réel, pose en fait la question de la viabilité du projet. Or les doutes sont largement permis dans le cas de la gare de la Mogère, qui est desservie actuellement par 8 trains par jour, alimentant une ligne TGV pour Paris-Gare-de-Lyon (aller-retour), un TGV Ouigo pour Lyon et Marne-la-Vallée et deux Intercités Bordeaux-Marseille (aller-retour). Ainsi, la fréquentation de la Mogère est insignifiante pour une infrastructure d'une telle ampleur, qui n'a pas convaincu les commerçants de venir s'y installer. Aucun guichet d'accueil, aucun distributeur de banque, ni petit commerce ne vient animer ce lieu vide. L'accessibilité de la gare et son interconnexion constituent une autre insuffisance de ce projet. Cette exigence, conforme aux attendus d'une politique ferroviaire moderne, a été notamment pointée par la Cour des comptes dans un rapport public thématique d'octobre 2014. La nécessaire amélioration de la qualité de service du réseau ferré national suppose notamment selon elle : « une meilleure façon de rentabiliser pour les usagers le temps passé dans les transports ». Certes, le fait de détourner le trafic de trains de marchandises du centre-ville était indispensable, mais la construction d'une nouvelle gare ne l'était pas. L'infrastructure n'est pas raccordée au réseau de transports en commun. Celle-ci n'est accessible depuis le centre-ville que par des navettes de bus, pour un temps de trajet entre 30 minutes et une heure suivant l'état de la circulation. En outre, l'avenir de la gare est sujet à de lourdes interrogations. Jacques Rascol, directeur régional de SNCF Mobilités, a annoncé, le 12 décembre 2018, la mise en place de 28 trains pour la gare Saint-Roch et de 24 trains pour la gare Sud-de-France pour l'année 2020. On peut s'interroger sur la pertinence d'une telle stratégie qui, en déshabillant Pierre pour habiller Paul, cherche la rentabilité de la nouvelle gare à tout prix, en affaiblissant la desserte de la gare Saint-Roch. Or cette dernière est située en plein centre-ville de Montpellier et est desservie par de nombreuses lignes de bus et le tramway. Enfin, les défenseurs du projet mettent en lumière le raccordement de la gare de la Mogère à la future ligne à grande vitesse Montpellier-Perpignan-Barcelone, pour augmenter, à terme, le nombre de trains desservant la gare. Il faut rappeler cependant que la construction de cet axe ferroviaire a fait l'objet de nombreux reports. Dans un rapport du président du Conseil d'orientation des infrastructures, Philippe Duron, remis à la ministre des transports en février 2018, le scénario le

plus optimiste évoque un début des travaux au plus tôt entre 2028 et 2030, au plus tard en 2038 ! Elle indique à Mme la ministre que celle-ci, ni aucun autre élu responsable de ce fiasco n'a souhaité inaugurer officiellement la gare de la Mogère. En définitive, elle lui demande si cela constituerait la preuve de sa prise conscience que cette gare n'est en réalité qu'un projet dispendieux et inutile.

Texte de la réponse

Le Contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier (CNM), est une ligne nouvelle à grande vitesse de 80 km, dont 19 km de raccordements, conçue pour un trafic mixte de voyageurs (220 km/h) et de marchandises (120 km/h) qui s'accompagne de la réalisation de deux gares nouvelles pour desservir les agglomérations de Nîmes et de Montpellier. La ligne du CNM avec ses gares nouvelles de Nîmes Pont du Gard et Montpellier Sud de France fonctionne en parallèle de la ligne actuelle et ses gares centre, dans un contexte où l'axe languedocien est déjà particulièrement chargé, notamment pour la desserte d'une agglomération en forte croissance démographique. La ligne a été mise en exploitation commerciale le 10 décembre 2017 pour les trains de fret, qui ont ainsi basculé progressivement de la ligne classique vers la ligne nouvelle pour atteindre près de 70 % de trains de fret basculés sur le CNM. Pour sa part, conçue comme un véritable pôle d'échange multimodal, la gare nouvelle de Montpellier Sud de France assure l'interconnexion entre les modes de déplacement de l'agglomération et de la grande distance : trains à grande vitesse, transport régional, tramway, bus, piétons, vélos et voitures individuelles. Sa réalisation a été confiée à la société SAS Gare de la Mogère dans le cadre d'un contrat de partenariat signé le 4 février 2015 pour une durée de 15 ans. Le contrat de partenariat a été approuvé par le décret n° 2015-154 du 11 février 2015 approuvant le contrat de partenariat passé entre SNCF Réseau et la SAS Gare de la Mogère pour la conception, la construction, l'entretien, la maintenance et le financement du pôle d'échange Multimodal Montpellier Sud de France. Son financement de la gare a été assuré par les différents partenaires cofinanceurs que sont l'État, SNCF Réseau et les collectivités locales. Le projet de gare nouvelle de Montpellier Sud de France a fait l'objet d'une enquête publique qui s'est déroulée du 22 septembre au 24 octobre 2014, conformément à l'article L126-1 du code de l'environnement. Suite à celle-ci, le commissaire enquêteur a émis un avis favorable au projet. Plus précisément, le projet a obtenu l'ensemble des autorisations administratives nécessaires à sa réalisation dans le respect de l'intérêt général et des principes de la directive cadre sur l'eau et de la loi sur l'eau. Sa réalisation est autorisée par le Plan de prévention du risque d'inondation (PPRI) et sa compatibilité avec le Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) a été assurée par la mise en œuvre de mesures d'évitement, de réduction et de compensation, permettant notamment d'assurer la transparence hydraulique du projet et d'éviter toute aggravation du risque inondation. Opérationnellement, la gare de Montpellier Sud de France a été mise en service en juillet 2018, permettant l'ouverture du CNM aux voyageurs. Dès lors, huit circulations voyageurs journalières ont été mises en place, en accord avec SNCF Mobilités et la région Occitanie, afin de bénéficier au plus tôt des gains de temps permis par la nouvelle infrastructure, sans attendre la mise en service de la gare de Nîmes Pont du Gard, prévue à la fin de l'année 2019. D'ores et déjà, près d'un million de voyageurs ont bénéficié de la gare de Montpellier Sud de France en un an. Dès 2020, la desserte TGV va passer de 4 à 24 trains par jour sur le CNM, avec 27 trains à grande vitesse demeurant sur la ligne classique. En parallèle, la Métropole organise le raccordement de la gare à la ligne 1 du tramway. Ainsi, même si toutes les composantes n'étaient pas réunies le jour de l'ouverture de la nouvelle gare, elles se mettent progressivement en place pour faire en sorte que les 2 gares de Montpellier atteignent un fonctionnement équilibré et complémentaire, en préservant de la capacité pour accompagner l'évolution de la demande à l'avenir.

Données clés

Auteur : [Mme Muriel Ressiguier](#)

Circonscription : Hérault (2^e circonscription) - La France insoumise

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 15753

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : [Transports](#)

Ministère attributaire : [Transports](#)

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [1er janvier 2019](#), page 12364

Réponse publiée au JO le : [27 octobre 2020](#), page 7555