

Étude des alternatives pour une nouvelle gare TGV de Montpellier

Auteur : Collectif d'opposition à la gare de la Mogère

<http://GareTGV.free.fr>

Contribution à l'enquête publique « Gare nouvelle Montpellier Sud de France »

Contact : Michel Julier – gareTGV@free.fr – 06.83.83.37.40 – Date : 20 octobre 2014

Table des matières

Portée de l'étude.....	2
Objectifs.....	2
D'autres possibilités à l'Ouest de Montpellier.....	3
Cartographie de trois alternatives sur le site Ouest.....	4
Comparaison des sites Est et Ouest du débat de 2009 sur la LNMP.....	5
Éléments du débat.....	5
L'avis de plusieurs acteurs sur les sites Est et Ouest.....	6
1. La contribution de la SNCF lors du débat de 2009 sur la LNMP.....	6
Conclusion sur l'avis de la SNCF.....	8
2. La contribution de la Ville de Sète lors du débat de 2009 sur la LNMP.....	9
3. La contribution des participants à la « concertation » de 2013 sur l'aspect de la gare TGV de la Mogère.....	10
Conclusion sur le résultat de la concertation de 2013.....	11
La comparaison des sites Est et Ouest par RFF.....	12
Accès aux sites (point 2.2.1).....	12
Accessibilité véhicule personnel (point 2.2.2).....	13
Accessibilité transports en commun (point 2.2.3).....	14
Accessibilité TER (point 2.2.4).....	15
Accessibilité modes doux (point 2.2.5).....	15
Pôle d'échange multimodal (point 2.2.6).....	16
Préserver le capital nature (point 2.3.1).....	16
Rééquilibrer le partage modal (point 2.3.2).....	16
Soutenir le développement économique (point 2.3.3).....	17
Économiser l'espace (point 2.3.4).....	17
Gare TGV à 6 voies, gare TER à 2 ou 4 voies (point 2.4.3.3).....	17
Impact sur les raccordements TGV / ligne classique (point 2.4.4).....	18
Autres remarques (point 2.5).....	19
Tableau récapitulatif.....	20
Conclusions.....	20
Conclusion générale.....	21

Portée de l'étude

Objectifs

La présente étude fait essentiellement référence aux deux sites proposés pour l'implantation d'une nouvelle gare TGV de Montpellier :

- **le site *Est***, lieu du projet « *Gare Sud de France* » présentement soumis à enquête publique, et également désigné selon les documents comme « *La Mogère* », « *Montpellier-Odysséum* », « *Pont-Trinquat* », « *La Méjanelle* », « *Le Mas Rouge* », « *Gare de Port-Marianne* », « *Quartier Oz* », « *Mas de Brousse* »). **Nous parlerons ici de « *La Mogère* ».**
- **le site *Ouest***, situé au croisement de la LGV avec la ligne classique, à la limite entre les communes de Saint-Jean-de-Védas et Lattes, au lieu-dit de la Jasse de Maurin.

Ses objectifs sont plus précisément de démontrer :

- que le site *Ouest* proposé lors du débat public de 2009 sur la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan (**LNMP**) est effectivement une alternative viable au projet soumis à enquête publique, dans le cadre de l'exploitation de la LNMP ;
- que l'étude comparative fournie par RFF lors de ce débat public est biaisée et non sincère, car une étude sincère aboutit à une conclusion inverse à celle de RFF : à la nette supériorité du site *Ouest* sur le site *Est* choisi par le maître d'ouvrage ;
- qu'il existe d'autres alternatives à l'Ouest de Montpellier, bien qu'elles n'ont pas été étudiées. Ce point sera évoqué brièvement, car la présente enquête publique porte sur le projet proposé par RFF et sur les documents fournis par RFF, et n'a pas pour objectif principal de dresser la liste exhaustive des projets alternatifs. Cependant ces projets sont possibles, ce qui justifie qu'ils soient évoqués dans le paragraphe suivant.

D'autres possibilités à l'Ouest de Montpellier

Il existe plusieurs scénarios d'aménagement de la LGV à l'Ouest de Montpellier, permettant une évolutivité qui est particulièrement bienvenue. On peut retenir les 3 options suivantes :

- **Option 1 : le CNM sans nouvelle gare (déclaration d'utilité publique du CNM).** En l'absence de ligne nouvelle Montpellier-Perpignan (LNMP), et compte tenu de l'important réaménagement de la gare de Montpellier Saint-Roch, une nouvelle gare n'est pas nécessaire à l'exploitation du seul Contournement ferroviaire de Nîmes de Montpellier (CNM), voir l'enquête d'utilité publique du CNM et le décret de DUP du CNM. La LNMP étant reportée au plus tôt à 2030, l'aménagement à se limite donc à un simple raccordement sans gare. **L'accès direct des TGV à la gare de Montpellier Saint-Roch est assuré par le raccordement « Saint-Brès nord », tel que prévu par la DUP du CNM.**
- **Option 2 : la LNMP avec une gare étagée (site Ouest du débat de 2009).** Les contributions au débat public de 2009 sur la LNMP ont affirmé l'utilité d'une nouvelle gare TGV pour Montpellier si une ligne nouvelle est créée entre Montpellier et Perpignan. Lors de ce débat, un projet dit « emplacement Ouest » a été étudié, et a notamment obtenu la préférence de la SNCF, de la ville de Sète, et des associations d'usagers. Cette gare, située à Saint-Jean-de-Védas, ressemble en structure et en fonctionnalités à celle de Valence-TGV. **Elle permet les correspondances entre la voie TGV et la voie classique, ce qui la rend très supérieure au projet « Sud de France », lequel ne permet aucune correspondance.**
- **Option 3 : la LNMP avec une gare classique quai à quai.** Cette dernière alternative est plus ambitieuse que les hypothèses évoquées par RFF. En localisant la gare légèrement à l'Est du point de croisement entre la LGV et la ligne classique, c'est-à-dire au nord de Maurin (commune de Lattes), on obtient une gare traditionnelle, essentiellement à niveau, permettant n'importe quelle correspondance entre les TGV et les autres trains, y compris avec les trains qui quittent ou qui entrent dans la LGV. La voie classique doit être alors déplacée sur 1 km environ. Ceci qui peut constituer un surcoût, mais constitue également un avantage car la gare peut être construite sans la contrainte du trafic ferroviaire : une fois terminée, le trafic sera dévié vers la nouvelle gare, et l'ancienne voie sera abandonnée. **Pour que ce projet soit possible, il est indispensable de considérer le système ferroviaire comme un tout, sans cloisonner la gare, la LGV, et la voie classique.**
Ce projet évite les zones écologiquement les plus importantes et les plus inondables en se rapprochant des infrastructures routières existantes. Il se rapproche des zones urbanisées de Lattes-Maurin et de Montpellier-Tournezy, ce qui facilite également la future desserte par la ligne 2 du tramway depuis l'actuel dépôt de tramways. **Ce projet ne semble pas avoir été étudié, peut-être en raison du manque de vision d'ensemble englobant à la fois les lignes ferroviaires (LGV et classiques) et les gares. Les projets de nouvelles gares semblent en effet très liés à des opérations de promotion immobilières, mais décorrélés de toute exigence ferroviaire.**

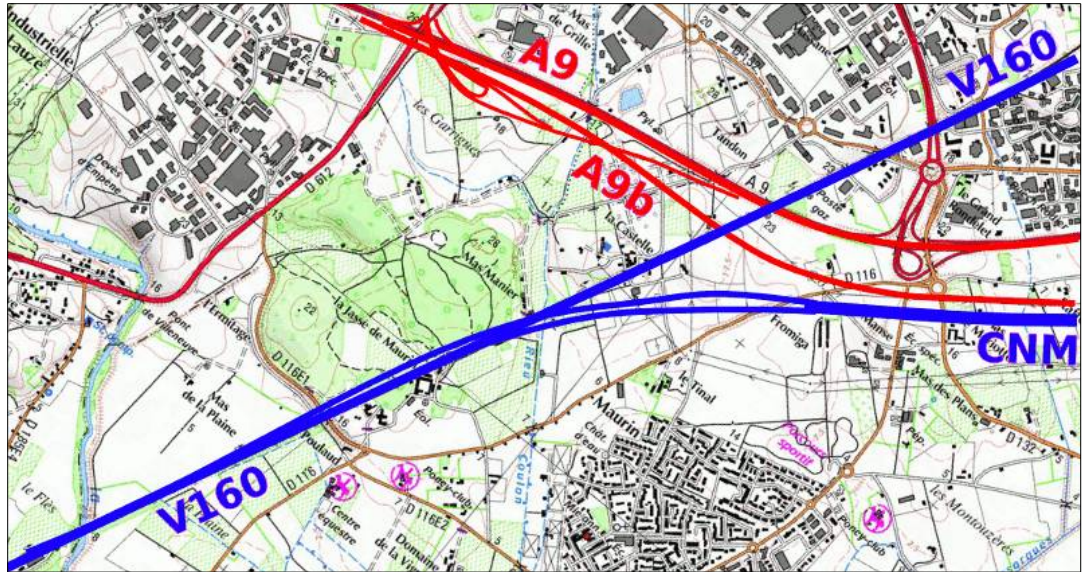
Ces trois options sont décrites sur les cartes ci-après.

Cartographie de trois alternatives sur le site Ouest

Option 1 :

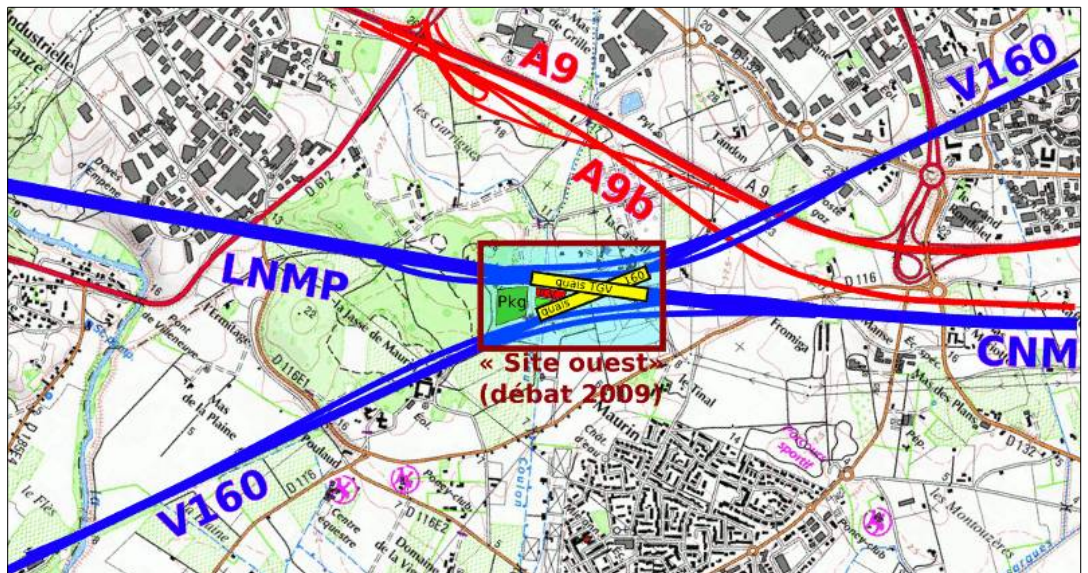
Le CNM sans gare TGV, conformément à la DUP du CNM.

Construction de l'embranchement « Saint-Brès nord », tel que prévu par la DUP du CNM, pour l'accès des TGV directs à la gare Saint-Roch.



Option 2 :

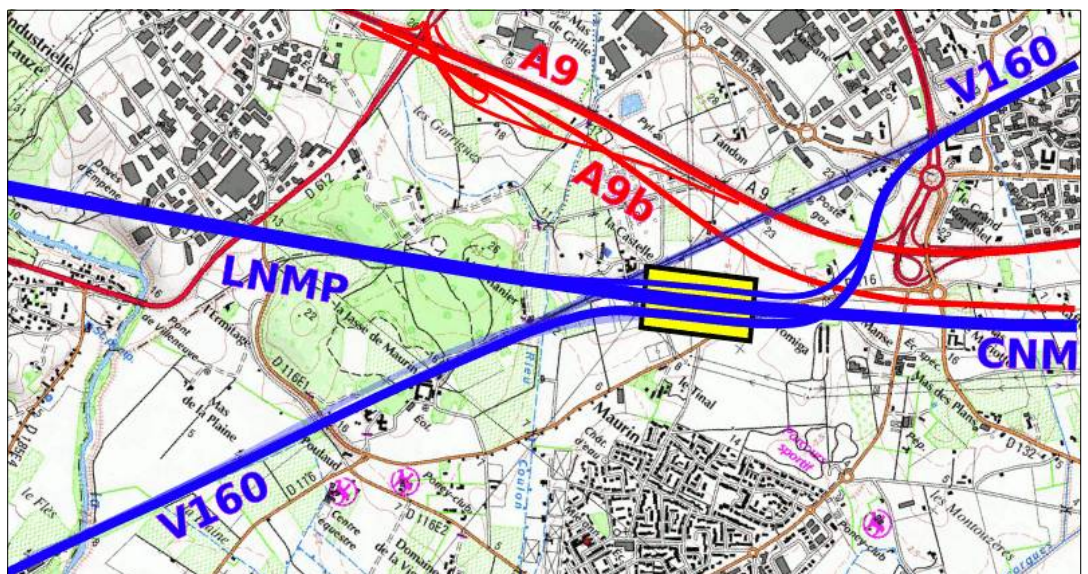
La gare étagée à l'intersection, « emplacement ouest » du débat de 2009, tracé actuel de la voie classique, tracé de la LNMP issu du débat de 2009.



Option 3 :

Un projet plus ambitieux, bien adapté en cas de très forte hausse du trafic ferroviaire. Cette gare complète, quai à quai, permet l'arrêt de n'importe quel train.

Déplacement de la voie classique.



Comparaison des sites *Est* et *Ouest* du débat de 2009 sur la LNMP

Éléments du débat

Les seules justifications contenues dans le dossier du maître d'ouvrage pour défendre la localisation sur le site *Est* plutôt que sur le site *Ouest* sont extraites d'une étude présentée par RFF lors du débat de 2009 sur le projet de LNMP.

Cette étude était intitulée « *Etude complémentaire n°2 - Etude de localisation et de définition de la gare TGV de l'agglomération de Montpellier* », et est disponible en ligne à l'adresse suivante : http://cpdp.debatpublic.fr/cdpd-lnmp/DOCS/ETUDES_C/ETUDE_CO-2.PDF

Or, sur les 72 pages que comporte cette étude, seul un tableau récapitulatif, comparant les sites *Est* et *Ouest*, est repris dans le présent dossier d'enquête publique. Il est donc difficile pour le public de noter à quel point **la comparaison était basée sur des éléments grossièrement biaisés**.

Par ailleurs, **la comparaison des deux sites a également été faite par d'autres acteurs, dont les conclusions ne sont pas reprises dans le dossier du maître d'ouvrage**. Ces acteurs sont :

- la SNCF, qui a également comparé ces deux sites lors du débat de 2009, et qui en a tiré des conclusions radicalement différentes à celles du maître d'ouvrage
- la ville de Sète, également lors du débat de 2009, qui a pris clairement position pour l'emplacement *Ouest*
- les participants à la « concertation » organisée par RFF et la communauté d'agglomération de Montpellier en 2013 sur l'aménagement de détail de la gare de la Mogère, qui n'ont cessé de mettre en doute la pertinence du projet sur le site *Est*, et de lui préférer l'emplacement *Ouest*. Mais RFF et la communauté d'agglomération de Montpellier ont refusé de répondre à ces considérations.

Aussi, nous allons d'abord résumer les conclusions de ces acteurs.

Ensuite, nous répondrons en détail à la comparaison proposée par le maître d'ouvrage, et nous démontrerons qu'elle est grossièrement biaisée, et que si on la mène de façon sincère, on obtient une conclusion diamétralement opposée à celle du maître d'ouvrage.

L'avis de plusieurs acteurs sur les sites *Est* et *Ouest*

1. La contribution de la SNCF lors du débat de 2009 sur la LNMP

La SNCF a fourni une étude, lors du débat de 2009 sur le projet de LNMP, intitulée « **PRÉ-ETUDES FONCTIONNELLES - Études des gares nouvelles** », et disponible en ligne à l'adresse http://cpdp.debatpublic.fr/cdpd-lnmp/DOCS/ETUDES_R/ETUDE_SN-4.PDF

Les pages 27 à 39 de cette étude concernent les projets de gare nouvelle pour Montpellier.

Il ne fait aucun doute que la SNCF est concernée au plus haut point par le projet de gare nouvelle, étant l'opérateur ferroviaire qui exploite la quasi-totalité des trains de voyageurs desservant Montpellier. De plus, la SNCF est un arbitre impartial des mérites de la gare nouvelle : son intérêt est en effet que la gare soit efficace, tant pour la circulation des trains que pour la satisfaction des voyageurs (qui sont les clients de la SNCF). Au contraire, d'autres acteurs ont un jugement qui est parasité par d'autres intérêts qui ne concernent pas l'intérêt général. Par exemple, la communauté d'agglomération de Montpellier voit avant tout la gare TGV comme la justification d'opérations de promotion immobilière (la ZAC OZ), et RFF raisonne en termes de péages et de contrats de PPP plutôt qu'en recherchant la satisfaction des voyageurs.

La SNCF constate donc, sur les différents critères d'évaluation :

Correspondances TGV/TER :

- sur le site *Est*, nécessité d'emprunter le tramway (prolongement à construire de la ligne 1). La SNCF cite la promesse de « *dessertes directes* » en tramway entre gares sans relever son incohérence : s'il y a des « *dessertes directes* » (des trams sans arrêt intermédiaire entre les deux gares), ce sera aux dépens de la fréquence des dessertes, et la saturation¹ de la ligne de tramway ne permettra pas à ces trams sans arrêt d'aller plus vite que les autres tramways.
- l'hypothèse d'une desserte du site *Est* par des TER nécessite des études poussées qui n'ont pas été faites : d'une part sur la capacité du CNM (qui serait diminuée par un type de trafic pour lequel il n'a pas été conçu), et d'autre part sur le montant des investissements que cela nécessiterait pour RFF, pour la SNCF et pour l'autorité organisatrice des transports (la Région). Elle nécessiterait en outre une DUP et des expropriations.
- le site *Ouest* « *présente l'avantage de permettre les correspondances entre la ligne nouvelle et la ligne classique Montpellier-Sète-Agde-Béziers (la gare serait desservie par 4 missions TER périurbaines cadencées Sète-Lunel, par heure de pointe).* »

⇒ **fort avantage pour le site *Ouest***

Desserte routière :

- Site *Est* : relative proximité de l'autoroute A9a (l'ancienne autoroute, car aucun échangeur

¹ Selon Marc Le Tourneur, ex-directeur de la TAM : « *La ligne 1 est déjà saturée* ». Interrogé par la Gazette de Montpellier, dossier « *L'après municipales* » du 10/04/2014, à propos de la promesse du ticket à 1 €.

n'est possible avec la nouvelle autoroute A9b) et de la RD66 (route de l'aéroport). Un nouvel échangeur pourrait être nécessaire sur l'A9a pour faciliter la desserte de la gare.

- Site Ouest : proximité de l'autoroute A9 (A9a et A9b) et de la RD132 (rocade urbaine ouest), contournements Est et Ouest, accès depuis l'autoroute A75 « et les franges de l'agglomération »

⇒ **avantage pour le site Ouest**

Desserte en transports publics :

- Site Est : projet d'extension du tramway L1, proximité du tramway L3, proximité du bus de rocade « La Ronde », voisinage du réseau routier de l'aéroport.
- Site Ouest : desserte cadencée depuis Béziers, Adge, Sète, Lunel. Possibilité de desserte par une extension du tramway L2.

⇒ **avantage modéré pour le site Est pour les dessertes urbaines, Ouest pour les dessertes plus lointaines**

Durée d'accessibilité :

Le temps d'accès à une gare ou à l'autre (par tous modes de transport) est représenté dans l'étude de la SNCF sous forme de cartes (figures 26, 27 et 28) et de graphique (figure 29).

Jusqu'à un temps d'accès de 25 mn, l'accessibilité de la gare Saint-Roch est la meilleure, celle du site Est est moins bonne, et celle du site Ouest encore moins bonne. Pour les personnes situées à plus de 25 mn, aucune différence notable n'existe entre les trois gares.

⇒ **avantage pour le maintien des dessertes à la gare Saint-Roch**

⇒ **entre les deux nouveaux sites, avantage modéré pour le site Est**

Remarque : l'extension du tramway L2 jusqu'au site ouest, et la création de lignes de bus desservant ce site, n'ont pas prises en compte dans cette étude. Avec cette prise en compte, l'écart entre les sites Est et Ouest serait insignifiant.

Zone de chalandise :

Dans l'hypothèse du site Est, l'accès à la nouvelle gare serait préféré à l'ancienne par une partie notable de la population. L'effet serait plus faible pour le site Ouest. Ceci n'augure pas du nombre réel de voyageurs, « qui dépendra directement de la desserte proposée sur chaque site de gare ».

⇒ **Critère ne permettant pas de préférer un site plutôt que l'autre. Le site Est aurait une chalandise importante mais une faible complémentarité avec la gare Saint-Roch.**

Coût d'investissement :

- Site Est : 100 M€ H.T. [NB : l'estimation actuelle se monte à 150 M€]
- Site Ouest : 105 M€ H.T.

⇒ **différence non significative**

Situation de la gare Saint-Roch :

Un scénario avec LNMP mais sans gare nouvelle implique une limitation des dessertes TGV et une augmentation des temps de parcours.

En l'absence de LNMP et de gare nouvelle, l'augmentation du trafic rend nécessaire un réaménagement de la gare Saint-Roch [NB : qui a finalement été fait : les travaux se terminent]

⇒ utilité d'une gare nouvelle (*Est* ou *Ouest*) lors de la mise en service de la LNMP ; fonctionnement satisfaisant avec la seule gare Saint-Roch en l'absence de LNMP sous réserve de travaux de réaménagement, non planifiés en 2009 mais aujourd'hui réalisés.

Conclusion sur l'avis de la SNCF

Essentiellement, la SNCF souligne l'intérêt du site *Ouest* pour les correspondances ferroviaires qu'il permet, et donc l'accès à la gare TGV par les trains classiques et TER. Les autres critères d'évaluations sont plus mitigés et légèrement favorables au site *Est*, en partie parce que des équipements de transports urbains ont été annoncés à proximité du site *Est* alors que cela n'a pas été le cas à proximité du site *Ouest*.

Il ressort donc de l'ensemble de l'étude que le site *Ouest* est préférable, d'autant plus que si celui-ci était décidé, les équipements de transports urbains actuellement prévus au site *Est* seraient automatiquement réétudiés pour privilégier la desserte du site *Ouest*, de même que les projets d'urbanisation se réorienteraient en direction du site *Ouest*.

Il ressort également de cette étude qu'une gare nouvelle sera utile lors de la mise en service de la LNMP, mais que la gare Saint-Roch (grâce aux actuels travaux de réaménagement) est suffisante jusqu'à la mise en service de la LNMP.

2. La contribution de la Ville de Sète lors du débat de 2009 sur la LNMP

La Ville de Sète a contribué au débat de 2009 sur le projet de LNMP. En effet, sa situation géographique fait qu'elle ne peut être directement desservie par une LGV Montpellier-Perpignan (même dans le cas d'une ligne nouvelle mixte), et qu'elle dépend donc pour sa desserte longue distance des possibilités de correspondances entre TER et TGV à Montpellier.

Le « cahier d'acteur » élaboré à partir des observations de la ville de Sète est disponible en ligne à l'adresse suivante : http://cpdp.debatpublic.fr/cdpd-lnmp/DOCS/CAHIERS_VILLEDES.PDF

La Ville de Sète, favorable à la LNMP (dans un scénario de mixité), **se prononce sans ambiguïté contre le site Est**, en raison de ses médiocres possibilités de correspondances, **et en faveur d'un emplacement Ouest**, à proximité de Saint-Jean-de-Védas et de Lattes, permettant des correspondances TER-TGV performantes.

« Le scénario retenu doit impérativement s'accompagner d'un choix stratégique quant à l'emplacement de la nouvelle gare de Montpellier.

Un constant s'impose : la population active se concentrera le long des axes structurants de transport.

Si l'on souhaite que les habitants de Sète et du Bassin de Thau ainsi que la population générée par les flux touristiques importants dans cette région utilisent régulièrement le réseau ferroviaire lors de leurs déplacements, il conviendra de leur proposer des correspondances rapides avec les grandes villes.

Or, le positionnement Est de la nouvelle gare de Montpellier, proposé par l'agglomération [NdlR : de Montpellier], qui se situerait dans le secteur Odysseum, risque en étant déconnecté du réseau TER de compromettre les objectifs recherchés qui sont le gain de temps de parcours et la facilité d'obtenir, par la fréquence des dessertes, une correspondance immédiate.

Il serait opportun qu'une nouvelle solution soit examinée afin de définir un lieu plus consensuel, vers l'Ouest qui offrirait les conditions indispensables pour que cette nouvelle ligne réponde en tous points aux exigences actuelles.

Une gare envisagée aux abords de Lattes / Saint Jean de Védas répondrait plus aisément aux besoins des utilisateurs du futur réseau et augmenterait les fréquences directes.

En effet, la ligne nouvelle suivant l'autoroute couperait la ligne classique Montpellier-Sète offrant le potentiel de correspondances idéal. »

3. La contribution des participants à la « concertation » de 2013 sur l'aspect de la gare TGV de la Mogère

Comme la loi l'exige, le maître d'ouvrage a conduit une « concertation » sur le projet de gare TGV. Celle-ci a eu lieu en 2013, et a été organisée en collaboration avec l'Agglomération de Montpellier.

Elle s'est révélée très décevante, notamment par les difficultés mises à la participation du public : unique réunion avec les citoyens, organisée aux heures de bureau et en avance sur l'horaire prévu, dans un lieu inaccessible en transports publics. Mais également parce que, lors de cette « concertation », **jamais l'opportunité ou la nature du projet n'ont été soumises à l'avis des citoyens**, la question ne portant que sur l'aspect souhaité pour la gare située sur le site de la Mogère.

Malgré cela, et grâce à la présence d'une garante du débat, les remarques soulevées par les citoyens ont été retranscrites dans les rapports (le rapport officiel de la concertation, et le rapport de la garante). Malheureusement, les questions posées n'ont obtenu aucune réponse de la part de RFF ou de l'Agglomération de Montpellier.

Le rapport le plus clair est celui rédigé par la garante ; il est disponible en ligne à l'adresse suivante : <http://www.gare2-montpellier.com/upload/LauraMichel-rapport-garante.pdf>

On relève que :

- Les avis transmis par le public ont été, soit d'opposition au projet (20 % des réponses), essentiellement en raison de la localisation de la gare et sa non-connexion au réseau TER, soit de contribution (80 % des réponses) concernant surtout son accessibilité (liaison avec la gare Saint-Roch, accès depuis l'A9, gare routière,...). Autant d'arguments qui militent contre le site *Est*.
- Les acteurs socio-économiques ont également soulevé le problème de la correspondance avec la gare Saint-Roch via le tramway, et sur la réalisation de l'embranchement de Saint-Brès nord (accès direct à la gare Saint-Roch, prévu dans la DUP du CNM, mais abandonné arbitrairement par RFF et Oc'Via). Ils n'ont pas eu réponse claire.
- Les associations d'usagers ont souhaité évoquer la pertinence et la localisation du projet de gare nouvelle (ainsi que la pertinence du projet de quartier Oz qui l'entoure), et la non-connexion avec le réseau TER a été un élément central. RFF a refusé de répondre à ces questions, comme ne faisant pas partie de la concertation. Le projet de Saint-Jean-de-Védas (site *Ouest*) a été évoqué, mais le sujet a été exclu de la concertation.

Un « comité de citoyen », tiré par sondage, a été réuni et a rendu un rapport, disponible en ligne : <http://www.gare2-montpellier.com/upload/RFF-GareNouvelleMontpellierSudDeFrance-RecommandationsAtelierCitoyen.pdf>

Ce « comité de citoyens », qui répond aux questions posées par RFF sur l'éclairage ou l'ambiance sonore de la gare, ne dispose que du préambule du rapport pour exprimer un avis indépendant. Il a relevé une forte opposition au projet, tout en estimant ne pas pouvoir s'exprimer sur le sujet car la pertinence et la localisation de la gare ne faisaient pas partie de la question qui lui était posée :

« Depuis l'ouverture de la concertation publique, nous avons eu connaissance, via les

réseaux sociaux et l'atelier de représentants des usagers du TER, d'avis négatifs du public (inutilité, gaspillage, gabegie...). Ces questions, notamment l'opportunité de cette gare, sa taille, son coût, son emplacement, les choix d'aménagement faits dans le quartier, la date programmée pour sa mise en service, le choix de sa réalisation en PPP (partenariat public-privé), le déplacement de l'autoroute et sa proximité avec la gare ont aussi fait l'objet de débats au début de l'atelier citoyen.

Cet avis citoyen ne se prononce pas sur ces questions. Le but de notre atelier était de réfléchir ensemble à la question :

“Que recommandez-vous pour que la gare Montpellier Sud de France, en 2017, réponde aux besoins de tous ?” »

Conclusion sur le résultat de la concertation de 2013

La « concertation » de 2013 a failli à ses obligations légales, en refusant d'écouter les objections du public (et d'y répondre) sur la justification du projet, ainsi que les objections concernant ses caractéristiques les plus importantes, à commencer par sa localisation.

Ce manquement, qui met en cause la validité de la procédure conduite jusqu'à présent, n'a cependant pas empêché que quelques critiques ne soient retranscrites dans les rapports issus de la « concertation ». Il apparaît que beaucoup d'inquiétudes ont été exprimées sur l'absence de connexion ferroviaire entre le projet de gare nouvelle et la gare existante Saint-Roch, à côté d'autres objections sur la justification du projet de gare et du quartier environnant. Le maître d'ouvrage n'a pas répondu à ces questions.

En conclusion, cette « concertation » a exprimé, malgré toutes les barrières mises à l'expression du public, un avis globalement défavorable au projet de gare nouvelle sur le site *Est*, de la Mogère.

La comparaison des sites *Est* et *Ouest* par RFF

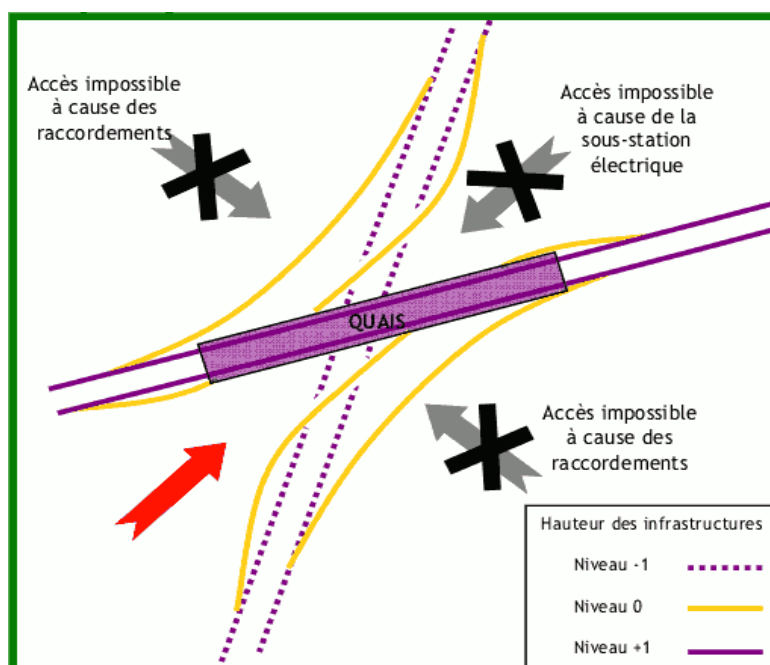
Comme indiqué précédemment, l'unique argument utilisé par le maître d'ouvrage pour justifier le choix du site *Est* (plutôt qu'un autre site) se base sur l'étude fournie par RFF lors du débat de 2009 sur le projet de LNMP, dont seul le tableau récapitulatif de la comparaison entre le site *Est* (La Mogère) et le site *Ouest* (Saint-Jean-de-Védas, « option 2 » de la présente étude) est repris.

Nous réexaminons ici le détail des arguments contenus dans ce rapport, dont nous rappelons qu'il est disponible sur : http://cpdp.debatpublic.fr/cpdp-lnmp/DOCS/ETUDES_C/ETUDE_CO-2.PDF

Notre analyse sur base sur l'étude comparative de RFF (chapitre 2 : pages 28 à 51).

Accès aux sites (point 2.2.1)

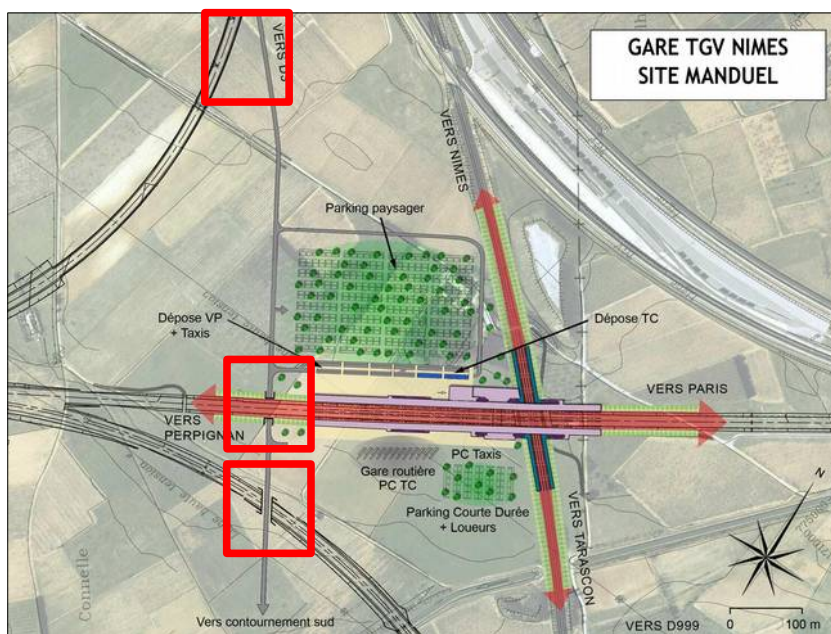
Le maître d'ouvrage juge très difficile l'accès au site *Ouest*, en invoquant de façon stupéfiante trois points bloquants, représentés sur un schéma (élément de la figure 9) :



- Le blocage de l'accès par l'Est à cause d'une « sous-station électrique » ne peut être retenu. Au demeurant, la matérialité de cette « sous-station » ne semble pas claire au vu des cartes d'ErDF et des photographies aériennes. En tout état de cause une « sous-station électrique » n'est rien d'autre qu'un transformateur et un disjoncteur, permettant d'alimenter un tronçon de voie ferrée. Il n'est pas difficile de la déplacer, celle-ci n'exigeant guère plus qu'une dalle bétonnée : il est donc risible d'utiliser un tel argument pour rejeter un projet de gare TGV.
- Le blocage des accès par le Nord et le Sud à cause « des raccordements » revient à nier qu'une gare puisse se trouver à proximité de voies ferrées. Alors même que RFF défend un projet de « gare-pont » entièrement construit au-dessus de 8 voies ferrées, il est étonnant qu'il lui semble impossible de construire un pont pour franchir 2 voies ferrées. Admettons donc que l'accès par le Nord est en particulier réalisable, permettant un accès direct depuis la jonction entre les autoroutes A9a et A9b, bien plus pratique que l'unique accès proposé

par RFF par l'Ouest (bien que cet accès Ouest est effectivement facilement réalisable et utile pour les usagers provenant du Sud-Ouest de l'agglomération.

Rappelons à ce sujet que, concernant le projet de gare TGV de Nîmes à Manduel, RFF ne voit aucun inconvénient à créer des accès routiers alors que le site retenu est encerclé de voies TGV et classiques et de bretelles de raccordement, dont un accès Sud passant successivement **sous** la LGV et **au-dessus** du raccordement sur une distance de 50 m (« *Etude complémentaire n°1, Etude de localisation et de définition de la gare TGV® de l'agglomération de Nîmes* », RFF, débat de 2009) :



Accessibilité véhicule personnel (point 2.2.2)

- Depuis Montpellier-centre : RFF sous-estime l'accessibilité au site Ouest pour les raisons citées au paragraphe précédent. Il sur-estime l'accessibilité au site Est en négligeant la saturation prévisible des infrastructures routières du quartier Oz : la route de Vauguières et la rue de la Fontaine de la Banquière n'ont pas vocation à rester aussi peu fréquentées qu'actuellement.

RFF voit un avantage pour le site Est, en réalité il y a égalité.

- Depuis la zone périurbaine : RFF ne voit que l'accès par l'ouest pour le site *Ouest*, tandis qu'il prévoit un nouvel échangeur autoroutier sur l'A9a pour le site *Est*. En réalité, l'accès au site *Ouest* est facilité par la proximité de la jonction autoroutière A9a/A9b de Saint-Jean-de-Védas, avec l'accès depuis le nord-ouest (A750) et depuis la grande périphérie Est (Lunel, via l'A9b).

Le site *Est*, en revanche, n'est accessible que via l'A9a, dont les encombrements vont continuer comme actuellement car ils sont liés à la saturation des sorties d'autoroute. De plus, le nouvel échangeur évoqué sur l'A9a n'est ni financé, ni même réellement étudié : on ne sait même pas quelle autorité aura la charge de la transformation de l'A9a en « boulevard urbain » après l'abandon de l'axe par l'État et le refus du Conseil Général de l'assumer.

RFF voit un avantage pour le site *Est* depuis Lunel, en réalité il y a un fort avantage pour le site *Ouest* y compris pour Lunel, grâce à la desserte depuis l'A9b et l'A750.

- Depuis Sète, l'avantage pour le site *Ouest* est indéniable et non contesté par RFF.
- Depuis le littoral, en particulier la Grande-Motte, l'avantage pour le site *Est* n'est pas contestable, mais la différence est faible du fait de la liaison par l'A9a.

	Site Ouest	Site Est
Conclusions de RFF	+ Correct pour Montpellier et Sète, médiocre pour Lunel	+ Bon pour Montpellier, correct pour Lunel, moins bon pour Sète
Présente étude	++ Excellent depuis le nord-ouest (A750), le sud-ouest (D612), l'ouest (A9) et le grand est (A9b)	+ Un peu meilleur pour le sud-est (littoral), correct mais moins bon pour les autres provenances

Accessibilité transports en commun (point 2.2.3)

- Alors que RFF relève que le tramway est à 1,5 km du site *Ouest* (dépôt L2) et à 1,2 km du site *Est* (terminus Odysseum), il considère que le premier n'est pas en projet, tandis que le second est décidé. Or cette « décision » (d'ailleurs non actée) est liée au projet de gare TGV : elle n'est donc pas recevable, car si l'emplacement de la gare est modifié, alors les projets de tramway aussi seront réévalués, comme l'a récemment été le projet L5. Les deux sites sont donc également potentiellement desservables par le tramway.
- Pour le site *Est*, la proximité du tramway L3 est évoquée alors qu'aucun projet n'existe actuellement (argument qui conduit RFF à rejeter la proximité de la L2 pour le site *Ouest*). Il est pourtant clair que le prolongement de la L3 à la gare est impossible, car elle nécessiterait une 3^e branche (en plus de Lattes et Pérols) ce qui réduirait la fréquence, comme l'indique l'Agglomération de Montpellier (p.43 du rapport DUP de la ZAC Oz1) : avec cette 3^e branche, les fréquences seraient entre 18 mn et 22,5 mn : « *ce niveau de desserte n'est pas envisageable car il serait très préjudiciable à l'attractivité des transports en commun, et favoriserait donc l'usage de l'automobile* ». L'étude d'impact le prouve également, en prévoyant un raccordement par bus vers un nouvel arrêt de tram « Pont Trinquat » (Soriech) situé 300 m avant la station « Boirargues » (pièce F, point 3.2.6.3.3, figure 65 à la p. 174). Cette option avec double transbordement ne peut être retenue.
- De façon stupéfiante, la ligne ferroviaire permettant de relier le site *Ouest* au centre de Montpellier (gare Saint-Roch) est évacuée d'un revers de manche, au motif que « *ce n'est pas la vocation* » du TER. Or ce système donne pleinement satisfaction depuis toujours entre les gares de Saint-Pierre-des-Corps et de Tours ! Cette option est donc à prendre en considération, en faveur du site *Ouest*, et avec une grande importance.
- Pour les autobus, RFF ne constate pas de différence notable. Pourtant, le site *Ouest* est à proximité immédiate de la gare routière de Montpellier, située au tramway « Sabines » : l'extension à prévoir du tramway L2 (depuis le dépôt de la Jeune Parque) assurerait un accès rapide aux autobus de ligne, notamment les autobus internationaux et les idBUS SNCF. Il y a donc un avantage clair pour le site *Ouest*, pour les bus de grandes lignes.
- De façon là encore stupéfiante, RFF évoque les autobus vers Lunel et Sète, villes desservies par le TER, et donc bien mieux reliées au site *Ouest*.

	Site Ouest	Site Est
Conclusions de RFF	– Moyen depuis Montpellier, correct depuis Sète, à prévoir depuis Lunel et le littoral	++ Très bon depuis Montpellier, bon depuis le littoral, à prévoir depuis Sète et Lunel
Présente étude	++ Excellent depuis Montpellier (TER+tram), très bon depuis Sète et Lunel (TER),	– Bon depuis Montpellier (tram), médiocre depuis Sète et Lunel (TER+tram, ou bus à prévoir)

Accessibilité TER (point 2.2.4)

Nous ne contestons pas l'évaluation de RFF sur ce point : médiocre pour le site *Est*

	Site Ouest	Site Est
Conclusions de RFF (non révisées)	++ Interconnecté, correspondance TER depuis Sète et Lunel	– Non interconnecté : utilisation du tramway ou des TGV en gare St-Roch

Accessibilité modes doux (point 2.2.5)

RFF se base ici sur des promesses pour les modes doux sur le site *Est*. **Ces promesses sont démenties par la réalité** : desserte cyclable catastrophique du site d'Odysseum depuis sa création il y a 15 ans. **Et elles sont même totalement démenties par le propre dossier de RFF** (mémoire en réponse à l'avis de l'Autorité Environnementale, page 94), qui prévoit la répartition suivante pour l'offre de stationnement à la gare de la Mogère :

- véhicules personnels : 1600 places
- deux-roues à moteur : 140 places
- vélos : 70 places

RFF se base par ailleurs sur des spéculations d'accès difficile au site *Ouest* à cause des infrastructures autoroutières et ferroviaires à traverser. Or les mêmes infrastructures sont à traverser à l'Est et à l'Ouest : on ne peut donc pas prévoir de différence notable, d'autant plus que la distance entre la gare et le centre-ville est identique pour les deux sites.

	Site Ouest	Site Est
Conclusions de RFF	– Gare « isolée », peu de déplacements doux	++ Gare à vocation « urbaine », propice aux modes doux
Présente étude	? (identique pour les deux sites ; impossible à évaluer) Nombreuses infrastructures de transport à franchir (A9a, A9b, LGV, accès routiers à la gare). Résultat satisfaisant possible si la volonté politique existe, résultat catastrophique prévisible si cette volonté n'existe pas. En l'état, situation très insatisfaisante : accès cyclable catastrophique au site d'Odysseum, voies cyclables sur l'Avenue de la Mer (à Montpellier) prévues dans la DUP du tram L3 mais non réalisées, accès cyclables à Saint-Jean-de-Védas et à Maurin notoirement insuffisants.	

Pôle d'échange multimodal (point 2.2.6)

RFF se base sur un scénario dans lequel le tramway serait étendu jusqu'au site *Est* mais pas jusqu'au site *Ouest*, alors que les deux extensions sont également réalisables : les arguments qui en découlent en faveur du site *Est* ne sont donc pas recevables, voir les paragraphes précédents

La présence des autoroutes est analysée comme une contrainte pour le site *Ouest* alors que les mêmes autoroutes existent sur le site *Est*, et le caractère inondable est cité à l'encontre du site *Ouest* (Rieucoulon), alors que le site *Est* est tout aussi inondable (Nègue-Cats). Les difficultés invoquées à l'encontre du site *Ouest* ne sont donc pas recevables.

La proximité de l'échangeur A9a/A9b/A750 n'est pas prise en compte alors qu'elle est très favorable au caractère multimodal du site *Ouest*, tout comme sa proximité de la gare routière des « Sabines » et sa desserte par le tramway L2 à prolonger depuis le dépôt de la Jeune Parque.

La possibilité d'un arrêt de la navette aéroport est cité pour le site *Est*, mais ceci concerne un public très limité : l'aéroport de Montpellier n'est pas d'importance nationale, les passagers viennent donc d'une distance modérée et n'y arrivent que très rarement en TGV.

	Site Ouest	Site Est
Conclusions de RFF	– Terrain contraint	++ Pôle d'échange mutualisé
Présente étude	++ TER, autoroutes A9a/A9b/A750, gare routière, tramway (à prolonger)	0 autoroute A9a, tramway (à prolonger), navette aéroport (public très limité)

Préserver le capital nature (point 2.3.1)

Alors que des espaces naturels et humides, abritant des espèces protégées, existent sur les deux sites, RFF ne considère que les impacts sur le site *Ouest*. En effet, le site *Est* est considéré déjà urbanisé donc l'impact de la gare serait nul. En réalité, l'urbanisation du site *Est* est conditionné à la réalisation de la gare, son impact est donc bien réel.

	Site Ouest	Site Est
Conclusions de RFF	– Impact sur le bois du Mas Manier	0 Pas d'impact supplémentaire par rapport à l'urbanisation prévue
Présente étude	– Impact sur le bois du Mas Manier et les berges du Rieucoulon, impact sur la plaine agricole fertile de Montpellier, coupure des continuités écologiques	-- Périmètre de protection du château de la Mogère, impact sur la plaine agricole fertile de Montpellier, impact sur les berges du Nègue-Cats, coupure des continuités écologiques

Rééquilibrer le partage modal (point 2.3.2)

Ce point est un doublon du point 2.2.5, ses conclusions sont donc identiques.

Soutenir le développement économique (point 2.3.3)

Les arguments de RFF en faveur du site *Est* et à l'encontre du site *Ouest* tiennent au fait que l'Agglomération a privilégié l'urbanisation du site *Est*, du fait du projet de gare TGV. Ils ne sont donc pas recevables, car les projets urbains seront revus si le projet de gare TGV évolue.

De plus, les difficultés physiques invoquées pour le site *Ouest* (présences d'autoroutes, de voies ferrées et de zones inondables) existent à l'identique sur le site *Est*.

Enfin, l'orientation « bureaux » décidée pour le site *Est* est citée comme argument en faveur, par rapport à l'orientation plus industrielle du site *Ouest*. Or l'agglomération compte déjà un nombre considérable de bureaux, le long d'axes de transports, tandis que les sites industriels sont plus rares et recherchés.

	Site <i>Ouest</i>	Site <i>Est</i>
Conclusions de RFF	0 Site sans synergie avec les activités économiques	++ Site renforçant l'attractivité de Montpellier
Présente étude	+ Site intéressant pour le développement du secteur industriel et artisanal	0 Site intéressant pour le développement de bureaux, or ils sont déjà en surnombre.

Économiser l'espace (point 2.3.4)

Tout comme au point 2.3.1, le site *Est* est considéré comme « écologique » uniquement parce que l'urbanisation liée à la gare TGV est déjà mentionnée sur les plans de l'Agglomération. En réalité, la consommation d'espace est identique sur les deux sites.

De plus, RFF indique à tort qu'aucun parking n'est nécessaire sur le site *Est*, alors que le projet de gare TGV inclut la construction de grands parkings dédiés à cette gare : **l'erreur est manifeste.**

	Site <i>Ouest</i>	Site <i>Est</i>
Conclusions de RFF	-- Site hors zone urbaine nécessitant des infrastructures dédiées	++ Site respectant les limites urbaines et permettant une mutualisation
Présente étude	- Site actuellement majoritairement naturel, hors limites urbaines. Consommation d'espace pour construire l'infrastructure et ses moyens d'accès (routes, tramway). L'urbanisation prévisible aux alentours se fait également aux dépens d'espaces naturels ou agricoles, et sur des corridors écologiques stratégiques.	

Gare TGV à 6 voies, gare TER à 2 ou 4 voies (point 2.4.3.3)

RFF estime faisable mais complexe la création d'une gare à 6 voies TGV sur le site *Ouest*, alors qu'elle est facile sur le site *Est*. Cependant, le site *Ouest* a pour caractéristique de permettre le bon fonctionnement de la gare Saint-Roch, alors que le site *Est* la marginalise fortement. Par conséquent, une gare à 6 voies semble indispensable sur le site *Est*, alors que c'est superflu pour le

site *Ouest*.

Rappelons au demeurant que d'autres scénarios peuvent rendre plus facile l'implantation d'une gare importante sur le site *Ouest*, en particulier l'option 3 citée au début de ce document. Cependant, nous analysons ici la comparaison proposée par RFF.

Le fait qu'une gare TER à 4 voies soit possible sur le site *Ouest* et impossible sur le site *Est* en l'absence de voies TER n'est étrangement pas prise en compte à l'encontre du site *Est*.

	Site <i>Ouest</i>	Site <i>Est</i>
Conclusions de RFF	– Gare TGV à 6 voies faisable mais avec des contraintes	+ Implantation aisée
Présente étude	0 Gare TGV à 6 voies faisable, gare à 4 voies TGV suffisante. Pas de difficulté pour une gare TER à 4 voies. Autres options envisageables.	0 Gare TGV à 6 voies indispensable et faisable sans difficultés, gare TER impossible

Impact sur les raccordements TGV / ligne classique (point 2.4.4)

RFF argumente sur le fait que l'implantation d'une gare au point de correspondance oblige à modifier les raccordements entre la LGV et la voie classique.

Ceci est d'autant plus surprenant que cet argumentaire date d'avant le premier coup de pioche du raccordement du CNM : il ne tient donc qu'à RFF de dessiner des raccordements compatibles avec l'implantation de la gare TGV sur un site ou sur l'autre. Utiliser sa propre inconséquence pour justifier la pertinence des choix que l'on propose n'est vraiment pas un argument convaincant.

Quant à la LNMP, elle n'est pour l'instant pas décidée, et son tracé exact n'est pas défini. Il est donc parfaitement possible, et hautement souhaitable, d'affiner le tracé de la LNMP et de ses raccordements en fonction des projets de gare TGV sur le site *Ouest*, qu'il s'agisse du projet de référence étudié en 2009, ou d'autres projets comme l'« option 3 » mentionnée au début de la présente étude, et ceci y compris si la gare TGV n'est pas construite immédiatement.

Quant au site *Est*, il ne faut pas négliger qu'il nécessite lui aussi des aiguillages et des voies d'accès pour desservir ses 6 voies (ou ses 8 voies, dans le projet actuel).

	Site Ouest	Site Est
Conclusions de RFF	– Impact sur les raccordements du CNM et de la LNMP	++ Aucun impact
Présente étude	0 Impact sur les raccordements du CNM en fonction de l'inconséquence de RFF. Impact nul sur les raccordements de la LNMP en l'absence de tracé définitif. Implantation plus facile dans d'autres hypothèses (« option 3 »)	0 Pas d'impact sur les raccordements avec la voie classique, nécessité de raccordements sur la LGV. L'absence de raccordement à la gare est un inconvénient : il en découle l'absence de correspondances avec les TER.

Autres remarques (point 2.5)

RFF inclut dans son tableau récapitulatif des points légèrement incohérents avec son analyse :

- « Arrêt et passage des TGV sans arrêt à grande vitesse » : ce point du tableau semble correspondre au point « gare TGV à 6 voies »
- « Passage et arrêt des trains de fret » : ce point, noté « + » pour le site *Est* et « – » pour le site *Ouest*, n'est pas traité dans l'analyse de RFF. Le passage des trains de fret n'est pas concerné par les projets de gares TGV. Quant à l'arrêt des trains de fret dans une gare TGV de voyageurs sans activité de fret, il est tout simplement hors-sujet. Ce point doit donc être éliminé, il s'agit vraisemblablement d'une coquille.
S'il s'agit de favoriser les dessertes de fret, le projet à défendre ne concerne pas la gare TGV, mais la sauvegarde des terrains de l'ancienne gare de marchandises de Montpellier, destinés à l'opération immobilière « Nouveau Saint Roch » en sacrifiant tout retour ultérieur de la desserte urbaine pour le fret ferroviaire.
- « Permettre les raccordements à la LN » fait probablement référence au point « Impact sur les raccordements »

Tableau récapitulatif

Fonctionnalité primaire	Fonctionnalité de 2ème niveau	Étude de RFF		Présente étude	
		Ouest	Est	Ouest	Est
Permettre l'accès au TGV pour le grand Montpellier	Accès VP	+	+	++	+
	Accès TC	-	++	++	-
	Accès TER	++	-	++	-
	Accès modes doux	-	++	?	
	Pôle d'échange multimodal	-	+	++	0
Soutenir et structurer le développement local	Préserver le capital nature	-	0	-	--
	Rééquilibrer le partage modal	-	++	?	
	Contribuer au développement économique	0	++	+	0
	Économiser l'espace	--	++	-	
Respect des fonctionnalités ferroviaires du CNM et de la LNMP	Arrêt et passage sans arrêt des TGV à grande vitesse (6 voies TGV, 4 voies TER)	-	+	0	0
	Passage et arrêt des trains de fret	-	+	Hors-sujet (coquille)	
	Raccordement à la ligne nouvelle	-	++	0	0
Score (somme des notes)		-7	+15	+8	-3
Conclusion générale de la comparaison		Supériorité du site Est		Supériorité du site Ouest	

Conclusions

L'analyse de RFF est biaisée pour deux raisons principalement :

1. Elle considère comme acquis des aménagements prévus sur le site *Est* dans le cadre du projet de gare TGV, et comme inexistantes des aménagements tout aussi possibles sur le site *Ouest* dans le cas d'une implantation de la gare TGV.
De même, elle considère comme acquis le fait que les espaces naturels vont être détruits par l'urbanisation autour du site *Est*, tandis qu'elle considère comme espaces naturels à protéger ceux qui sont autour du site *Ouest*, alors que leur intérêt écologique est similaire.
2. Elle invoque des difficultés techniques dans le cas du site *Ouest*, alors que les mêmes obstacles existent à l'identique dans le cas du site *Est* (la présence d'un espace inondable, le franchissement d'autoroutes et de voies ferrées,...).

Si on révisé la comparaison de RFF en retirant ces biais de jugement, on obtient le tableau récapitulatif révisé, qui montre une supériorité très nette pour le site *Ouest*.

La supériorité du site *Ouest* en termes d'accès routier tient à la proximité de l'échangeur autoroutier A9a/A9b (et donc à l'accès également depuis l'A750). Concernant l'accès en transports publics, la supériorité du site *Ouest* tient aux correspondances avec les TER, et à la proximité de la gare

routière des Sabines créant un pôle d'échange multimodal.

L'accès des modes doux et le rééquilibrage modal est incertain sur les deux sites, car dépendant de la volonté politique des décideurs beaucoup plus que du site retenu. Sur les deux sites, la situation actuelle est insatisfaisante et n'inspire pas une grande confiance dans cette volonté politique.

L'impact écologique est clairement négatif sur les deux sites, sans différence notable entre eux.

L'impact économique est peu différent et difficile à évaluer, mais on peut penser que la desserte d'espaces industriels, pour l'instant mal desservis, est plus utile que la desserte de nouveaux espaces de bureaux alors que l'agglomération de Montpellier dispose déjà de beaucoup de bureaux vides.

Les points concernant l'aménagement de la gare et les raccordements ferroviaires sont essentiellement neutres : le site *Ouest* est certainement un peu plus complexe, mais ceci tient au fait qu'il offre plus de prestations ; par contre, RFF ne peut pas se baser sur une conception à courte vue, où les raccordements seraient conçus sans prévoir l'implantation d'une gare, pour en déduire ces raccordements seraient alors incompatibles avec une gare... surtout lorsque les raccordements et même la LGV (dans le cas de la LNMP) ne sont pas encore construits ni même dessinés ! Sur ce point, rappelons qu'une gare située quelques centaines de mètres à l'Est du point actuellement prévu pour le croisement, avec modification du tracé de la ligne classique (« option 3 » au début de ce document) est susceptible d'être plus facile à implanter et d'offrir des performances plus complètes, en permettant à n'importe quel train de s'arrêter en gare, et de surcroît cette gare construite à niveau (ou avec un faible dénivelé pour faciliter la réalisation du « saute-mouton » pour les voies classiques qui traversent la LGV) offrirait un meilleur confort pour les usagers : il s'agit donc d'une option viable pour le cas où le trafic ferroviaire deviendrait très important, au point que la gare Saint-Roch rénovée ne pourrait plus l'absorber.

La conclusion de cette étude montre donc une supériorité très nette pour le site *Ouest* (Saint-Jean-de-Védas) par rapport au site *Est* (La Mogère), en contradiction avec l'étude grossièrement biaisée fournie par RFF en 2009 et exploitée depuis lors pour tenter de justifier le choix de l'emplacement *Est*.

Conclusion générale

La conclusion de la comparaison des sites *Est* et *Ouest* coïncide avec les conclusions d'autres acteurs concernés par ce choix, comme la SNCF, la Ville de Sète, et les associations d'usagers.

Nous ne pouvons donc constater la forte supériorité du site *Ouest* sur le site *Est*, sans pour autant nous prononcer de façon définitive sur l'opportunité de la réalisation de la gare envisagée en 2009 sur le site *Ouest* (« option 2 » de la présente étude). En effet, les autres alternatives doivent également être comparées au site *Ouest* : en particulier « l'option 1 » (maintien de la gare actuelle rénovée, avec réalisation de l'embranchement de « Saint-Brès nord » tel que prévu dans la DUP du CNM), ou d'autres projets à proximité du point d'intersection *Ouest* tels que « l'option 3 » (gare complète à voies parallèles).