



Association Vélocité Languedoc
22 avenue du Pont Juvénal
34000 Montpellier
tél : 06 61 70 99 60
montpellier@fubicy.org

M. Pierre Balandraud
Commissaire enquêteur
1 pl. Georges Frêche
34000 Montpellier

Montpellier, le 22 octobre 2014

Objet : opposition au projet de nouvelle gare à Montpellier

Monsieur le commissaire,

L'association Vélocité créée en 1998 a pour objectif de rassembler et défendre les usagers de la bicyclette. Elle veut développer l'usage du vélo, améliorer la sécurité des cyclistes, et d'une façon plus générale contribuer à humaniser l'environnement urbain par la promotion des mobilités douces. Vélocité est affiliée à la Fédération française des Usagers de la Bicyclette ([FUB](http://www.fubicy.org)), qui encourage depuis plus de 30 ans l'utilisation du vélo comme moyen de déplacement quotidien dans le pays. Représentant Initialement la FUB sur l'ensemble de la région, Vélocité concentre aujourd'hui son action sur Montpellier et ses communes limitrophes. Au fil des années, elle est devenue un partenaire régulier des initiatives autour du vélo en ville. Vous trouverez sur notre site web (<http://www.velocite-montpellier.fr/>) un aperçu de notre actualité récente et plus ancienne.

S'agissant d'un élément aussi structurant pour les déplacements à Montpellier que le projet de gare nouvelle de Montpellier (GNM), Vélocité souhaite prendre part au débat public qui s'est ouvert et indiquer les raisons de son opposition à ce projet. Les motivations pour cette gare semblent forts éloignées des vrais enjeux de la mobilité, et ses conséquences radicalement opposées à l'évolution de la ville à laquelle Vélocité essaie de contribuer, ne serait-ce que parce qu'une proportion sensible de nos adhérents sont de grands voyageurs et adeptes de la combinaison modale vélo+train.

Nous ne reprendrons pas ici les critiques qui peuvent être déjà faites par ailleurs sur l'absence de rationalité du point de vue ferroviaire de l'implantation de cette seconde gare. Pour sa part, Vélocité retient que les éléments publics figurant dans la déclaration d'utilité publique (DUP) du contournement Nîmes Montpellier (CNM), et en particulier l'embranchement à Saint-Bres entre CNM et ligne historique fournissent d'emblée une alternative viable à cette gare. De plus, l'actualité rappelle avec le rapport de la Cour des Comptes les fortes incertitudes qui pèsent sur le développement du trafic TGV, et la SNCF, curieusement absente de ce dossier d'enquête, ne l'a pas attendue pour reconnaître l'obsolescence de son modèle « tout TGV ». Dans ces conditions, l'argument d'une saturation à moyen terme de la gare Saint-Roch doit être écarté, avec ou sans

réalisation de la ligne nouvelle Montpellier Perpignan avant les vingt prochaines années, perspective aujourd'hui financièrement très douteuse.

Ces éléments de contexte sur les enjeux ferroviaires amènent à considérer avec d'autant plus de réticence les conséquences pour les usagers du vélo et le développement de son usage qu'aurait l'implantation d'une seconde gare en un lieu aussi objectivement excentré que le site au sud d'Odysseum. Il convient en tout cas de rappeler la situation aux alentours du site, et de pointer des contradictions qui ressortent du dossier lui-même. Il apparaît alors que l'invocation de la multi-modalité ne recouvre en fait qu'une bi-modalité essentiellement voiture/train, corrigée à la marge par un accès en transport en commun.

La coupure radicale de la zone Odysseum, un fâcheux et durable précédent

Vélocité dénonce depuis des années la place faite au vélo dans le quartier Odysseum. L'accès et la circulation dans ce qui se veut pourtant comme un des principaux points de centralité de la Ville se révèle à peu près impossible pour un cycliste autre que chevronné et en pleine forme, sans même parler les zones commerciales strictement piétonnes, où les vélos même au pas ne sont pas tolérés.

L'accès cycliste au quartier Odysseum n'est pas raté : il est inexistant. C'est pourtant au travers de ce quartier qu'il est question de faire passer une partie des cyclistes qui souhaiteraient se rendre à la gare depuis le nord de la ville. Dans ces conditions, on comprendra que Vélocité aie quelque peine à croire aux promesses de prise en compte optimisée des modes de déplacement doux. Le précédent quartier ainsi sorti de terre par le volontarisme urbain des décideurs montpelliérains est de ce point de vue une erreur patente.

Un maître d'ouvrage qui peine à démontrer l'accessibilité de la nouvelle gare

Bien que non directement liée à la question cycliste la figure 65 du §3.2.6.3.3 de l'étude d'impact (pièce F, p.174) est riche d'enseignement. Elle présente en effet des options pour le moins fantaisistes de raccordement au réseau de tramway, s'agissant en particulier de la ligne 3. Faut-il sérieusement penser qu'au sortir du TGV on proposerait aux voyageurs de prendre un bus sur quelques centaines de mètres pour ensuite pendre une ligne de tramway jusqu'au centre ville ou à la gare ?

Une telle option n'est évoquée que pour conforter l'idée d'une gare qui serait aisément reliée au reste de la ville. Ne faire apparaître que la ligne 1 de tramway prolongée serait un aveu, surtout compte tenu du niveau de saturation qu'elle atteint déjà. Elle souligne a fortiori la faiblesse de l'argument de l'intermodalité pour l'emplacement de la Mogère, et il est évident que les cyclistes sont aussi concernés par cet isolement.

Concrètement, un trajet entre la gare Saint-Roch et la GNM prend au strict minimum une vingtaine de minutes, sans même tenir compte de la médiocre adaptation au trafic cycliste d'une bonne partie de ce trajet (voir ci-dessus). La voie du tramway 1 est ainsi loin d'être partout traitée pour être longée par les cyclistes.

Toute la contradiction réside là : le Pôle d'Echange Multimodal qui est décrit revêt pour les cyclistes urbains une signification quelque peu fumeuse. Le terme de bi-modalité, pour train et automobile serait sans doute plus adéquat. En tout état de cause il est difficile d'admettre que la pratique du vélo en ville soit mobilisée pour justifier de la pertinence de ce projet. Mentionner au §3.2.6.4 (pièce F, p. 175) le vélo comme « pivot » de l'intermodalité entre les deux gares revient à faire peu de cas du recours concret au vélo qu'il est possible d'imaginer pour cette gare excentrée.

Des propositions d'aménagement inadaptées qui rebuteront les cyclistes

On notera d'ailleurs également que les références pourtant nombreuses aux pistes cyclables promises dans un second temps autour de la gare (après 2030...), que ce soit pour les accès depuis le nord ou les circulations latérales, ne visent en fait que le trafic de proximité, c'est-à-dire celui imaginé pour l'hypothétique quartier Oz.

Pour Vélocité, l'exigence concerne aussi bien les accès en vélo à cette gare en 2017 depuis la zone d'action du vélo (grand Montpellier) que les prévisions d'évolution dans le temps. En 2017, on nous annonce une passerelle à chaussée 2x1 voie depuis le quartier Odysseum, dont nous avons dit qu'il était infranchissable. Les autres voies sont interdites au vélo (boulevard Mendes-France) ou trop éloignées (piste du Lez). Les évolutions futures du réseau viaire sont présentées dans le dossier comme des 2x2 voies, qui même longées par des pistes cyclables (comme c'est agréable, et comment franchit-on les diverses bretelles de raccordements?), restent d'un niveau de réflexion qui demeure clairement orienté "tout auto".

Vélocité demande des accès directs en vélo pour une telle gare, aussi bien depuis le nord que depuis le sud, avec un profil en long adapté (doux! Les franchissements d'autoroutes nous font peur!); un cycliste allant prendre le TGV n'est pas enclin à affronter des obstacles, naturels ou non.

Une régression évidente par rapport à la gare Saint-Roch pour les mobilités actives et les déplacements doux

La gare Saint Roch est très bien connectée aux transports publics urbains, et sa position la rend assez propice à l'accès en vélo. Certes la place qui est faite au vélo à Saint-Roch reste très insuffisante, et les difficultés de parkings pour les cyclistes sont un problème que nous dénonçons depuis longtemps. Mais là aussi la rénovation de la gare Saint-Roch et les opérations d'aménagement qui l'accompagnent offrent une perspective d'amélioration.

A contrario, du côté gare de la Mogère, les choses ont le mérite d'être claires : 70 emplacements vélos en 2020 pour 1 600 places de véhicules particuliers. Pourquoi privilégier une telle régression s'il est possible de faire autrement ? L'intermodalité vélo+train en particulier, bien que freinée à la fois par la réticence à l'embarquement des vélos dans les rames que par la capacité et la sécurité des parcs à vélos dans les gares, est en pleine progression et n'est pas négligeable. Elle correspond à une prise en compte de l'environnement dans toute la chaîne de déplacement.

Par ailleurs, et quand bien même on négligerait les problèmes spécifiques de correspondance entre gare pour les voyageurs, il est difficile à la lecture du rapport de considérer que cette gare ne resterait qu'un problème marginal pour les cyclistes urbains. A plusieurs reprises, tel que dans le § 3.2.6.3.3 (pièce F, p. 177), il est question de « développer l'usage du train pour les déplacements quotidiens ». S'agissant d'une gare a priori destinée au trafic longue distance, le maître d'ouvrage laisse ainsi transparaître son intention de capter une part croissante de tous les trafics voyageurs. Si la SNCF venait à se rendre à ces intentions, c'est une part croissante des cyclistes également usagers quotidiens du rail qui auraient alors à pâtir d'un temps d'accès à rallonge, cette gare étant excentrée par rapport à bien des zones d'emploi, contrairement à la Gare St-Roch.

Une nouvelle gare qui captera les crédits publics au détriment des modes doux ailleurs en ville

Ce projet aura de sérieux impacts sur les priorités d'aménagement. Alors que Vélocité attend depuis des années que Montpellier aligne son niveau d'investissement en faveur des modes doux à la hauteur des villes de taille comparable, il est évident que les budgets locaux publics déjà contraints seraient assurément sollicités pour au contraire aménager et réaliser en priorité échangeurs autoroutiers et accès en transport en commun.

Vélocité est d'autant plus sensible à ces questions de priorités que les décideurs locaux continuent encore trop souvent à traiter les déplacements vélo comme un enjeu subordonné aux autres modes de déplacements dans la ville. Alors qu'il est admis qu'il doit être un axe à part entière de la réflexion sur le développement urbain, nous éprouvons année après année la désinvolture avec laquelle sont traités les programmes qui devraient adapter la ville au vélo.

En guise de conclusion

En guise de conclusion et au risque du paradoxe, c'est parce que cette gare ne concerne pas les cyclistes et ne les concernera probablement jamais que Vélocité s'y oppose.

Nous avons relevé dans le contenu du dossier d'enquête une prise en compte du vélo dans l'intermodalité avec la gare qui par ses contradictions fait clairement ressortir que cette gare ne pourra jamais devenir une destination sérieuse pour les cyclistes usagers du rail.

Parce que ce projet de gare révèle un fort tropisme pour le recours à l'automobile,

Parce qu'il se situe dans une zone difficile d'accès pour les cyclistes, quand l'intermodalité train+vélo prend toute son importance en élargissant de manière "gratuite" pour l'environnement la zone de chalandise du train dans l'agglomération,

Parce qu'il apparaît très clairement que d'autres solutions existent pour améliorer le système ferroviaire qui faciliterait la poursuite du développement du vélo en ville, y compris pour les usagers du rail,

Parce que l'ensemble des coûts et des investissements qu'impliquent la gare ne pourront se faire qu'au détriment des efforts des collectivités locales en faveur des mobilités douces,

Nous rejetons aujourd'hui ce projet, réclavons sa remise en question par le maître d'ouvrage et ses partenaires, et demandons à nouveau à cette occasion un approfondissement des efforts en faveur des mobilités douces sur l'ensemble de la ville de Montpellier et de son aire urbaine.

Nous vous prions de croire, Monsieur le Commissaire, à l'assurance de notre considération distinguée.

Catherine Aberdam, présidente,
pour, et par délégation,
Robert Turquety, secrétaire