

Le contournement TGV et les projets de gares nouvelles : l'histoire d'une tentative de passage en force

Le contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier (CNM) a été décrété d'utilité publique (et « urgent »!) le 16 mai 2005, car son intérêt est clair :

- il double l'axe Montpellier-Nîmes, peu fiable
- il est polyvalent : trains de marchandises et TGV
- il n'inclut aucune gare TGV excentrée : la gare de Montpellier est notamment accessible grâce à l'embranchement de Saint-Brès.

Mais le projet traîne faute d'argent et de rentabilité. Le financement n'est bouclé que le 28 juin 2012 dans un « partenariat public-privé » (PPP) avec « Oc'Via » (groupe Bouygues), avec un gros financement public.

Le président de l'agglomération de Montpellier, puis de la région Languedoc-Roussillon, Georges Frêche, y voit l'occasion de ressortir son projet de gare TGV (annoncée dès 1989) pour étendre le quartier « Odysseum » au-delà des autoroutes A9 et A9bis.

Cette gare TGV est d'abord un prétexte à poursuivre des projets immobiliers. Mais pour les voyageurs, elle allongerait de 30 à 60 mn leur temps de parcours global.

En 2009 démarre la concertation pour une **ligne nouvelle de Montpellier à Perpignan (LNMP)**. Ce projet prévoit une forte augmentation du trafic, qui rend nécessaire la construction d'une nouvelle gare TGV à Montpellier ; 2 emplacements sont étudiés :

1) **emplacement « ouest » (St-Jean-de-Védas/Maurin)** : il permet les correspondances avec les TER, une liaison en 5 mn avec l'autre gare, la desserte par une branche du tram L2, et un excellent accès routier (A9/A9b, gare routière des Sabines).

2) **emplacement « est » (Odysseum/La Mogère)**, sans correspondance ferroviaire ni routière, accessible uniquement en tramway (L1 à prolonger).

L'Agglo de Montpellier milite pour le 2nd projet, tout comme RFF qui produit une étude comparative grossièrement biaisée. Le public n'est pas consulté.

À Nîmes aussi, des gares TGV sont envisagées, mais aussi un raccordement depuis la gare actuelle via Générac (scénario C3 de la SNCF).

Pendant le projet LNMP est reporté « après 2030 », et avec lui les projets de gares TGV.

L'Agglo de Montpellier, RFF et le Préfet de l'Hérault décident pourtant, **sans consultation du public** ni de la SNCF, de modifier le CNM dans une **décision non publiée (protocole du 2 février 2011)** :

- Construction des gares TGV à Nîmes (à Manduel) et à Montpellier (à Odysseum/La Mogère), malgré l'absence de ligne TGV vers Perpignan.
- Suppression de l'embranchement de Saint-Brès, indispensable pour une bonne desserte de la gare de Montpellier (il est conservé comme option future). Saurel et le préfet de l'Hérault réclament l'inversion de cet embranchement, pour permettre plutôt à des trains classiques d'éviter la gare historique de Montpellier et de desservir la gare TGV (et donc pas la gare St-Roch, ni Baillargues).

Mais la SNCF a achevé, fin 2014, une réfection totale de la gare de Montpellier : immense nef, 6 voies accessibles, nouveaux accès piétons, parking géant... Ce qui rend absurde le projet de l'Agglo et de RFF, de quasi-abandon de la gare historique, par ailleurs desservie par les 4 lignes de tramway.

Collectif anti-Mogère

Plus d'infos sur le site internet : GareTGV.free.fr

- infos
- carte animée
- et tous les documents liés au projet

