

Jean Sivardière, président de la FNAUT

Paris, le 14 octobre 2014

M. Pierre Balandraud  
Commissaire-enquêteur  
Enquête publique relative à la gare nouvelle de Montpellier  
1 place Georges Frêche  
34000 Montpellier

Monsieur le Commissaire-enquêteur,

La FNAUT est une association de consommateurs agréée par l'Etat, qui travaille depuis sa création en 1978 à la définition et à la mise en œuvre d'une politique des transports conforme aux exigences du développement durable. Elle est la seule association de consommateurs spécialisée sur ce thème des transports. Elle peut faire état aujourd'hui d'une compétence reconnue par ses interlocuteurs et d'une bonne représentativité, puisqu'elle rassemble environ 80 000 adhérents.

Dès le début des années 1980, à l'occasion de la mise en service de la ligne à grande vitesse (LGV) Paris-Lyon, la FNAUT a été amenée à critiquer le positionnement hors des centres-villes des gares nouvelles situées sur les LGV. Qu'elles soient situées en rase campagne ou dans des périphéries urbaines, ces gares « exurbanisées » ont contribué à l'apparition d'un nouveau maillage ferroviaire, de plus en plus indépendant du maillage classique, le passage de l'un à l'autre impliquant des ruptures de charge dissuasives pour les voyageurs non motorisés.

Plus généralement, l'implantation des gares exurbanisées implique une connexion difficile entre les TGV et les transports de proximité (TER, cars départementaux et transports urbains) très pénalisante pour les voyageurs. Cette forte dégradation des correspondances pénalise aussi les opérateurs ferroviaires qui peuvent perdre du trafic, car en moyenne 20 % des voyageurs utilisant le TGV empruntent aussi un TER.

Ainsi la gare d'Aix en Provence a été créée sur le plateau d'Arbois, au nord de Marseille. Elle n'est alimentée que par des navettes de bus, des taxis et des voitures, suite à des travaux routiers gigantesques. Le trafic automobile induit conduit à un engorgement des vastes parkings existants. Les difficultés rencontrées par les voyageurs subsistent, dans une moindre mesure, dans les rares cas où la gare nouvelle est située à l'intersection d'une LGV et d'une ligne régionale (Valence) ou en périphérie urbaine (Avignon).

Les erreurs ainsi commises sont aujourd'hui identifiées puisque des corrections ont été élaborées ou réalisées : en Lorraine (projet de gare TGV à Vandières au croisement de la LGV Est et de la ligne régionale Nancy-Metz remplaçant la gare actuelle de Louvigny implantée dans les champs), et en Avignon (création de la virgule ferroviaire qui permet aujourd'hui à des trains TER de relier rapidement la gare centrale à la gare TGV périphérique).

On peut noter que la LGV SEA, actuellement en fin de construction, n'aura aucune gare de plein champ entre Tours et Bordeaux et que les gares de centre-ville (Poitiers, Angoulême) seront desservies par des raccordements, disposition ne pénalisant pas le temps de parcours des TGV Paris-Bordeaux sans arrêts intermédiaires et valorisant la spécificité des TGV qui est de relier des villes de centre à centre sans rupture de charge ni allongement des temps d'accès.

Dans ce contexte, la FNAUT est opposée à la construction de nouvelles gares TGV exurbanisées, en particulier la nouvelle gare TGV de Montpellier prévue sur le site de La Mogère pour les raisons spécifiques suivantes.

Une fois le contournement de Nîmes et Montpellier (CNM) mis en service, les TGV Paris-Montpellier continueront à aboutir à la gare centrale de Montpellier, où les voyageurs trouveront de bonnes correspondances avec les TER et les transports urbains, car ils ne pourront être rentabilisés que s'ils desservent aussi la gare centrale de Nîmes.

La gare de la Mogère sera donc peu desservie, uniquement par les TGV assurant des liaisons avec Perpignan et la Catalogne ou Toulouse. Et sa fréquentation sera faible car le gain de temps apporté aux habitants de Montpellier par le CNM et payé au prix fort d'une ligne à grande vitesse ne compensera pas la durée du trajet en tramway T1 (environ 30 minutes) pour rejoindre le centre-ville.

L'ouverture de la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan, qui n'interviendra pas avant 2030, ne devrait pas modifier significativement cette situation.

La gare de Nîmes-Manduel prévue pour 2021 et permettant aux Nîmois, moyennant une correspondance, d'emprunter les TGV circulant sur le CNM, n'apportera aucune amélioration à la desserte de Montpellier.

Ajoutons que, située dans la ceinture verte de Montpellier en zone inondable, la gare de la Mogère nécessiterait de gros travaux de protection, pour éviter des dégâts considérables, comme ceux récemment constatés à Montpellier suite aux épisodes météorologiques de cet automne 2014.

Une implantation de la gare nouvelle de Montpellier sur le site retenu nécessiterait par ailleurs des aménagements publics nombreux et aujourd'hui non financés, qui s'imposeraient au contribuable local : prolongement du tramway et aménagements routiers.

Une mesure de bon sens consiste donc à abandonner l'hypothèse d'une gare nouvelle à Montpellier et à construire le raccordement de Saint-Brès permettant aux TGV devant desservir Montpellier sans arrêt à Nîmes d'accéder directement à la gare centrale, qui a été récemment modernisée pour un coût de 50 millions d'euros, dispose d'une réserve de capacité importante et est très bien desservie par les trains TER, 4 lignes de tramway et plusieurs lignes de bus urbains et de cars départementaux.

La FNAUT vous demande donc de donner un avis négatif au projet de gare nouvelle de Montpellier, dont la conception nous semble irrationnelle.

Vous remerciant de votre attention, je vous prie, Monsieur le Commissaire-enquêteur, de croire à mes sentiments les meilleurs.

Jean Sivardière