

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, très chargé,
- il est polyvalent : TGV et trains de marchandises
- 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. Le financement est finalement bouclé avec un « partenariat public-privé » (PPP) avec la société Oc'Via (groupe Bouygues), le 28 juin 2012.

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 1999) pour développer son quartier « Odysseum ». Il trouve parallèlement un accord avec RFF pour valoriser les terrains de l'ancienne gare de marchandises de Montpellier, avec l'opération immobilière « Nouveau St-Roch » : la gare TGV est le projet d'un élu lié aux promoteurs.

En 2009 démarre la concertation pour une ligne nouvelle de Montpellier à Perpignan (LNMP). Ce projet parie sur une forte augmentation du trafic, rendant insuffisantes les gares de Nîmes et de Montpellier, et justifiant la construction de deux gares TGV. À Montpellier, 2 emplacements sont étudiés :

1) l'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) l'emplacement « est » (**Odysseum/La Mogère**), sans correspondance ferroviaire ni routière, pouvant uniquement être desservi par un tramway.

L'Agglo de Montpellier milite pour le 2nd projet, tout comme RFF qui produit une étude comparative grossièrement biaisée. Le public n'est consulté à aucun moment sur la localisation de la gare TGV.

Cependant 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 projet dans une **décision non publiée (protocole du 2 février 2011)** :

- Construction des gares TGV à Nîmes (Mandel) 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. De plus, cet embranchement, conservé comme option future, est inversé pour permettre plutôt à des trains classiques d'éviter la gare historique de Montpellier. Le Préfet de l'Hérault indique que des TER desserviront la gare TGV (mais donc pas la gare historique).

Mais la SNCF termine, 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 4 lignes de tramway.

