



Conférence de presse, vendredi 4 juin 2021

Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan : le choix des gares doit respecter l'intégration au réseau ferroviaire existant

Quelles gares pour la Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan ? Le projet actuel prévoit deux gares TGV extérieures aux villes, à Béziers-Est et à Narbonne-Ouest. A Béziers-Est, elle ne serait pas connectée du tout au réseau ferroviaire historique. A Narbonne-Ouest, elle ne serait connectée qu'à la ligne de Toulouse. Pourtant, les correspondances avec les TER sont très importantes, tant à Béziers (ligne du littoral, ligne des Causses vers Clermont-Ferrand) qu'à Narbonne (lignes de Toulouse, Montpellier et Port-Bou) qui sont deux étoiles ferroviaires.

Comment positionner les gares d'arrêt des TGV qui emprunteront la LNMP ?

La sélection d'un point d'arrêt des trains à grande vitesse doit répondre à plusieurs priorités :

- **Offrir des possibilités de correspondances ferroviaires**

Il faut absolument éviter l'expérience malheureuse de Montpellier Sud-de-France qui n'offre aucune correspondance TER. La SNCF était pourtant revenue des créations malheureuses de gares ex-urbanisées et isolées du réseau, telles Mâcon-Loché-TGV, Montchanin-Le Creusot (où la création d'un raccordement TER est demandée), Vendôme-TGV ou Lorraine-TGV (qu'il est déjà prévu de déplacer à l'aplomb d'une ligne TER à Vandières !). A l'opposé, Valence-TGV est une gare mixte TER-TGV, comme Nîmes-Pont-du-Gard, Besançon-Franche-Comté ou Belfort-Montbéliard-TGV.

- **Profiter des caractéristiques du futur réseau**

On peut profiter de l'opportunité du croisement de la ligne nouvelle avec la ligne classique à Nissan-lez-Ensérune, à mi-chemin de Béziers et Narbonne, pour créer un arrêt commun TGV-TER. La gare commune pourrait être construite sur deux niveaux au franchissement en viaduc de la ligne classique par la LNMP. Cette gare éviterait de construire deux gares nouvelles à un intervalle de 30 km ou 40 km, une absurdité sur une ligne parcourable à 320 km/h.

Au cas où cette solution logique serait refusée, il existe une situation analogue à celle de Nissan : à Villeneuve-les-Béziers, le site dénommé « gare canal » ou « gare intersection »

- **Assurer l'intermodalité**

Une gare TGV doit être un véritable pôle multimodal. Outre les correspondances TGV-TER, elle doit assurer des correspondances avec les réseaux de bus urbains ou péri-urbains et d'autocars régionaux. Créer deux gares nouvelles à Béziers-Est et Narbonne-Ouest reviendrait à créer deux pôles multimodaux supplémentaires, multipliant les coûts d'exploitation pour les réseaux de transport routier (qui devront continuer de desservir les gares classiques). Une gare unique à Nissan-lez-Ensérune limiterait cet effet de gaspillage.

- **Desservir au plus près le tissu urbain**

Les élus de Perpignan ont refusé le projet de gare nouvelle ex-urbanisée dans la zone de Rivesaltes, obtenant que tous les TGV desservant la ville s'arrêtent à la gare centrale. Sur la ligne nouvelle Tours-Bordeaux, les élus locaux de Poitiers et d'Angoulême ont refusé la création de gares nouvelles ex-urbanisées. Ils ont obtenu que soient créés des raccordements en amont et en aval des gares-centre pour que les TGV desservant leur agglomération s'arrêtent au cœur de leurs villes. Les gares centrales ont le double avantage de permettre des correspondances optimales TGV-TER et un contact parfait avec le cœur du réseau de transport urbain. Elles favorisent l'usage du vélo ou la marche à pied en raison de la proximité des équipements et commerces.

- **Ne pas surestimer la zone de chalandise d'une gare nouvelle ex-urbanisée**

Le projet de SNCF Réseau estime qu'une gare nouvelle à Béziers-Est attirerait les voyageurs en provenance et à destination du Cap d'Agde. Cette vision technocratique et parisienne ne résiste pas à l'analyse. Les temps de parcours Cap d'Agde – Béziers-Est sont dissuasifs. Tout au long de l'année, les clients réguliers du train de cette zone ont la gare d'Agde pour porte d'entrée du réseau. Ils utilisent les TER pour aller prendre des TGV en correspondance : vers le nord à Montpellier (quand c'est possible, à Saint-Roch) ; vers le sud ou l'ouest dans une gare TGV-TER côté Béziers (gare actuelle ou éventuelle future gare de Nissan).

Les gares nouvelles ne peuvent être justifiées que :

- **si la gare existante est saturée, sans extension possible**

Côté voies, ce n'est le cas des gares centrales ni de Béziers, ni de Narbonne, aux faisceaux de voies facilement extensibles.

- **si la ligne nouvelle passe très loin de la gare existante, sans jonction possible**

Ce n'est le cas ni à Béziers, ni à Narbonne, où des jonctions sont possibles. A Béziers, une jonction est d'ailleurs prévue à l'est de la ville... pour permettre au fret de rejoindre la ligne classique (puisque le projet ne prévoit pas de mixité au-delà de Béziers). Le fret quitterait donc la ligne nouvelle à l'est de Béziers pour traverser ensuite la gare centrale, alors que les TGV ne s'arrêteraient qu'à plusieurs kilomètres de la ville...

- **si elle dessert une zone de chalandise importante non couverte par une gare existante (mais attention au nombre d'arrêts supplémentaires)**

Une gare nouvelle sur ligne à grande vitesse peut s'imaginer si elle dessert une zone de chalandise importante privée de gare du réseau classique. Mais tout arrêt supplémentaire d'un TGV coûte de nombreuses minutes. Un TGV est un train à longue distance...

Points de vigilance par rapport aux projets de SNCF Réseau

- **Gare historique + gare nouvelle dans un même secteur = complexification du voyage, surtout si non interconnectées et donc risque de perte de clientèle.**

Les cas de Montpellier Sud-de-France et de Nîmes Pont-du-Gard sont emblématiques. A Sud-de-France, aucune correspondance TER, obligeant certains voyageurs en provenance d'une gare TER de la région à effectuer une double correspondance : TER-transport urbain à Saint-Roch, transport urbain-TGV à Sud-de-France. L'assurance de perdre beaucoup de temps et le risque de rater son train. A Pont-du-Gard, les grilles horaires TGV et TER ne répondant pas aux mêmes logiques, il peut arriver que la correspondance TER-TGV exige plus d'une heure d'attente, en pure perte. La gare ex-urbanisée favorise donc l'automobile pour les parcours d'approche... sans garantie de retrouver sa voiture si le TGV du retour dessert... la gare centre !

- **Gare historique + gare nouvelle = frais de fonctionnement multipliés par 2 = charge supplémentaire pour les collectivités.**

Le dédoublement des gares pour une même ville (gare centre/gare ex-urbanisée) est une promesse de charges d'exploitation supplémentaires sans garantie de recettes additionnelles (voire le contraire). Pour Gare & Connexions, c'est la garantie de frais immobiliers, techniques et de personnels supplémentaires. Pour les collectivités organisatrices des transports locaux et régionaux, c'est l'obligation d'assurer des dessertes coûteuses (distance), peu rentables et très irrégulières (fréquentation limitée aux clients des TGV).

- **Accroissement du trafic routier, surtout si les 2 gares ne sont pas interconnectées = charges supplémentaires en équipements et consommation d'espace.**

Enfin, les gares ex-urbanisées fonctionnent comme des aspirateurs à voitures individuelles en raison de leur éloignement et de leur situation en bout de ligne de réseau urbain. La création d'une gare nouvelle ex-urbanisée induit donc des investissements routiers importants. La nécessité d'importants parkings est fortement consommatrice d'espaces.

Les arguments dont il faut se méfier

- « Une gare nouvelle fait perdre moins de temps par arrêt qu'une gare centre raccordée et donc aura plus d'arrêts ».

Cette question du temps par arrêt (décélération + arrêt + accélération) n'est pas l'élément déterminant ; la clientèle potentielle et la distance entre les gares sont des critères plus importants. Sur l'ensemble CNM+LNMP, on pourrait compter quatre gares sur ligne nouvelle si Béziers-Est et Narbonne-Ouest étaient construites, en plus de Montpellier Sud-de-France et Nîmes Pont-du-Gard. Cela ferait quatre gares d'arrêt sur moins de 140 km soit une gare tous les 46 km, un cas unique sur tous les réseaux à grande vitesse. Autant dire que les opérateurs de trains à longue distance se garderont bien de les desservir toutes ! S'ils veulent desservir la ville, la gare centrale leur apportera certainement plus de clientèle.

- « Une gare nouvelle hors agglomération attire une nouvelle clientèle ».

Si elle peut être plus accessible pour des zones périphériques, la gare sur ligne nouvelle ne bénéficie pas de la densité de population comme les gares centre. Une loi de pure géométrie démontre que le centre d'un disque est plus proche de tous les points de sa surface qu'un point de son périmètre. Dans le cas de Montpellier Sud-de-France, sa plus grande proximité de Pérols ou Lattes ne compense pas son éloignement dissuasif du centre, qui se densifie encore (quarter nouveau Saint-Roch), des Sabines, de Malbosc, de la Paillade...

- « L'accès aux gares nouvelles est plus facile et rapide ».

Mais c'est uniquement pour les automobilistes de la périphérie, si les bouchons ne se multiplient pas... L'accès aux gares nouvelles n'est en revanche plus facile ni pour les piétons, ni pour les cyclistes, ni pour les usagers des transports publics urbains. De plus, ces gares induisent des trafics routiers supplémentaires sur des voiries périphériques qui n'en ont pas besoin. Sans parler des correspondances TGV-TER-Transport urbain qui exigent des temps de parcours supplémentaires. Et où met-on le pôle multimodal ?

Conclusion

Les gares nouvelles sont rarement justifiées et le plus souvent compliquent l'aménagement du territoire. Elles entraînent un trafic routier supplémentaire, fragilisent la cohérence des réseaux de transport public, complexifient les voyages des usagers du train.

Gares nouvelles ex-urbanisées, un bilan controversé

L'expérience des gares nouvelles de Nîmes et Montpellier est controversée. La SNCF dit que ça fonctionne bien, mais se refuse à ce jour à fournir un bilan. On peut simplement constater que les tarifs proposés au départ de ces gares nouvelles sont souvent inférieurs à ceux proposés au départ des gares centre, indiquant un manque d'appétit de la part de la clientèle.

Ce qu'on peut constater par contre, c'est une dégradation de l'offre, en particulier pour les liaisons province-province. Le cas des relations Rhône-Alpes est édifiant :

Aucune relation directe Lyon-Agde ;

La plupart des relations se font avec correspondances souvent supérieures à 30 minutes pour Sète, Agde, Béziers, Narbonne.

Des correspondances sont proposées à Nîmes Pont-du-Gard avec des TER pour rejoindre Sète, Agde, Béziers, Narbonne (et même Montpellier Saint-Roch) !

Donc, des ruptures de charges, des temps de parcours non concurrentiels avec la route, un confort dégradé et des coûts de fonctionnement hypertrophiés, soit plus de moyens mis en œuvre pour un service de moins bonne qualité !