

États Généraux du Rail et de l'Intermodalité  
Contribution n°1 du Collectif contre la gare de la Mogère – Mai 2016

## Sauvegarder les correspondances en gare(s) de Montpellier

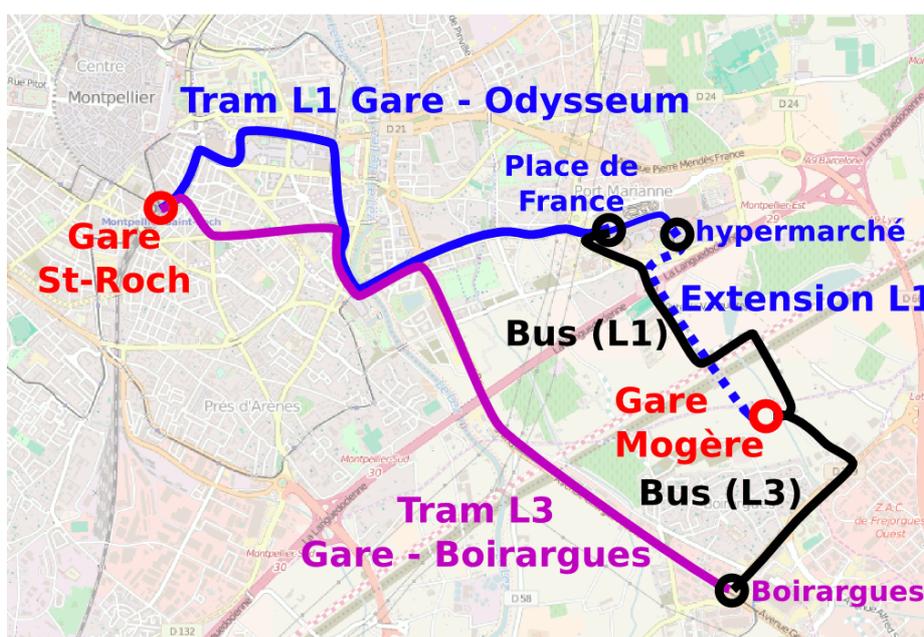
Version informatique : <http://garegv.free.fr/egri/1>

QR-Code :



La mise en service de la gare de la Mogère à Montpellier empêcherait en pratique les correspondances ferroviaires. À court comme à plus long terme il est essentiel pour la desserte ferroviaire de la deuxième métropole régionale de choisir d'autres solutions.

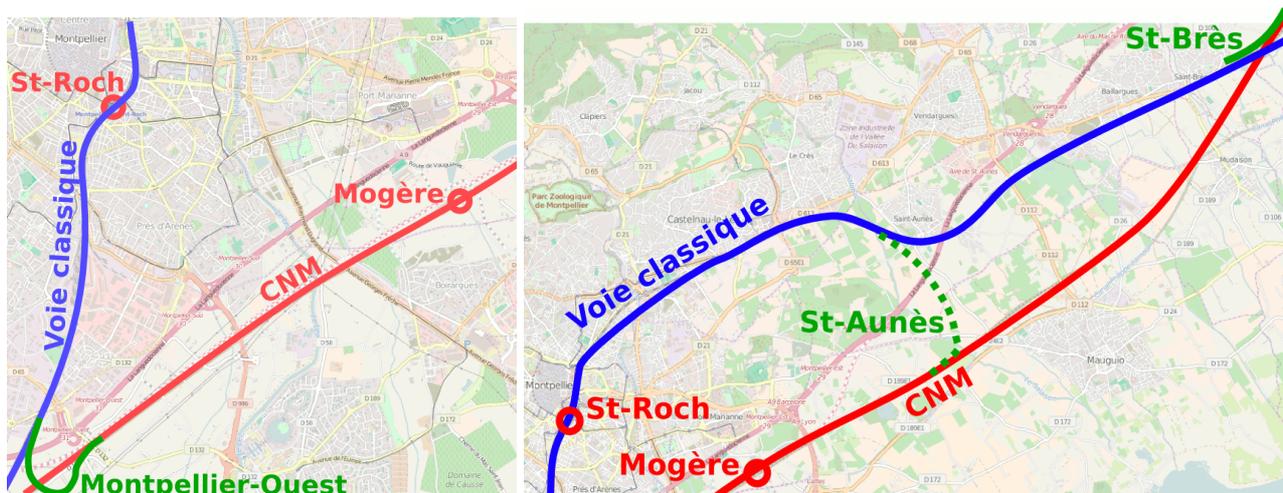
### 1. Ce qui est prévu : des liaisons inter-gares impraticables



À l'ouverture de la gare de la Mogère (2017), **seule une liaison inter-gares par tram+bus est possible** (tram L1 via Odysseum, ou L3 via Boirargues), **les performances sont rédhitoires** : 3 transbordements et 1 h 18 mn entre un TER et un TGV : sortie gare St-Roch = 5 mn, attente tram = 15 mn selon l'heure, trajet tram = 17 mn, transbordement = 5 mn (si bus synchronisé), trajet bus = 10 mn, accès gare de la Mogère = 5 mn, battement = 20 mn (avec les aléas de circulation).

Plus tard, **un prolongement de la ligne 1 est possible**, pour un **coût d'au moins 40 M€**, mais **ses performances restent impraticables** : 2 transbordements et 1 h entre trains : sortie gare St-Roch = 5 mn, attente tram = 15 mn selon l'heure, trajet tram = 23 mn, accès gare de la Mogère = 5 mn, battement = 12 mn (le tram étant moins irrégulier que le bus).

## 2. Une solution dès maintenant: une liaison ferroviaire à niveau



Les liaisons offrent un temps de parcours intéressant mais leur capacité est limitée par le cisaillement des voies et pourraient ne pas suffire à long terme. Le facteur limitant n'est pas la gare St-Roch (6 voies à quai) mais la capacité des voies ferrées.

**Raccordement « Montpellier-Ouest »** : difficultés techniques (zone urbaine, traversée du CNM et d'axes routiers dont 2 autoroutes). Trajet de 9 km (10 mn). Nécessite une navette ferroviaire, synchronisée, avec garantie de correspondance.

**Raccordement « Saint-Aunès »** : exige 5 km de voie nouvelle près du ruisseau du Salaison, autoroute A9 à franchir. Inférieur à « Montpellier-Ouest » : plus long (trajet de 15 km), plus coûteux, tronçon en voie unique.

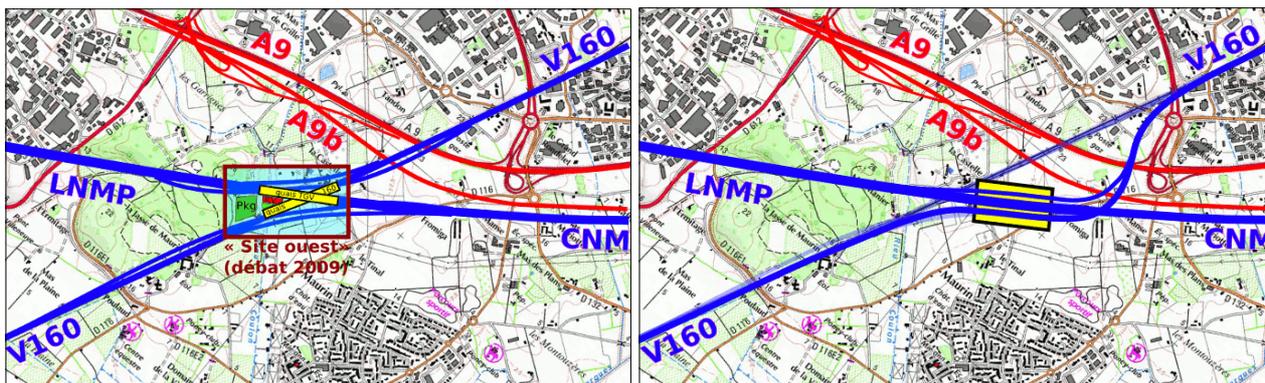
**Raccordement « Saint-Brès »** : inclus dans la DUP du CNM, **ce n'est pas une liaison inter-gares mais une alternative à l'utilisation de la gare de la Mogère**. Aucun ouvrage d'art ni expropriation. Situé à 17 km à l'est de Montpellier, à 8 mn de St-Roch et à 6 mn de la Mogère (depuis le CNM, 2 mn de temps d'accès ajouté). Peu coûteux, il évite en outre les frais d'exploitation de la gare de la Mogère et d'une navette ferroviaire. Capacité identique à « Montpellier-Ouest ». **C'est donc la meilleure option à tous points de vue, sa réalisation est indispensable.**

## 3. Une solution à plus long terme : une liaison ferroviaire dénivelée à haute capacité

À long terme (2030–2040) et avec une ligne nouvelle Montpellier-Perpignan (LNMP), si le nombre de trains devenait incompatible avec un raccordement à niveau, une liaison dénivelée optimiserait la capacité des lignes en supprimant les cisaillements.

**Embranchement St-Brès dénivelé** : dans les années 1990, la DUP de la LGV Méditerranée (alors prévue de Valence à St-Brès), prévoyait un embranchement dénivelé à haut débit à St-Brès pour raccorder le CNM à la gare St-Roch.

#### 4. Plus tard encore : conserver la possibilité d'une gare à l'ouest de Montpellier



**Nouvelle gare (St-Jean-de-Védas) à l'intersection ouest :** emplacement proposé en 2009 par la SNCF (débat LNMP), au croisement des voies nouvelle et classique. Correspondances immédiates entre TGV et TER, mais quelques difficultés avec l'impact environnemental et les raccordements routiers et tramway.

**Nouvelle gare (Lattes Maurin) avec voie classique déplacée :** située à l'ouest de Montpellier avec déplacement de la voie classique. **Cette gare est optimale :** faible impact environnemental, raccordement aisé au tramway et au réseau routier, capacité maximale des infrastructures, correspondances possibles entre tous les trains. **La possibilité de réaliser cette gare à très long terme doit être préservée.**

### Conclusions

Un raccordement inter-gares (entre les gares St-Roch et La Mogère) par tramway ou tram+bus n'est pas satisfaisant. Un raccordement ferroviaire entre ces gares est complexe et coûteux, pour une capacité insuffisante à long terme.

**La seule option permettant des correspondances efficaces TGV-TER à Montpellier, à court et moyen terme, est que tous les trains desservent la gare de Montpellier St-Roch grâce à l'embranchement de St-Brès (DUP du CNM). Ou bien qu'ils la desservent via la ligne classique.**

**À long terme, le raccordement de la gare de la Mogère n'est pas viable : les solutions réalistes sont un embranchement dénivelé à St-Brès ou une nouvelle gare à l'ouest de Montpellier. Les réservations d'une gare avec déplacement de la voie classique doivent être faites sans tarder.**