

Vélocité Grand Montpellier  
23 rue de la Condamine  
34080 Montpellier  
montpellier@fubicy.org

Mme la Présidente, Carole DELGA  
Région Languedoc Roussillon Midi Pyrénées  
22, boulevard du Maréchal-Juin  
31406 Toulouse Cedex 9

Montpellier, le 2 juin 2016

### **Objet : Contribution aux Etats Généraux du Rail et de l'Intermodalité**

L'association Vélocité créée en 1998 a pour objectif de rassembler et défendre les usagers de la bicyclette à Montpellier et dans les communes voisines. Elle est affiliée à la Fédération française des Usagers de la Bicyclette ([FUB](#)).

A l'occasion des Etats Généraux du Rail et de l'Intermodalité Vélocité tient à indiquer les raisons de son opposition au projet de gare nouvelle de Montpellier à La Mogère.

#### **1. Une régression évidente par rapport à la gare Saint-Roch pour les mobilités actives et les déplacements doux**

Certes la place qui est faite au vélo à la gare Saint-Roch est insuffisante faute de parkings adéquats pour les cyclistes. Mais sa position la rend assez propice à des améliorations.

A *contrario*, du côté gare de la Mogère, les choses sont claires : 70 emplacements vélos prévus pour 1 600 places de véhicules particuliers. Concrètement, un trajet à vélo entre la gare Saint-Roch et le site de la Mogère ajoute au strict minimum une vingtaine de minutes, sans même tenir compte de la médiocre adaptation au trafic cycliste d'une bonne partie de ce trajet. La voie du tramway 1 est ainsi loin d'être partout traitée pour être longée par les cyclistes.

**L'invocation de la multi-modalité ne recouvre en fait qu'une bi-modalité essentiellement voiture/train, corrigée à la marge par un accès en transport en commun.** Difficile d'admettre que la pratique du vélo en ville soit mobilisée pour justifier de la pertinence de ce projet.

#### **2. Des propositions d'aménagement inadaptées qui rebuteront les cyclistes**

Les références nombreuses aux pistes cyclables promises dans un second temps autour de la gare (après 2030...), que ce soit pour les accès depuis le nord ou les circulations latérales, ne visent en fait que le trafic de proximité, c'est-à-dire celui imaginé pour l'hypothétique quartier Oz qui doit s'étaler autour de cette gare. Pour Vélocité, les critères d'accès en vélo doivent concerner la zone d'action du vélo (grand Montpellier) et non le seul trafic de proximité de ce quartier.

Il est ainsi prévu une passerelle à chaussée 2x1 voie depuis la zone commerciale Odysseum au nord, qui constitue depuis ses débuts une coupure radicale pour les cyclistes. Les autres voies sont interdites au vélo (boulevard Mendes-France) ou trop éloignées (piste du Lez). Les évolutions futures du réseau viaire sont présentées comme des 2x2 voies, qui même longées par des pistes cyclables restent d'un niveau de réflexion qui demeure clairement orienté "tout auto". Par exemple, quels franchissements des diverses bretelles de raccordements ?

### 3. *La perspective d'un détournement du trafic quotidien au détriment des cyclistes*

Si comme le maître d'ouvrage le laisse entendre des TER sont progressivement redirigés vers la Mogère au détriment de la gare St-Roch c'est une part croissante des cyclistes également usagers quotidiens du rail qui auraient alors à pâtir d'un temps d'accès à rallonge, cette gare étant excentrée par rapport à bien des zones d'emploi, contrairement à la Gare St-Roch.

### 4. *Des fonds publics mobilisés au détriment des modes doux ailleurs en ville*

Ce projet aura de sérieux impacts sur les priorités d'aménagement. Alors que Vélocité attend depuis des années que Montpellier aligne son niveau d'investissement en faveur des modes doux à la hauteur des villes comparables, les budgets publics locaux déjà contraints seraient au contraire réservés en priorité aux échangeurs autoroutiers et aux accès en transport en commun.

### 5. *Conclusion*

Au risque du paradoxe, c'est parce que cette gare ne concerne pas les cyclistes et ne les concernera probablement jamais que Vélocité s'y oppose.

Dans son Schéma régional d'aménagement et de développement durable du territoire (SRADDT) 2009-2030, la Région Midi-Pyrénées recommandait de « *développer l'intermodalité par des systèmes de connexion entre les différents moyens de transports individuels et en commun et les modes doux. Le report modal de la voiture vers les transports en commun et les modes doux est primordial.* » ( <http://www.midipyrenees.fr/Le-SRADDT-2009,30762>, §1-1-2)

Elle indiquait également « *En ce qui concerne particulièrement les modes doux, l'usage du vélo doit être facilité en milieu urbain et en rabattement notamment vers les gares. La desserte des gares par le biais d'aménagements cyclables, les stationnements « vélo » à proximité ainsi que la possibilité d'embarquement à bord des trains, doivent être développés.* » (*idem*, §1-2-2)

Bien que ce schéma ait été adopté pour l'ancienne Région Midi-Pyrénées, et en dépit du mutisme sur cette question de [celui](#) du Languedoc Roussillon, il faut évidemment souhaiter que ces orientations guideront désormais l'action de la nouvelle grande Région. En tout état de cause, la gare de la Mogère à Montpellier constituerait un recul évident comparé au potentiel de la gare Saint-Roch.

**Il faut donc sans plus attendre mettre un terme à ce projet et approfondir au contraire les efforts en faveur des mobilités douces sur l'ensemble de la ville de Montpellier et de son aire urbaine.**