

Contribution à l'enquête publique concernant le projet de gare nouvelle de Nîmes Manduel Redessan

1/ Analyse globale :

Dans les attendus du projet et étant dans un état de droit, il est étonnant que le projet ignore :

le concept TGV et les fondements de la ligne TGV Méditerranée, en particulier la DUP du 31 mai 1994 et le bilan LOTI de juin 2007 établi par la SNCF,

- le rapport de la Cour des Comptes d'octobre 2014 relatif à la « Grande vitesse ferroviaire » pointant le critère majeur comme étant le temps de parcours notamment inférieur à 3h00. Ce qui n'est pas le cas de Montpellier prévu en 3h16 alors que la DUP de la LGV Med prévoyait 3h00 pour Marseille et Montpellier, le projet jusqu'à Nîmes n'étant que temporaire,

- le rapport du CGEDD de juillet 2008 sur le bilan LOTI des lignes Rhône-Alpes et Méditerranée avec ses recommandations.

Le bilan LOTI précise que s'il y a bien un gain de part de marché par rapport à l'avion (pour Montpellier) celui-ci n'est pas suffisant et le gain de temps est une des composantes à prendre en compte.

Dans le **projet, AUCUN TGV ne réalise Paris Montpellier en 3h00.**

L'application de la DUP de 1994 doit conduire à ne pas réaliser la gare de Nîmes Manduel Redessan et à faire arriver tous les TGV de Paris à Montpellier Odysseum et non Montpellier St Roch.

Globalement, il ressort de la présentation du projet une étude micro-économique. L'étude macro-économique est éludée :

Le projet est présenté comme si la gare était une gare pour train « classique », le critère TGV n'est pas pris en compte, ainsi :

1/ Les principes historiques (non négociables) des TGV sont :

une distance inter-gares LGV supérieure à 100km,

et un **temps de parcours de 3h00 sur Paris-Montpellier** ou Marseille (sur la base de 2h04 pour Paris-Bordeaux, il serait aujourd'hui d'environ 2h30 à 2h45).

2/ La région nîmoise a accès à **TROIS gares :**

Nîmes Centre, Avignon-TGV et Montpellier-TGV en 2017, dont **DEUX branches TGV** : Paris Marseille et Paris Montpellier

Aucune analyse ne prend en compte cette donnée. Alors que bien des agglomérations françaises n'ont pas un tel choix.

3/ Il est évoqué des gains en temps de parcours pour la région nîmoise (400 000 hab potentiels voyageurs), mais il n'est pas évoqué les pertes de temps pour l'aire urbaine de Montpellier (de 1 200 000 à 1 700 000 hab potentiels voyageurs). Montpellier-Paris reste avec ses 3h25 réduit à **3h16 en 2020 pour 100% des trains**. Le bénéfice des uns se fait au détriment des autres.

4/ en ce qui concerne la concurrence (l'aérien) l'analyse ne porte qu'au niveau national (?) et non sur le niveau régional (Montpellier et non Nîmes Garons comme on pourrait le penser)

5/ L'analyse des trains type TER ne portent que sur le contexte local et non sur l'axe complet Narbonne-Avignon

6/ Arles est « rattaché » à Nîmes alors que les deux tiers de ses liaisons se font vers Avignon. Nîmes Manduel Redessan TER n'a pas une vocation TER mais plutôt une liaison rapide avec Nîmes. C'est cher payé le projet.

7/ Un train rapide ne veut pas dire temps d'accès à la gare nul : exemple : la région parisienne passe un temps important pour accéder à la gare de Lyon, cela n'enlève en rien à la performance du TGV

2/ Analyse détaillée :

Pour que les voyageurs aient accès au TGV, il est nécessaire de créer un nouveau concept de desserte : la **Navette Grande Vitesse** associée à la notion de **hub**, développé dans le transport aérien.

Pour mémoire, dans Paris intra-muros, tout déplacement en métro permet de joindre deux stations de métro en moins de deux changements.

Ce principe est à décliner au niveau de la France avec son réseau TGV.

Cette approche permet de dire :

**qu'à partir d'une gare TER locale, tout voyageur peut atteindre une gare NGV
qui lui permettra, par un changement quai à quai,
d'accéder à un ensemble de TGV (radial, grand sud ou inter-secteur)
qui, pour l'essentiel, s'arrêtent dans le hub.**

Pour les voyageurs d'Occitanie les hubs seraient :

Avignon TGV et Narbonne TGV avec les terminus de **Montpellier Odysseum et Toulouse.**

Ces hubs sont raccordés au réseau classique pour accepter l'arrivée des Navettes à Grande Vitesse.

Pour Montpellier, il faudrait réaliser le raccordement à St Brès ou Lunel Nord.

Sur cette base, des **Navettes à Grande Vitesse** relient un **hub TGV** à un autre hub TGV ou à un terminus TGV. Les gares desservies sont limitées sur la base d'une distance inter-gares de 25 à 60 km :

Sur Avignon TGV-Montpellier Odysseum (100km): Nîmes Centre, Lunel (41km, 32km, 32km),

Sur Montpellier Odysseum-Narbonne-LGV (110km): Sète, Béziers (à étudier)

Sur Narbonne LGV-Toulouse (150km): Carcassonne, Castelnaudary (à étudier)

Perpignan aurait une NGV jusqu'à Narbonne TGV (50km)

Sur Toulouse-Agen LGV (150km) : Montauban, Valence d'Agen (à étudier)

Il est à noter que la NGV passant pas Nîmes Centre utiliserait le tronçon LGV Avignon-TGV Manduel.

De même que la NGV desservant Perpignan utiliserait la LGV jusqu'à Narbonne.

Ce concept permet de supprimer tout terminus (autre que ceux désignés ci-dessus) : Béziers, Perpignan, par exemple.

Ainsi le projet (français) de ligne Grande Vitesse méditerranée s'arrêterait à Narbonne et la prolongation vers Perpignan ne serait motivée que pour le raccordement international avec la ligne existante vers l'Espagne.

La région nîmoise peut très bien aller soit vers Avignon TGV soit vers Montpellier TGV pour prendre un train rapide. D'autres villes en France n'ont pas cette richesse d'accès. **Voir annexe**

Ce qui fait l'attrait (entre autres) des liaisons radiales TGV c'est la gare unique en région parisienne : le voyageur choisit la combinaison de moyens de transport la plus appropriée pour rejoindre sa destination finale. Autre TGV, TER, RER, métro, bus, car, voiture, taxi, vélib ou à pied. Pourquoi en région n'en serait-il identique ?

Pour Occitanie sur la branche med, « **TOUS** » les trains s'arrêtent à **Montpellier-Odysseum** » et le voyageur choisit la **combinaison de moyens de transport** la plus appropriée pour rejoindre sa destination finale. Autre TGV, NGV, TER, tram, bus, car, voiture, taxi, ou à pied. Dans ces conditions, la fréquence des TGV peut être importante.

3/ Population concernée :

A partir des trois gares Montpellier, Avignon et Nîmes et en utilisant la population de neuf aires urbaines du département du Gard (70% = 524 000 hab/ 736 000hab (département)), à grosse maille, **la gare de Nîmes Centre ne concerne que l'aire urbaine de Nîmes.**

En effet le département a trois pôles de population :

le sud : l'aire urbaine de Nîmes et ses abords immédiats,

l'aire urbaine d'Alès distante de 40km,

et l'Est du département dont la proximité est manifestement Avignon.

Alès, hors couloir TGV, peut bénéficier d'une NGV vers Avignon sans arrêt à Nîmes (le tracé des voies le permet), et Uzès (plein Nord) a le choix entre Nîmes et Avignon.

Donc la gare de Nîmes Centre est exclusivement réservée au service d'une aire urbaine (264 000hab) distante de deux hubs TGV de 50km et deux branches TGV. Pour mémoire la fréquence des TGV à Avignon est de 21 TGV par jour sur Paris

Pourquoi créer une gare LGV ? et quelle rentabilité ?

Pour mémoire, Douai-Lens, Tours, Le Mans, Poitiers et Angoulême n'ont pas de gare LGV.

4/ Investissements nécessaires :

4-1 Le Hub idéal est un hub à 4 branches :

La gare doit permettre à tous les TGV de stationner et repartir sans rebroussement : c'est la raison de la 4^{ème} branche qui provient d'une direction donnée, mais dont les trains doivent arriver en sens opposé pour repartir toujours par l'avant.

Le hub d'Avignon TGV est un hub à 3 branches.

Si ce n'est pas viable pour un TGV, cela le devient pour une NGV qui doit rebrousser normalement.

Il y aura probablement des aménagements à prévoir pour rendre opérationnel ce rebroussement. Création de quais de 150m de long à l'Ouest de la gare Les terrains sont disponibles.

Il faudra que Narbonne-LGV soit un hub à 4 branches pour être efficace. Ne pas refaire Avignon TGV. **(Voir proposition en annexe)**

4-2 Il faut que les hubs soient raccordés au réseau classique pour atteindre les gares NGV.

Montpellier Odysseum n'est pas raccordé au réseau classique sur la partie Nord, il faut réaliser le raccordement de St Brès ou Lunel Nord.

Narbonne-LGV devra être raccordé au réseau classique, une simple correspondance en gare est insuffisante.

Il serait également intéressant d'établir le raccordement de Nissan lez Enserune afin que la LGV relie Béziers à Narbonne LGV **(Voir proposition en annexe)**

4-3 Pour être crédible, les NGV n'ont pas pour but de desservir toutes les gares TER, c'est la raison pour laquelle une inter-distance minimale doit être respectée : 25 à 60km afin de conserver un temps de parcours acceptable.

4-4 Pour que la proposition prenne toute sa dimension, il faut que les Hub soient raccordés à la gare centre des TER par une **Navette Locale Rapide**.

Les transports traditionnels (tram en particulier) n'ont pas les performances voulues.

Cette liaison devra privilégier les réseaux existants : LGV d'un côté et classique de l'autre. Le raccordement doit être minimaliste mais au gabarit TER.

Cela concerne les liaisons Montpellier Odysseum-Montpellier-St Roch à l'image de la virgule d'Avignon. Quant à Narbonne LGV tout est possible, il ne faut pas rater le rendez-vous. (Voir proposition en annexe)

4-5 Le matériel aurait comme caractéristiques :

- Aptes à rouler sur LGV, bi-courant,
- Vitesse maximum 160, 240 ou 320km/h suivant les tronçons considérés,
- Signalisation compatible avec les lignes LGV,
- Aménagement simple (sans première classe),

Ce pourrait être des rames réduites (4 voitures) issues des rames TGV n'offrant plus les services souhaités aujourd'hui et éventuellement requalifiées.

4-6 Les péages :

Il faudrait que les péages LGV des NGV soient adaptés pour des sillons de courte distance (inférieure à 60km) et donc de temps d'occupation de la LGV réduit.

5 Les pertes et les gains

Le projet n'évoque pas le supplément de temps de parcours (16mn) pour le trajet Paris Montpellier alors que l'ensemble de l'investissement est déjà réalisé. Le projet vient directement remettre en cause la rentabilité de la ligne LGV.

Les tableaux présentés dans la pièce E Evaluation socio-économique, sont incomplets : page 14, 19 et 27 il manque les gares d'Arles, d'Avignon et de Sète, qui montreraient un nombre important d'arrêts, notamment sur Lyon-Toulouse et Marseille-Toulouse

L'analyse portera donc sur les tableaux équivalents de la pièce H Evaluation socio-économique de l'enquête publique « Gare de Montpellier Sud de France de septembre 2014 » et avec les concepts évoqués ci-dessus, les graphiques des pages 406, 407 et 408 (**voir en annexe**) montrent que les gains de temps de parcours s'échelonnent de 15 à 75mn selon les destinations, centrés sur 25 à 50mn, en abandonnant le projet de gare à Nîmes Manduel Redessan.

Tous les TGV passent par Montpellier Odysseum.

Les chiffres parlent d'eux-mêmes.

Cette méthode permet de respecter les critères de conception de chacun des modes de transport, sans léser le voyageur. Au contraire : Lunel, Sète, Castelnaudary, ... voient leur accès au TGV facilité.

Nîmes, Béziers, Carcassonne ne perdent pas leur accès aux TGV, mais permettent d'éviter que les projets ne participent à obérer sérieusement leur rentabilité, non seulement de la LGV Paris Montpellier, mais l'ensemble du réseau TGV

Il y a lieu de mettre en perspective les investissements lourds qu'a nécessités le développement du réseau TGV et donc toute création de gare LGV doit s'analyser par rapport à l'ensemble des voyageurs TGV et non aux seuls voyageurs « locaux », même si, ils ont droit d'en bénéficier.

6 Volatilité des chiffres

Les offres proposées dans les documents du paragraphe précédent sont évolutives, mais elles ne sont pertinentes que si elles respectent les fondamentaux du concept TGV Med :

Paris Montpellier en 3h00,

Distance inter-gares de 100km (minimum) pour les TGV,

Le TGV maintient son avantage concurrentiel par rapport à l'avion.

7 Etude d'impact

Cette proposition permet de réduire le temps de parcours des TGV, profitable aux voyageurs, mais surtout permet aux conducteurs TGV d'avoir des roulements ciblés sur des trajets strictement TGV.

Le gain se répercutent sur les machines qui roulent pour l'essentiel à des vitesses pour lesquelles elles ont été conçues.

Les NGV permettent d'atteindre des villes qui n'imaginaient pas d'avoir accès de manière simple au catalogue complet des TGV comme par exemple Lunel, Sète, Béziers, Perpignan, Carcassonne, Castelnaudary, Moissac, Villeneuve d'Agen.

L'impact peut se mesurer de manière rapide avec les populations concernées par une gare TGV (Nîmes) ou un hub (Montpellier TGV et Avignon TGV)

La méthode consiste à prendre en compte les populations des aires urbaines supérieure à 50 000hab (stats INSEE) et à rattacher ces populations aux deux gares LGV les plus proches ou aux hubs les plus proches.

Pourquoi deux gares ou hubs ? Parce que le sens de parcours du voyageur n'est pas connu a priori : un Nîmois peut aller vers Bordeaux ou vers Paris. Donc l'analyse ne portent pas sur des voyageurs vrais mais sur des populations potentiellement utilisatrices des gares LGV ou hubs.

La comparaison portera sur le décompte de population avec et sans la gare Nîmes LGV. Nîmes se reporte sur Avignon et/ou Montpellier.

Le résultat est présenté **en annexe** et montre des écarts significatifs :

Avec Nîmes TGV : population intéressée=

Avignon = 650 000, Nîmes TGV = 435 000 et Montpellier de 840 000 à 1 344 000

Sans Nîmes TGV population intéressée=

Avignon = 1 029 000, Montpellier= de 1 218 000 (passage) à 1 722 000 (terminus) et en complément Narbonne = 765 000

Nîmes a un attrait nettement inférieur à celui de Narbonne et est au même niveau que celui de Valence, sauf que, Valence est la seule gare (par absence de 4^{ème} branche sur le hub d'Avignon) à assurer la correspondance entre les branches de Montpellier et de Marseille pour les inter-secteurs.

Avignon voit son attractivité augmenter de 50%, et Montpellier augmenter de 30% à 50%.

Il semble que le critère d'attractivité pour créer une gare LGV soit de concerner une population d'environ un million d'habitants.

Ces montrent que la gare de Nîmes LGV pénalise sévèrement les critères de rentabilité de l'ensemble Avignon, Nîmes et Montpellier.

8 Mise en oeuvre

Dans le cadre du projet Nouvelle gare de Nîmes Manduel Redessan, il y a lieu

7-1 d'arrêter le projet de la gare de Nîmes Manduel Redessan,

7-2 d'étudier le raccordement voie classique LGV de St Brès ou Lunel Nord avec pour objectif une mise en service avant 2020.

7-3 d'étudier les adaptations pour le rebroussement à Avignon TGV pour 2020,

7-4 d'étudier le meilleur moyen de disposer des NGV à partir de rames TGV

7-5 de vérifier l'arrivée des NGV à Montpellier Odysseum

7-6 de tester la desserte NGV dès octobre 2017 entre Montpellier Odysseum et Narbonne
Il devrait bien y avoir quelques rames TGV pour faire le test

7-7 d'étudier le hub de Narbonne LGV conformément à cette étude

7-8 d'étudier une liaison rapide Gare Montpellier Odysseum – Gare Montpellier St Roch (2020)

7_9 de faire arriver tous les TGV à Montpellier Odysseum (2020)

7-10 de communiquer largement pour que le voyageur de Nîmes redécouvre les bienfaits d'avoir deux hubs.

7-11 de ne développer des projets partiels que de hub à hub :
Ex : Projet Montpellier-Narbonne LGV et non Montpellier-Béziers

9 Commentaires généraux :

Il semble nécessaire que, pour créer une gare LGV, il faille renforcer les critères globaux avec mesure de l'impact sur les gares adjacentes et les gares hubs et de vérifier que les critères de base du concept TGV sont maintenus

De même pour déclarer une gare NGV, il faut associer les nœuds TER et analyser les populations concernées pour que la NGV reste une desserte rapide.

Par cette proposition, il devrait être possible :

De réduire le nombre de gares LGV en projet (ne conserver que les hubs)

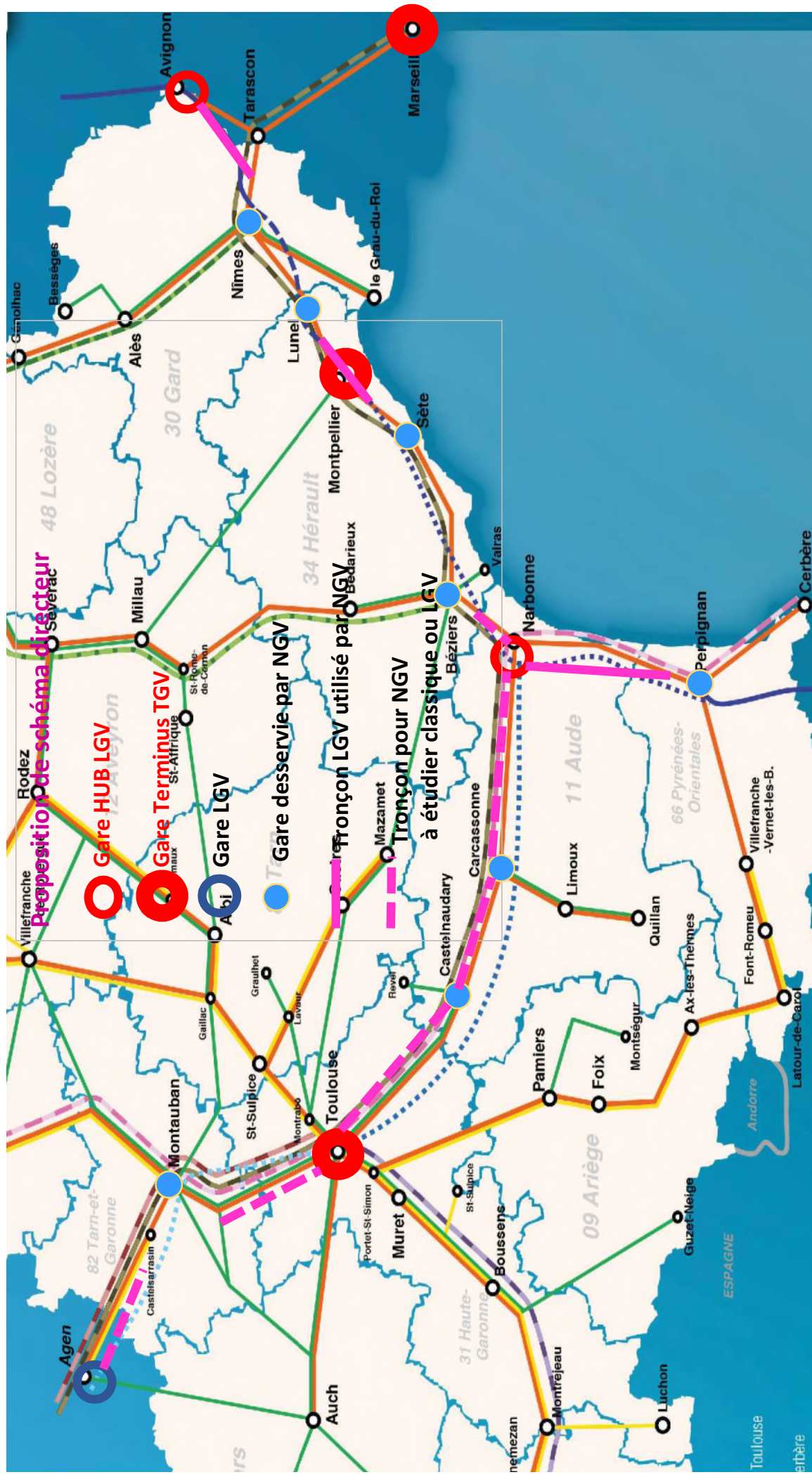
D'augmenter les gares déclarées NGV qui donnent accès au hub TGV et donc d'augmenter significativement la population concernée par le TGV sur la base TER + NGV + TGV.

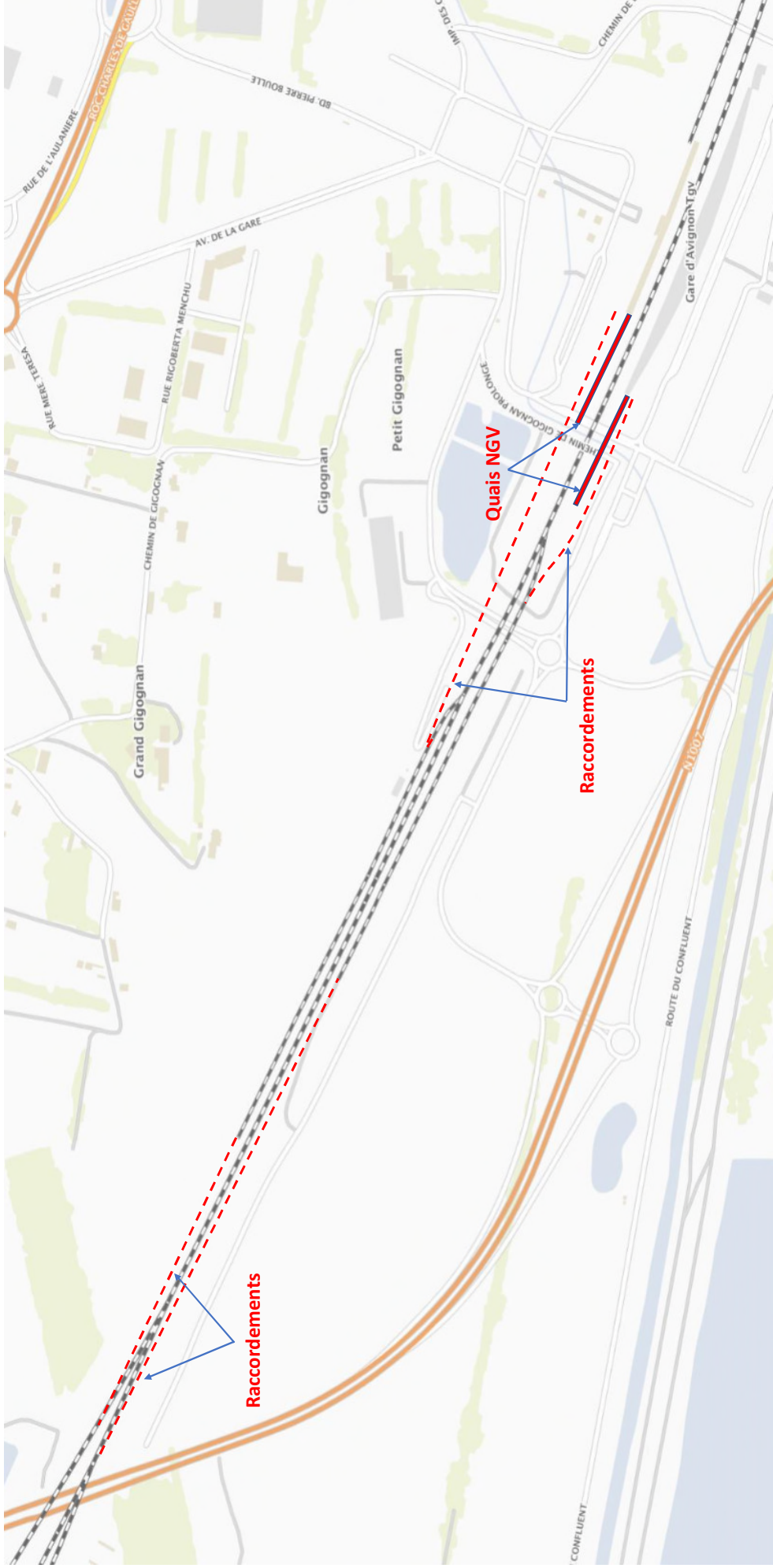
Jusqu'à présent, l'interface envisagée entre TGV et TER étaient la gare. L'étude montre que c'est la NGV associée au hub, qui l'interface la plus pertinente.

Cette étude est probablement incomplète, imparfaite, mais je laisse l'expert apporter les corrections nécessaires.

Proposition de schéma directeur avec HUB et NGV

14/03/2017





Distances et Population intéressée potentiellement par un HUB

Légende :

AU : population de l'aire urbaine (zonage de 2010).

NC : nombre de communes (zonage de 2010).

PU : population du pôle urbain (zonage de 2010).

CC : population de la commune-centre.

 Gares LGV

 Villes d'Occitanie et hub adjacents

| Rang | Aire urbaine | Dist supérieure 100km | | Dist Centre / Gare LGV | Dist inférieure 100km | | Dist au Hub | AU (2013) | Nbre Com | PU (2013) | CC (2013) |
|------|----------------------------------|--------------------------|---------------|---------------------------|--------------------------|---------------|-------------|------------|-------------|------------|-----------|
| | | Dist Hub Amont | Dist Hub Aval | | Dist Hub Amont | Dist Hub Aval | | | | | |
| 1 | Paris | | | | | | | 12 405 426 | 1 798 | 10 601 122 | 2 229 621 |
| 2 | Lyon | | | | | | | 2 237 676 | 514 | 1 600 238 | 506 615 |
| 3 | Marseille - Aix-en-Provence | | | | | | | 1 734 277 | 90 | 1 570 325 | 855 393 |
| 4 | Toulouse | | | | | | | 1 291 517 | 453 | 920 402 | 466 297 |
| 5 | Bordeaux | | | | | | | 1 178 335 | 255 | 876 714 | 246 586 |
| 6 | Lille (partie française)[3][4] | | | | | | | 1 175 828 | 125 | 1 032 611 | 233 897 |
| 9 | Strasbourg (partie française)[3] | | | | | | | 773 447 | 267 | 456 759 | 276 170 |
| 10 | Rennes | 150 | | | | | | 700 675 | 190 | 322 247 | 213 454 |
| 15 | Douai - Lens | | | 10 | | | | 539 322 | 103 | 504 353 | 40 736 |
| 18 | Tours | | | - | | | | 483 744 | 144 | 350 628 | 136 125 |
| 28 | Le Mans | | | - | | | | 346 686 | 124 | 210 527 | 143 813 |
| 29 | Reims | 150 | 150 | - | | | | 319 059 | 238 | 210 995 | 183 042 |
| 41 | Poitiers | | | - | | | | 257 233 | 103 | 128 111 | 87 435 |
| 42 | Besançon | 95 | 95 | 10 | | | | 248 899 | 263 | 135 398 | 116 690 |
| 52 | Angoulême | | | - | | | | 180 820 | 108 | 108 624 | 41 955 |
| 34 | Amiens | 130 | 100 | 40 | | | | 294 595 | 257 | 162 297 | 132 479 |
| 87 | Saint-Quentin | | | 40 | | | | 110 946 | 99 | 65 042 | 55 878 |
| 58 | Montbéliard | 95 | 95 | 15 | | | | 161 464 | 121 | 107 184 | 25 521 |
| 82 | Belfort | | | 10 | | | | 114 404 | 68 | 81 431 | 49 764 |

LGV MEDITERRANEE

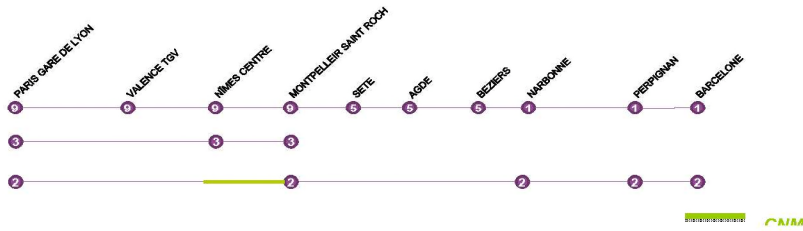
| | | | | | | | | | | | |
|-----|-----------------|-----|-----|----|----|----|-----|---------|-----|---------|---------|
| 54 | Valence | 100 | 130 | 10 | | | | 175 751 | 41 | 127 255 | 62 150 |
| 140 | Gap (1) | | | | | | 160 | 62 306 | 39 | 40 728 | 40 225 |
| 120 | Montélimar | | | | 50 | 80 | | 76 074 | 29 | 53 816 | 37 193 |
| 16 | Avignon | 130 | 100 | 2 | | | | 518 981 | 97 | 448 182 | 92 209 |
| 152 | Arles | - | - | | 35 | 35 | | 55 441 | 2 | 55 441 | 52 697 |
| 39 | Nîmes | | | | 50 | 50 | | 264 647 | 50 | 184 557 | 151 075 |
| 83 | Alès (1) | | | | | | 90 | 313 861 | 52 | 94 622 | 39 993 |
| 14 | Montpellier | 200 | 100 | 5 | | | | 579 401 | 116 | 414 047 | 275 318 |
| 109 | Sète | | | | 30 | 50 | | 91 508 | 7 | 91 508 | 44 136 |
| 57 | Béziers | | | | 60 | 30 | | 168 960 | 40 | 89 243 | 75 701 |
| 108 | Narbonne | 100 | | 5 | | | | 91 825 | 24 | 52 802 | 52 855 |
| 32 | Perpignan | | | | 50 | | | 313 861 | 66 | 197 715 | 120 605 |
| 98 | Carcassonne (1) | | | | | | 60 | 98 318 | 71 | 49 257 | 45 941 |

(1) Gap, Alès et Carcassonne ne sont pas dans le couloir du tracé LGV

source INSEE 2013

2.2.3. LES DESSERTES RADIALES

2.2.3.1. Situation de référence 2017



2.2.3.2. Situation de projet 2017

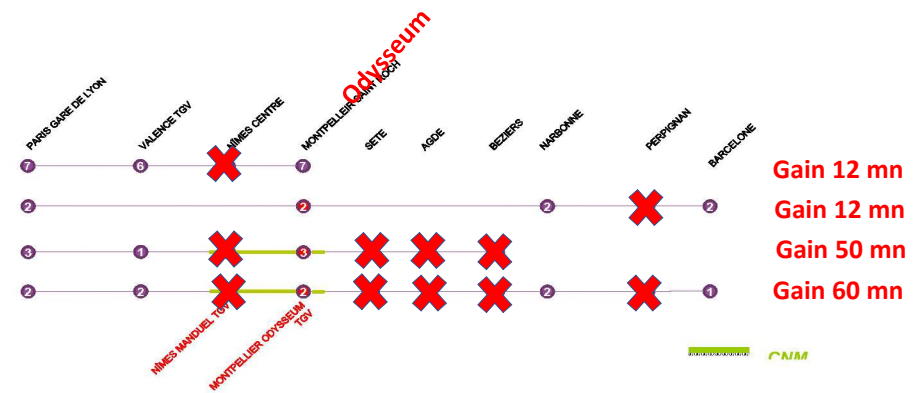
Le principe retenu suite à la mise en service de la gare de Montpellier – Sud de France est le suivant :

- Seuls les trains créés entre 2008 et 2017 circulent sur la ligne nouvelle CNM. A l'horizon de la mise en service de la gare nouvelle de Montpellier Sud de France, il n'y a pas de création de trains radiaux supplémentaires ;
- Les trains existants avant la mise en service de la gare nouvelle de Montpellier, et qui ne marquent pas l'arrêt en gare de Nîmes Centre, sont basculés sur le CNM pour s'arrêter en gare de Montpellier Sud de France.



2.2.3.3. Situation de projet 2020

Le principe retenu suite à la mise en service de la gare de Nîmes – Manduel est celui du basculement de l'ensemble des trains allant au-delà de Montpellier via la ligne nouvelle CNM, et s'arrêtant donc en gare de Montpellier Sud de France.

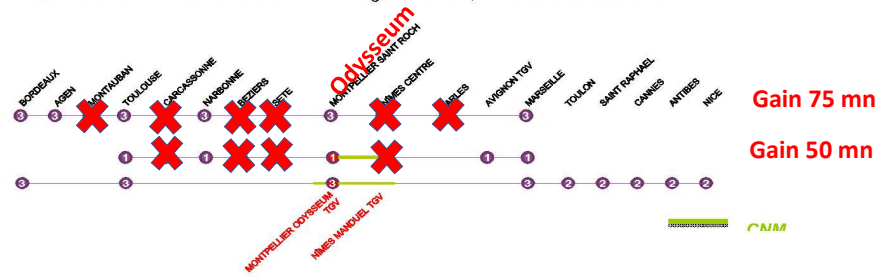


2.2.4. LES DESSERTES GRAND SUD EN SITUATION DE PROJET

2.2.4.1. Situation de référence 2017



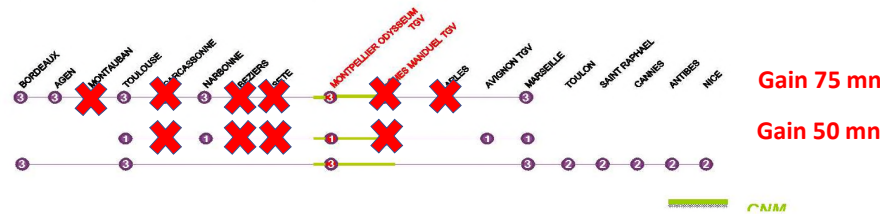
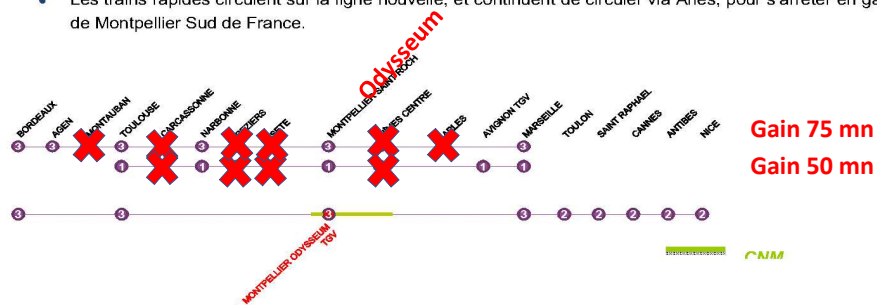
- Les trains caboteurs restent sur la ligne classique, à l'exception du TGV Marseille – Toulouse qui circule sur la ligne nouvelle CNM ;
- Les trains directs circulent eux sur la ligne nouvelle, mais circulent via Arles.



2.2.4.2. Situation de projet 2017

Deux types de missions sont prises en compte : les trains caboteurs et les trains directs. Le principe retenu suite à la mise en service de la gare de Montpellier – Sud de France est le suivant :

- Les trains caboteurs restent sur la ligne classique et marquent l'arrêt en gare de Montpellier Saint Roch;
- Les trains rapides circulent sur la ligne nouvelle, et continuent de circuler via Arles, pour s'arrêter en gare de Montpellier Sud de France.



A partir de 2020, un train caboteur quotidien bascule sur CNM chaque année de 2021 à 2025. Ainsi, à partir de 2025, toutes les 7 missions Grand Sud circulent sur le CNM et s'arrêtent en gare de Montpellier Sud de France.

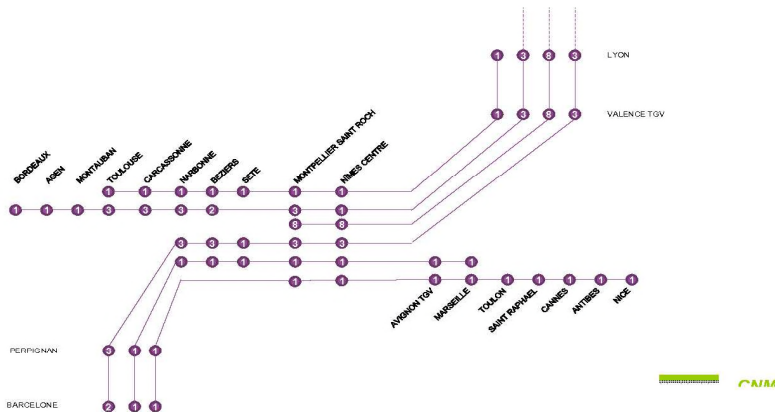
Situations de projet 2020 et au-delà

Comme en 2017, les deux types de missions sont distingués : les trains caboteurs et les trains directs. Le principe retenu en 2020 suite à la mise en service de la gare de Nîmes – Manduel est le suivant :

2.2.5. LES DESERTES INTERSECTEURS EN SITUATION DE PROJET

On rappelle que les dessertes intersecteurs sont les TAGV aussi appelés « province – province », donc n'offrant de relations avec les gares parisiennes, mais l'Île de France.

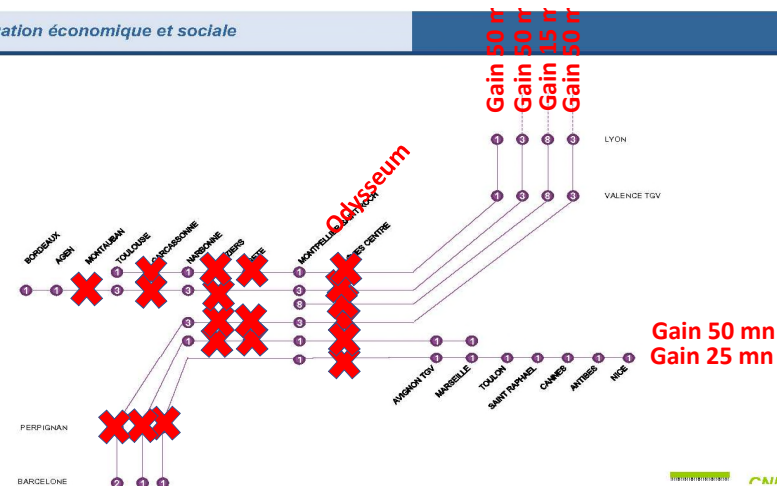
2.2.5.1. Situation de référence 2017



Aucun trains de type intersecteur ne circule sur le cnm, et la gare de Montpellier Sud de France n'est donc pas desservi.

2.2.5.2. Situation de projet 2017

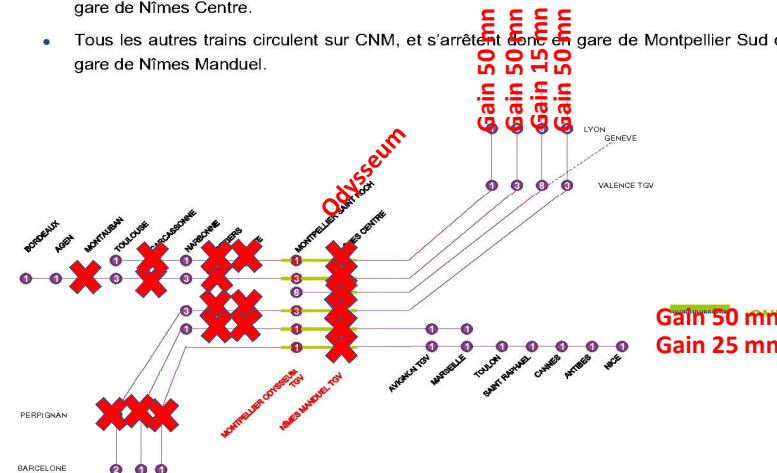
En 2017, la totalité des circulations intersecteurs circule sur la ligne classique afin de desservir les deux gares de Nîmes – Centre et Montpellier – St-Roch.

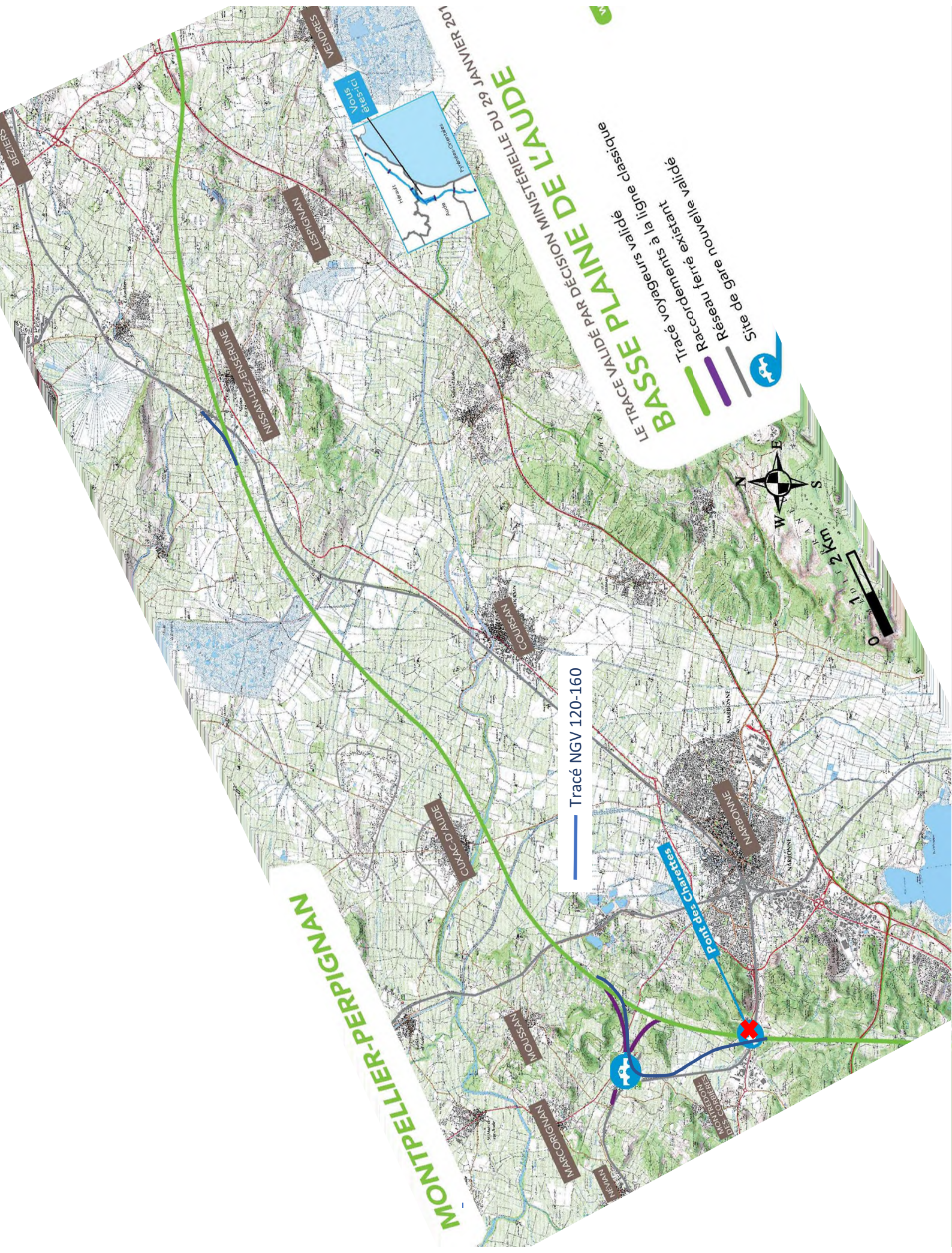


2.2.5.3. Situation de projet 2020 et au-delà

En situation de projet 2020, suite à la mise en service de la gare de Nîmes – Manduel, le principe retenu est le suivant :

- Seuls les trains terminus Montpellier Saint Roch restent sur la ligne classique et marquent donc l'arrêt en gare de Nîmes Centre.
- Tous les autres trains circulent sur CNM, et s'arrêtent donc en gare de Montpellier Sud de France et en gare de Nîmes Manduel.





MONTPELLIER-PERRIGNAN

Tracé NGV 120-160

LE TRACÉ VALIDÉ PAR DÉCISION MINISTÉRIELLE DU 29 JANVIER 2011

BASSE PLAINE DE L'AUDE

- Tracé voyageurs validé
- Raccordements à la ligne classique
- Rseau ferré existant
- Site de gare nouvelle validé



Proposition de tracé d'une Navette Locale Rapide
reliant gare TER, gare TGV et aéroport en correspondance avec le TRAM



