



LE BILLET D'HUMEUR DU PRÉSIDENT

Ah ! ces gares dans les betteraves, dans les vignes, dans la garrigue ou dans les prés...

Ça y est ! La gare « Sud de France » à Montpellier est enfin reliée au centre-ville grâce à la prolongation de la ligne 1 du tramway. Cette nouvelle gare mise en service le 7 juillet 2018 plantée au milieu de nulle part avait été préférée à l'historique gare Saint-Roch, pour recevoir la moitié des TGV allant et venant vers le Languedoc et empruntant la ligne à grande vitesse. Mais elle ne bénéficiait pas de bonne desserte avec le réseau urbain. Et cette incongruité a dû, comme ailleurs, être réparée grâce à la ténacité de la collectivité locale et de sa déléguée aux transports Julie Frêche, alors même que l'État est l'autorité responsable du choix de cette gare et de son emplacement dans le quartier Cambacérès qui est en pleine expansion. De la disette on va passer à une suroffre de plus de 200 trams par jour au départ de la gare.

Elles sont nombreuses, les collectivités locales, dans cette situation. Ainsi celles des gares (parfois avec des noms ronflants) de Meuse TGV, Metz-Nancy-Lorraine, Haute-Picardie TGV, Le creusot-Montceau-les-Mines-Montchanin TGV, Macon-Loché TGV et

même Aix-en-Provence TGV. Pourquoi avoir multiplié ces gares excentrées du cœur de la ville, et plantées en pleine campagne ? C'est que, dédiées aux lignes à grande vitesse, elles s'avéraient beaucoup plus économiques que leur réalisation dans un tissu urbain dense. Sauf que rien ou presque n'a été prévu pour s'y rendre. La gare d'Aix-en-Provence TGV est un cas d'école avec, à son inauguration, des milliers de voitures garées sur les voies d'accès, et un hypothétique bus reliant l'aéroport à la ville via cette gare. Si pour les parkings confiés à la société Effia, le nombre de places a évolué dans le bon sens, la tarification est restée dissuasive - environ 25 € par jour. Quant au bus, les files d'attente pour régler son billet directement au chauffeur étaient interminables. Heureusement, ce problème a été résolu grâce à l'Open paiement par carte bancaire.

Pour Montpellier tout le monde se réjouit donc de cette extension du tram, mais il aura fallu quasiment 10 ans depuis l'inauguration de la gare pour que son accès soit facilité.

En règle générale, la venue du TGV a été une catastrophe pour la desserte des villes moyennes placées sur son parcours, très partiellement compensé par ces gares. Et le problème épineux et coûteux de leur accès a été

refilé aux collectivités locales. Or, pour qu'il y ait un report modal de la voiture vers le train, la facilité d'accès aux gares est essentielle. On en est très loin. Heureusement, Montpellier avait décidé à ses frais avec une toute petite participation de l'état et de la région (seulement 16% du coût total de 50 millions d'euros), d'affronter le problème et de montrer le bon exemple. Sur les quelques 7000 passagers quotidiens de la gare, plus de 3000 emprunteront désormais les transports en commun.

« Pourquoi avoir multiplié ces gares excentrées du cœur de la ville ? C'est qu'elles s'avéraient beaucoup plus économiques que leur réalisation dans un tissu urbain dense. Sauf que rien ou presque n'a été prévu pour s'y rendre. »

