

Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan

Cahier d'acteurs



Ville de Montpellier

1, place Francis Ponge - 34064 - Montpellier Cedex 2

Les propos tenus au sein du présent cahier d'acteurs n'engagent que son auteur et sont totalement indépendants de la CPDP.



La Ville de Montpellier, dans le cadre du débat public sur la ligne Montpellier-Perpignan souhaite affirmer sa position au regard de trois grands enjeux.

A. Un enjeu pour la métropolisation de Montpellier

Montpellier avec plus de 250 000 habitants s'affirme comme la 8^{ème} ville de France au sein d'une agglomération de plus de 400 000 habitants. Montpellier se distingue des autres villes françaises par une croissance démographique très soutenue depuis plusieurs décennies et qui s'est renforcée depuis 1999. Cette poussée de population touche l'ensemble de la région Languedoc-Roussillon, 2^{ème} région française la plus dynamique avec un taux de croissance démographique annuel proche de celui de la capitale régionale (1,5% contre 1,7% pour Montpellier).

Ce développement démographique s'accompagne d'un développement économique, universitaire et touristique important. Ainsi, les échanges régionaux et interrégionaux ayant pour origine ou destination la région de Montpellier se multiplient.

Dans ce contexte de croissance, le développement du transport par le rail est une alternative incontournable. Or, la ligne actuelle est saturée et ne peut répondre à une charge supplémentaire de trafic. Une nouvelle ligne, s'avère comme indispensable pour satisfaire aux besoins actuels et futurs en déplacements. La grande vitesse constitue une condition majeure si l'on veut maintenir et développer une compétitivité économique et une attractivité du territoire.

1. Renforcer les relations avec les autres métropoles européennes

La demande toujours croissante de déplacements de biens et de personnes entre les régions européennes doit trouver satisfaction dans une offre diversifiée qui ne peut se limiter au seul mode routier, lui aussi saturé au droit de Montpellier.

La réalisation de la LGV Montpellier-Perpignan s'inscrit dans une armature ferroviaire européenne en élaboration. Ce tronçon constitue un chaînon indispensable au développement de ce nouveau réseau.



Montpellier, métropole en devenir, doit pouvoir se connecter à l'espace européen et renforcer ses relations avec les grandes métropoles européennes :

- au sein de l'espace méditerranéen en affirmant davantage encore sa relation avec Barcelone et en développant sa relation avec Gênes,
- vers Paris et l'Europe du nord,
- vers les régions Atlantiques.

Montpellier, comme chacune des villes de la région bénéficiera des effets induits par la ligne à grande vitesse. Celle-ci aura des effets positifs dans les domaines de l'enseignement supérieur et la recherche, le tourisme, l'offre culturelle, la diversité économique grâce aux liens qu'elle pourra tisser avec les différents territoires français et européens et grâce à une attractivité renforcée par la qualité de son accès.

La demande de déplacements de biens et de personnes toujours croissante rend indispensable la mise en service d'une nouvelle ligne ferroviaire à grande vitesse entre Nîmes et l'Espagne, avec des TGV circulant à plus de 300 km/h. Cette ligne est indispensable et urgente pour l'avenir de la région. Montpellier et sa région ne peuvent se trouver à l'écart du réseau ferroviaire à grande vitesse européen.

2. Renforcer les liens avec les autres villes de la Région

L'affirmation de Montpellier comme capitale régionale durable doit reposer sur des liaisons inter-cités rapides. Le développement des modes alternatifs à la voiture et aux poids-lourds dans les échanges régionaux doit pouvoir s'appuyer sur une infrastructure ferroviaire pertinente et efficace, jouant un rôle de colonne vertébrale dans le système de déplacement ferroviaire du Languedoc-Roussillon. L'armature urbaine de la région, dominée par Montpellier, ne peut se renforcer sans une liaison efficace entre les différents pôles régionaux que sont Nîmes, Béziers, Narbonne et Perpignan. Seule la mise en service d'une ligne nouvelle peut autoriser de telles liaisons rapides par des trains inter-cités. Cette mise en réseau est nécessaire à Montpellier pour affirmer sa position et jouer pleinement son rôle de capitale régionale. Elle est également nécessaire à l'ensemble de la région Languedoc-Roussillon pour renforcer sa cohésion. Il est en effet indispensable de diversifier l'offre en transport ferroviaire et de réduire les espaces-temps entre les villes de la région pour parvenir à ces fins.

Les liaisons TER nécessaires aux échanges de courte distance et à la desserte périurbaine doivent être développées et cadencées afin de favoriser l'usage de ce type de transport. Les sillons laissés disponibles par la création de la nouvelle ligne doivent être profitables au développement des échanges ferroviaires régionaux et périurbains dans un contexte d'intermodalité.

3. Faire émerger un quartier urbain autour d'une gare nouvelle



Autour de sa nouvelle gare, Montpellier et l'Agglomération souhaitent développer une polarité urbaine d'échelle métropolitaine, également desservie par le tramway et l'autoroute A9. Ce site permettra d'articuler les développements urbains de l'axe ville-mer tel qu'il est inscrit au Schéma de Cohérence Territoriale. Ce projet est ambitieux, apte à valoriser des fonctions tertiaires et directionnelles dans le cadre d'un quartier dense et mixte pouvant intégrer des fonctions résidentielles, de commerces et de loisirs. Le site d'une surface d'environ 300 ha sera marqué par la présence de la gare, lieu central de ce nouveau quartier.



B. Un enjeu d'organisation urbaine

1. Gare nouvelle : le site de la Mogère est le seul crédible

S'il est évident que Montpellier disposera d'une nouvelle gare lors de la mise en service de la ligne Montpellier-Perpignan, son emplacement précis n'est pas défini. Deux sites sont possibles :

- Le site de la Mogère (Montpellier Est) qui présente tous les atouts pour une desserte optimale par les transports collectifs, permettant des liaisons directes et rapides vers le futur Hôtel de Ville et le centre-ville. La desserte routière est facilitée par le projet d'un échangeur complet sur l'autoroute A9 actuelle au droit de la zone Odysseum. Si la connexion avec le TER n'y est pas aussi évidente que pour le site Ouest, elle n'en demeure pas moins possible. Le site de la Mogère est depuis très longtemps intégré dans le projet de développement du quartier Port Marianne qui constitue le grand projet urbain de Montpellier. La gare se situe au cœur d'un quartier en devenir inscrit au SCoT dans le prolongement direct de la zone Odysseum. Cette gare sera véritablement une gare urbaine, au centre d'un espace à haute qualité urbaine.
- Le site de Montpellier Ouest, dont l'avantage est sa connexion aisée au réseau TER, mais qui ne s'insère dans aucun projet urbain et qui ne présente pas d'atout en termes de desserte par les transports collectifs urbains. Ce site présente également l'inconvénient d'être étriqué, posant des problèmes d'installation des équipements nécessaires à l'exploitation de la gare.

La Ville de Montpellier considère le site de la Mogère comme étant le seul pertinent pour y développer la future gare TGV.

2. La requalification de la gare actuelle

La gare Saint-Roch doit s'affirmer comme plate-forme multimodale pour l'agglomération de Montpellier. La gare Saint-Roch, malgré le développement programmé des trafics TER, ne peut limiter ses ambitions aux seuls échanges régionaux. Elle s'affiche par sa position dans l'hyper centre-ville de Montpellier, comme un nœud intermodal majeur d'échelle agglomération. En effet, deux lignes de tramway (et bientôt une troisième) et plusieurs lignes de bus la desservent, de nombreux emplacements vélos sécurisés (véloparcs), une station de 100 vélos en libre-service et prochainement une station de vélotaxis complètent ce dispositif. A terme, cette gare accueillera un trafic supérieur à celui qu'elle connaît aujourd'hui par le développement des TER et le passage d'un nombre conséquent de TGV. Cette mixité de trains permettra d'optimiser les correspondances TER/TGV.

D'ici à 2012, dans le cadre de la restructuration de son quartier, la gare Saint-Roch qui sera rénovée, devrait prendre une nouvelle dimension par son positionnement au cœur d'un quartier dont la densité de population sera renforcée.

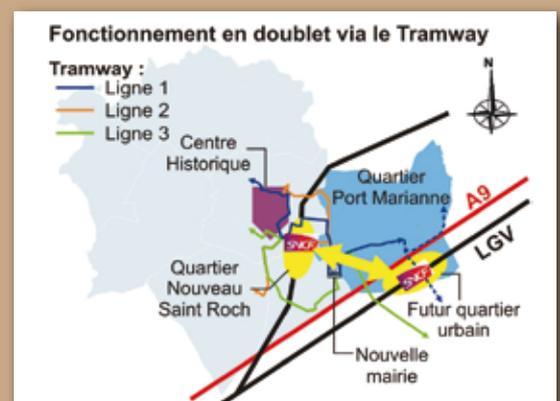
Il semble ainsi inconcevable que la gare Saint-Roch, dont la rénovation est indispensable, ne puisse accomplir un rôle majeur de gare TGV, de gare TER et de pôle intermodal.



3. Fonctionnement du doublet de gares

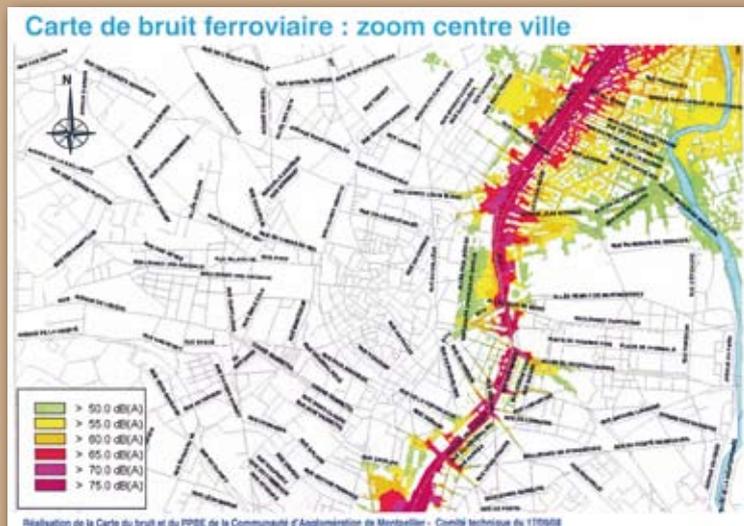
Montpellier souhaite optimiser l'apport de la nouvelle ligne par la présence de deux grandes gares offrant chacune une qualité de service performante dans les liaisons régionales, nationales et internationales. Ces deux gares complémentaires, en centre-ville et à la Mogère, situées dans des quartiers urbains denses, reliées l'une à l'autre par le tramway sont nécessaires pour l'avenir de la ville et de la région.

La Ville de Montpellier souhaite disposer sur son territoire de deux gares TGV, fonctionnant en complémentarité.



C. Un enjeu de qualité de vie et de développement durable

1. Le bruit



Le transport de marchandises régional, national et international se fait principalement par la route qui constitue le moyen de transport le plus efficace à l'heure actuelle. Il est prévu, suite au Grenelle de l'environnement, qu'à moyen ou long terme, l'on assiste à un report d'une partie des transports routiers vers le rail.

Actuellement, les trafics ferroviaires traversent la ville de Montpellier et constituent une nuisance pour les populations riveraines par les bruits générés, en particulier la nuit. On ne peut imaginer un renforcement de ces trafics sur cet axe urbain.

La Ville de Montpellier souhaite que le trafic de fret soit détourné dans la mesure du possible et en particulier la nuit sur la ligne nouvelle pour préserver les populations riveraines des nuisances sonores.

2. Des voies ferroviaires à vocations distinctes mais non exclusives

La demande de transports de voyageurs est forte et va s'accroître. Il en est de même pour le fret, dont 25% des volumes devront passer par le rail au détriment de la route d'ici à 2022. Face à ces deux exigences et en considérant que l'infrastructure doit répondre aux besoins des 100 prochaines années, en considérant également que les trafics de fret doivent préférentiellement contourner la ville et que le souhait de Montpellier de disposer de deux gares est affirmé, la mixité de la ligne est une nécessité.

La ligne classique doit continuer à accueillir des TGV pour desservir la gare Saint-Roch en plus des TER. La ligne nouvelle doit accueillir le fret, les TGV s'arrêtant à la gare de la Mogère et les trains intercity régionaux.

Il semble également indispensable qu'une liaison TER de Sète à la gare nouvelle soit établie.

Le scénario 3 présenté lors du débat public, doit être approfondi pour permettre de trouver des solutions durables allant dans le sens du Grenelle de l'environnement. Il s'agit d'étudier dès à présent la possibilité de doubler la ligne prévue sur l'ensemble de son tracé et d'en prévoir les emprises.

Conclusion

Dans le cadre du projet de ligne nouvelle Montpellier-Perpignan, la Ville de Montpellier souhaite :

- Une ligne à grande vitesse, avec des TGV roulant à plus de 300 km/h,
- Une gare nouvelle s'inscrivant dans un contexte urbain sur le site de la Mogère,
- La rénovation de la gare Saint-Roch, pôle multimodal au centre-ville,
- Le développement du trafic TER et de son cadencement et la possibilité de liaison TER entre Sète et la gare nouvelle de la Mogère,
- Une ligne mixte qui doit répondre aux besoins de vitesse et aux besoins en circulations de fret dans le respect des décisions du Grenelle de l'environnement.