

Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan

Cahier d'acteurs



Communauté d'Agglomération de Montpellier

50 place Zeus - CS 39556 - 34961 Montpellier cédex 2

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



DEBAT PUBLIC SUR LE PROJET FERROVIAIRE DE LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER PERPIGNAN – AVIS DE LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DE MONTPELLIER

DÉLIBÉRATION ADOPTÉE LE 23 MARS 2009

Par décision du 3 septembre 2008, la Commission Nationale du Débat Public a émis un avis favorable à la demande de Réseau Ferré de France portant sur l'organisation d'un débat public sur le projet ferroviaire de ligne nouvelle Montpellier - Perpignan. En application de l'article L. 121-11 du code de l'environnement, une commission particulière a été constituée pour animer cette démarche durant quatre mois, du 3 mars au 3 juillet 2009.

La réalisation de la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan, chaînon manquant du réseau ferroviaire européen à grande vitesse, constitue également une urgence pour l'ensemble de la Région Languedoc-Roussillon. Elle représente, dans tous les cas, un enjeu majeur pour le devenir de la métropole montpelliéraine tant en matière d'attractivité économique que de développement urbain et d'organisation des déplacements. C'est pourquoi la Communauté d'Agglomération de Montpellier, tout à la fois autorité organisatrice des transports urbains et autorité compétente en matière d'aménagement de l'espace, entend prendre part au débat public au regard des objectifs de sa politique de planification stratégique.

C'est l'objet du présent avis qui a vocation à contribuer au cahier d'acteurs établi et publié sous la responsabilité de la Commission particulière du débat public.

Privilégier la mixité et la polyvalence de la ligne nouvelle

Dans le cadre du débat public, quatre scénarios sont proposés.

Le scénario « doublement partiel de la ligne existante » s'apparente à un simple aménagement sur place. Conçu comme une hypothèse de référence, il ne répond pas aux enjeux d'une politique durable des transports. C'est pourquoi la Communauté d'Agglomération propose qu'il soit en premier lieu écarté.

Le scénario « LGV voyageurs à 320 km/h » apporte une réponse pertinente aux enjeux de performance des grandes liaisons voyageurs d'échelle européenne. En revanche, il interdit l'utilisation de cette ligne nouvelle pour le transport de marchandises et ne permet donc pas de développer une politique de report modal de la route vers le rail. C'est pourquoi la Communauté d'Agglomération propose qu'il soit également écarté.

Les scénarios « ligne nouvelle voyageurs à 220 km/h et fret à 120 km/h » et « ligne nouvelle voyageurs à 300 km/h et fret à 120 km/h » permettent tous deux une utilisation mixte de la ligne nouvelle et répondent ainsi à l'objectif de report modal de la route vers le rail.

Toutefois, il convient de souligner que le scénario « voyageurs à 300 km/h et fret à 120 km/h » intègre des installations techniques plus polyvalentes qui permettent une mixité plus complète de la ligne. Cet avantage concerne notamment la circulation de trains régionaux pour des liaisons intercités. C'est pourquoi la Communauté d'Agglomération propose, en cohérence avec les objectifs volontaristes du Plan de Déplacements Urbains, que soient approfondis ces deux derniers scénarios en veillant à privilégier la mixité et la polyvalence de la ligne nouvelle.

Affirmer l'ambition d'une gare TGV urbaine sur le site de la Mogère à Montpellier

Dans le cadre du débat public, deux sites sont proposés pour l'implantation de la nouvelle gare TGV de Montpellier.

Le site Ouest, localisé aux abords du Mas de la Castelle sur la Commune de Lattes, est proposé comme une hypothèse valorisant l'interconnexion entre la ligne nouvelle et la ligne classique. Cette seule fonctionnalité ne compense pas les nombreux inconvénients que présente ce site ; notamment l'éloignement du cœur d'agglomération, la déconnexion avec le réseau de tramway, la difficulté d'accès et l'impact foncier des raccordements entre la ligne nouvelle et la ligne classique. Plus globalement, ce site Ouest ne permet pas d'envisager la conception d'une gare TGV de type urbain.

A l'inverse, le site Est, localisé aux abords de la Mogère sur la Commune de Montpellier, présente l'avantage de s'inscrire au cœur du projet urbain de la métropole montpelliéraine porté par le Schéma de Cohérence Territoriale. Par analogie avec la stratégie développée pour la conception de la gare TGV de Lille Europe, ce site est porteur d'une démarche de projet valorisant l'intégration de la gare dans la ville.

Il s'agira de promouvoir le développement d'un quartier d'affaires de niveau européen articulé avec le quartier Odysséum et le projet urbain de la route de la mer. Il s'agira également de valoriser la proximité avec le cœur d'agglomération en privilégiant l'accès à la nouvelle gare TGV par le tramway et les modes de déplacements doux.

Dans cette logique, une optimisation de la liaison tramway entre la gare Saint-Roch et la nouvelle gare TGV sera envisagée. De manière complémentaire, il convient que le projet de ligne nouvelle s'accompagne d'une intermodalité performante à l'échelle métropolitaine avec la mise en place d'une liaison TER directe entre Sète et la nouvelle gare TGV.

La Communauté d'Agglomération souhaite que le site Est soit retenu dans la perspective de la création d'un quartier d'affaires à forte densité bénéficiant de l'attractivité d'une gare TGV et de son intégration à la ville.

Cependant, la Communauté d'Agglomération réaffirme qu'elle privilégie avant tout la réalisation d'une ligne nouvelle, réalisation qui ne doit pas être conditionnée par de futurs arbitrages sur la question spécifique des gares de l'ensemble de la ligne.

En conséquence, il est proposé au Conseil de Communauté de bien vouloir :

- approuver et faire connaître cet avis à la commission particulière du débat public ;
- autoriser Monsieur le Président ou à défaut Monsieur le Premier Vice-Président de la Communauté d'Agglomération de Montpellier, délégué dans le domaine « Urbanisme, Politique Foncière et Evolution de l'EPCI », à signer tout document relatif à cette affaire.

Après en avoir délibéré, le Conseil de Communauté adopte.



La future gare TGV au cœur du projet urbain de la métropole montpelliéraine

