

Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan

Cahier d'acteurs



Nîmes Métropole

« Le Colisée »

3, rue du Colisée - 30947 Nîmes cedex 9

Tél. : 04 66 02 55 55 - www.nimes-metropole.fr

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

“ Pour l'agglomération, un effet TGV déjà réel ...

Depuis 2001 l'agglomération nîmoise est desservie par la grande vitesse. Cette situation contribue incontestablement à son dynamisme. En effet, entre 1999 et 2006 l'agglomération a gagné près de 20 000 habitants et 11 700 emplois salariés privés, pour dépasser aujourd'hui les 230 000 habitants. Les taux de croissance annuels sont parmi les plus élevés de France démontrant le dynamisme de la région en général et du bassin nîmois en particulier : + 1,3% pour la population et + 2,84% pour les emplois.

L'arrivée de la grande vitesse n'y est à l'évidence pas étrangère : + 7% d'augmentation de la fréquentation de la gare actuelle entre 2006 et 2007 qui enregistre près de trois millions de voyageurs pour une zone de chalandise de plus de un demi-million de personnes.

... que la réalisation d'une gare nouvelle et du dernier maillon à grande vitesse Montpellier-Perpignan doivent conforter et développer :

Après la réalisation du contournement de Nîmes-Montpellier en 2015, la grande vitesse se prolongera d'une part jusqu'à Barcelone, d'autre part vers Toulouse et Bordeaux. L'agglomération nîmoise doit pleinement bénéficier de cette ouverture non seulement sur l'interrégional mais aussi sur le réseau européen. C'est pourquoi elle prône la réalisation d'une infrastructure de nature à assurer son développement et répondant aux enjeux environnementaux de son territoire.

Accompagner la métropolisation : organiser un nouveau système ferroviaire performant

Nîmes et Alès se donnent les moyens d'un développement commun.

La nécessité d'organiser le développement du territoire a incité les agglomérations Nîmoise et d'Alès à se rapprocher en engageant une coopération étroite, à l'échelle d'un bassin d'environ 500 000 habitants. Pour donner corps à cette volonté, les deux agglomérations ont créé, en mars 2007, une association « pour l'émergence d'un projet commun des agglomérations d'Alès et de Nîmes ».



Audrna : Agence d'Urbanisme et développement de la région Nimoise et Alésienne.



Cette initiative préfigure une ambition à l'échelle d'un territoire plus large encore avec Montpellier et Sète, qui représenterait un ensemble de plus d'un million d'habitants et une véritable métropole de dimension européenne.

Dans cette perspective, la ligne nouvelle ne représente pas seulement une infrastructure à grande vitesse traversant le territoire, mais doit permettre la mise en place d'un véritable système ferroviaire global et cohérent où, sans se concurrencer dans l'occupation des voies, se combinent et se complètent réseau à grande vitesse, réseau TER/inter cité et fret.

Ainsi constitué, le système ferroviaire languedocien doit créer les conditions du changement de comportements et offrir les équipements permettant d'inscrire durablement le mode ferré comme réponse aux enjeux de mobilité du territoire identifiés notamment dans le Plan de Déplacements Urbains de Nîmes Métropole mais plus largement, à l'échelle nationale, par le Grenelle de l'environnement.

La réalisation le plus rapidement possible de la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan à la suite de la construction du contournement Nîmes-Montpellier nous apparaît dès lors indispensable, ce qui a justifié la participation de Nîmes Métropole aux pré-études fonctionnelles, mais à condition qu'il s'intègre dans les politiques de développement de notre territoire, qui s'articulent autour d'une priorité et quatre principes clairement affirmés.



Audrna : Agence d'Urbanisme et développement de la région Nimoise et Alésienne.

Un système se construisant autour d'une priorité et de quatre principes pour Nîmes métropole et son bassin de vie :

Une priorité :

- l'implantation d'une gare nouvelle à Manduel sur le contournement Nîmes-Montpellier à l'horizon de la grande vitesse

La réalisation complète de l'infrastructure à grande vitesse en Languedoc-Roussillon doit participer à l'irrigation des territoires par des dessertes accrues et des missions diversifiées, à l'accès et la diffusion de la grande vitesse par l'implantation d'une gare nouvelle. Pour Nîmes Métropole seul le site de Manduel peut répondre au double enjeu de capter efficacement les missions nationales et internationales et de démultiplier l'interface entre ligne à grande vitesse et réseau régional.

La possibilité d'interconnexion ferroviaire qu'offre le site de Manduel est un critère déterminant pour le choix de ce site. Par ailleurs, sa position au sud est de Nîmes vient renforcer le développement de la



porte est de l'agglomération, reconnu comme zone à enjeu dans le cadre de son projet de territoire, et offre des perspectives allant au-delà de la seule implantation d'une gare permettant la réalisation d'un véritable ensemble multiservices, devant rassembler toutes les fonctionnalités urbaines.

Quatre principes :

- Construire un binôme gare centrale / gare nouvelle :

C'est le binôme gare centrale de Nîmes et gare de Manduel, qui par le territoire et la population qu'il permet de desservir, est seul pertinent pour répondre aux besoins du bassin de vie gardois.

Nîmes occupe une place particulière au cœur d'une étoile ferroviaire à cinq branches. La gare centrale et la gare de Manduel interconnectées, constituent à terme les points de contact entre le réseau régional et le réseau TGV. Ensemble, elles deviennent le cœur du système.

En outre, la gare centrale qui demeurera l'unique gare TGV jusqu'à l'horizon 2020, doit être adaptée à court terme pour accueillir dans les meilleures conditions l'afflux de voyageurs généré par la croissance du nombre de dessertes jusqu'à la réalisation du projet de LGV et au-delà.

Pour leur part, les collectivités investissent dès à présent de manière conséquente : lignes de transports en commun en site propre, aménagements urbains Arènes-Esplanade-Feuchères, réalisation de la Zac du Triangle, construction d'un site universitaire, extension du parc Georges Besse. Pour s'inscrire dans cette dynamique, il apparaît essentiel de maintenir le niveau de desserte proposé avant et après l'ouverture de la ligne nouvelle. C'est pourquoi, nous souhaitons que la commission du débat public, au-delà du dire d'expert réalisé dans les pré-études fonctionnelles, diligente une étude complémentaire qui permette de connaître avec précision les capacités de la gare centre et celles du viaduc de Nîmes en vue de pallier les éventuelles insuffisances techniques et de garantir le développement des dessertes.

- Intégrer au projet les navettes gare centre-gare nouvelle :

Assurer une combinaison de dessertes entre les gares, développer le potentiel important d'utilisation du train pour l'accès à la gare nouvelle, permettant une véritable maîtrise des déplacements en voiture particulière, sont des enjeux fondamentaux du système ferroviaire attendu.

A la croisée entre ligne classique et la ligne nouvelle, le site de Manduel offre un potentiel qui permet l'interconnexion des réseaux ferrés, urbains et interurbains desservant l'ensemble du territoire.

Des navettes ferroviaires connectant les sites des deux gares de Nîmes Métropole entre eux doivent permettre de structurer la nouvelle organisation des déplacements que généreront l'arrivée de la très grande vitesse et la gare nouvelle de Manduel. Au-delà, la ligne Nîmes-Alès modernisée doit permettre à l'agglomération d'Alès de bénéficier d'une desserte ferroviaire renforcée vers la gare nouvelle.

Les conditions de desserte par navettes doivent figurer techniquement et financièrement dans le projet d'ensemble. Les conditions techniques et les modalités de mise en place de ce système de navettes doivent faire l'objet d'une étude particulière demandée dans le cadre du débat public.

- Un système permettant le développement du fret ferroviaire et le développement du transport express régional :

Il n'est pas question de faire un choix entre voyageurs et fret.

À l'heure du Grenelle de l'environnement, une solution qui limiterait l'évolution du fret et ferait perdurer la nuisance pour les villes traversées hypothéquerait l'avenir sans répondre aux enjeux du territoire.

Ainsi les choix d'infrastructures doivent permettre :

- l'organisation d'un véritable report modal captant les flux qui saturent nos réseaux routiers et autoroutiers,
- la suppression définitive du trafic fret de transit dans les centres urbains les plus densément peuplés tout en prenant en compte l'impact sur les communes nouvellement traversées,
- la réaffectation des sillons libérés sur la ligne classique à l'amélioration de l'utilisation de l'étoile ferroviaire pour la desserte voyageurs du territoire.

Par ailleurs un choix différent serait incohérent avec l'esprit même du contournement Nîmes Montpellier qui d'ores et déjà prévoit la mixité des utilisations.

- À l'ouest de Nîmes, un raccordement indispensable entre le contournement et la ligne classique : Nîmes ne doit pas être écartée d'une future desserte par un transport régional inter cité à grande vitesse. Reposant sur un principe de liaison rapide de centre à centre, il rend indispensable un raccordement entre les deux infrastructures, classique et nouvelle, à l'ouest de Nîmes fonctionnant dans les deux sens.

Par ailleurs un projet prévu pour être utilisé au moins pendant les cent prochaines années doit laisser ouverte toute possibilité d'évolution de la desserte entre ligne nouvelle et ligne classique.

Ce raccordement pourrait être réalisé par l'adaptation de la ligne du Grau-du-Roi, ce qui permettrait de régler, d'une part, la difficulté que pose la confluence entre la ligne littorale et la ligne du Grau-du-Roi, et de donner, d'autre part, toute sa pertinence à la gare de Saint Césaire qui est au contact des deux lignes. Enfin cela constituerait le premier maillon de la modernisation incontournable d'une ligne desservant le sud Gard et les stations balnéaires.



En conclusion, la communauté d'agglomération de Nîmes-Métropole est favorable et soutient le projet de ligne nouvelle à grande vitesse tout autant qu'il permettra l'organisation d'un véritable report modal marchandises et voyageurs de la route vers le fer et tiendra compte de la nécessité d'accroître et diversifier la desserte de l'agglomération et d'interconnecter système TER et système TGV par la création d'une gare nouvelle sur le contournement Nîmes Montpellier.

Cette gare nouvelle, réel enjeu de stratégie d'aménagement du territoire, sera l'équipement central d'un projet de développement sur le site de Manduel. C'est le site le plus performant d'accès à l'étoile ferroviaire à 5 branches qui garantit la capacité à maintenir et accroître la desserte TGV de l'agglomération et l'interconnexion optimale entre la gare centrale et le réseau TER.

En conclusion, dans le cadre de ce débat public, Nîmes Métropole demande, quels que soient les scénarios retenus pour la liaison Montpellier – Perpignan :

- La création d'une gare nouvelle à Manduel à l'échéance de la mise en service de la grande vitesse et sa liaison à la gare centrale qui restera au cœur de l'étoile ferroviaire pour la desserte TER du territoire,
- La mixité fret/voyageurs et le report du fret sur la ligne nouvelle,
- Le raccordement complet ligne nouvelle/ligne classique à l'ouest de Nîmes,
- L'étude et l'intégration dans le projet des navettes entre gare nouvelle et gare centrale de Nîmes,
- L'étude de l'adaptation de la gare centrale et du viaduc de Nîmes à l'augmentation des dessertes.

Telles sont les conditions dans lesquelles Nîmes Métropole souhaite et soutiendra la réalisation de ce dernier maillon grande vitesse pour relier le sud au nord de l'Europe attendue dans les meilleurs délais.

www.debatpublic-lnmp.org