

Débat public sur la ligne nouvelle Languedoc Roussillon

LA PROBLEMATIQUE DES GARES NOUVELLES SUR LA LN LANGUEDOC



Gabriel JOURDAN –

Maître de conférences en urbanisme / urbaniste qualifié OPQU
gabriel.jourdan@upmf-grenoble.fr

TGV et LGV : grande vitesse et grande capacité

TGV (train à grande vitesse) : un train qui peut rouler sur toutes les lignes ferroviaires électrifiées :

- Dans tous les cas, à vitesse « normale »
- Sur des voies dédiées, à « grande vitesse » (> 200 km/h)

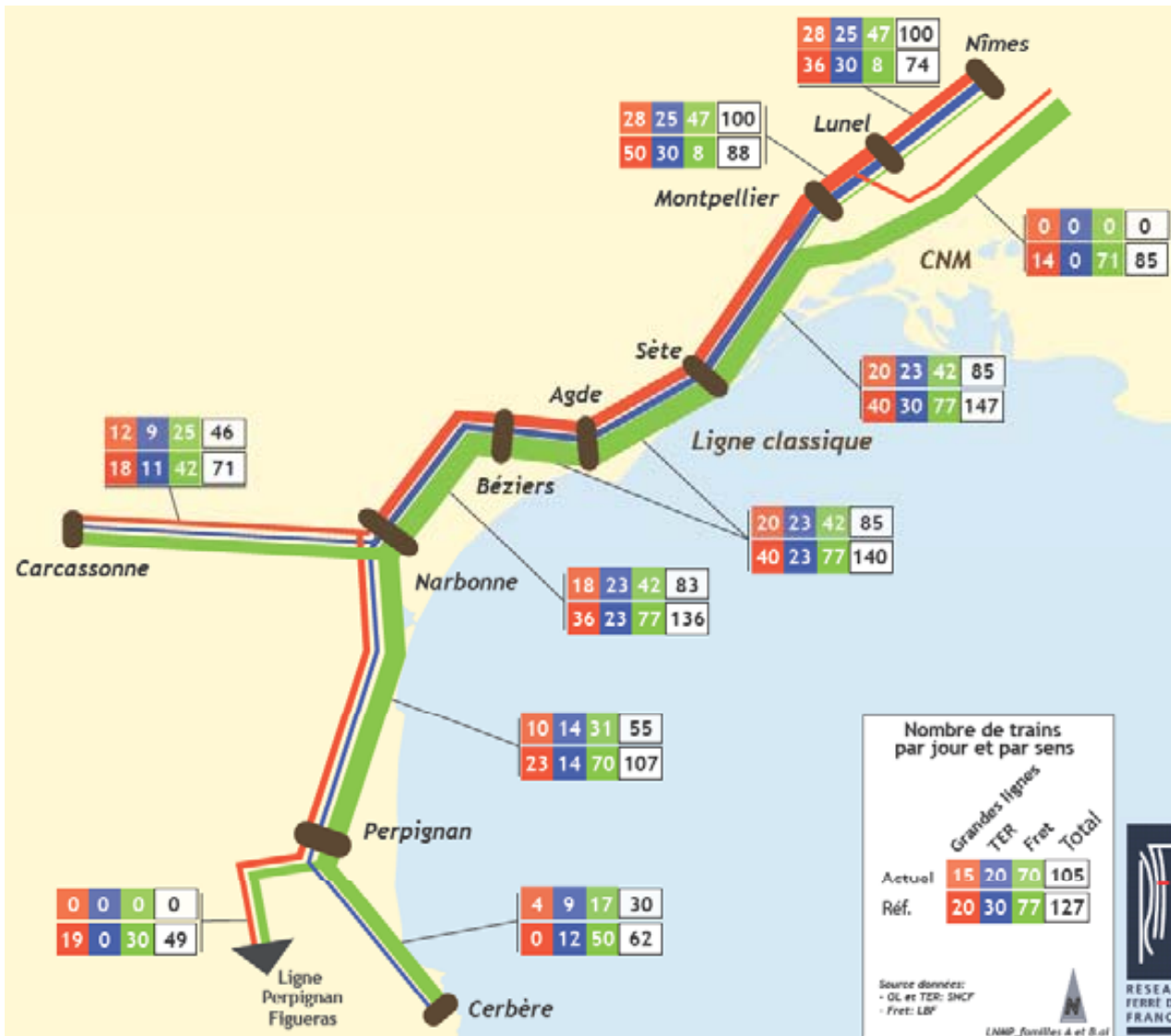
LGV (ligne à grande vitesse) : une ligne ferroviaire spécifiquement adaptée à la circulation des TGV.

- La réalisation d'une LGV permet aux TGV de circuler à « grande vitesse »
- Elle permet aussi libérer les voies existantes de tout ou partie de leur trafic ferroviaire à longue distance : cette « grande capacité » rend possible le développement accru du trafic TER ou marchandises sur les voies classiques.
- Certaines LGV sont « mixtes » car elles permettent en même temps la circulation des TGV (souvent à 220 km/h) et des trains de fret

« Grande capacité » = mixité ?

En « référence 2020 », entre Montpellier et Perpignan :

- 52 à 65% des circulations seront des trains de fret
- 22 à 27% des circulations seront des TGV



**L'intérêt des gares nouvelles : limiter la perte de temps qui serait lié au passage *de tous les TGV par toutes* les gares centrales ...
... et libérer la ligne existant de nombreuses circulations TGV dans les « nœuds ferroviaires urbains ».**

Exemple de la desserte de Nîmes (étude complémentaire N°6) avec V220 sur LGV

« Les Angles – Montpellier TGV avec arrêt à Nîmes TGV »



« Les Angles – Montpellier TGV avec arrêt à Nîmes Centre »



Environ 16 km sur ligne classique

Ecart = 8 min

Si la même situation se reproduit pour la desserte de Montpellier, Narbonne + Béziers et Perpignan, 32 minutes de perdues sur un trajet vers Barcelone !

La logique d'implantation des gares nouvelles

1 – Le TGV est avant tout un outil au service de la desserte des principaux bassins de vie (> 200 000 à 300 000 habitants)

*Les gares TGV de « petites villes » (comme Vendôme TGV, Macon Loché TGV ou Le Creusot TGV) ne sont desservies que par quelques TGV / jour.
En effet, il faut du monde pour justifier l'arrêt d'un TGV ...*

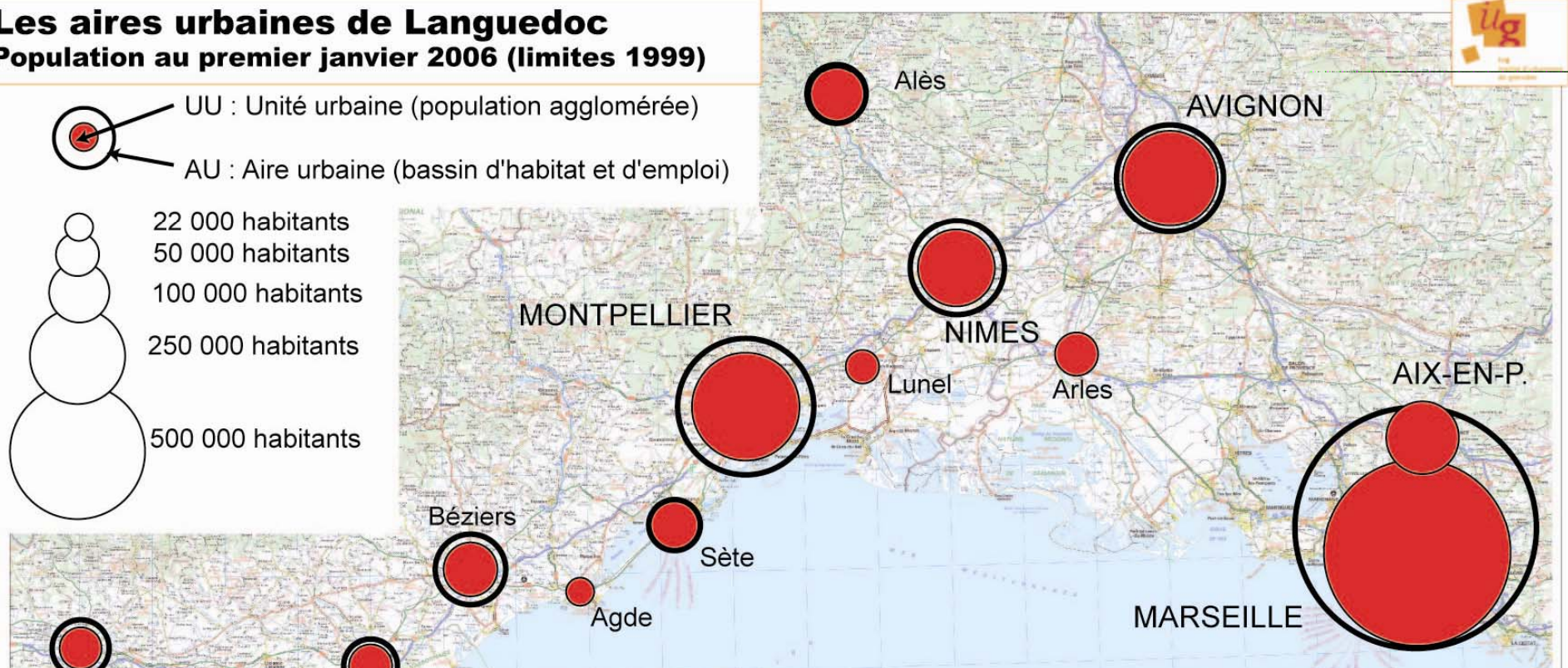
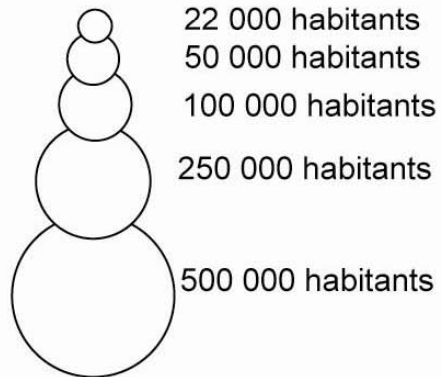
2 – La gare doit permettre une bonne diffusion territoriale de l'effet TGV (gain de temps permis par le TGV pour les relations à moyenne et longue distance) suppose une bonne articulation entre gare TGV et réseaux de transports (notamment collectifs et ferroviaires) urbains et régionaux

Il faut que la localisation de la gare et l'organisation des correspondances offrent effectivement un gain de temps de trajet significatif au plus grand nombre.

Un chapelet de villes moyennes (en dehors de Montpellier)

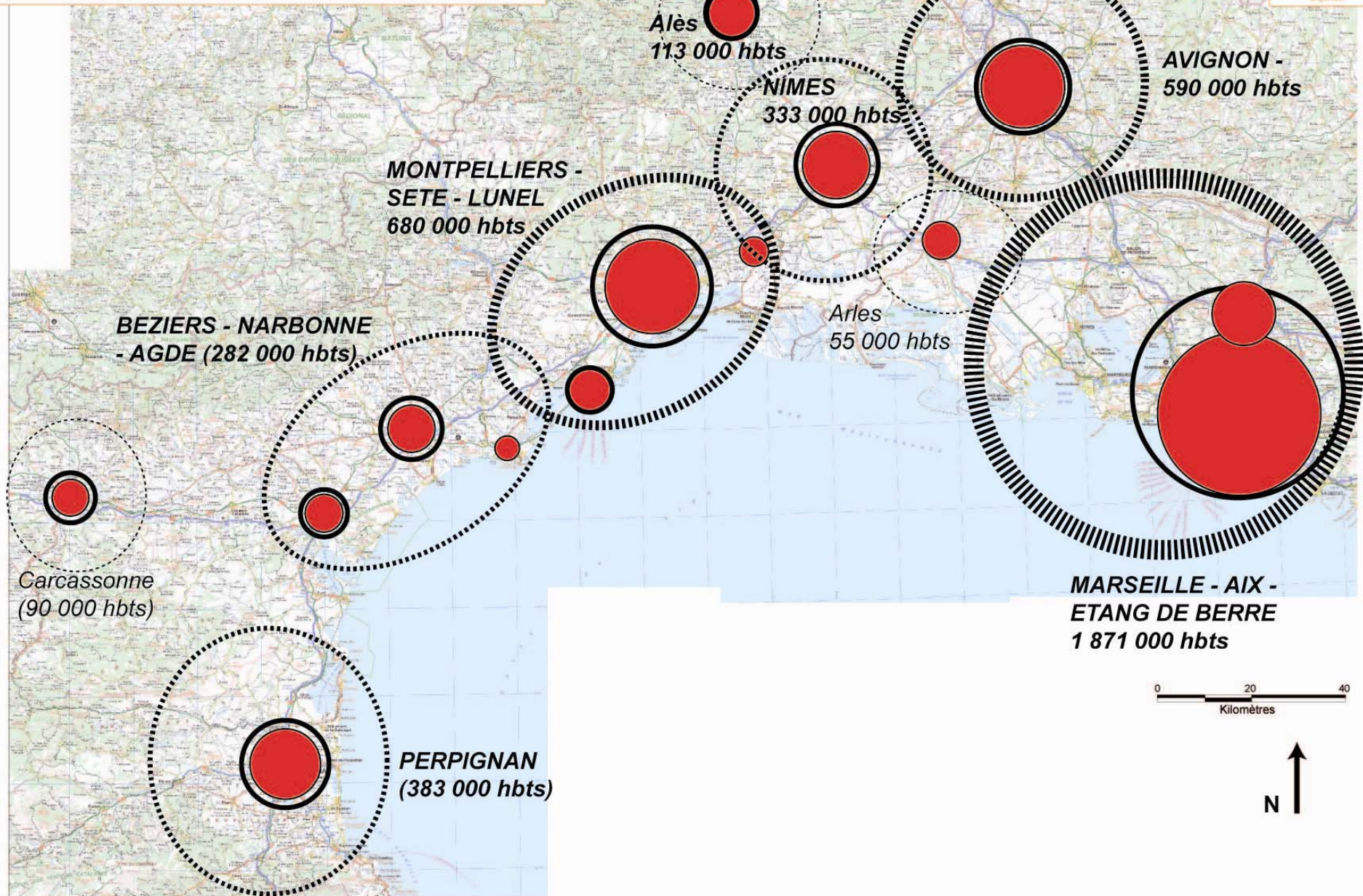
Les aires urbaines de Languedoc Population au premier janvier 2006 (limites 1999)

UU : Unité urbaine (population agglomérée)
AU : Aire urbaine (bassin d'habitat et d'emploi)



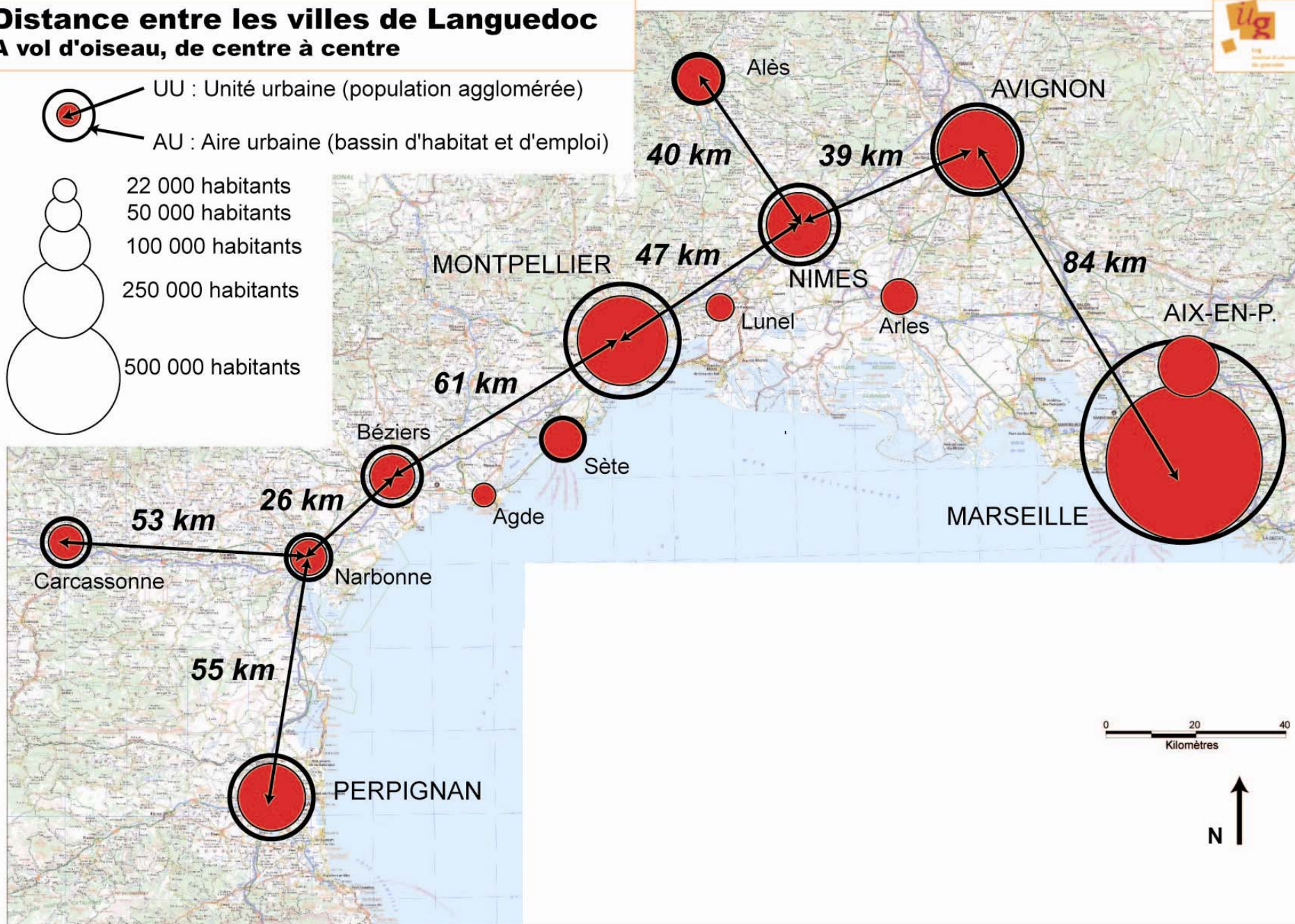
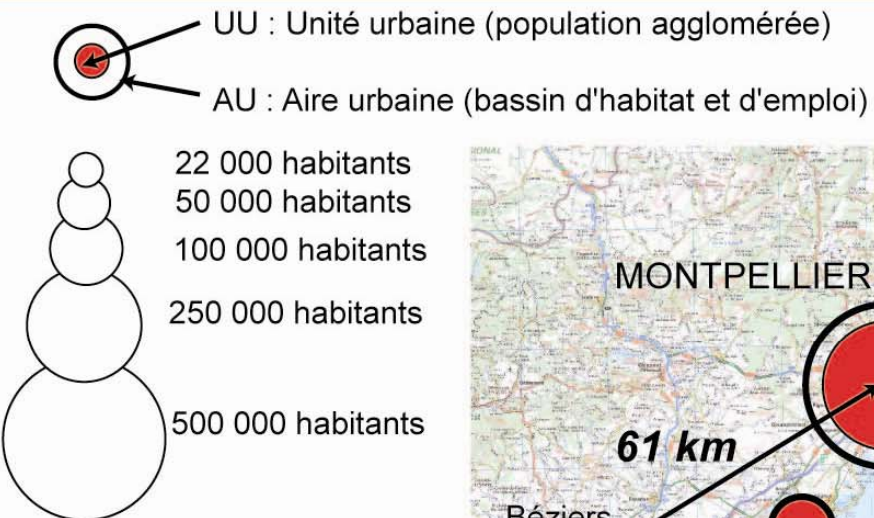
Constituer des bassins de vie > 200 000 hbts pour capter les TGV

L'armature urbaine du languedoc
Les bassins de vie de plus de 200 000 hbts



Des villes / des bassins de vie très proches les unes des autres

Distance entre les villes de Languedoc A vol d'oiseau, de centre à centre

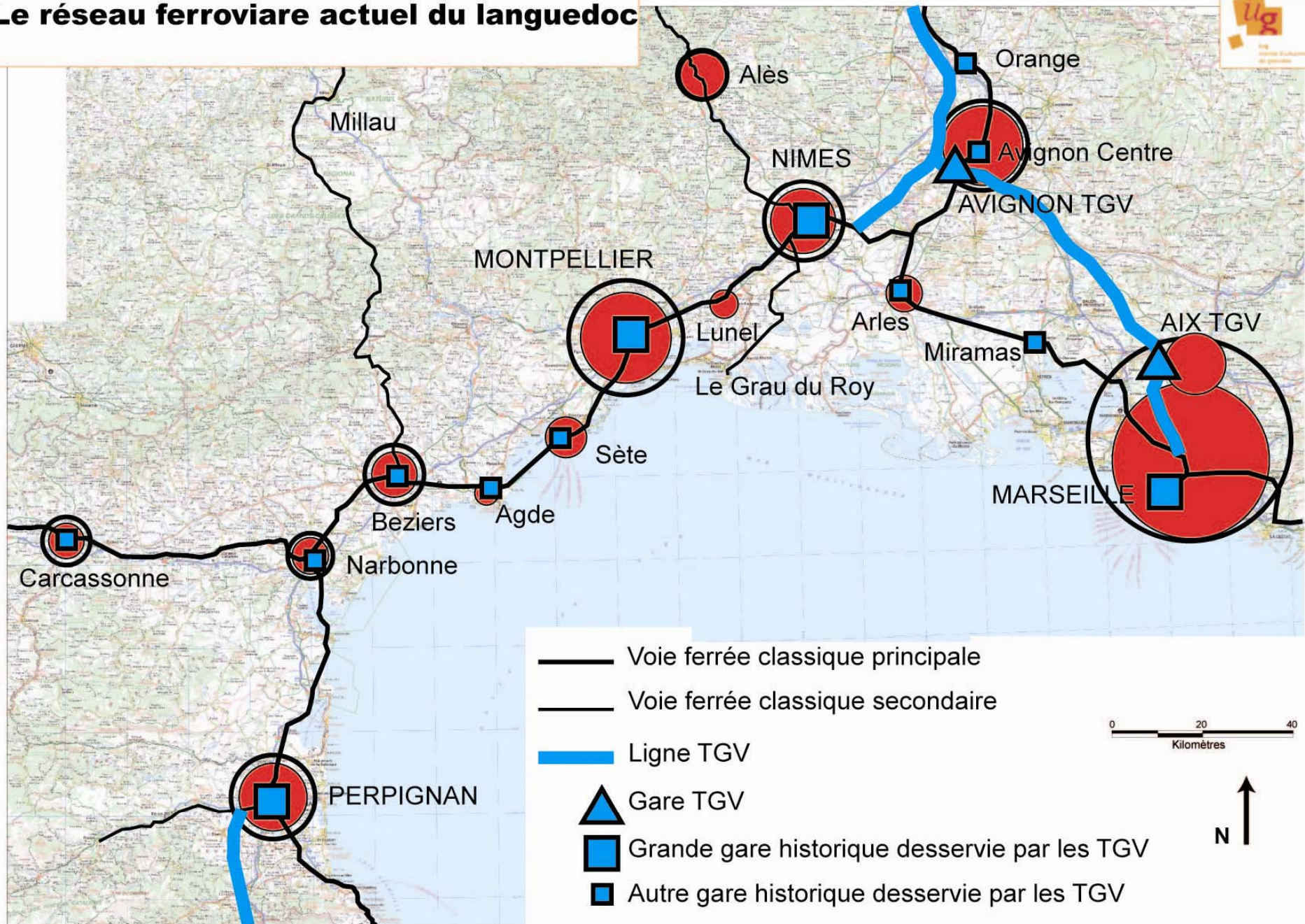


La qualité de desserte TGV d'un territoire dépend de 4 paramètres

- Le nombre de destinations accessibles directement ou avec un seul changement
- Le temps moyen que l'on met pour rejoindre les principales destinations (*en tenant compte des arrêts intermédiaires, des éventuelles correspondances*)
- La fréquence de desserte (*mieux vaut avoir 1 TGV / heure que 5 TGV par jour*)
- La localisation et « l'accroche urbaine et régionale » de la gare TGV / du point d'arrêt des TGV (*si la gare nouvelle est mal localisée par rapport aux bassins de populations ou mal desservie notamment par le train et les transports en commun ... le temps gagné en TGV est reperdu en temps d'accès vers la destination finale*)

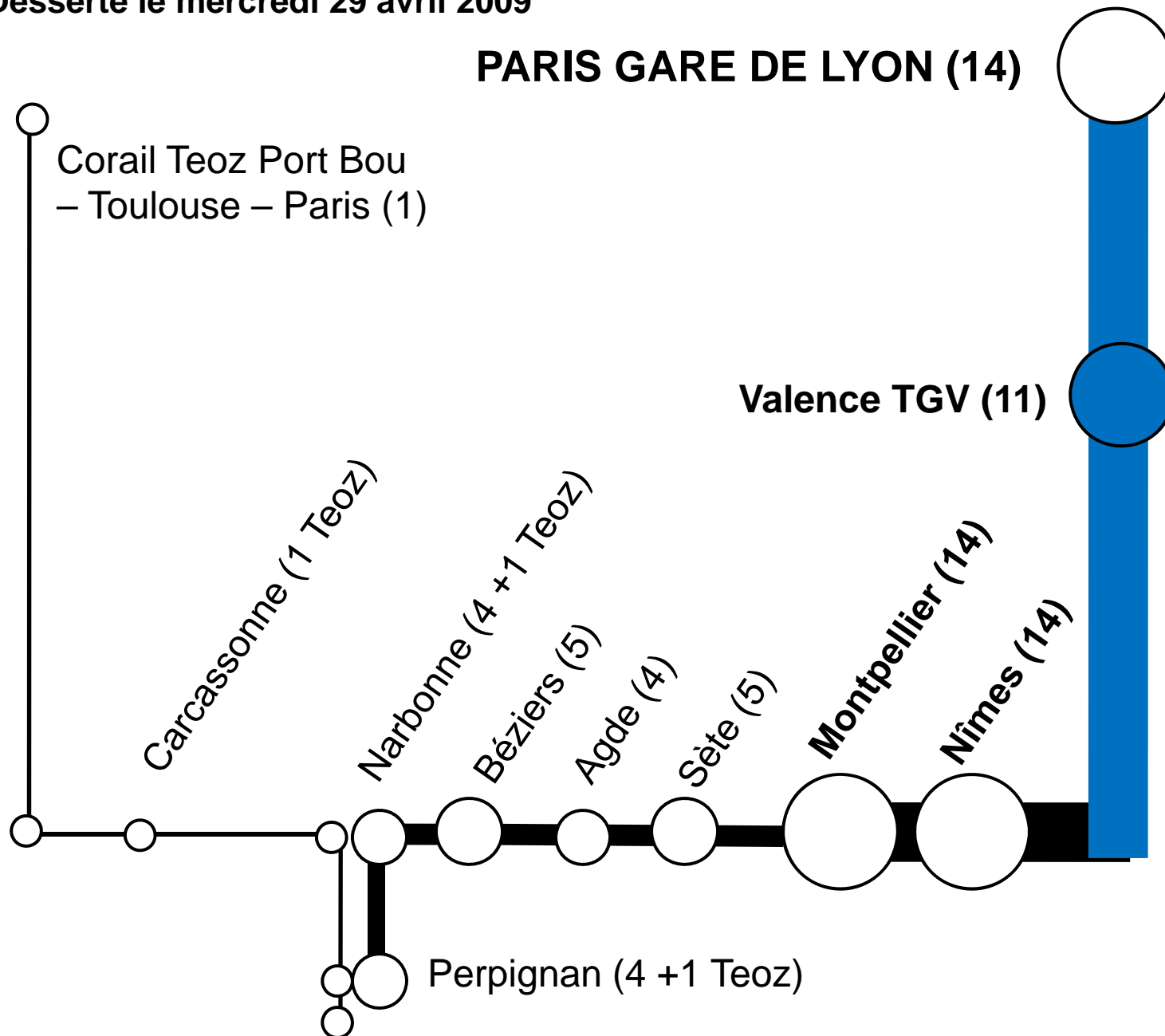
Les dessertes actuelles

Le réseau ferroviare actuel du languedoc



Dessertes actuelle Paris – Province

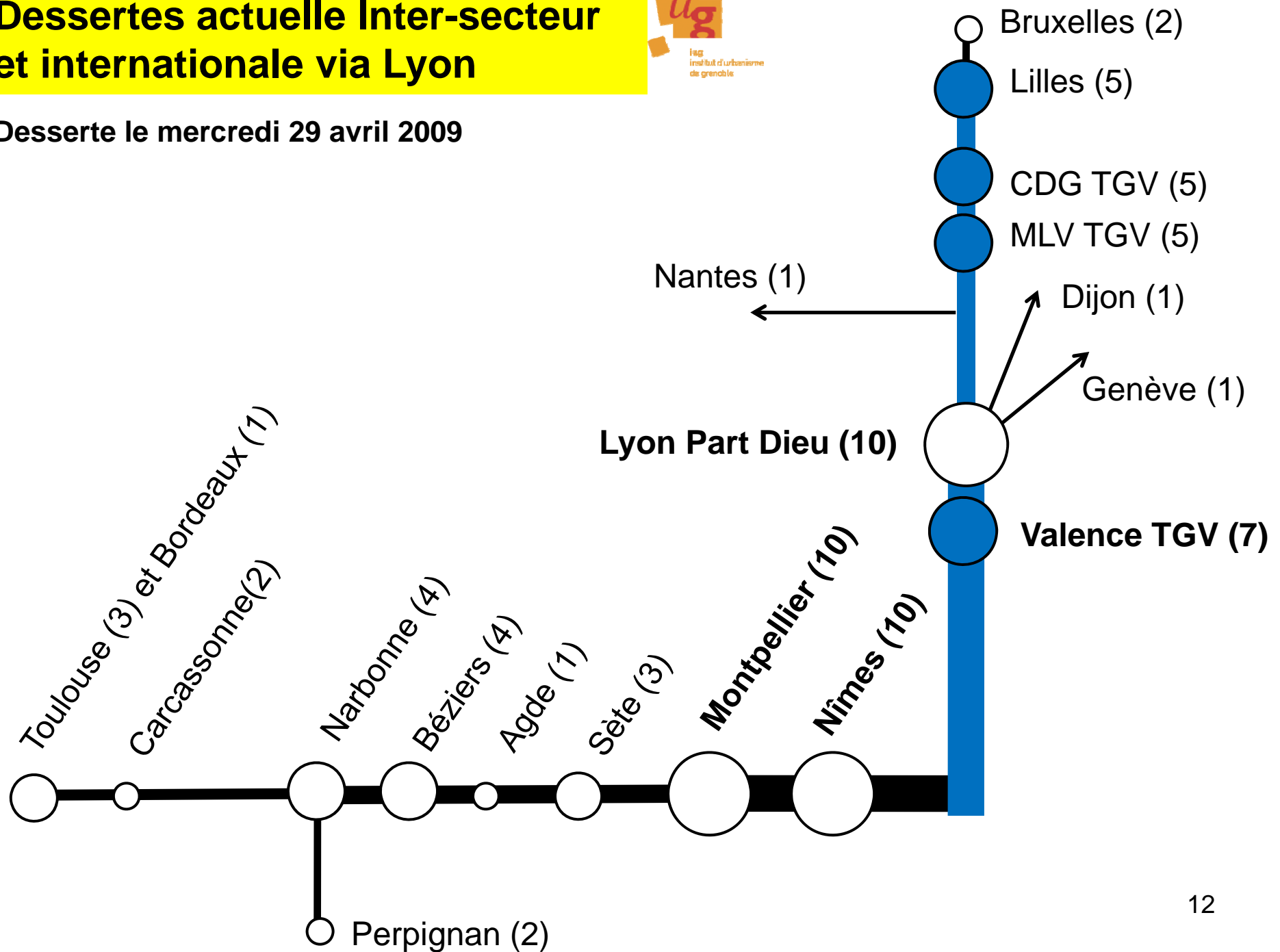
Desserte le mercredi 29 avril 2009



Dessertes actuelle Inter-secteur et internationale via Lyon

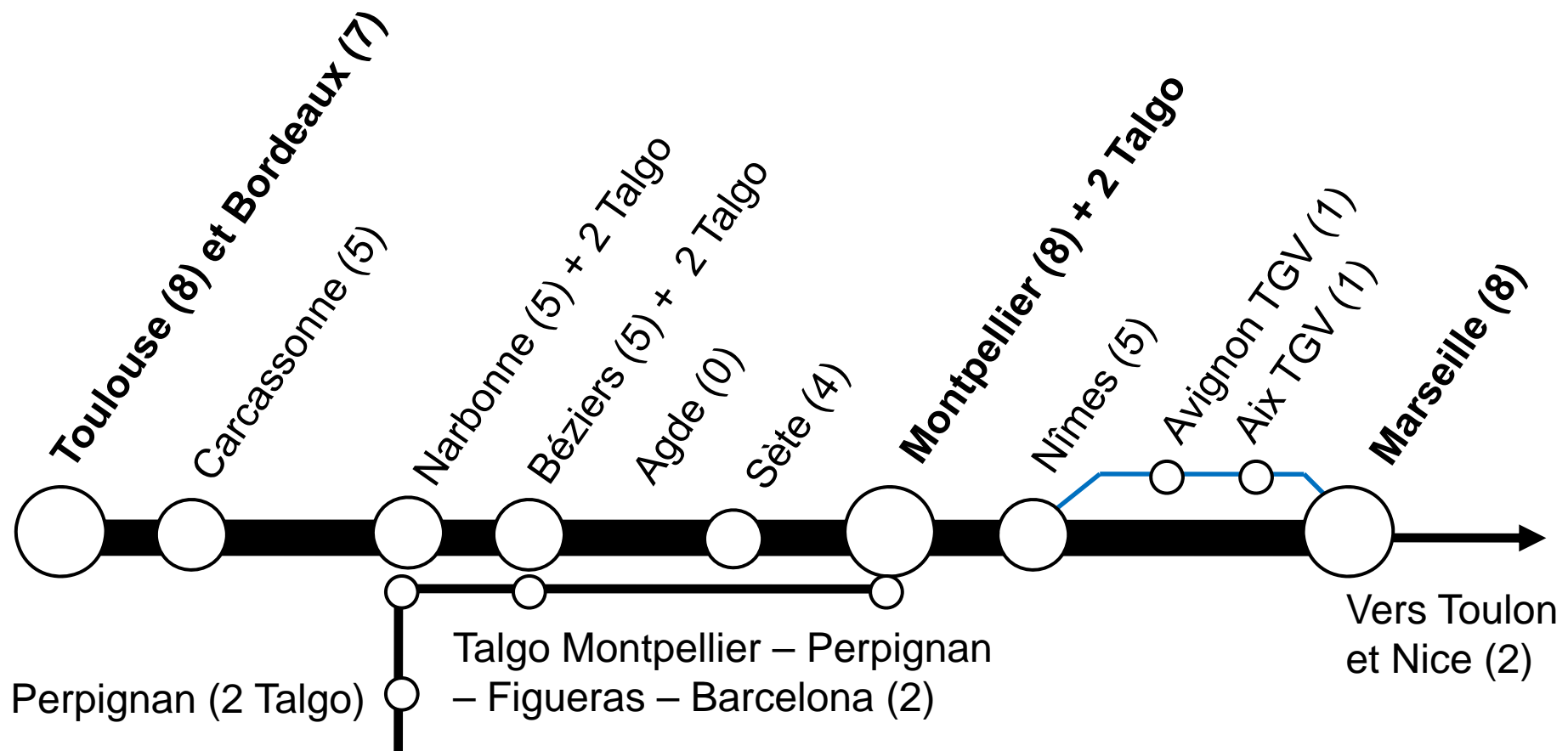


Desserte le mercredi 29 avril 2009



Dessertes actuelle Inter-Secteur et internationale : Axes Grand Sud et Arc Méditerranéen

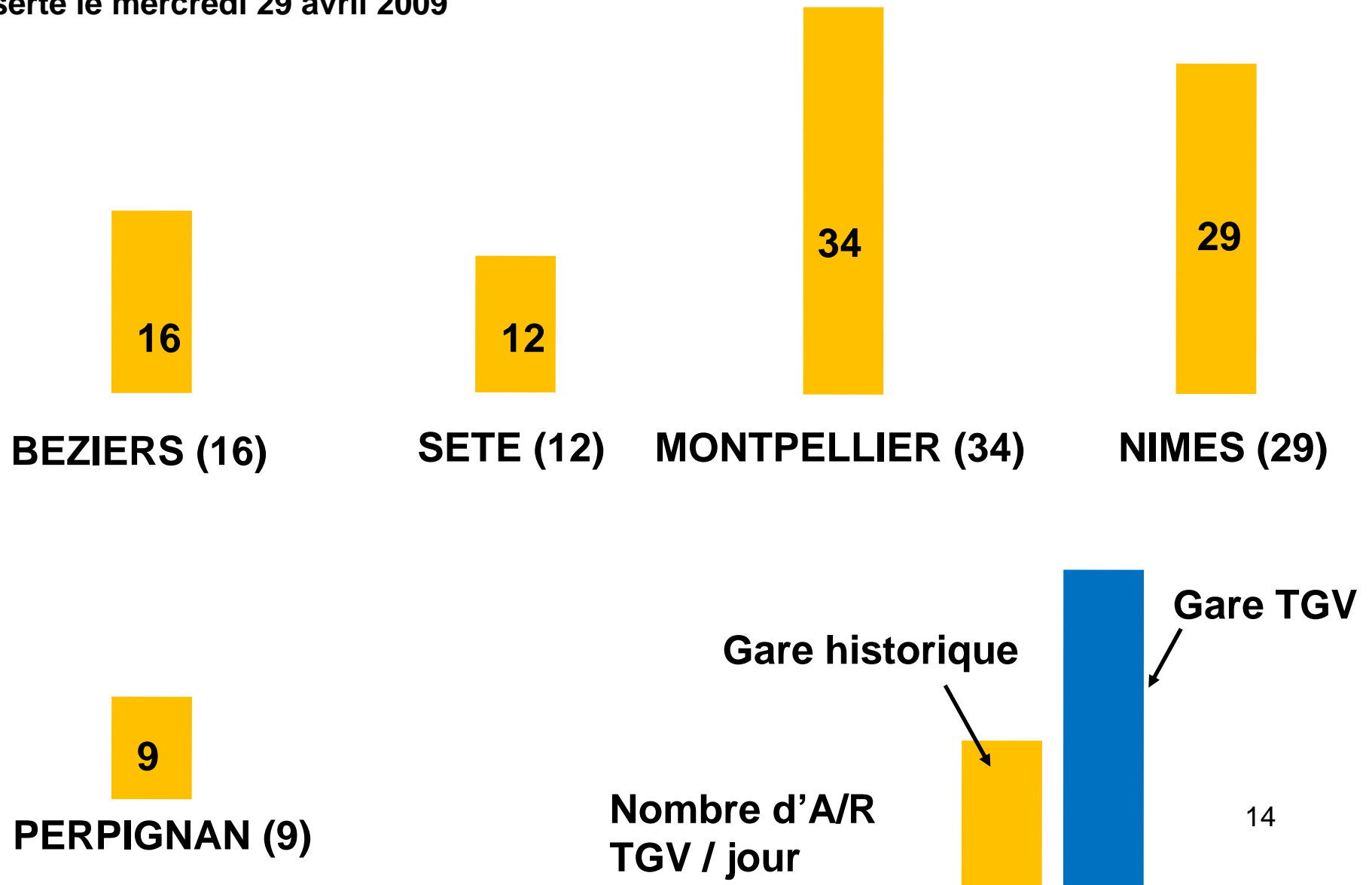
Desserte le mercredi 29 avril 2009



**Bilan de l'offre TGV et Teoz actuelle :
Montpellier et Nîmes bénéficient d'une
desserte conséquente**

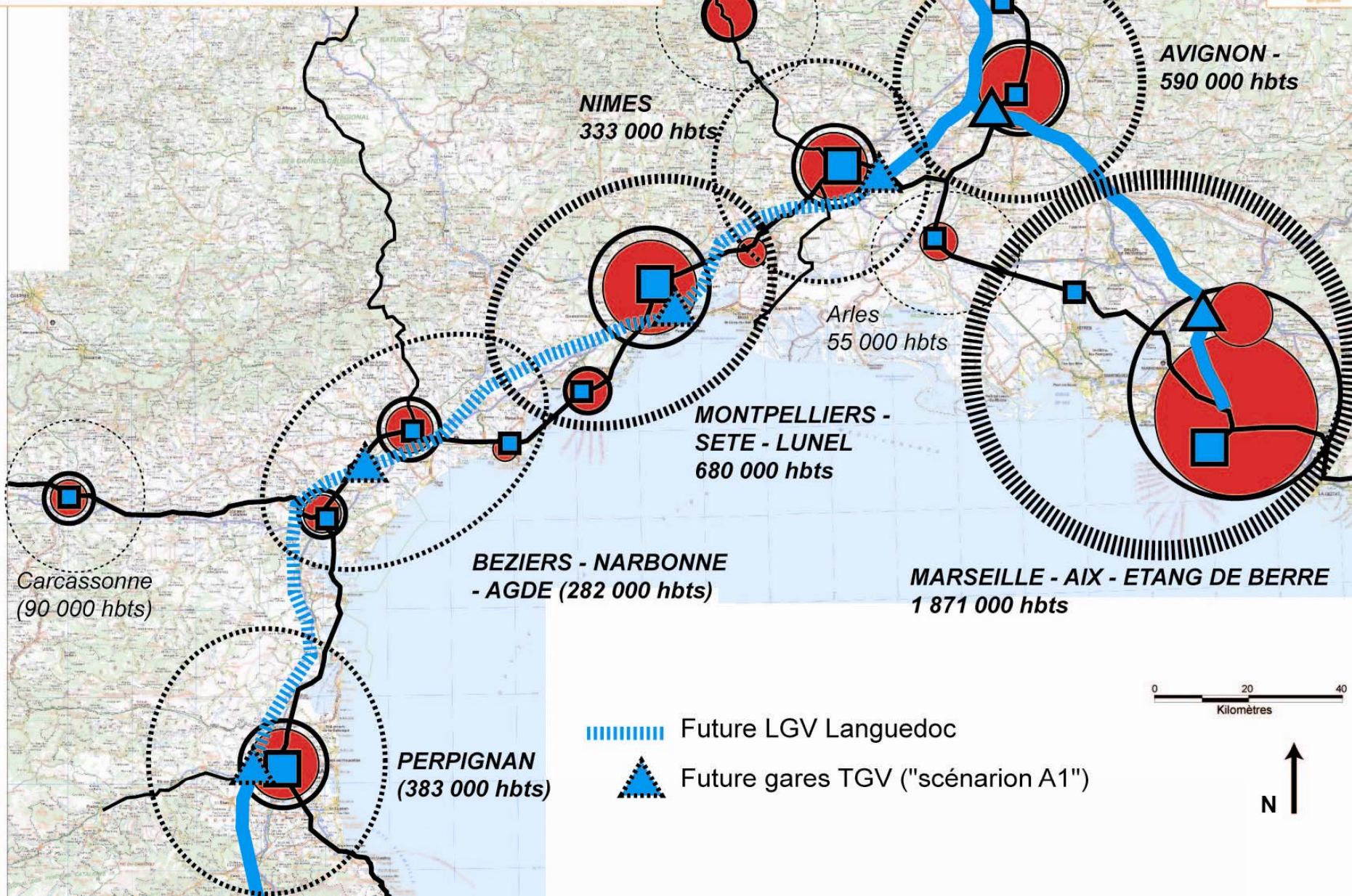


Desserte le mercredi 29 avril 2009



Ce que pourrait être le réseau ferroviaire futur de Languedoc

La LGV et la desserte des bassins de vie
Scénarios de LGV avec gares nouvelles

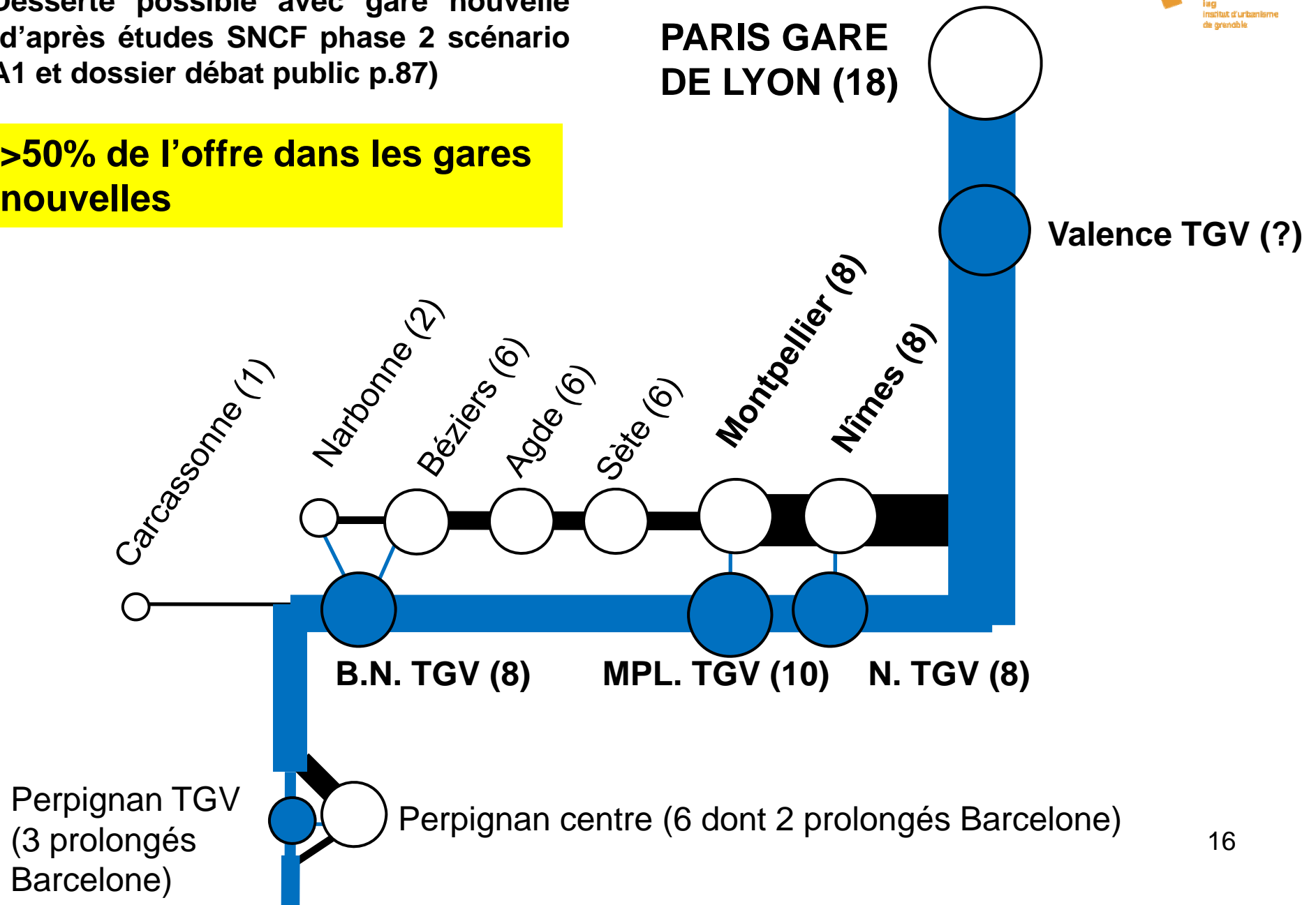


Dessertes futures Paris – Province



Desserte possible avec gare nouvelle
(d'après études SNCF phase 2 scénario
A1 et dossier débat public p.87)

>50% de l'offre dans les gares nouvelles

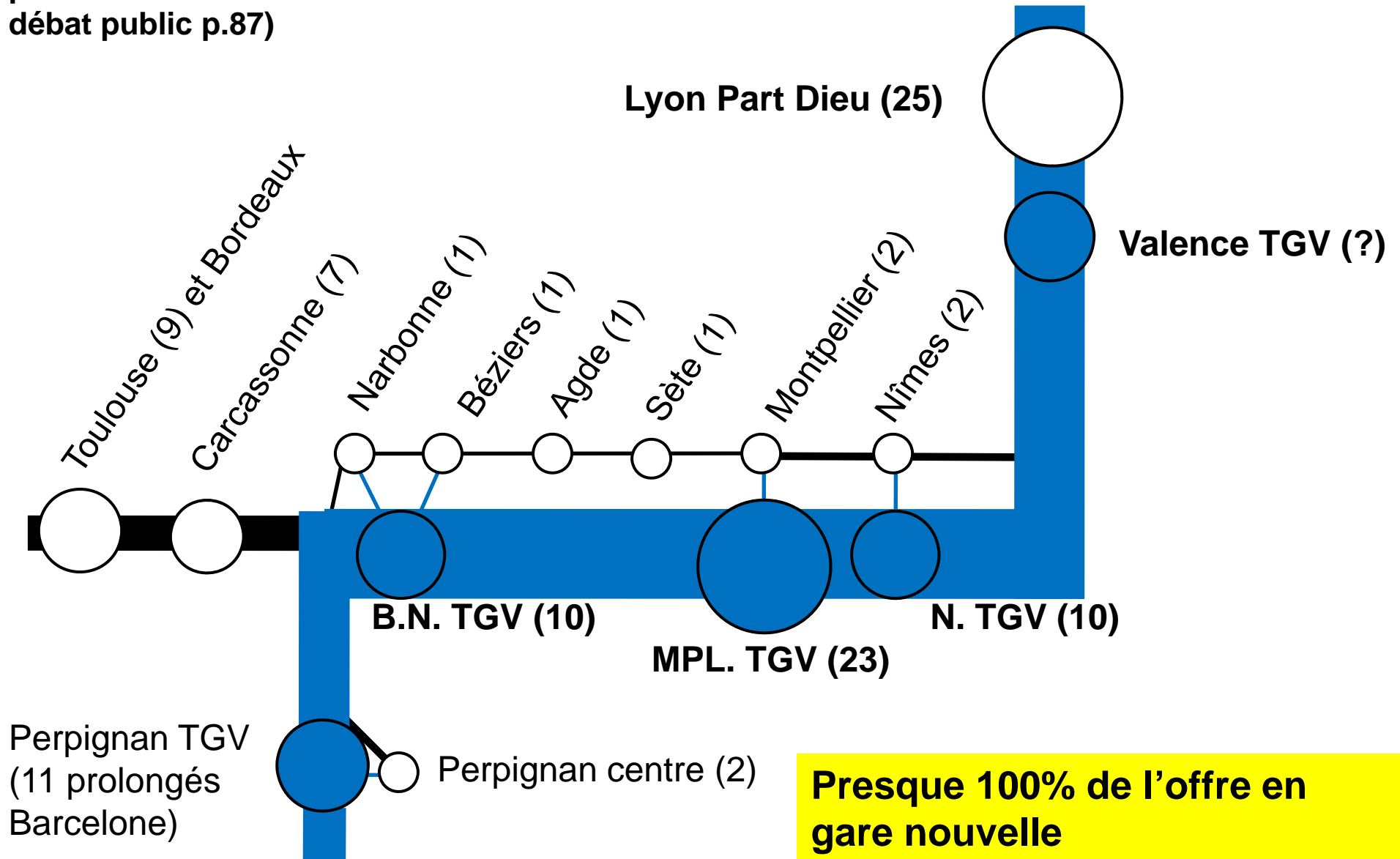


Dessertes futures Inter-secteur et internationale via Lyon



Desserte possible avec gare nouvelle (d'après études SNCF phase 2 scénario A1 et dossier débat public p.87)

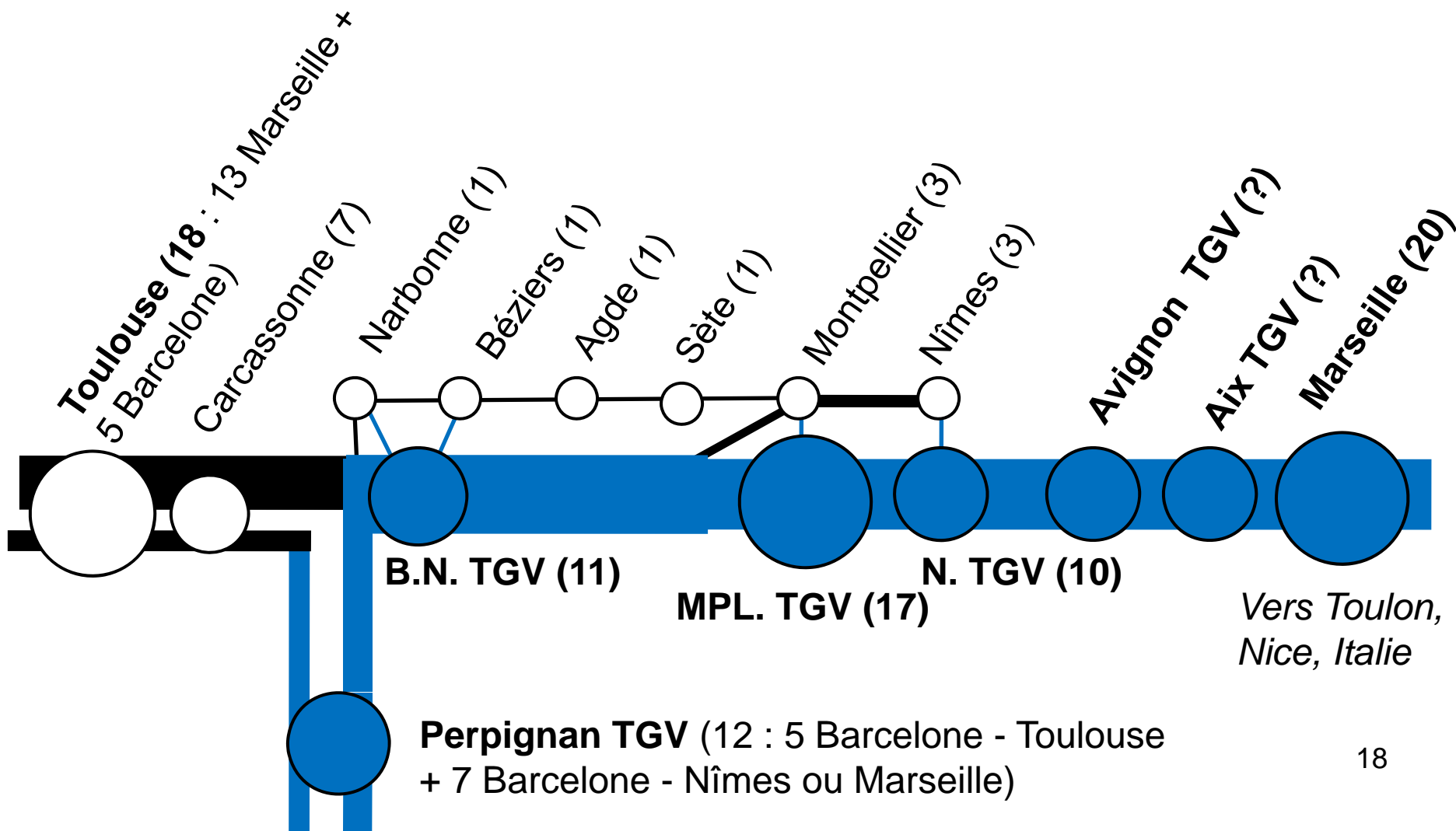
Vers Lille et la Belgique, Strasbourg et l'Allemagne, Genève, l'Ouest de la France ...



Dessertes futures Inter-Secteur et internationale : Axes Grand Sud et Arc Méditerranéen

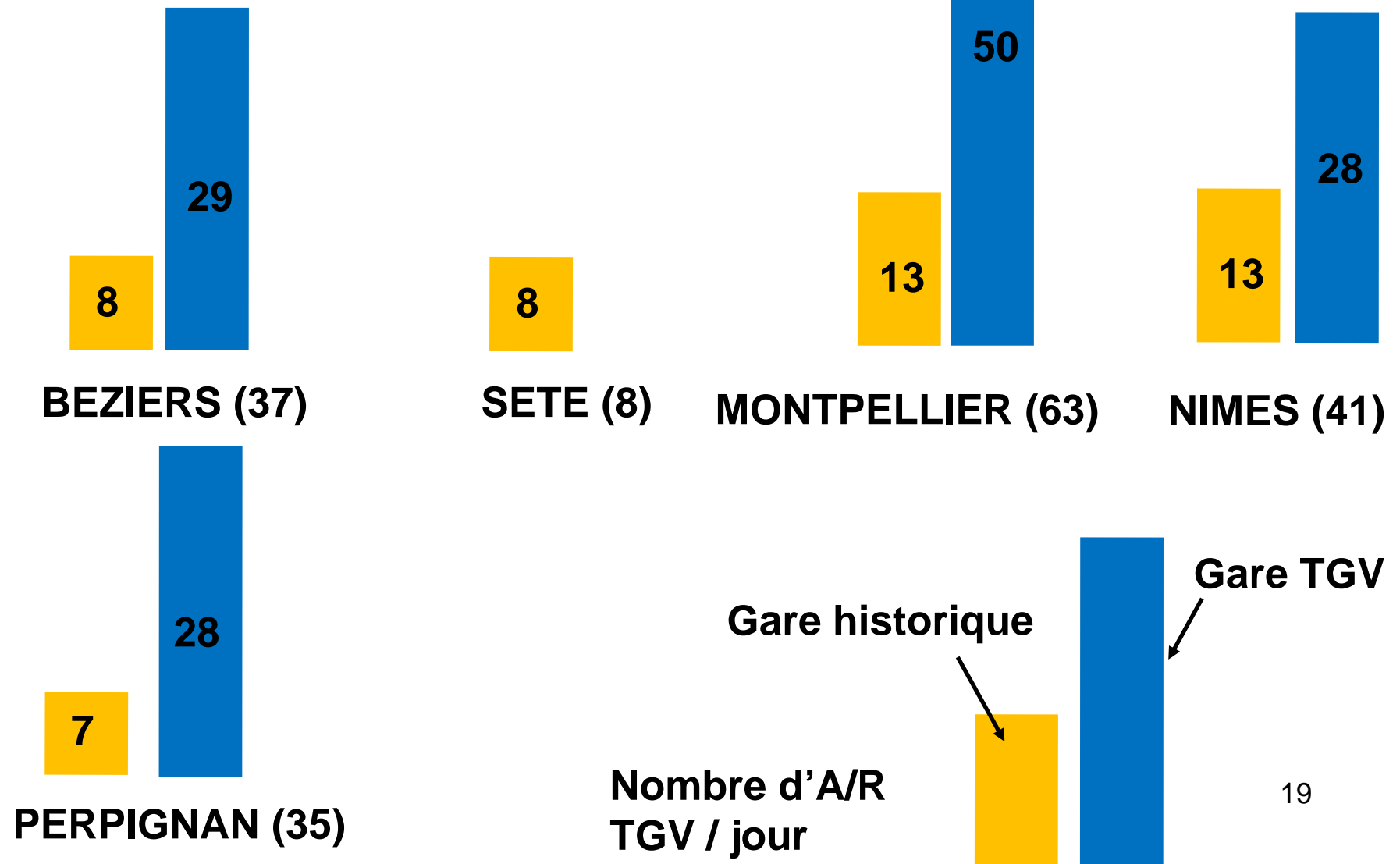
Presque 100% de l'offre en gare nouvelle

Desserte possible avec gare nouvelle
(d'après études SNCF phase 2 scénario A1 et dossier débat public p.87)



Bilan de l'offre TGV future :

- La qualité de desserte augmente sensiblement mais au prix du report de l'offre vers les gares nouvelles
- L'apparition d'une nette disparité entre la desserte de Montpellier et celle des autres villes



Éléments à prendre en compte pour la définition des projets de gare nouvelle (1/4)

1 - Les gares nouvelles auront un programme de desserte complémentaire à celui des gares historiques (gare nouvelle = la quasi-totalité de l'offre « inter-secteur » et plus 50% de l'offre vers Paris).

Il convient donc d'assurer la liaison entre les gares nouvelles et historiques (logique de « système de gare » permettant la desserte d'un territoire).

Éléments à prendre en compte pour la définition des projets de gare nouvelle (2/4)

2 - En 2040, l'accessibilité automobile sera nettement moins prépondérante que maintenant (prix des carburants, ...).

Il conviendrait donc de prioriser l'accès des gares en transports collectifs.

Le meilleur transport collectif pour accéder à une gare nouvelle est encore le train surtout si un système cadencés permet des liaisons de haute fréquence vers la gare historique (qui peut ainsi garder une fonction de porte d'entrée sur le territoire) et les autres pôles importants du bassin de vie.

6 km en tramway (20 km/h) = 18 minutes, 6 km en TER (100 km/h) = 4 minutes.

Il est notamment indispensable que les gares nouvelles soient desservies par les TER « inter-cité » et pas seulement par les TER « périurbains » comme prévu dans les études.

Éléments à prendre en compte pour la définition des projets de gare nouvelle (3/4)

3 – La gare nouvelle n'a pas forcément à être le support d'une opération de développement économique.

Si des liaisons de haute qualité existent entre gare nouvelle et gare historique, la gare historique peut rester la porte d'entrée du territoire (via une correspondance en gare nouvelle) et continuer d'être le pivot des projets de restructuration urbaine en cours ou à l'étude dans les quartiers de gare (Montpellier, Nîmes).

Éléments à prendre en compte pour la définition des projets de gare nouvelle (4/4)

4 – Plus largement, il n'existe pas de lien automatique et direct entre infrastructure de transport et développement territorial.

L'infrastructure de transport ouvre des nouvelles opportunités en facilitant les déplacements ...

... Ce sont ces opportunités qui, si elles sont appropriées par des acteurs (individus, entreprises, collectivités territoriales), peuvent modifier leurs comportements et induire, indirectement, des mutations dans la localisation des hommes et des activités, donc un effet (positif ou négatif) sur le développement territorial.

C'est pourquoi J.M. Offner parle de « congruence » entre infrastructures de transport et dynamiques territoriales.

Congruence = évolutions conjointes (et non pas lien de cause à effet direct)

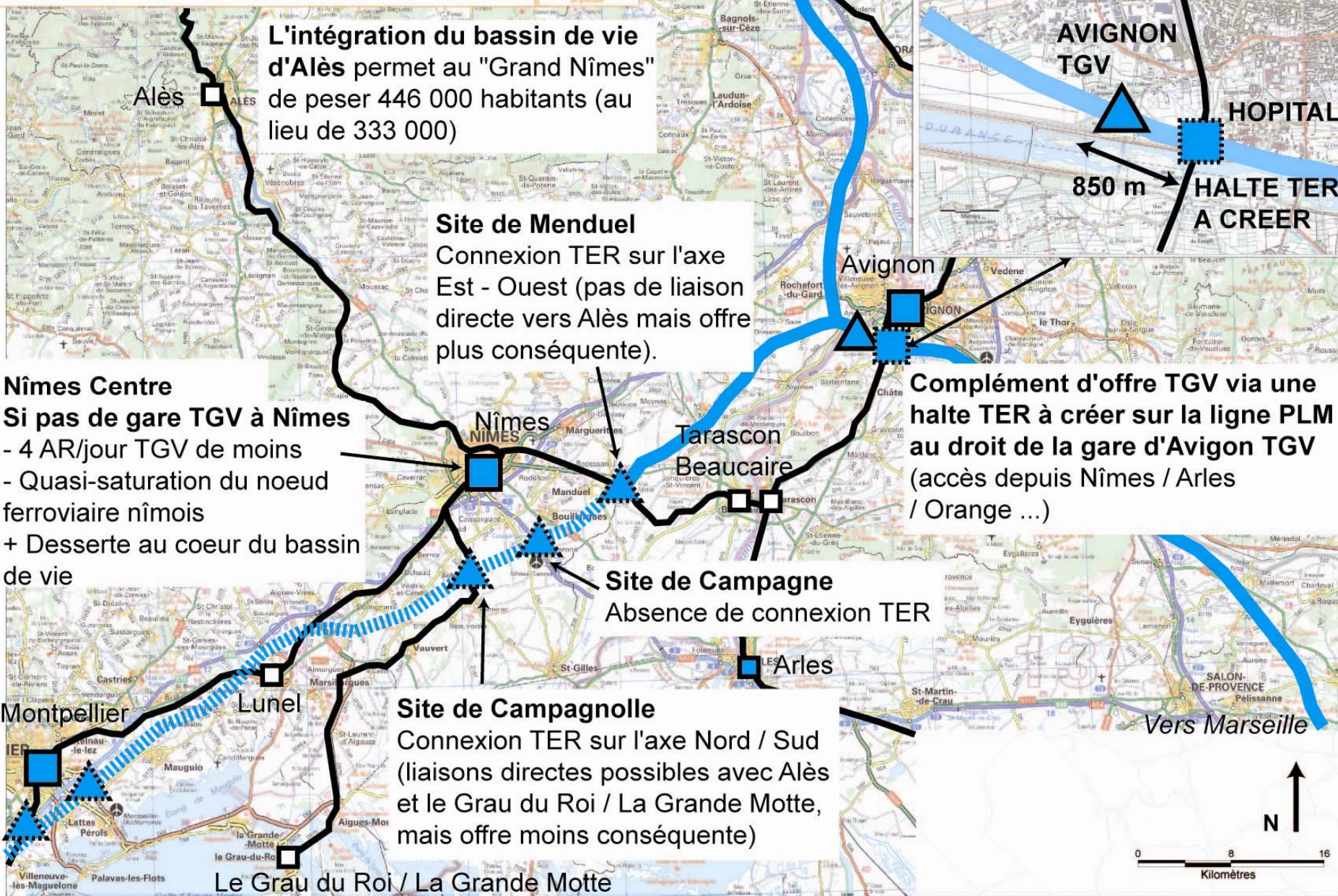
(J.M. Offner, « Les effets structurants du transport, mythe politique, mystification scientifique », *L'espace géographique*, N°2, 1993)

Quelles gares nouvelles ? – Nîmes – Alès (446 000 habitants)

Enjeux territoriaux : Nîmes / Alès



L'intégration du bassin de vie d'Alès permet au "Grand Nîmes" de peser 446 000 habitants (au lieu de 333 000)



Site de Menduel
Connexion TER sur l'axe Est - Ouest (pas de liaison directe vers Alès mais offre plus conséquente).

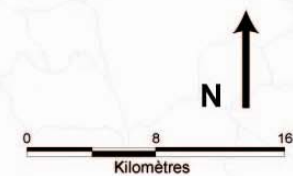
Complément d'offre TGV via une halte TER à créer sur la ligne PLM au droit de la gare d'Avignon TGV (accès depuis Nîmes / Arles / Orange ...)

Nîmes Centre
Si pas de gare TGV à Nîmes
- 4 AR/jour TGV de moins
- Quasi-saturation du noeud ferroviaire nîmois
+ Desserte au coeur du bassin de vie

Site de Campagne
Absence de connexion TER

Site de Campagnolle
Connexion TER sur l'axe Nord / Sud (liaisons directes possibles avec Alès et le Grau du Roi / La Grande Motte, mais offre moins conséquente)

Le Grau du Roi / La Grande Motte



Quelles gares nouvelles ? Montpellier – Sète – Lunel (680 000 habitants)

Enjeux territoriaux : Montpellier



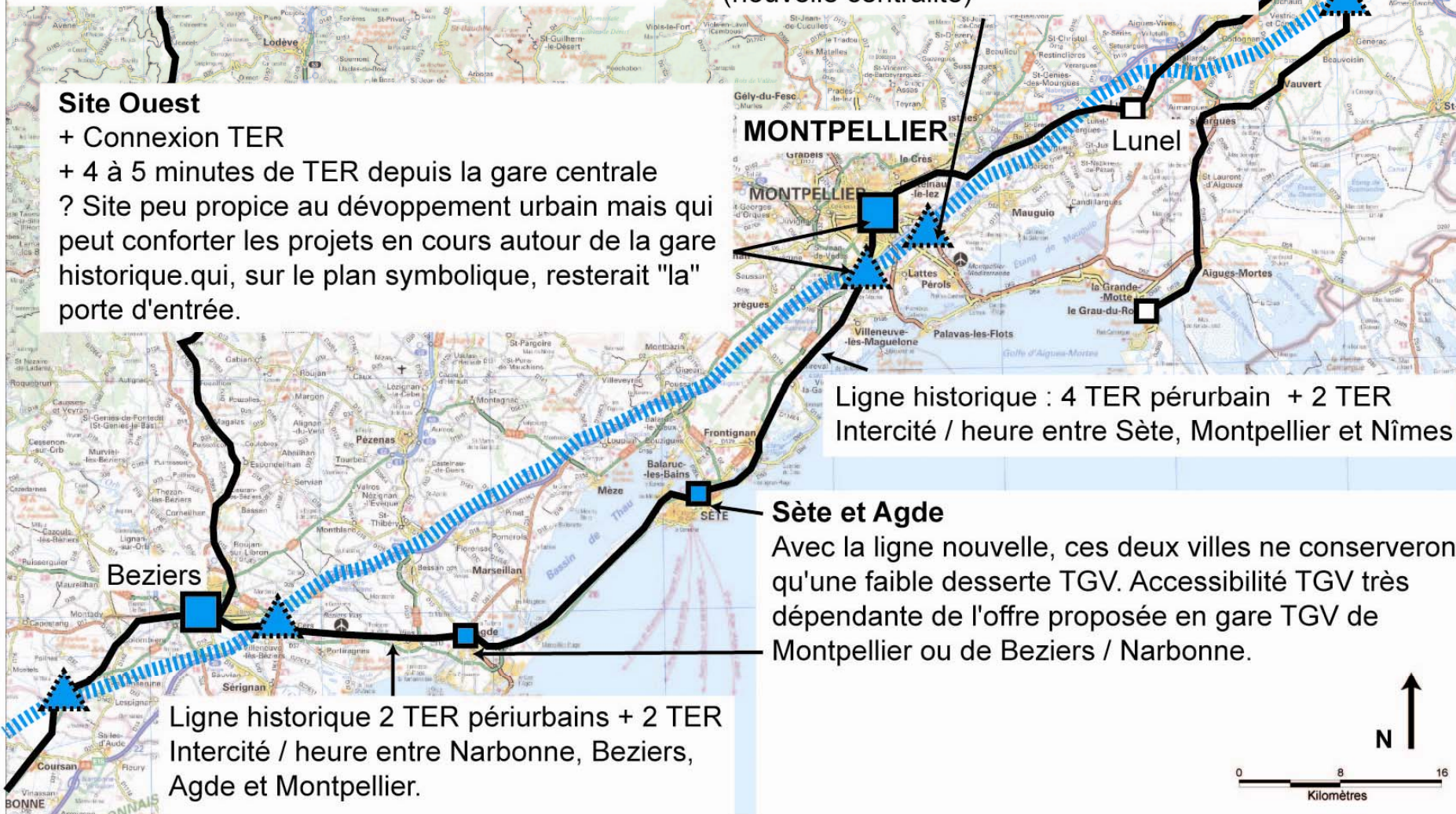
Une gare TGV à vocation régionale de part son niveau de desserte (50 A/R jour) bien supérieur à celui des autres territoires (Nîmes : 28 A/R jour Beziers /Narbonne : 29 AR / jour)

Site Ouest

+ Connexion TER
+ 4 à 5 minutes de TER depuis la gare centrale
? Site peu propice au développement urbain mais qui peut conforter les projets en cours autour de la gare historique. qui, sur le plan symbolique, resterait "la" porte d'entrée.

Site Est

- Absence de connexion TER qui pénalise la dimension régionale de la gare.
- 18 min. de tramway depuis la gare historique.
? Projet urbain fort autour du site (nouvelle centralité)



Ligne historique : 4 TER périurbain + 2 TER Intercité / heure entre Sète, Montpellier et Nîmes

Sète et Agde
Avec la ligne nouvelle, ces deux villes ne conserveront qu'une faible desserte TGV. Accessibilité TGV très dépendante de l'offre proposée en gare TGV de Montpellier ou de Beziers / Narbonne.

Ligne historique 2 TER périurbains + 2 TER Intercité / heure entre Narbonne, Beziers, Agde et Montpellier.

Noëud de Bologna



En Italie, la desserte de BOLOGNE (ville de la taille de Montpellier) se fera par une gare TGV souterraine, la LGV passant en souterrain au cœur de la métropole

Gare centrale de Bologna [niveau -3 (TAV)]



Source : GIR-MARALPIN (groupe interdisciplinaire de réflexion sur l'aménagement du territoire maralpin et les traversées sud-alpines)

**<http://www.gir-maralpin.org>
(rubrique transports / LGV PACA)**

Quelles gares nouvelles ? Agde - Béziers – Narbonne (282 000 habitants)

Enjeux territoriaux : Narbonne et Béziers



Deux gares = risque de dispersion de l'offre (desserte de 29 A/R jour répartie entre les deux gares qui n'auraient chacune qu'une quinzaine d'A/R jour).

Site central "Narbonne - Béziers"

Une gare articulée au TER au coeur du bassin de population. 6 à 8 min. de TER vers les deux gares centrales qui peuvent ainsi profiter de "l'effet TGV"

Site Béziers Nord

Loin du littoral et de Narbonne
Connexion TER difficile.

Montpellier Site Est

Sète et Agde

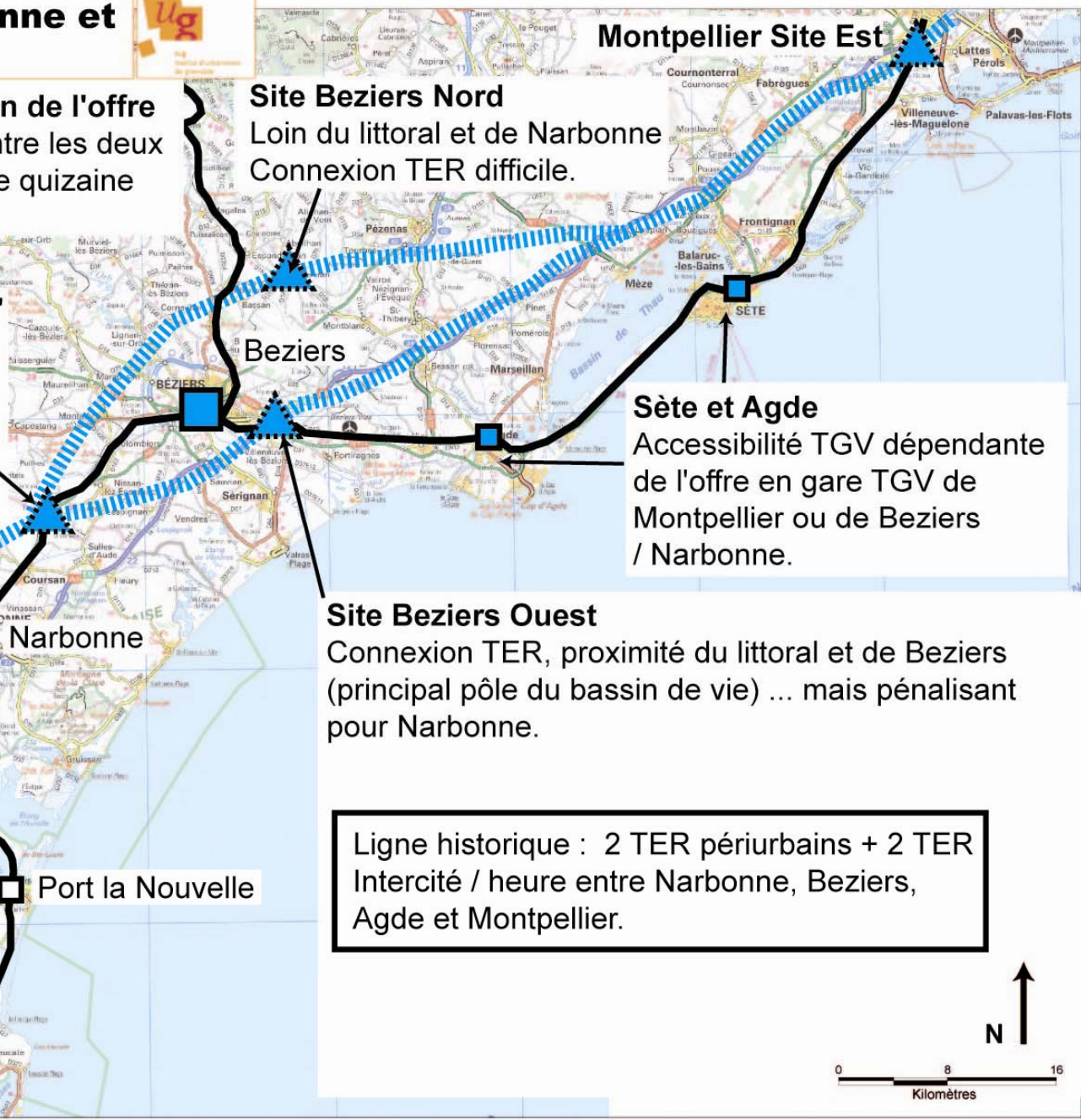
Accessibilité TGV dépendante de l'offre en gare TGV de Montpellier ou de Béziers / Narbonne.

Site Béziers Ouest

Connexion TER, proximité du littoral et de Béziers (principal pôle du bassin de vie) ... mais pénalisant pour Narbonne.

Narbonne TGV

Gare "complémentaire" à orienter pour permettre l'arrêt des TGV Toulouse - Barcelone (qui sinon ne peuvent pas desservir le secteur) ?



Ligne historique : 2 TER périurbains + 2 TER Intercité / heure entre Narbonne, Béziers, Agde et Montpellier.

Quelles gares nouvelles ? Perpignan (383 000 habitants)

Enjeux territoriaux : Perpignan



Site de Rivesaltes

Attention : connexion TER difficile à organiser avec la ligne existante Perpignan - Montpellier (la LGV risque de passer à plusieurs centaines de mètres).

Site de Soler

Articulation avec la ligne Villefranche - Vernet les Bains (2 TER / heure).

Perpignan Gare centrale (si absence de gare TGV)

- + Desserte au coeur du bassin de vie -
- Environ 8 minutes de pertes pour les TGV avec arrêt Perpignan (par rapport au scénario avec gare nouvelle)
- Risque d'une diminution de la desserte

Villefranche - Vernet les Bains.

Cerbère / Port Bou.

Vers Figueiras

