

CONTOURNEMENT FERROVIAIRE de NÎMES et MONTPELLIER

Synthèse des perspectives
d'aménagement et de développement

Les grandes infrastructures ont un impact important sur l'aménagement et le développement des territoires traversés et desservis. Réciproquement elles doivent prendre en compte les politiques conduites par l'Etat dans d'autres domaines ainsi que les projets des collectivités territoriales concernées.

Conformément au titre III de la circulaire n°92-71 du 15 décembre 1992 du ministre de l'Equipement, des Transports et du Tourisme, relative à la conduite des grands projets d'infrastructures, il est indispensable que les potentialités créées par cette nouvelle infrastructure soient identifiées en concertation avec les collectivités régionale, départementales et les principales villes desservies ou concernées.

La dynamique des territoires du Languedoc Roussillon, ainsi que les projets des collectivités et de l'Etat, ont été intégrés dans **"une synthèse des perspectives d'aménagement"** faisant apparaître les orientations en matière de développement, de protection et de mise en valeur des territoires, afin d'optimiser l'interaction Ligne Nouvelle Ferroviaire - Territoire.

Cette synthèse des perspectives d'aménagement constitue une référence pour les actions susceptibles d'être engagées en accompagnement du projet, tant pour optimiser les effets que pour se préserver des risques. En outre, il appartient le cas échéant à l'Etat et aux collectivités territoriales concernées de prendre en considération cette synthèse dans les documents d'urbanisme.

La synthèse des perspectives d'aménagement est rendue publique par son intégration au dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Enquête d'Utilité Publique (DUP).

PREAMBULE

Le projet du contournement ferroviaire de Nîmes - Montpellier s'inscrit dans un contexte plus vaste que le seul développement du trafic ferroviaire du Languedoc Roussillon :

Il constituera, dans le prolongement de la ligne à grande vitesse PARIS - LYON - NIMES, un des maillons du réseau à grande vitesse européen qui permettra (une fois le barreau Montpellier - Perpignan réalisé, section aujourd'hui qualifiée de projet d'intérêt général) de se raccorder au réseau ferroviaire espagnol (ligne nouvelle à grande vitesse voyageur et fret Perpignan - Barcelone déclarée d'utilité publique),

Il permettra de renforcer significativement les dessertes TER sur la ligne actuelle entre Nîmes et Montpellier, aujourd'hui saturée.

Enfin, il devra permettre, grâce à la mixité des circulations voyageurs et fret, un développement du transport du fret en évitant les zones urbaines de Nîmes et Montpellier, et assurer la continuité des transports européens de marchandises vers l'Espagne.

Ce contournement ferroviaire, premier élément de la ligne nouvelle Nîmes-Perpignan, constitue, une amélioration significative des offres de transport de voyageurs, tant pour les dessertes locales et régionales, que pour l'ensemble des destinations européennes.

Ces améliorations résulteront, soit des possibilités offertes par la ligne nouvelle (nouvelles dessertes TGV ¹), soit des nouveaux services ferroviaires TER sur la ligne actuelle qui pourront être mis place par la Région, soit surtout de gains de temps pour certains trains.

L'aménagement de pôles d'échanges performants, parallèlement à la rénovation des gares centres, contribuera à assurer des correspondances de qualité avec les transports urbains, départementaux et régionaux.

La ligne nouvelle favorisera également des liaisons rapides à caractère régional et interrégional entre les villes du Languedoc-Roussillon et les villes des régions voisines, Midi-Pyrénées, Provence-Alpes-Côte-d'Azur et Rhône-Alpes, ainsi qu'avec les régions européennes voisines (Piémont, Lombardie, Catalogne...).

¹ L'essentiel des nouvelles dessertes TGV sera mis en service avec l'ouverture de la ligne Perpignan – Le Perthus.

La synthèse des perspectives d'aménagement exprime, non seulement les possibilités offertes par ce premier tronçon de la ligne nouvelle Languedoc-Roussillon, mais également les interrogations émises par les acteurs locaux concernant l'incertitude de l'horizon de réalisation de la ligne nouvelle entre Montpellier et Perpignan et les priorités données par la SNCF aux différents trafics.

Cette synthèse s'appuie sur les contributions fournies :

- d'une part, par l'Etat (schémas de services collectifs prévus par la loi du 29 juin 1999),
- d'autre part, par les collectivités dans la cadre des réflexions menées sur le développement de leur territoire (schéma de services transports régionaux et départementaux, Plan de déplacements urbains, élaboration des schémas de cohérence territoriale,) et directement au cours d'entretiens avec leurs services.

SOMMAIRE

I - Les perspectives de développement et d'aménagement dans le contexte européen et national vues par l'Etat

p. 6

- Aménager le territoire national dans une perspective internationale p. 8
- Développer l'économie régionale p.10
- Maintenir la qualité de vie en région p.12

II – Synthèse des perspectives de développement et d'aménagement des collectivités territoriales

p.14

- Favoriser l'intégration du contournement dans l'espace urbain p.16
- Insérer les pôles régionaux dans le grand Sud, développer les transports express régionaux p.17
- Les gares et leur quartier largement présents dans les réflexions p.18

**- I - LES PERSPECTIVES DE DEVELOPPEMENT ET
D'AMENAGEMENT
DANS LE CONTEXTE EUROPEEN ET NATIONAL
VUES PAR L'ETAT**

Les schémas de services collectifs ont présenté les grandes fonctions qu'un système de transport national (voyageurs et marchandises) devait remplir en Languedoc-Roussillon pour :

- aménager le territoire national dans une perspective internationale
- développer l'économie régionale,
- préserver la qualité de la vie en région.

Chacune de ces fonctions se décline en objectifs plus spécifiques auxquels le contournement ferroviaire (voyageurs et fret) de Nîmes et de Montpellier participe.

AMENAGER LE TERRITOIRE NATIONAL DANS UNE PERSPECTIVE INTERNATIONALE.

1- Il s'agit d'abord d'assurer la fluidité de l'axe nord-sud.

Le couloir languedocien assure en effet une grande part des transports entre les pays industrialisés du nord de l'Europe, par le couloir rhodanien, vers la Péninsule Ibérique, dont le PIB converge rapidement vers la moyenne européenne. Compte tenu de la faiblesse historique des moyens de transport tous modes à l'intérieur de la péninsule, c'est à une véritable explosion des besoins de transport à origine et destination de l'Espagne, vers et en provenance des autres pays d'Europe, que l'on assiste depuis 10 ans. A moyen terme, les études prospectives réalisées tant au niveau national que régional, mettent en évidence aussi bien dans la vallée du Rhône que dans la plaine languedocienne des trafics autoroutiers et ferroviaires dépassant les limites admises de saturation.

En région, les grands axes de transport doivent continuer à permettre le développement de ces trafics fret et voyageurs, considérés comme hautement prioritaires par la communauté européenne, sur un axe qui enregistre des taux de progression parmi les plus importants de France.

Le contournement ferroviaire mixte va contribuer au **développement du fret ferroviaire international**, dans le prolongement de la section internationale mixte entre Perpignan et Barcelone déclarée d'utilité publique, en permettant la résorption d'une des sections les plus congestionnées du réseau ferroviaire français. Cette ligne nouvelle va aussi **développer les transports ferroviaires de voyageurs en intégrant progressivement la péninsule ibérique** au réseau à grande vitesse européen.

Le rapport de l'audit sur les grands projets d'infrastructures de transport, remis en février 2003 et rendu public en mars, classe à ce titre comme première priorité française la réalisation de cette ligne ferroviaire entre Nîmes et Montpellier

Un autre objectif est de contribuer à **faire face aux contraintes annoncées de la saturation autoroutière** pour en limiter les effets négatifs (bouchons, heures perdues, pollution, etc.) et permettre des relations de bonne qualité avec l'Espagne.

2- Il s'agit également de positionner la région Languedoc-Roussillon en Europe et sur le bassin méditerranéen.

La région est un maillon de l'Arc latin. Grâce aux grandes infrastructures terrestres nationales et internationales, elle est en relation avec les péninsules ibérique et italienne, elle est reliée à l'Europe du nord. Il lui faut développer les équipements qui lui assureront un positionnement réel dans le réseau des régions européennes et contribuer à un recentrage de l'Europe vers le sud.

3- Il faut enfin construire le Grand Sud-Est et accrocher la région au Grand Sud-Ouest.

Le Languedoc-Roussillon est appelé à développer ses relations économiques avec les régions françaises voisines : Midi-Pyrénées avec qui les relations sont traditionnellement importantes, Provence-Alpes-Côte-d'Azur et Rhône-Alpes. Il s'agit essentiellement de favoriser les relations entre les grandes villes des quatre régions pour déployer et renforcer les réseaux professionnels, universitaires, de recherche, etc., et conforter la position du sud en France et dans l'Europe.

La réalisation du contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier et les aménagements de capacité réalisés entre Montpellier et Perpignan sur la ligne actuelle contribuent à la mise en œuvre de ces objectifs.

En particulier, les deux sections mixtes Perpignan - Barcelone et Nîmes-Montpellier, en attendant la réalisation de la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan, permettront le développement du fret en provenance ou à destination de l'Espagne et contribueront au déploiement d'un réseau régional de plates-formes de transport de marchandises. Dans les deux départements du Gard et de l'Hérault, les collectivités territoriales, conscientes de l'enjeu, participent avec les services de l'Etat à la mise en place d'une politique qui permettra de positionner de nouveaux sites à même de bénéficier du nouveau contexte ferroviaire.

La ligne ferroviaire permettra également de développer la part du trafic de voyageurs à longue distance au niveau international notamment et limitera la croissance de ce trafic sur le réseau autoroutier, en vallée du Rhône et dans le couloir languedocien. Premier maillon de la ligne nouvelle entre Nîmes et Perpignan dans le prolongement de la ligne à grande vitesse Méditerranée qui s'arrête aujourd'hui à Manduel, le contournement ferroviaire renforcera les liens entre la France et l'Espagne en accrochant progressivement la péninsule au réseau à grande vitesse européen.

Le contournement ferroviaire de Nîmes et de Montpellier rendra plus faciles les déplacements par train entre les villes de l'axe littoral languedocien, d'une part, et les grandes villes voisines (Marseille-Aix, Grenoble, Lyon) d'autre part.

Pour ce qui est des relations avec Toulouse, la ligne nouvelle à grande vitesse Montpellier-Perpignan et la jonction prévue avec la ligne Narbonne-Toulouse (dont le projet d'amélioration est en cours de définition) permettront à terme des liaisons TGV sans correspondance.

La ligne ferroviaire à grande vitesse permet l'accès direct aux aéroports de Paris Charles de Gaulle et Satolas. A ce titre, elle offre des destinations aériennes différentes de celles que les aéroports régionaux sont en mesure de présenter (par exemple, pour le transport intercontinental). A plus long terme, la gare TGV nouvelle de Montpellier à proximité immédiate de l'aéroport de Montpellier-Méditerranée peut favoriser les interactions entre transport aérien et transport ferroviaire en offrant des services coordonnés entre les deux modes.

DEVELOPPER L'ECONOMIE REGIONALE.

Les schémas de services collectifs veulent en particulier, dans notre région, contribuer à soutenir l'économie touristique, construire une armature urbaine régionale équilibrée et développer la logistique régionale.

1- Soutenir l'économie touristique régionale.

Avec environ 4% du PIB régional, le tourisme est une activité aussi importante que la viticulture régionale. L'activité est surtout saisonnière et concentrée sur le littoral. Mais il existe également un tourisme d'arrière-pays (tourisme vert), un tourisme urbain (visites, grands monuments régionaux) et un tourisme d'affaires (congrès).

Aujourd'hui, **sur le littoral**, l'activité doit s'adapter aux nouvelles demandes (notamment en matière de services, mais aussi de logements).

La ligne nouvelle ferroviaire permettra de renforcer l'offre ferroviaire à grande vitesse et faciliter l'accès aux stations littorales pour les nouvelles pratiques de courts séjours.

Le **tourisme d'affaires** en forte croissance bénéficiera de la qualité des transports ferroviaires à grande vitesse ou des transports aériens, mais aussi des interfaces dans les gares TGV et les aéroports.

2- Construire une région solidaire avec une armature urbaine équilibrée.

L'emploi constituant l'objectif premier, les relations entre bassins d'emplois et entre les entreprises sont les éléments clés d'un développement régional équilibré et solidaire. Les grands équipements administratifs, universitaires, logistiques et culturels construits dans les grandes villes de la région doivent être disponibles et utilisés par l'ensemble de la population régionale. Les infrastructures de transport contribuent à cet objectif en permettant des déplacements performants à l'intérieur de la région au bénéfice de ses agents économiques et en assurant l'accessibilité des services publics.

3 - Développer le réseau logistique régional.

Attractive pour les entreprises à la recherche de nouvelles implantations, la logistique est un enjeu fondamental pour le Languedoc-Roussillon :

- elle permet une rationalisation et une amélioration de la productivité des chaînes de production et de commercialisation des produits régionaux, en particulier agricoles.
- elle est indispensable à l'acceptabilité par les populations et les collectivités locales des infrastructures lourdes de transport indispensables à la poursuite de la politique d'intégration économique européenne et à la création d'une euro-région méditerranéenne.
- elle est une activité en développement qui peut favoriser la création d'emplois spécialisés.

Le contournement ferroviaire mixte de Nîmes et de Montpellier contribuera à limiter la saturation autoroutière en freinant la croissance du trafic. Il assurera des vitesses de déplacements et des conditions de confort excellentes vers les stations et les villes de congrès de la région.

La ligne ferroviaire nouvelle a une fonction interurbaine évidente puisqu'elle permettra de libérer des sillons sur la ligne ferroviaire actuelle et, ainsi de développer l'offre TER à l'est de Montpellier. A terme, les grandes villes de l'axe littoral languedocien seront reliées les unes aux autres dans des conditions très favorables. Il faudra, en complément, veiller à favoriser les dessertes TER sur l'ensemble de la ligne ferroviaire littorale actuelle, comme prévu dans le schéma régional des transports adoptés par le Conseil Régional en 1999, et organiser des correspondances pour les villes de l'arrière-pays. La modernisation de la ligne Narbonne-Toulouse devra améliorer la desserte TGV et grandes lignes entre la ligne ferroviaire à grande vitesse, les villes de l'Aude et Toulouse.

La desserte des centre-villes, à Nîmes et Montpellier, favorise l'aménagement de ce territoire en fort développement démographique et économique, en reliant directement les deux plus grandes villes de la région avec Paris, et entre elles.

La ligne ferroviaire est également l'occasion d'une modernisation des quartiers des gares et des équipements d'interface entre le transport ferroviaire et les dessertes urbaines. Les villes de Nîmes et de Montpellier, et leur agglomération, ont bien saisi les enjeux qui s'attachent aux gares centrales en les dotant de véritables pôles multi-modaux au cœur de quartiers en pleine mutation.

La ligne ferroviaire mixte permettra, à Nîmes comme à Montpellier et Sète de bénéficier d'une disponibilité plus grande de sillons pour le fret, et de saisir cette opportunité pour développer une nouvelle offre logistique.

Elle contribuera également à favoriser le développement des transports combinés dans toute la région, en particulier du pôle de Perpignan dont le chantier de Saint Charles fait l'objet d'un projet de doublement de capacité.

MAINTENIR LA QUALITE DE LA VIE EN REGION.

1- Favoriser les modes de transport alternatifs à la route pour la longue distance.

La place du mode routier dans le transport des marchandises comme des voyageurs reste prépondérante. Avec la construction européenne, la croissance de la richesse individuelle et l'augmentation du temps libéré, les déplacements par route augmenteront à un rythme soutenu. L'impact sur l'environnement est de plus en plus sensible pour l'opinion publique.

2- Améliorer les dessertes urbaines.

La qualité des principales villes est un élément d'attractivité indiscutable pour la région. La priorité donnée aux agglomérations revêt ainsi un caractère particulier en Languedoc-Roussillon. La desserte des grands bassins d'emploi que sont les agglomérations devient aujourd'hui une question cruciale avec l'extension des zones d'habitat en périphérie. La qualité de la circulation en ville est un élément de notoriété à l'extérieur, de confort et de santé (qualité de l'air, exposition au bruit) pour les populations résidentes.

L'élaboration de Plans de déplacements urbains au niveau des agglomérations de Nîmes et de Montpellier, et le développement progressif des réseaux de transports d'agglomération reliés aux pôles des gares permettront de contribuer à maintenir la qualité de vie dans les deux grands bassins d'emploi de la région.

3 – Préserver la qualité environnementale des sites traversés

Bien entendu, la réalisation de la ligne nouvelle tiendra compte des sensibilités particulières des zones traversées.

En particulier, les paysages, les terroirs agricoles, et la protection contre les inondations bénéficieront de traitements appropriés permettant de maintenir la qualité des sites traversés, et la sécurité des biens et des personnes.

Au droit de Montpellier, la cohérence des ouvrages de la ligne nouvelle ferroviaire avec ceux du contournement Sud autoroutier sera recherchée, contribuant à minimiser les impacts cumulés (notamment sonores et paysagers), et à favoriser le développement harmonieux des communes traversées.

La ligne ferroviaire à grande vitesse grâce à ses performances peut concurrencer l'offre de transport automobile notamment sur les distances moyennes entre 100 et 300 kilomètres. Il faudra veiller à la définition d'horaires et de fréquences attractifs pour créer le maximum de report de trafic sur les trains grande vitesse comme sur les grandes lignes.

La mixité de la section Nîmes - Montpellier favorisera l'accès aux villes en fluidifiant le trafic urbain et suburbain, en détournant les trafics de transit parasites de la ligne actuelle. Les Transports Express Régionaux (TER) bénéficieront ainsi de plus grandes facilités en matière d'horaire et de fréquence.

Par les nombreuses mesures environnementales prévues, le contournement ferroviaire participera au maintien de la qualité des paysages, et au développement économique des terroirs traversés.

**- II - SYNTHESE
DES PERSPECTIVES DES COLLECTIVITES TERRITORIALES**

Les collectivités concernées portent sur le dossier du contournement ferroviaire voyageur et fret de Nîmes et de Montpellier des analyses convergentes même si leur positionnement géographique diffère et si leurs responsabilités et leurs compétences sont distinctes.

La réalisation de ce contournement, première phase de la ligne nouvelle ferroviaire Nîmes - Perpignan, est une attente partagée par l'ensemble des collectivités territoriales.

Cependant, l'absence d'engagement sur l'horizon de réalisation de la ligne nouvelle entre Montpellier et Perpignan nourrit des inquiétudes sur les trafics régionaux qui pourront être développés sur l'axe littoral (en particulier entre Montpellier et Béziers) eu égard aux prévisions de trafic attendues à l'ouverture de la section internationale Perpignan - Barcelone et du contournement de Nîmes et de Montpellier.

Par ailleurs compte tenu des trafics projetés à l'horizon 2015-2020, certaines collectivités se demandent s'il n'est pas préférable de réserver dès maintenant des emprises foncières nécessaires à une voie dédiée fret le long du contournement.

En effet à l'horizon de l'ouverture du tronçon Montpellier - Perpignan, les trafics projetés seront tels que la gestion de la mixité voyageur et fret redeviendra difficile et, il ne leur paraît pas envisageable de transférer tout ou une partie du trafic fret sur la ligne actuelle, hypothéquant les dessertes régionales.

Enfin, les collectivités souhaiteraient connaître avec plus de précisions les priorités et affectations qui seront données aux différents trafics sur la voie actuelle et nouvelle.

FAVORISER L'INTEGRATION DU CONTOURNEMENT DANS L'ESPACE URBAIN

Les agglomérations de Nîmes et de Montpellier, nouvellement constituées, ont engagé leurs premières réflexions sur leur perspective d'aménagement et de développement, et doivent définir leurs stratégies avant même la réalisation du contournement.

Les schémas de cohérence territoriale, en cours d'élaboration sur les aires de Montpellier et Nîmes, permettront d'intégrer au mieux le projet ferroviaire et les projets d'aménagement des collectivités pour un développement durable des territoires traversés.

Aussi, elles demandent, sans attendre les études qui seront réalisées après la Déclaration d'Utilité Publique, que le maître d'ouvrage définisse, avec le plus de précision possible, les emprises ferroviaires et les principes des rétablissements des réseaux actuels ou projetés (routiers, hydrauliques, transports urbains...).

Cette demande est forte, tout particulièrement au droit de Montpellier et de Lattes concernées par le doublement autoroutier de Montpellier, jumelé avec l'infrastructure ferroviaire.

C'est pourquoi, la ville de Montpellier et la commune de Lattes, fortement touchées par les deux futures infrastructures ferroviaire et autoroutière, ont engagé des études urbaines avec la participation de l'agglomération de Montpellier, de la Direction départementale de l'Équipement et de RFF, afin de connaître avec précision et dans les meilleurs délais, les emprises ferroviaires et routières et les principes des rétablissements et de permettre aux collectivités de poursuivre leur projets urbains dans les meilleures conditions possibles.

{Enfin, en accompagnement du projet, le Conseil Général de l'Hérault suggère la mise en place d'un fonds cofinancé par les collectivités, les maîtres d'ouvrage (RFF, ASF) et l'Etat afin de réaliser d'éventuelles études complémentaires indépendantes à la demande des collectivités. Celles-ci concourraient dans la transparence à la définition de mesures d'accompagnement pour diminuer les impacts dans le domaine environnemental et à propos des approvisionnements en matériaux des chantiers.}

INSERER LES PÔLES REGIONAUX DANS LE GRAND SUD, DEVELOPPER LES TRANSPORTS EXPRESS REGIONAUX.

Un constat s'impose : au delà des grands échanges européens Nord - Sud qui sont déjà réalisés avec l'ouverture de la ligne TGV Méditerranée, ce sont les transports à courte et moyenne distance et les relations Grand Sud qui sont mis en avant dans les approches pour conforter l'armature urbaine régionale et les relations interrégionales.

Ces relations sont essentielles pour les collectivités afin que toutes les villes, et particulièrement les communes et villes moyennes de l'axe littoral, puissent bénéficier de la grande vitesse (offre touristique) et de dessertes régionales de qualité, favorisant en particulier l'accès aux bassins d'emplois et aux équipements administratifs, notamment universitaires et hospitaliers.

Cette offre ferroviaire TER nouvelle (cadencement TER sur l'axe littoral) que compte développer le Conseil Régional, et qu'attendent également l'ensemble des collectivités, ne pourra effectivement être mise en place que si les disponibilités en sillons ferroviaires à l'horizon de réalisation du contournement sont bien réelles.

A cette offre TER nouvelle, les Conseils généraux du Gard et de l'Hérault demandent d'être étroitement associés quant aux réflexions sur la conception des pôles d'échanges pour une meilleure diffusion et efficacité des transports départementaux.

C'est pourquoi, les partenaires locaux souhaitent que soient assurées ces disponibilités en sillons ferroviaires et dessertes TGV directes des villes, et en particulier que :

- les trains de marchandises qui n'intéressent pas les pôles de Montpellier et Nîmes circulent sur la voie nouvelle,
- la répartition des trafics sur la ligne actuelle ne soit pas remise en question face au développement attendu des services ferroviaires nationaux et internationaux. Des engagements doivent être pris sur la voie actuelle entre Montpellier et Béziers sur les disponibilités ferroviaires après l'ouverture de la section internationale Perpignan - Barcelone et celle du contournement, en attendant la réalisation de la ligne nouvelle Montpellier - Perpignan,
- des aménagements (notamment de capacité) soient réalisés sur la voie actuelle, tant entre Montpellier et Nîmes, qu'entre Montpellier et Narbonne, Narbonne et Toulouse, nécessaires même avec la réalisation du contournement.
- toutes les villes littorales puissent bénéficier de dessertes TGV directes en saison touristique.

LES GARES ET LEUR QUARTIER LARGEMENT PRESENTS DANS LES REFLEXIONS.

Les villes et les agglomérations de Nîmes et de Montpellier affirment que la gare centre est un enjeu important pour l'avenir, et qu'elle doit rester le pôle central de toute l'organisation des transports.

Les aspects liés au transport urbain sont affirmés avec force : la gare en accueillant le TGV doit devenir un centre d'échanges entre tous les transports qui desservent la ville et ses environs. C'est à l'évidence une priorité. Les projets d'aménagement de ces pôles d'échanges sont déjà bien avancés. Celui de Nîmes a déjà fait l'objet d'une première réalisation pour l'ouverture de la ligne TGV Méditerranée, une deuxième phase d'aménagement est en cours.

Mais, au-delà, c'est de recomposition urbaine et de projet urbain qu'il est question à Nîmes comme à Montpellier où l'on envisage de recréer une centralité urbaine forte à partir de la gare modernisée.

Ainsi à Nîmes, c'est l'ensemble du secteur urbain de la gare, du parvis des Arènes, de l'esplanade Charles de Gaulle, de l'avenue Feuchères jusqu'au Parc d'activités Georges Besse qui fait l'objet d'un plan d'aménagement avec l'implantation d'un pôle commercial au sud de la gare.

Avec la mise en place du plan de déplacement urbain de l'agglomération, le rôle de ce quartier dit "triangle de la Gare" au centre du développement Est-Ouest de la ville, le long de l'axe ferroviaire, deviendra le moteur du développement futur de l'agglomération, notamment avec les projets urbains des quartiers de "l'hôpital Gaston Doumergue", St Césaire et Carémeau et des sites d'activités rénovés ou étendus comme ceux de Courbessac ou de Grézan.

A Montpellier, c'est le quartier St Roch qui est l'objet d'un plan ambitieux d'aménagement urbain et commercial où s'insèrera une nouvelle plate-forme d'échanges entre la gare SNCF (TGV et TER), les transports départementaux et urbains avec la réalisation prochaine de la deuxième ligne de tramway, et à l'horizon 2010 de la troisième ligne.

Ce quartier deviendra le point de convergence de toute l'organisation des transports de la Ville et de l'Agglomération, renforçant la cohésion de l'ensemble des principaux sites de résidence, d'activités actuels et futurs. En effet, le développement Est-Ouest de l'agglomération de Montpellier sera poursuivi le long des axes de transports existants et projetés, par densification et création de zones résidentielles et d'activités principalement à l'Est.

La réflexion sur les gares nouvelles paraît, quant à elle, bien entendu, moins avancée mais elle est néanmoins présente. Les collectivités savent que la question relève du long terme. Cependant, même si la réalisation d'une gare nouvelle est lointaine, les emprises et les principales fonctionnalités de la gare doivent être définies afin de les prendre en compte dans les projets de développement urbain et de transports.

Ainsi à Montpellier, la possibilité de créer une gare éventuelle TGV au lieu dit du "Mas Rouge" est intégrée dans les réflexions urbaines et de transports de l'agglomération.

Pour la Ville de Nîmes, si la réalisation de la ligne nouvelle jusqu'à Perpignan devait entraîner la non desserte de Nîmes en centre-ville d'un grand nombre de TGV, il serait indispensable de prévoir à terme une gare nouvelle sur le contournement et d'assurer sa desserte ferroviaire vers Nîmes - centre et son étoile ferroviaire (Nîmes - Alès - La Bastide, Nîmes - le Grau du Roi). L'agglomération devrait par ailleurs prévoir les voiries de dessertes de cette gare dans le cadre des projets routiers périphériques.

Cette hypothèse de gare nouvelle doit être confirmée ou infirmée afin de l'insérer dans les projets des réseaux de transports de la ville et de son agglomération en cours d'élaboration.