

# Le quartier urbain de la gare TGV « Béziers-Cap d'Agde »

*Atelier RFF du 18 juin 2012*



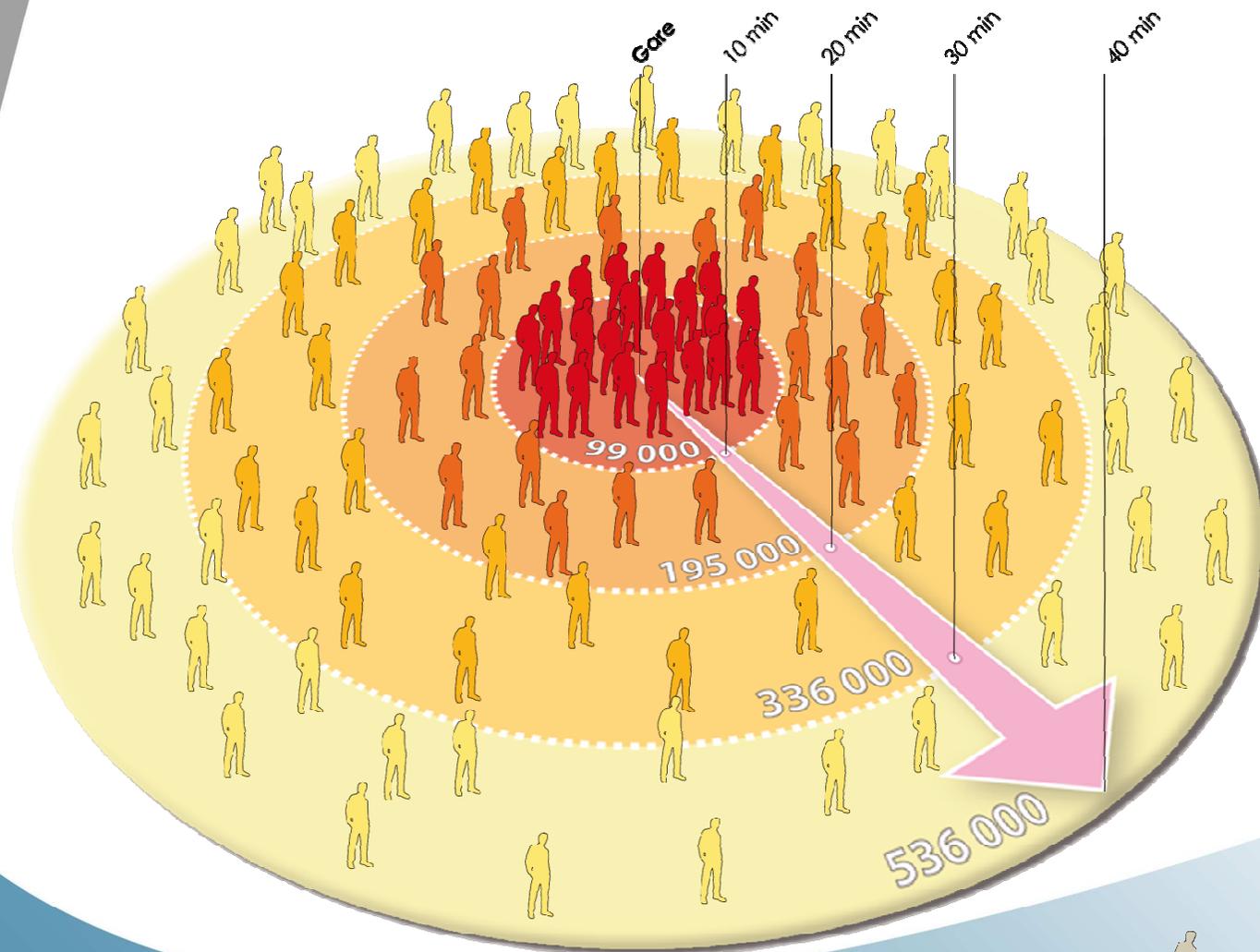


---

Un territoire à fort potentiel

# Plus de 500 000 habitants à moins de 40 minutes

Une forte densité démographique à moins de 10min



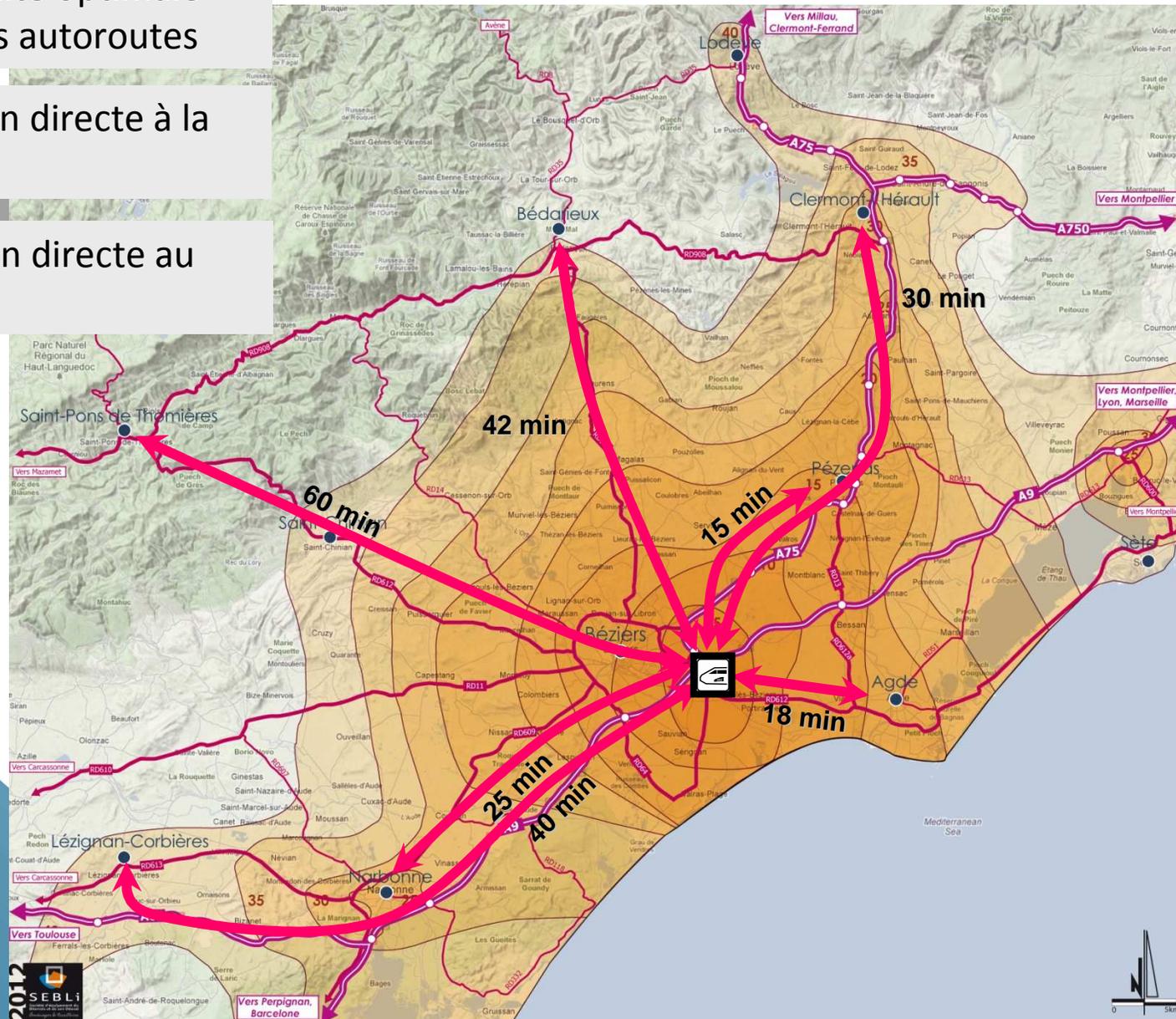
 = 5 000 Habitants

# Une desserte routière exceptionnelle

Accessibilité optimale depuis les autoroutes

Connexion directe à la rocade

Connexion directe au littoral



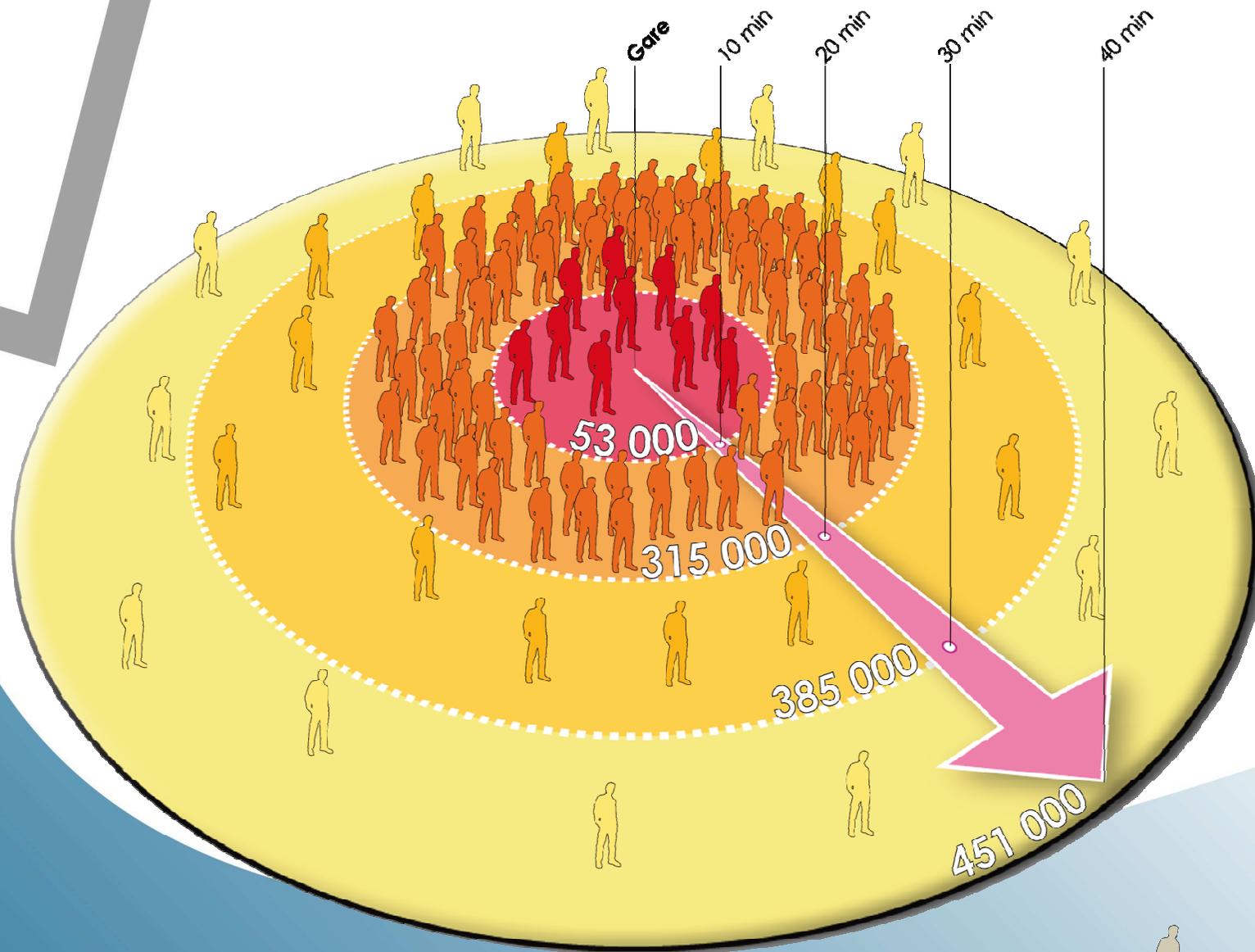
# Une excellente accessibilité ferroviaire



En se connectant sur les dessertes TER, la nouvelle gare dispose d'une excellente accessibilité ferroviaire.

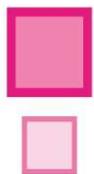
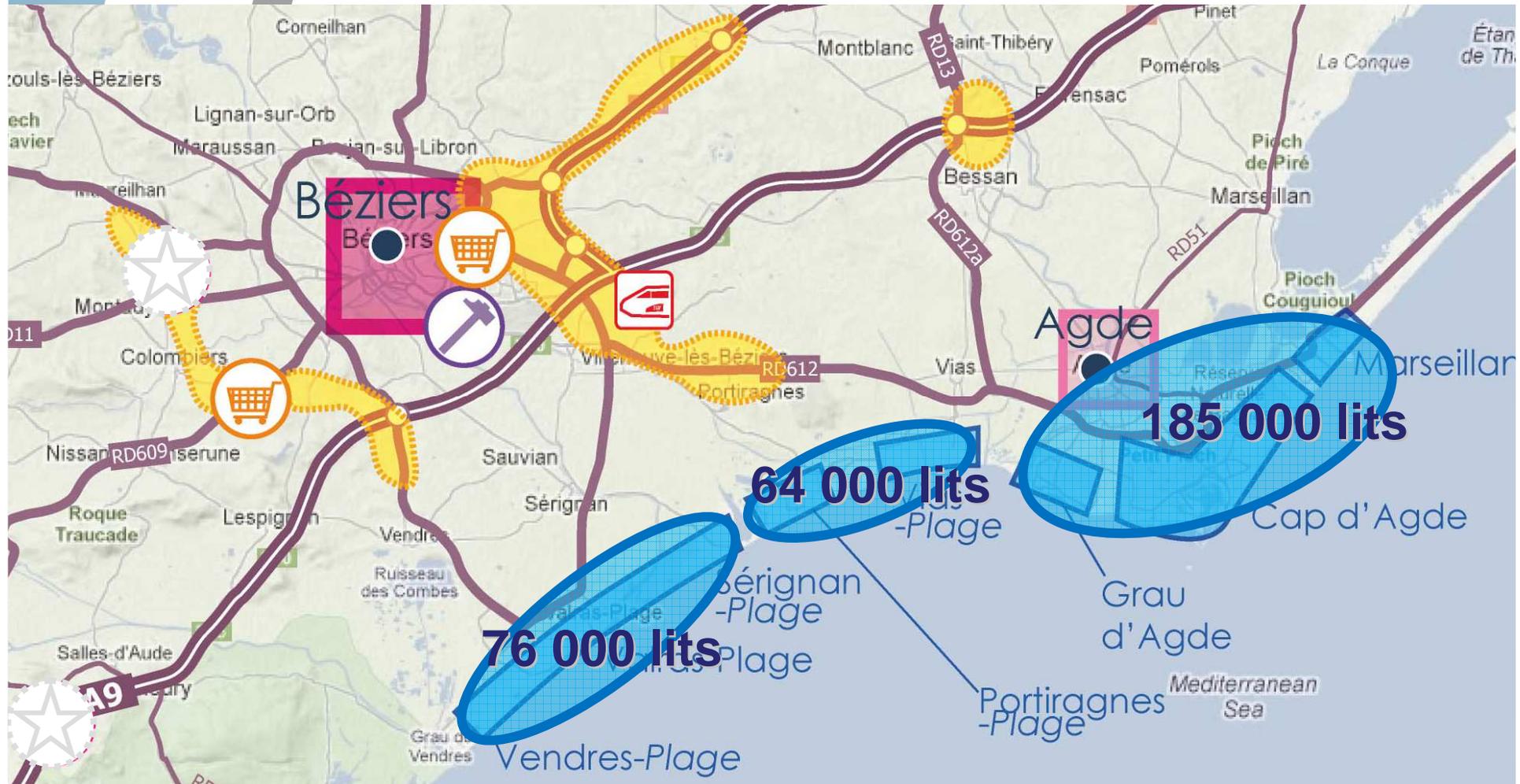


# Plus de 300 000 lits touristiques à moins de 20 minutes



 = 5 000 Lits

# Un très fort potentiel économique et touristique



Grand pôle économique urbain

Centre économique urbain



Pôle de développement d'intérêt territorial



Station balnéaire



Grands espaces à vocation commerciale



Vocation industrielle



Projet de PRAE



---

## Le déplacement de la ligne classique

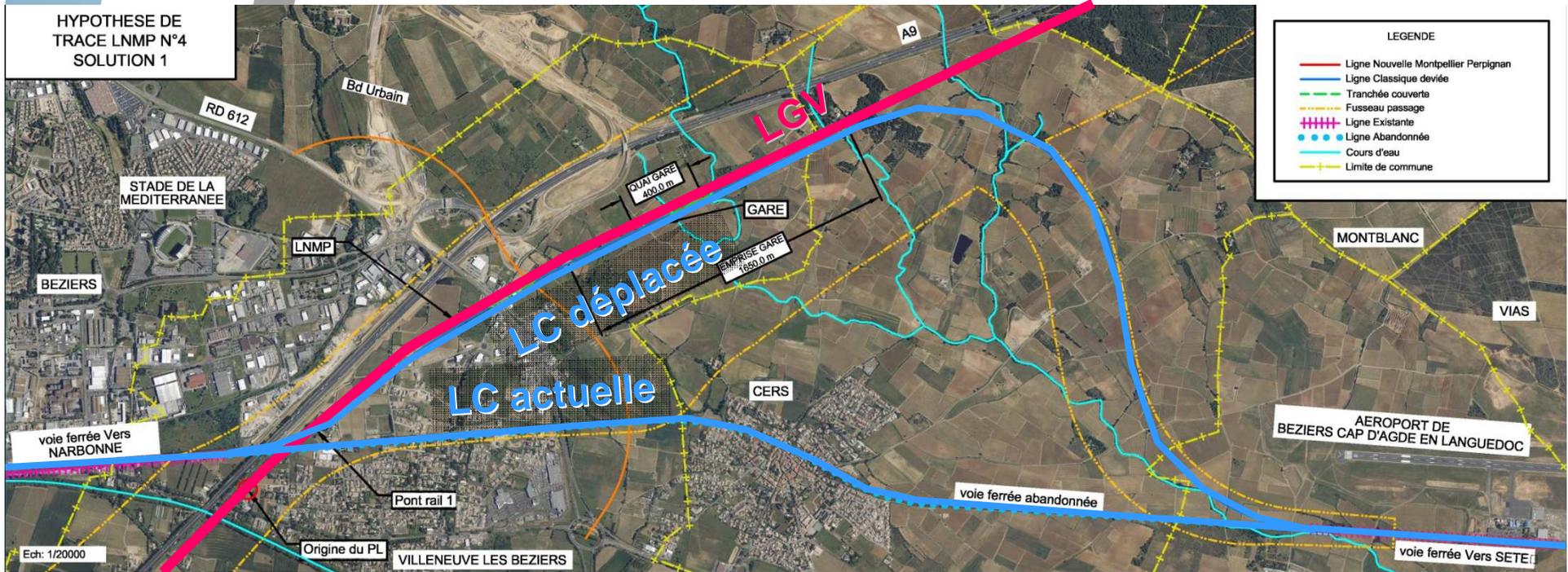
**Un dévoiement de la ligne classique pour permettre la correspondance entre TGV, TR et intercitys en gare nouvelle**

Un dévoiement bénéfique pour retrouver une continuité urbaine, sur des territoires aujourd'hui morcelés par les infrastructures (Cers et Villeneuve les Béziers)

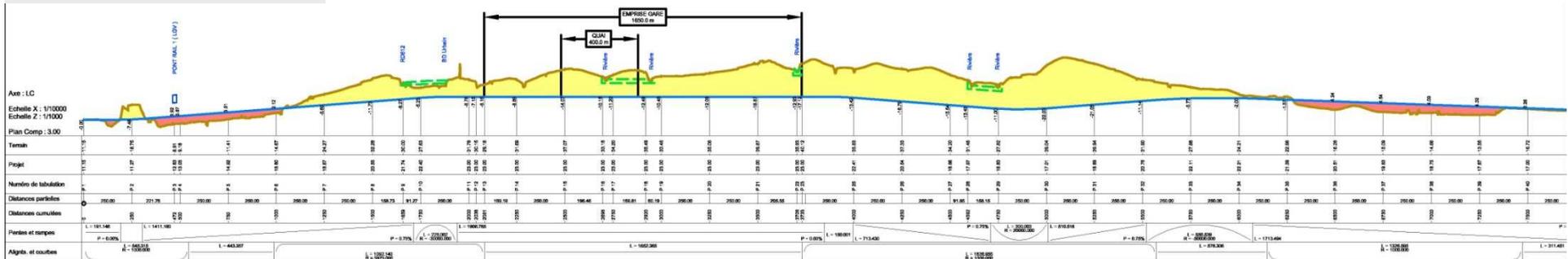
Les contraintes à respecter :

- ▶ Une pente maximale de 0,8% pour être compatible avec les trains de fret lourds
- ▶ Un tracé le plus proche possible de la LGV pour ne pas impacter le bâti de Villeneuve les Béziers

# Un projet urbain intégrant la ligne classique en tranchée



## Profil en long LC



# Le projet urbain du nouveau quartier

# Un nouveau quartier intégré dans l'armature urbaine

Un morceau de ville en continuité de Villeneuve et de Cers



# Le nouveau quartier s'inscrit dans l'urbanisation existante



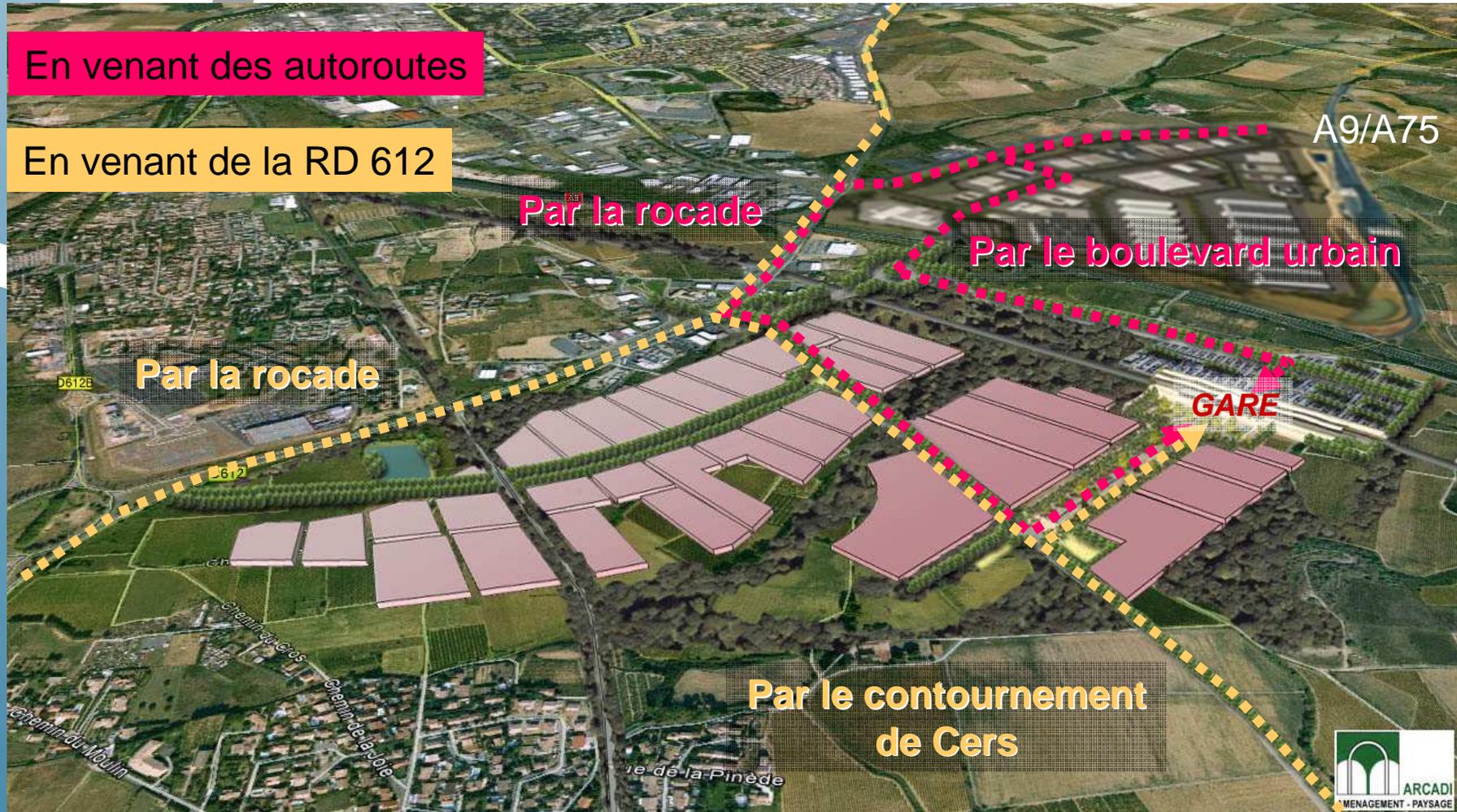
# Un nouveau quartier intégré dans l'armature urbaine



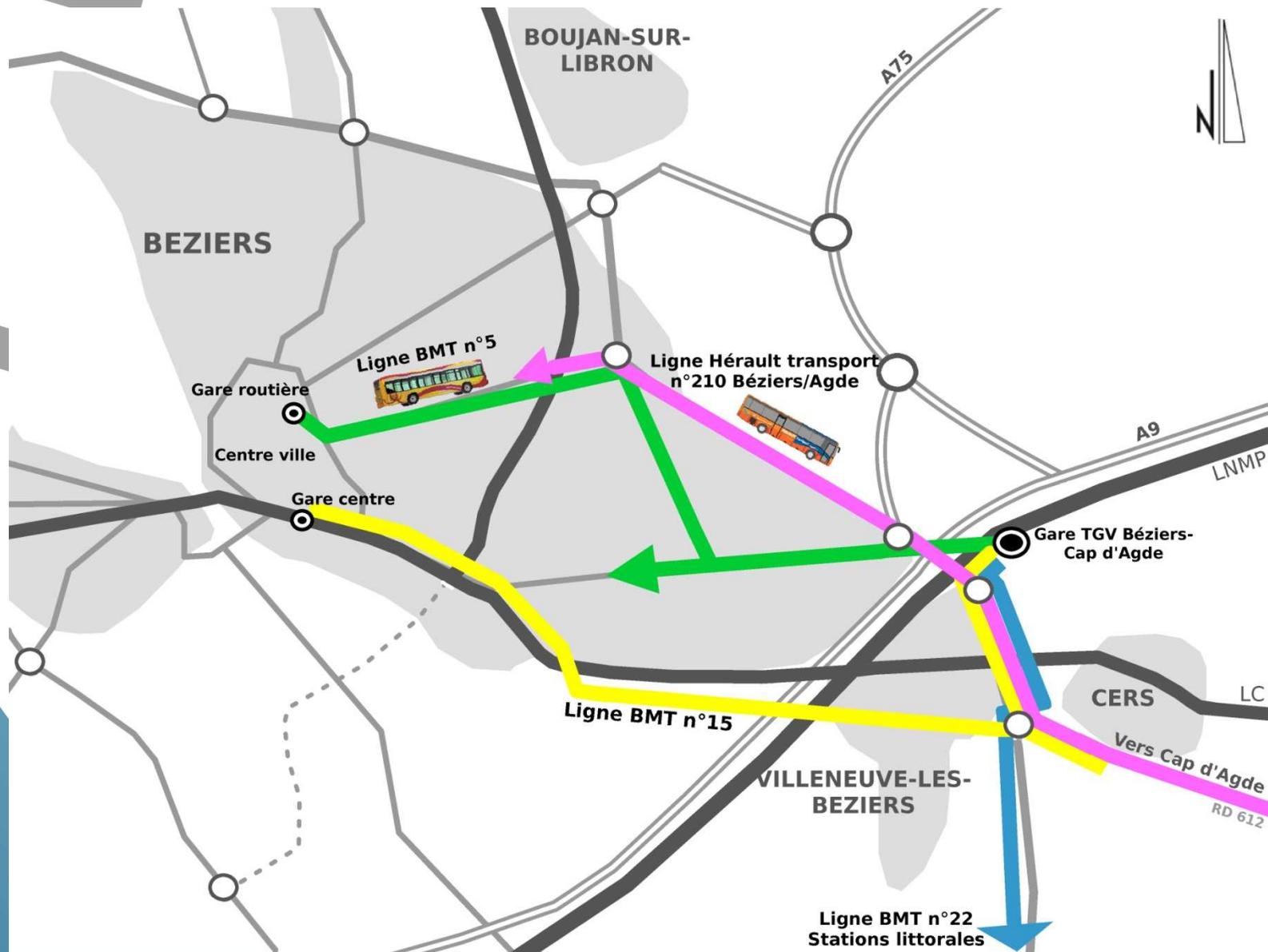
Un morceau de ville en continuité de Villeneuve et de Cers

Un quartier inséré dans la trame des déplacements

# Les accès aux grandes voiries de transit démultipliés

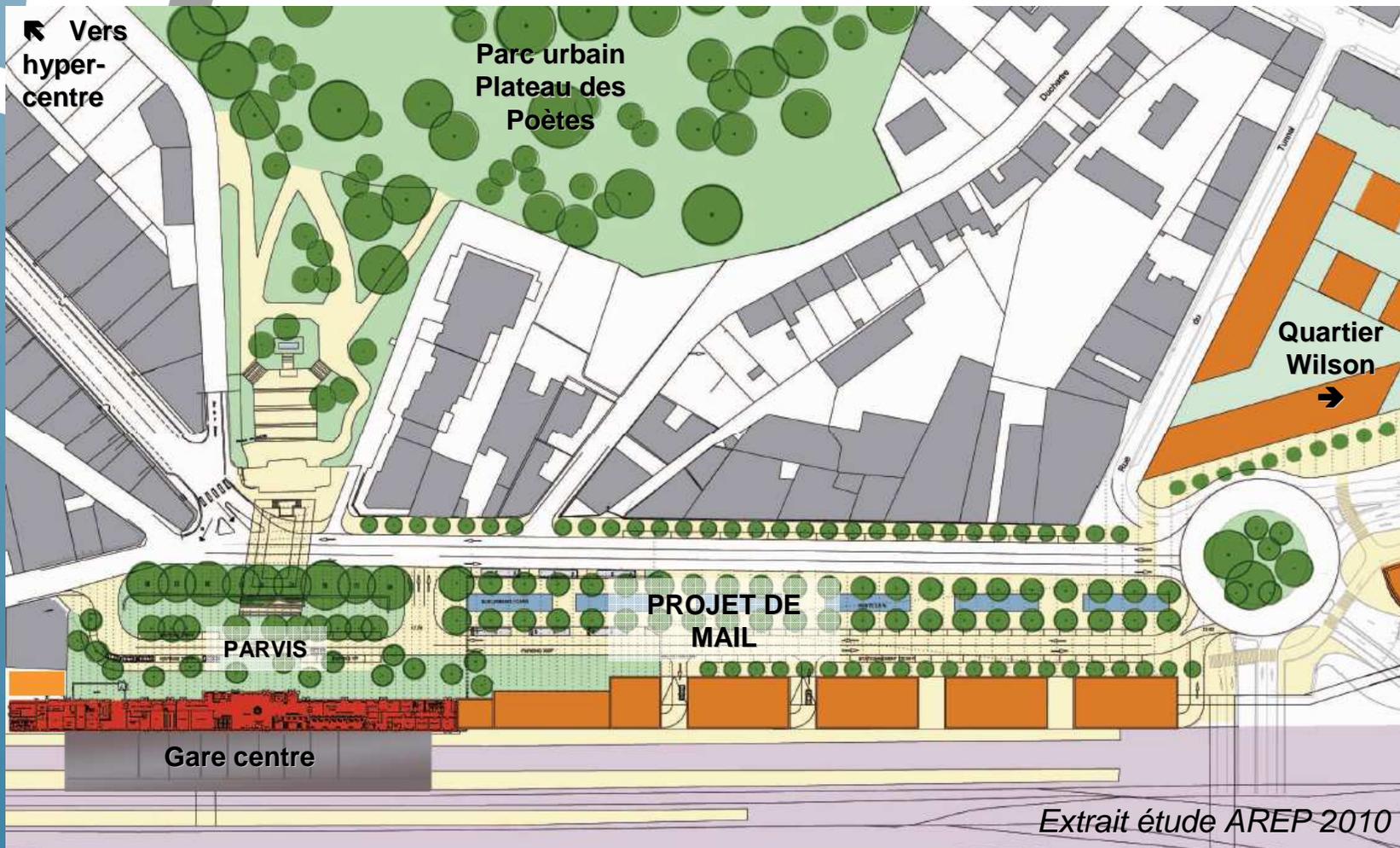


# Les lignes de transport en commun prolongées

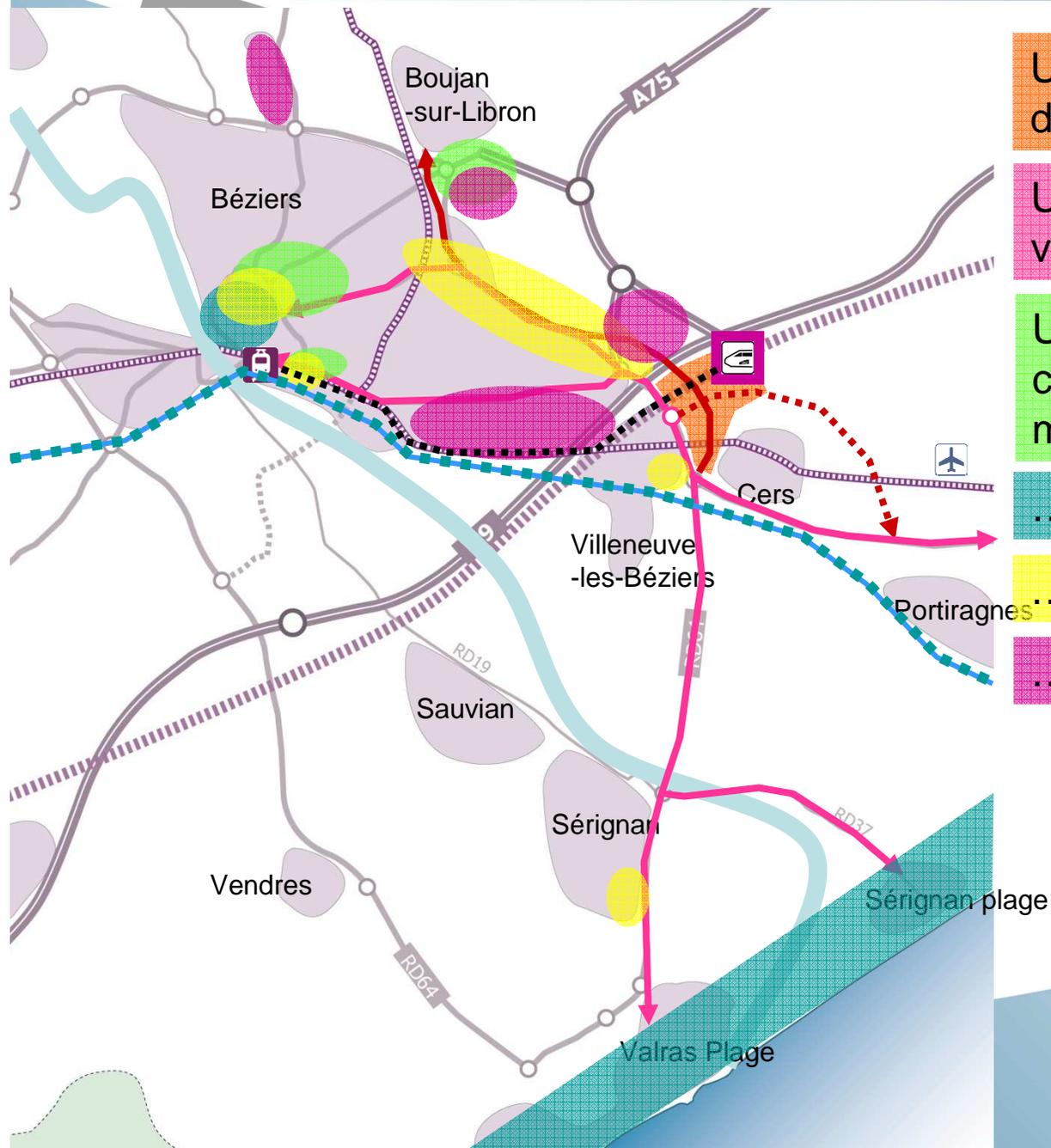


## La gare centrale confortée et réaménagée

- ▶ La gare centrale sera reliée à la gare nouvelle par les TR et par une navette-bus desservant le Capiscol et le quartier Wilson
- ▶ L'espace de la gare sera réaménagé pour une meilleure fonctionnalité et accessibilité



# Un nouveau quartier intégré dans l'armature urbaine



Un morceau de ville en continuité de Villeneuve et de Cers

Un quartier inséré dans la trame viaire

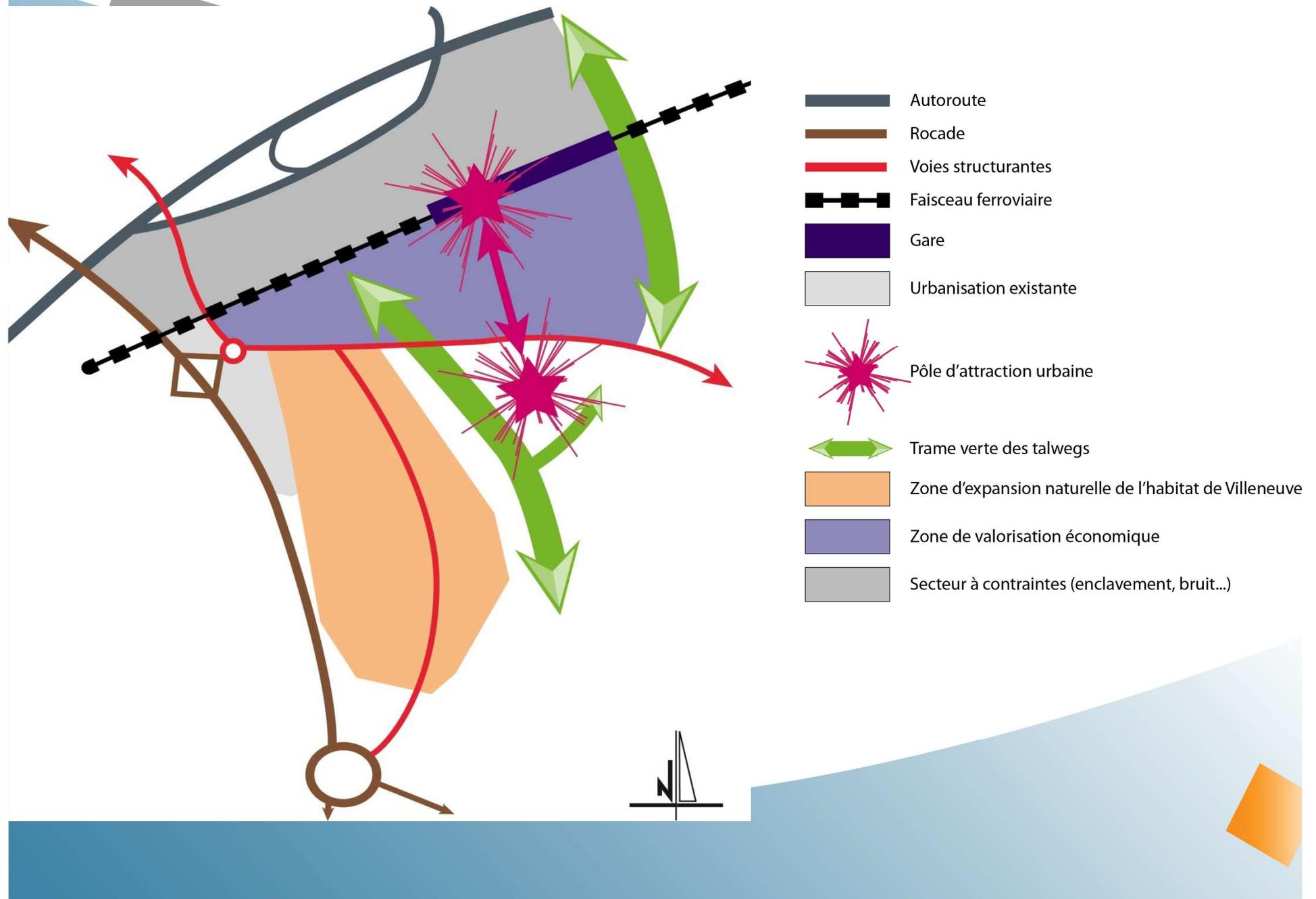
Un quartier multifonctionnel, connecté aux fonctions métropolitaines...

...aux fonctions touristiques...

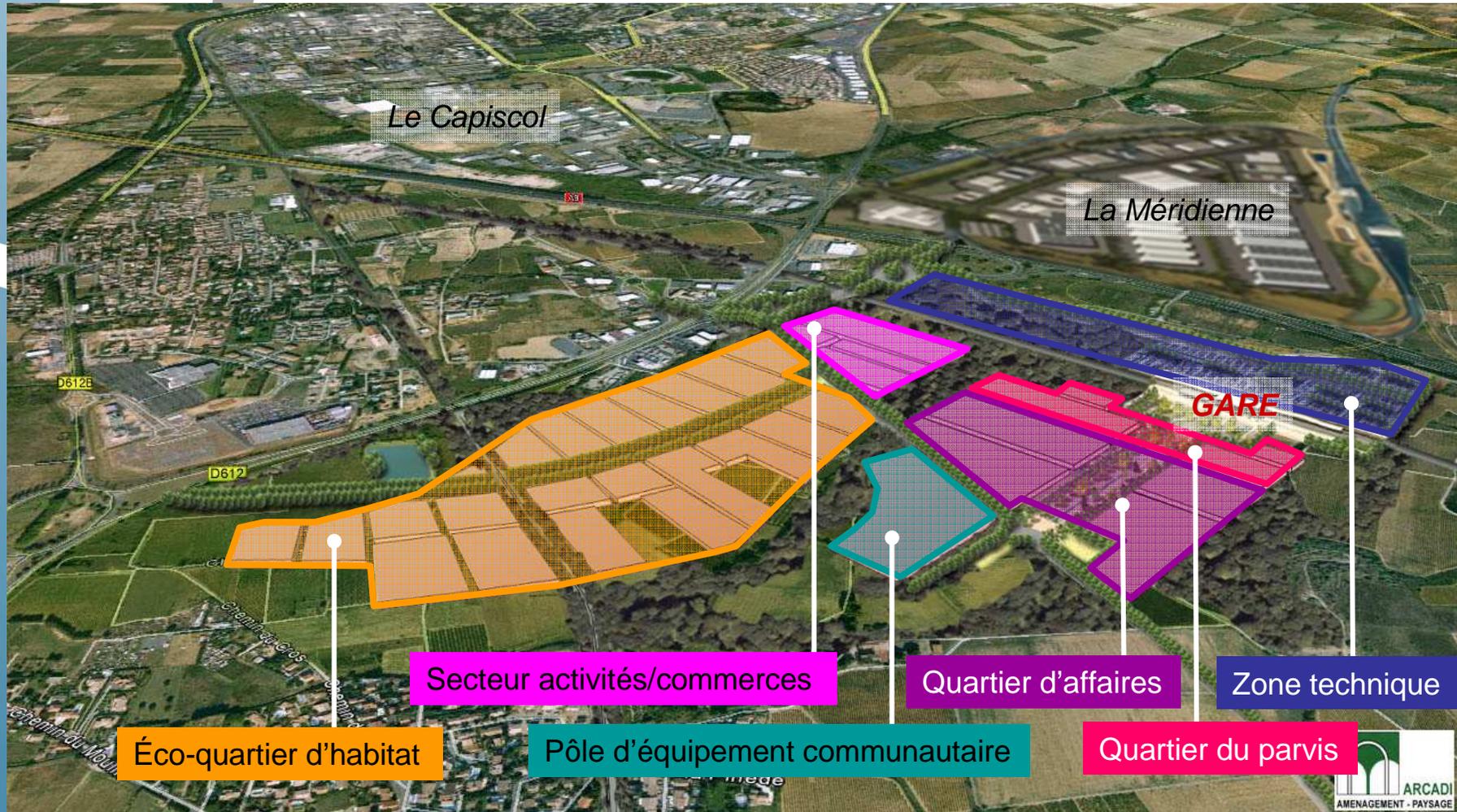
...aux fonctions commerciales...

...aux fonctions d'activités

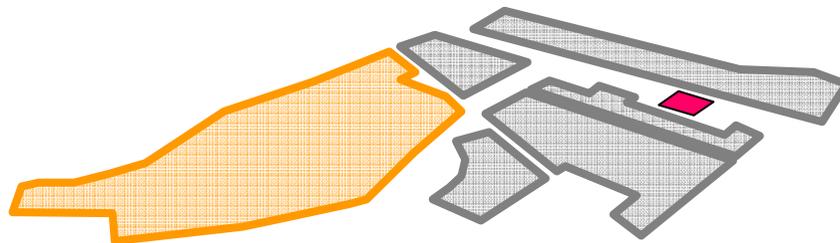
# Les principes de composition d'un quartier résolument urbain



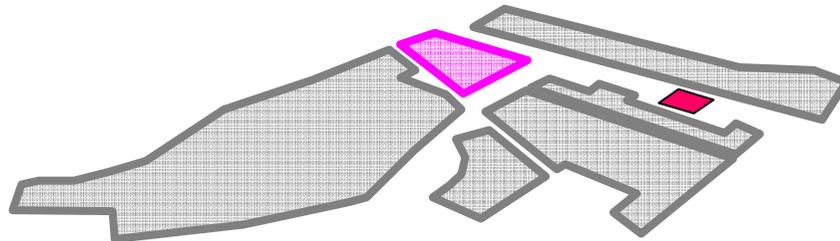
# La mixité fonctionnelle du nouveau quartier



- ▶ Environ 49ha
- ▶ Derniers espaces d'extension urbaine disponibles pour Villeneuve les Béziers
- ▶ Un quartier d'environ 1500 logements (600 logements déjà programmés d'ici 10 ans)
- ▶ Petits immeubles (R+3 maxi) , maisons de villes et habitat groupé

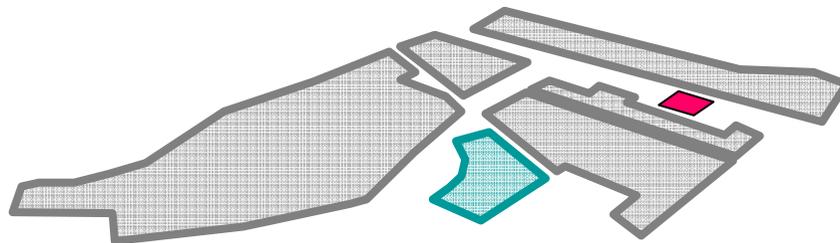


- ▶ Environ 5ha
- ▶ Articulation entre la zone commerciale existante, le quartier d'habitat et les espaces stratégiques plus à l'Est
- ▶ Vocation mixte : toutes activités compatibles avec la proximité de l'habitat
- ▶ Recherche de qualité architecturale, particulièrement sur les façades du boulevard urbain

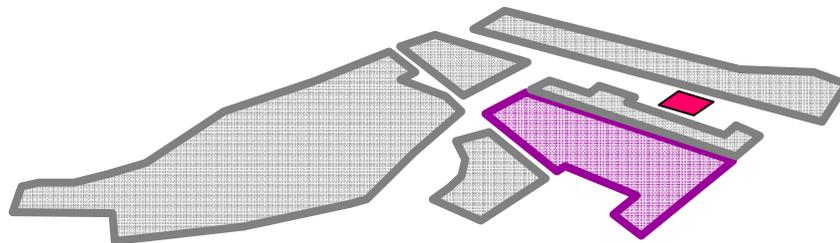


## Le pôle d'équipement communautaire

- ▶ Environ 5ha
- ▶ Second pôle d'attractivité du quartier avec la nouvelle gare
- ▶ En bordure de la place d'entrée de ville
- ▶ Conçu autour d'un équipement de nouvelle génération permettant l'accueil polyvalent de manifestations professionnelles et culturelles
- ▶ Potentiel de développement de services connexes à caractère public ou privé, en lien avec cet équipement majeur.

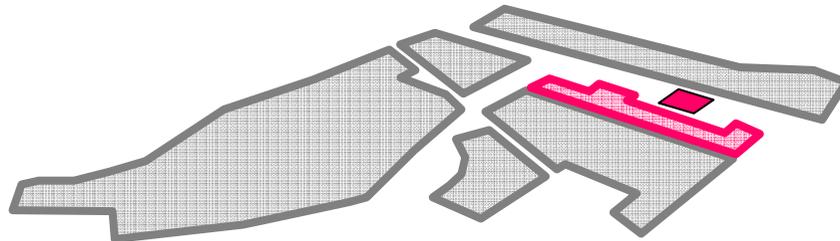


- ▶ Environ 13ha
- ▶ Organisé autour du mail de la gare et de la place d'entrée de ville : 2,5ha d'espaces publics de grande qualité
- ▶ Vocation préférentielle tertiaire, accueil de sièges d'entreprises ou d'institutions publiques et privées
- ▶ Immeubles jusqu'à R+3, RDC commerciaux sur le mail de la gare

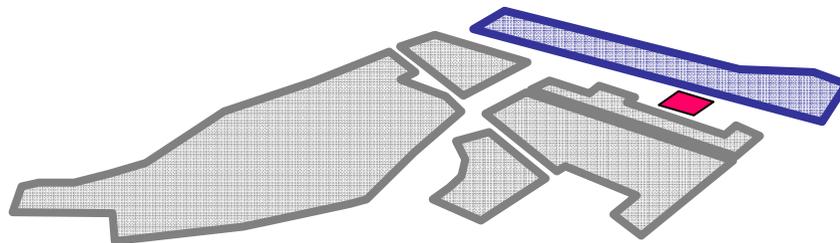


## Le quartier du parvis de la gare

- ▶ Environ 6ha
- ▶ Organisé autour du parvis et du mail de la gare : 1,5ha d'espaces publics de représentation
- ▶ Vocation préférentielle de services aux voyageurs (hôtellerie, restauration, agence de tourisme, location de véhicules...)
- ▶ Petits immeubles (R+3 maximum) avec RDC commerciaux sur le parvis et le mail de la gare
- ▶ Accueil, sur le parvis, des transports en commun, taxis, dépose-minute, modes doux...

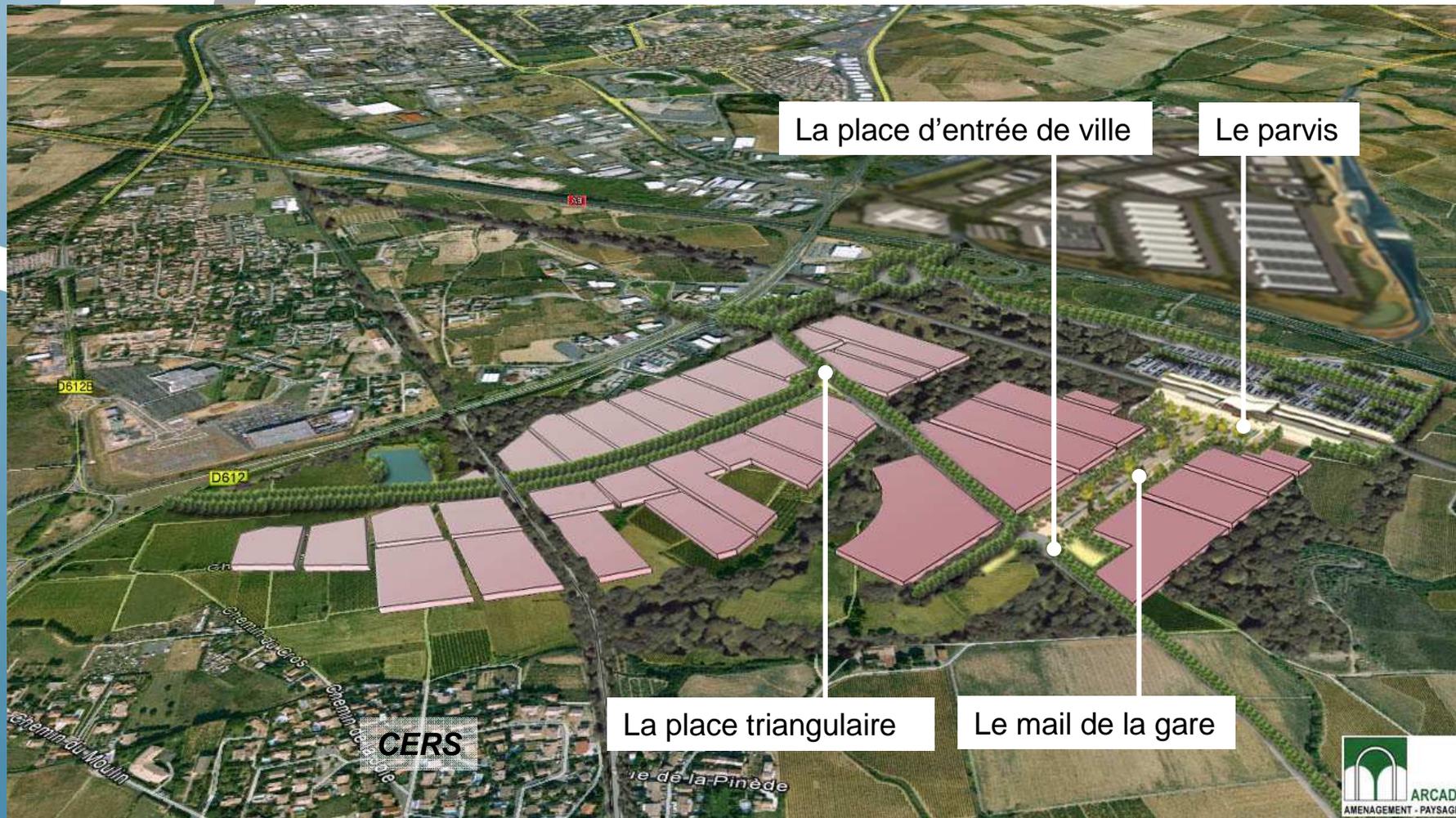


- ▶ Environ 25ha
- ▶ Espace contraint par l'enclavement et l'exposition au bruit
- ▶ Vocation naturelle d'accueil des « utilités » liées à la gare (parkings, équipements techniques...)
- ▶ Espace permettant également de recomposer l'actuelle zone de la Montagnette en accueillant les activités peu adaptées au caractère urbain qui est souhaité au sud du faisceau ferroviaire



# Un caractère urbain affirmé

Le quartier est organisé par des espaces publics structurants



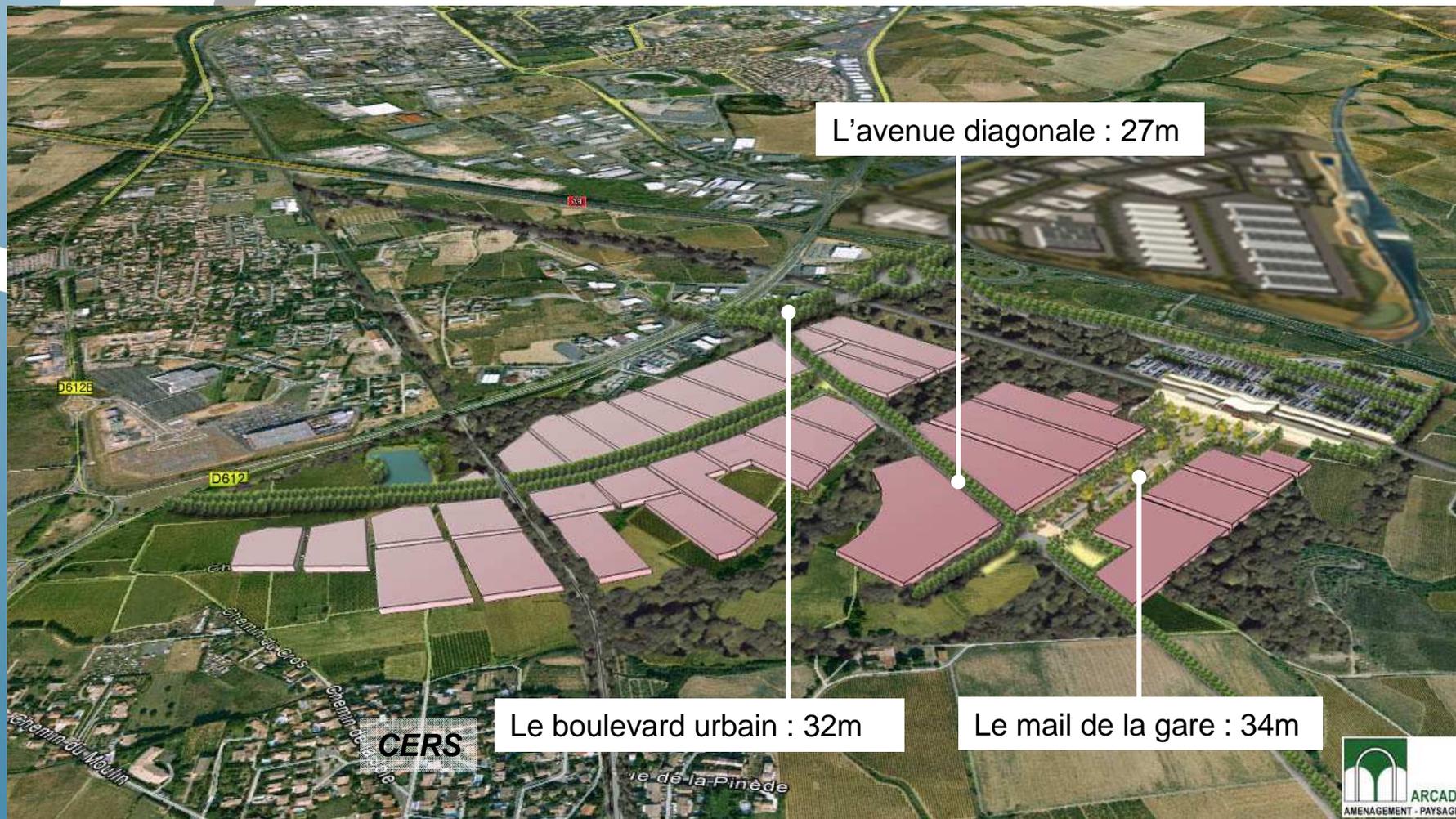
# Un caractère urbain affirmé



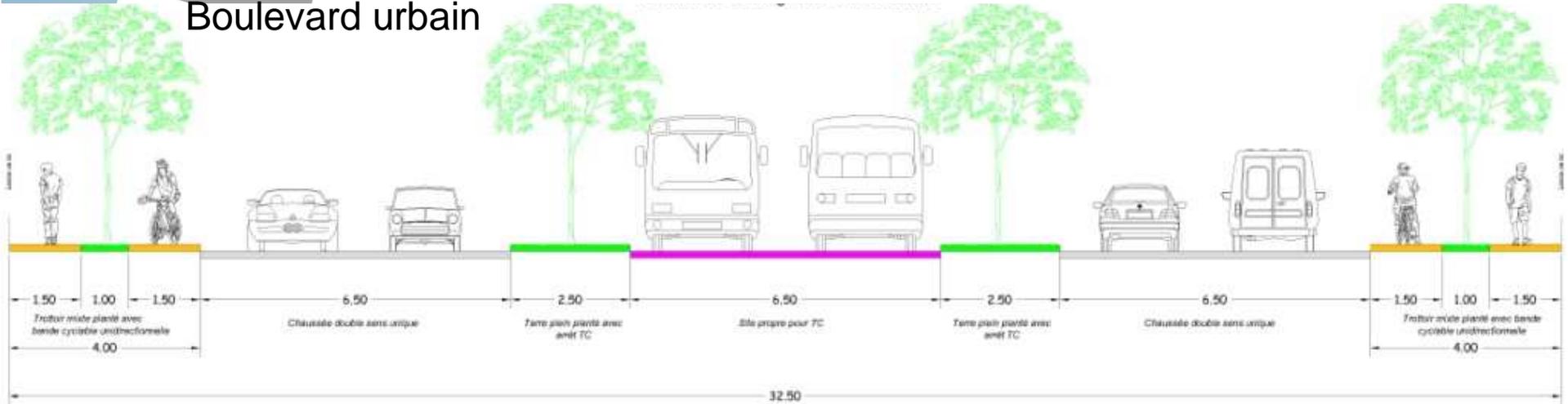
Parvis de la gare

# Un caractère urbain affirmé

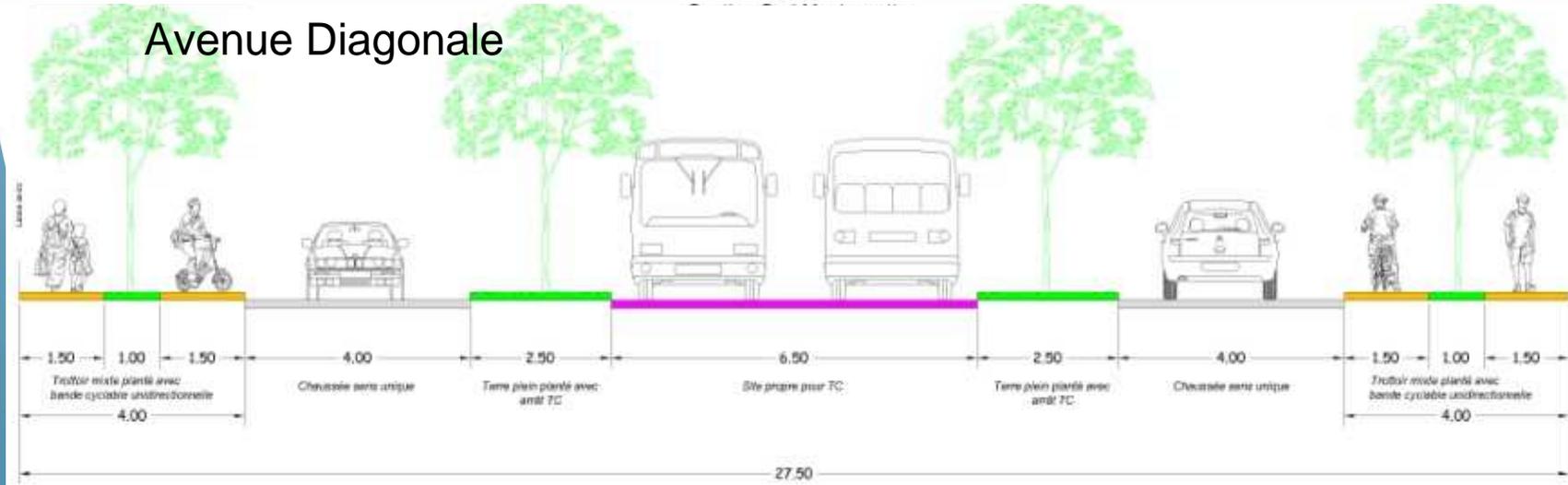
Les voiries sont larges, urbaines et comportent un site propre TC



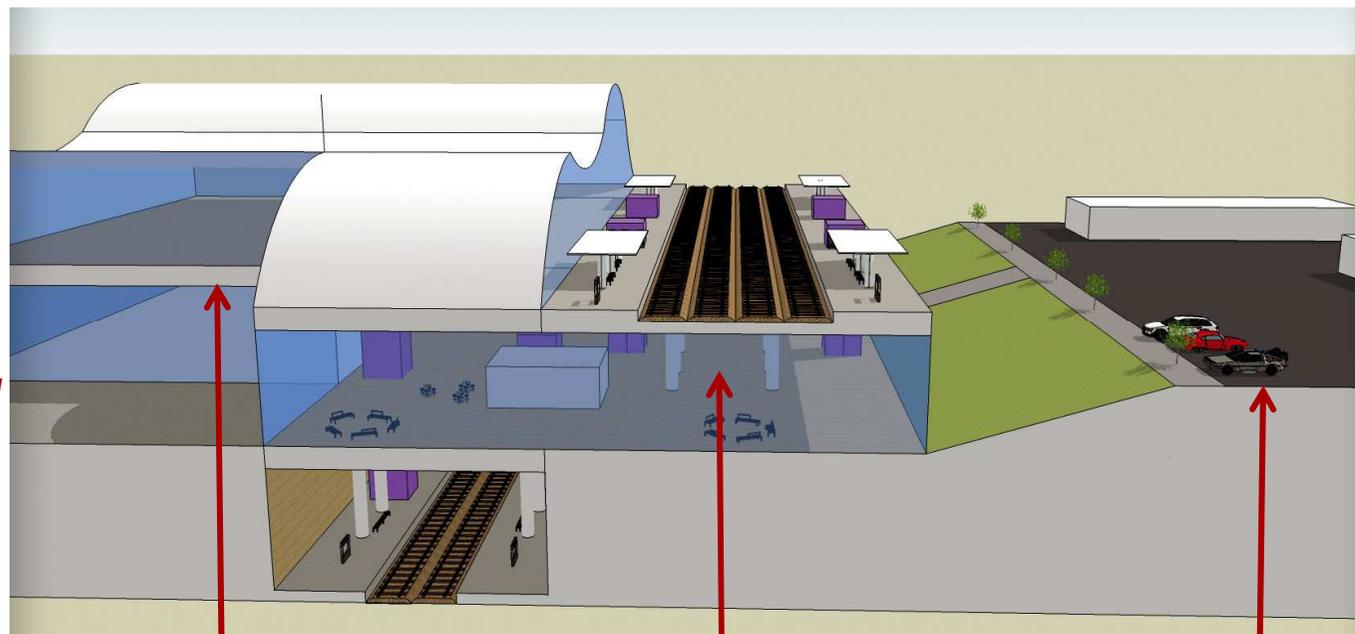
## Boulevard urbain



## Avenue Diagonale



## Une gare « double-face »



Parvis urbain  
taxis – bus  
dépose minute  
modes doux

Bâtiment principal

Salle des échanges

Parkings et gare routière



---

# Un projet phasé dans le temps

*A court terme, la connexion TGV-TER n'aurait que peu d'influence sur la fréquentation de la gare nouvelle. Elle deviendrait cependant vitale une fois les nouvelles offres de transport vers le sud et l'ouest mises en place.*

▶ 1<sup>ère</sup> phase :

Aménagement de la LGV. Réservation des emprises de dévoiement de la ligne classique par inscription dans la DUP. Construction de la gare conçue dès l'origine pour accueillir LGV et ligne classique.

▶ 2<sup>ème</sup> phase :

Réalisation du dévoiement de la ligne classique.

## Une première phase d'aménagement aisée à engager

Le boulevard urbain connecté à l'échangeur de la Devèze :

**en cours**

Le franchissement de l'A9 :

**déjà réalisé**

La dénivellation du carrefour de la Montagnette :

**en phase étude**

La réalisation de l'avenue diagonale en profil simplifié :

**à faire**

La réalisation de la boucle de voirie complémentaire en profil simplifié :

**à faire**



## deuxième phase : l'épanouissement du quartier

- ▶ Aménagement du quartier d'affaires avec le traitement du mail de la gare dans son profil définitif.
- ▶ Aménagement du site propre de transport en commun depuis le sud du franchissement de l'A9 jusqu'à la gare.
- ▶ Premiers aménagements du pôle d'équipement communautaire.
- ▶ Requalification de la ZA existante « la Montagnette » avec transfert de certaines activités vers la zone technique.

# 3<sup>ème</sup> phase : la plénitude du développement

Une fois le dévoiement de la ligne classique réalisé...

