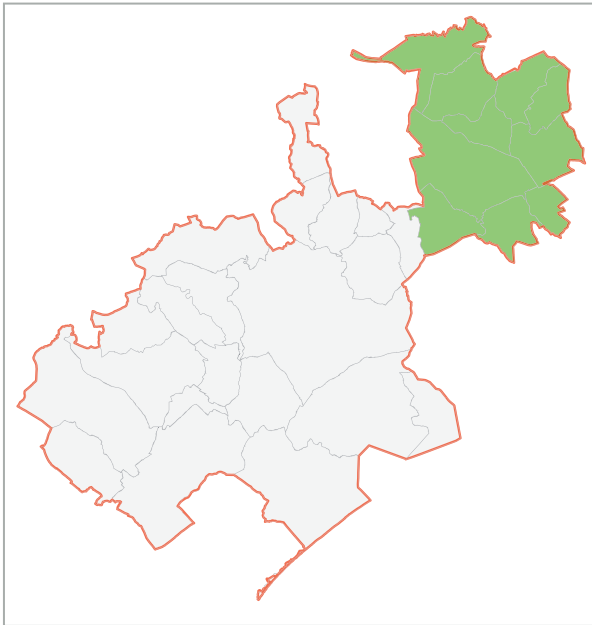




### Cadoule et Bérange



#### Le TER et le tramway, vecteurs du développement urbain

La plaine de Colombier, au Sud de Baillargues et de la RN113, fait l'objet d'un projet urbain ambitieux organisé autour du futur pôle d'échanges multimodal dont l'aménagement, à partir de la halte TER actuelle, doit structurer l'organisation de nouveaux quartiers mixtes. Identifié comme site stratégique au SCoT, ce projet est emblématique de la stratégie territoriale de localisation des principaux développements urbains au contact immédiat du réseau armature de transport public. Il s'agit, à Baillargues, de valoriser la qualité de desserte par le TER qui permet un accès à la gare de Montpellier Saint-Roch en moins de 10 minutes.

Par ailleurs, le prolongement du tramway vers Castries pourra donner lieu à un contrat d'axe pour coordonner les programmations en matière de transport et d'urbanisme ; réflexions déjà engagées à proximité des anciennes gares de Vendargues et Castries, au travers d'études du PLU et des projets de requalification des RD610 et RD613. Il s'agira plus largement de permettre un réinvestissement urbain favorisant la compacité, les cheminements piétons et cyclables, tant pour les zones à dominante résidentielle actuelles ou futures (Meyrargues) que pour les zones d'emplois (ZI du Salaison et plateforme économique Via Domitia).

#### Réaliser l'A9b, la déviation de la RN113 et la Liaison Intercantonnale d'Évitement Nord (LIEN) : des projets indispensables au système de déplacements multimodal

L'accessibilité, notamment routière, reste une préoccupation majeure pour ce secteur où de nombreuses infrastructures doivent être réalisées. Le projet de dédoublement de l'autoroute A9 entre Saint-Brès et Fabrègues est remis en cause au profit d'un projet de déplacement court de l'A9 entre Saint Jean de Védas et le contournement Est de Montpellier. Cette évolution entraîne des délais de réalisation supplémentaires et doit s'accompagner de réflexions relatives aux échanges entre la Liaison Intercantonnale d'Évitement Nord (LIEN), la RN113 et l'autoroute.

La déviation de la RN113 au Nord de la voie actuelle, dont le projet est amené à évoluer en fonction de celui de l'A9, constitue en soi un enjeu majeur pour le territoire. En effet, la nouvelle voie doit permettre une réduction des flux de transit dans les traversées de Baillargues et Saint Brès. L'axe historique pourra alors bénéficier d'un réaménagement plus favorable aux circulations de proximité, en lien notamment avec le pôle TER de Baillargues et le développement urbain de ces communes.

Le bouclage du LIEN sur l'A9 permettra quant à lui de canaliser les flux en provenance des communes plus au Nord, fonction renforcée par la déviation de Castries (RD610). Ces voies favoriseront également l'accès au pôle d'échanges tramway.

L'échangeur de Baillargues-Vendargues, localisé à l'articulation de ces projets routiers, devra être complété pour permettre l'ensemble des échanges, éviter les itinéraires automobiles complexes dans les zones urbanisées, et ainsi améliorer la sécurité dans ce secteur tout en réduisant les nuisances pour les riverains.

## Améliorer la performance de la desserte en transport public avec le pôle d'échanges TER et le prolongement de la ligne 2 de tramway

La mise en place du cadencement régional prévu dès 2012 améliorera sensiblement l'offre de transports publics pour le secteur. L'aménagement d'un pôle d'échange multimodal à l'emplacement de la halte ferroviaire de Baillargues accompagnera cette desserte, en accueillant, en plus des piétons, cycles et voitures, des rabattements en transports publics depuis les communes voisines.

L'attractivité de cette offre dépend également de l'accessibilité du site. Un nouveau barreau de la RD26 sera réalisé entre le rond point Philippe Lamour et le pôle d'échanges. Cet aménagement, identifié comme une voie de niveau 3 en connexion avec l'échangeur autoroutier de Baillargues-Vendargues s'accompagne de la suppression du passage à niveau n°33, au droit de la halte TER.

Il est à noter par ailleurs que la halte de Valergues, facilement accessible pour les communes desservies par la RD105 notamment, peut constituer un point de rabattement complémentaire sur le réseau TER.

D'autre part, la réutilisation des emprises ferroviaires de la ligne Montpellier-Sommières permettra de prolonger la ligne de tramway entre Castelnau-Sablassou et Castries : cette ligne empruntera la RD613 jusqu'au Crès puis l'ancienne voie ferrée à partir de Vendargues. Pour garantir un temps de parcours attractif, les stations seront peu nombreuses mais situées au plus près des besoins : dans les centres de village au niveau des anciennes gares de Vendargues et Castries et à proximité immédiate du LIEN pour un rabattement de plus longue distance en voiture et en transports publics.

Ces infrastructures majeures, associées à une adaptation des horaires et des types de services en fonction des contextes locaux (expérimentation de transport à la demande, etc.), permettront d'améliorer très nettement l'offre alternative à la voiture pour les habitants du secteur.

## Affirmer l'ancienne voie ferrée de Sommières comme armature du réseau vert

L'ancienne voie ferrée d'intérêt local reliant Montpellier à Sommières est identifiée au Schéma Régional des Véloroutes et Voies Vertes comme une section du grand itinéraire « du Léman à la Mer ». Cette continuité pourra être assurée par des aménagements parallèles au tramway jusqu'à Castries et au-delà par l'aménagement d'une voie verte, reliée au réseau du Département du Gard.

Une liaison perpendiculaire à cet axe pourrait également être aménagée le long de la Cadoule, en reliant les centres villageois (Castries, Vendargues), les zones d'activités (Cousteliers, St Antoine), et des sites de tourisme et de loisirs (domaine de Massane, Aqeduc du Château).

D'autres liaisons intercommunales pourraient compléter ce réseau, entre Montaud, Saint-Drézéry, Sussargues, Castries et Vendargues par exemple.

## Développer un « pôle logistique d'agglomération » avec les parcs d'activités Via Domitia et Salaison

Le site de la « Porte Est » (regroupant la ZI du Salaison et son extension au travers du projet Via Domitia), est identifié comme site stratégique à vocation économique au SCoT. Son accessibilité routière, renforcée grâce au LIEN et à la réalisation du nouveau barreau de liaison avec la RD65, conforte son rôle de « porte logistique d'agglomération ». Ce site a ainsi vocation à recevoir des fonctions de dégroupage liées aux besoins d'une logistique endogène ; la distribution des marchandises se faisant ensuite dans l'agglomération au moyen de véhicules plus adaptés au contexte urbain.

Sa desserte par le fer est également un atout à valoriser à terme par l'organisation d'une chaîne intermodale de la logistique urbaine pouvant, par exemple, intégrer des solutions de type « tramway-cargo ».



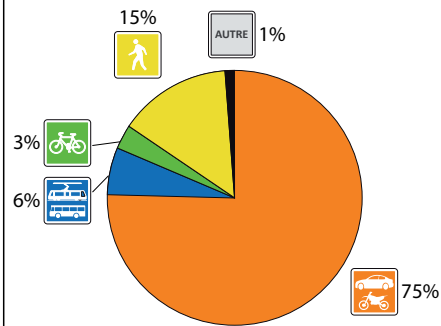
# Plan de déplacements de secteur Cadoules et Bérange



## Caractéristiques du secteur

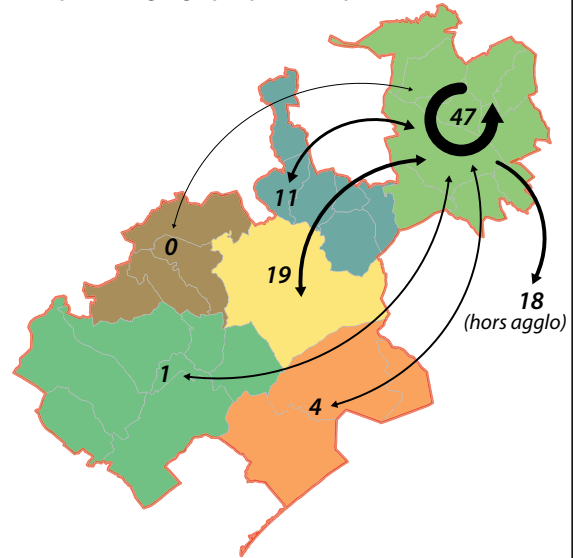
- Superficie : 10 150 ha
- Nombre d'habitants en 2006 : 29 265
- Croissance annuelle 99/06 : +1,02%
- Nombre de déplacements quotidiens : 115 000

## Mobilité quotidienne des habitants du secteur Parts modales des déplacements



Source : Enquête Ménages Déplacements (EMD) 2003

## Mobilité quotidienne des habitants du secteur Répartition géographique des déplacements (en %)



Source : Enquête Ménages Déplacements (EMD) 2003

## Réseau armature des transports publics

- future Ligne à Grande Vitesse
- ligne ferroviaire existante (TER)
- lignes de tramway existantes ou projetées

- principes de rabattement des transports publics sur le réseau armature
- principaux axes d'amélioration de la performance bus

## Pôles d'échanges multimodaux (PEM)

- PEM TGV
- PEM TER
- PEM d'agglomération
- PEM de proximité
- PEM de correspondances

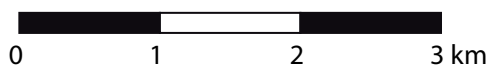
## Espaces publics de voirie existants ou projetés (et aménagements cyclables associés)

- voies de niveau 5
- voies de niveau 4
- principaux échangeurs
- voies de niveau 3 (pistes cyclables, sas vélos...)
- voies de niveau 2 (bandes cyclables, sas vélos...)
- voies de niveau 1 (zones 30, zones de rencontre, doubles sens cyclables...)

## Liaisons cyclables à vocation principale de loisir

- itinéraires interrégionaux (véloroutes voies vertes)
- principes de liaisons complémentaires
- voies vertes

- urbanisation existante
- extensions urbaines potentielles prévues au SCOT
- espaces naturels et agricoles
- cours d'eau / étangs
- limites communales



Communauté d'Agglomération de Montpellier  
Plan de Déplacements Urbains 2010 - 2020  
extrait du document projet