

Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan

Cahier d'acteurs

L'association TGV Sud territoires-environnement

15 rue Pasteur Niemoller 34500 BEZIERS
<http://tgvsud.over-blog.org> - Courriel : tgv-sud@hotmail.fr

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

“ Les enjeux à prendre en compte

- La position du projet dans le réseau européen (axe Espagne-Europe du Nord par le couloir rhodanien, arc méditerranéen vers l'Italie).
- La situation du chaînon manquant Perpignan-Montpellier entre la section Figueras-Perpignan (mixte voyageurs-fret à 250 kmh dans un premier temps) et Nîmes-Montpellier (mixte voyageurs-fret à 300 kmh) en prenant en compte le raccordement avec la ligne Bordeaux-Toulouse-Narbonne et le fait qu'au-delà de Nîmes, la ligne classique se dédouble pour remonter la vallée du Rhône. Ce chaînon manquant ne doit pas constituer un goulot d'étranglement et avoir des caractéristiques compatibles avec les parties encadrantes.
- La situation actuelle du transport fret et voyageurs, qu'il soit de transit, intra ou interrégional, effectué massivement (à 90 % environ) par la route avec toutes les conséquences et nuisances que l'on connaît : engorgement du réseau routier, pollution atmosphérique, nuisances sonores et coûts d'entretien et d'aménagement...) due en grande partie au manque d'alternatives à la solution routière, aux habitudes et aux conditions de concurrence.
- La nécessaire contribution de ce projet d'importance stratégique à l'aménagement du territoire régional et à son développement ; sa connexion avec les ports maritimes de la région dont l'importance devrait croître ; son rôle de vecteur économique en facilitant et en fluidifiant les déplacements.



- Les caractéristiques du territoire :
 - Lieu de passage ;
 - Lieu de résidence attractif qui connaît une forte progression démographique engendrant des besoins plus importants de déplacement ;
 - Lieu de forte fréquentation touristique, avec un potentiel et un dynamisme économique importants ;
 - Environnement de haute qualité mais fragile (érosion marine, élévation du niveau de la mer dû aux changements climatiques).
- L'intérêt des populations locales.
- Les orientations du Grenelle de l'Environnement.
- La concurrence d'une ligne rapide à l'ouest (Tours-Bordeaux-San Sebastian), surtout compte tenu des fonctions de M. Alain JUPPE.

Les besoins à satisfaire

Développement de moyens de transport plus respectueux de l'environnement et du cadre de vie.

Gestion plus économe de l'espace. Transports collectifs plus nombreux, plus complémentaires, plus rapides et plus complets au niveau du service rendu. Meilleures connexions entre les différents modes de transport et les points stratégiques d'échanges (gares, ports, aéroports, plateformes de distributions...). Accessibilité optimale pour les différents points du territoire. Recours plus modéré au transport routier et développement du transport ferroviaire (remise en état ou réouverture de lignes secondaires (Béziers-Clermont-Ferrand, Vias-Clermont L'Hérault, Colombiers-St Chinian, Montpellier-Paulhan). Prise en compte dans les projets de tous les aspects écologiques, sociaux et économiques.

Notre point de vue

La construction d'un nouvel axe ferroviaire paraît indispensable. Il devra ouvrir de nouvelles possibilités pour les voyageurs, pour le fret, et pour le report modal de la route sur le rail (en prenant en compte ce qui pourrait être reporté sur des voies d'eau maritimes et fluviales). Il devra être bien connecté avec les centres ville, les plateformes de distribution, les ports et les aéroports et le réseau ferroviaire existant (exploité ou pouvant être réouvert à l'exploitation). Il devra s'inscrire dans un schéma directeur des transports élaboré au niveau régional (mais prenant en compte aussi les régions voisines et les enjeux nationaux et européens).

Il devra permettre, en cas de blocage des voies actuelles, un basculement des circulations sur ce nouvel axe ferroviaire et un report conséquent du fret routier sur le rail. Ce projet pourrait être évolutif : une double voie, avec réserve foncière contiguë pour un doublement dans l'avenir sur tout ou partie du tracé, ayant des caractéristiques permettant la très grande vitesse et le transport de fret, qui pourrait être exploitée dans un premier temps de façon mixte, voyageurs et fret, puis être



dédiée par la suite à la grande vitesse voyageurs après l'aménagement de la deuxième double voie. Il devra délester la ligne existante suffisamment pour rendre possible un service TER plus souple et plus dense et capable d'absorber une partie des déplacements effectués actuellement à plus de 95% par la route.

Quel scénario ?

Notre association s'était prononcée, au tout début du débat public, pour le scénario 3 (ligne nouvelle mixte à 300 km/h). Compte tenu des différents éléments apportés à l'occasion du débat public, nous en débattons à nouveau et envisagerons peut-être un mixage des scénarii 2 et 3. Pour nous, il est plus important de disposer, à l'horizon 2020 d'une infrastructure mixte capable d'absorber un trafic fret important que de privilégier uniquement le trafic voyageurs à très grande vitesse, même si cet enjeu est loin d'être négligeable. Il ne nous semble pas possible de mettre en avant le Grenelle de l'Environnement et de réelles préoccupations concernant l'environnement et le changement climatique tout en remettant à plus tard les solutions de transport ferroviaire de fret. D'où l'importance de la mixité de la ligne nouvelle. Nous n'oublions pas non plus que des trains fret de 500 tonnes et moins (il en circule un certain nombre actuellement) pourraient emprunter la ligne Béziers-Clermont-Ferrand.

Gares nouvelles ?

La question à se poser est : comment desservir au mieux les bassins de vie et d'activité du territoire ?

Conditions à examiner :

- Positionnement des gares existantes ;
- Possibilités d'extension et d'aménagement pour absorber de nouveaux trafics ;
- Possibilités de raccordement à la ligne nouvelle ;
- Accessibilité ;
- Espace consommé par les aménagements.

Notre proposition :

Utiliser au maximum les gares existantes (Béziers et Narbonne notamment) en les reliant à la Ligne Nouvelle avec un souci d'économie d'espace (sachant que la LN va déjà en absorber beaucoup), par souci de bonne articulation avec les TER et trains interrégionaux, par souci de commodité pour les utilisateurs, les liaisons gare nouvelle-gare historique étant souvent source de difficultés, d'allongement du temps de voyage, de trafic routier et de nuisances supplémentaires. La question se pose de l'amélioration de l'accès à la gare actuelle de Béziers. Cette gare a des possibilités d'extension, la gare d'Agde est à 12 minutes, mais l'accès routier par le nord et le nord-est et l'est est difficile (ce qui pénalise les secteurs d'Agde et surtout de Pézenas, Clermont l'Hérault, Lodève, Bédarieux) et risque d'être aggravé par les aménagements du quartier de l'Hours... L'existence d'un nœud de voies de communications à l'est de Béziers (avec les autoroutes, le tracé ligne nouvelle sud, la ligne existante, l'aéroport) est aussi à prendre en compte. En ce qui concerne Narbonne, il conviendra de vérifier que la modernisation et l'aménagement de la gare permettront, dans l'avenir, d'accueillir les convois de l'axe Montpellier-Perpignan et ceux de l'axe Montpellier-Toulouse qui desserviront cette ville (dans l'hypothèse d'une future voie à grande vitesse Bordeaux-Marseille).



Nos propositions à ce moment du débat :

- Pour répondre aux besoins du territoire (intensification et cadencement du service TER), à sa situation de zone de transit, à la nécessité d'un report maximum de transport de la route sur le rail pour des raisons d'économies d'énergie et de protection de l'environnement et du cadre de vie ;
 - Pour la cohérence du réseau, qui conditionne efficacité et débit maximum ;
 - Pour anticiper les besoins à venir, même en tenant compte de la nécessité d'un usage plus mesuré des transports et d'un recours maximum aux ressources de proximité ;
- nous sommes favorables à un scénario inspiré du scénario 3 et évolutif : ligne mixte à 300 km/h et 120 km/h avec possibilité de réserve foncière, à prévoir dans les documents d'urbanisme, pour un doublement éventuel à l'avenir.

Notre position pourra évoluer en fonction des apports du Débat Public.

Nous préconisons de privilégier :

- L'emploi et la modernisation des gares existantes et leur raccordement à la ligne nouvelle ;
- L'étude et la mise en place, parallèlement au projet LN, d'un schéma directeur régional de déplacement étudiant la mise en valeur du réseau ferroviaire secondaire ;
- La revitalisation de lignes potentiellement intéressantes dont l'exploitation a été abandonnée ;
- Le développement, chaque fois que cela s'avèrera pertinent, de transports en communs ferroviaires, routiers, fluviaux ou marins en prenant réellement en compte les menaces de plus en plus pressantes du changement climatique.

Nous demandons également que chaque projet d'aménagement intègre la meilleure connexion possible avec les modes de transports les mieux adaptés.

Nous soutenons la suggestion faite lors de la réunion publique de Pézenas de mettre en place un lieu de rencontre, sous l'égide de la Région par exemple, permettant des échanges sur l'évolution du projet et celle du projet de territoire ou des projets devant se réaliser sur le territoire.

