

## Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan

# Cahier d'acteurs

## Communauté d'agglomération Béziers Méditerranée



Béziers Méditerranée - 31, quai Port Neuf  
CS 30567 - 34536 BEZIERS cedex  
cabeme@beziers-agglo.org

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

### “ **La grande vitesse au service d'un territoire en pleine expansion économique et démographique : pour un développement durable** ”

Au-delà de la dimension nationale et européenne du projet, la future Ligne Grande Vitesse Montpellier Perpignan occupera une place majeure dans l'avenir des territoires qu'elle va traverser.

Le choix du tracé Sud sera déterminant pour que la ligne nouvelle soit le support d'un développement durable des agglomérations ; le tracé Nord pourrait à l'inverse constituer une barrière physique qui deviendrait incompatible avec l'organisation urbaine équilibrée souhaitée par les agglomérations et partagée au sein du Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) du Biterrois.

Le projet retenu devra garantir une desserte efficace de l'ouest héraultais, des 3 agglomérations d'Agde/Pézenas, Béziers et Narbonne, en complémentarité avec le réseau ferroviaire existant et être en relation privilégiée avec l'espace littoral.

Cette proposition est portée par la Communauté d'Agglomération Béziers Méditerranée et ses communes membres dont la ville centre de Béziers.





## Une proposition pertinente : adaptée à l'échelle territoriale

Des deux couloirs de passage proposés entre Montpellier et Perpignan, **le tracé SUD** (fuseau rouge) reste le plus opportun, par son positionnement géographique. Il reprend le scénario retenu en 1995 et regroupe la LGV avec une autre infrastructure majeure, l'autoroute A9, sans créer une nouvelle partition nord/sud du territoire biterrois. Le tracé NORD (fuseau bleu), quant à lui, hypothèque fortement l'unité du territoire de l'agglomération biterroise, à la fois dans l'organisation de son développement et dans la structuration des déplacements. **Le tracé SUD** offre une desserte équilibrée à un bassin de vie de 340 000 habitants et optimise les services voyageurs longue distance grande vitesse.



## Une priorité à la grande vitesse

La nouvelle infrastructure ferroviaire doit pouvoir bénéficier aux territoires qu'elle traverse et non pas se réduire à un simple couloir de passage. Elle doit être réellement attractive en terme de vitesse (350/360 km/h) pour répondre à la demande touristique tout au long de l'année et offrir une véritable alternative à l'avion et à la voiture aux populations et aux acteurs économiques du bassin de vie d'Agde/Pézenas/Béziers/Narbonne (services ferroviaires interrégional, national et international). De plus, la dynamique économique en cours (logistique, tertiaire supérieur, tourisme, ...) serait confortée.

**Le scénario « LGV voyageurs à 320 km/h » répond le mieux aux besoins de notre territoire et présente 3 avantages :**

- une emprise LGV déjà inscrite dans les documents d'urbanisme des communes (PIG), élément d'accélération de la procédure de réalisation,
- un scénario qui permet d'éviter les difficultés techniques d'entretien et de sécurité, liées à l'incertitude d'exploitation des infrastructures ferroviaires mixtes voyageurs / fret,
- un coût inférieur à celui d'une LGV mixte (voyageurs à 300 km/h et fret à 120 km/h), contribuant à faciliter le plan de financement du projet.

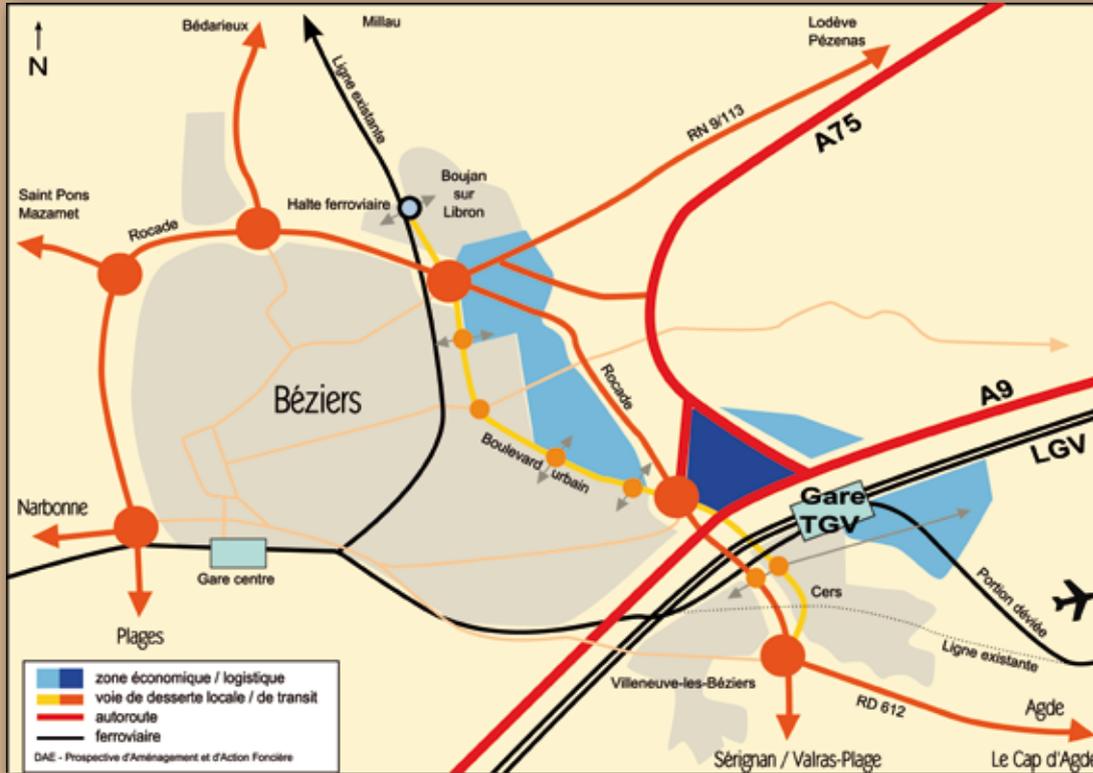
**Dans sa dimension fret** et afin de mieux répondre aux enjeux du Grenelle de l'Environnement, il est nécessaire d'approfondir le projet sur certains points : nature des besoins de fret longue distance et phasage dans le temps (répartition entre Vallée du Rhône et Toulouse-Limoges-Paris), faisabilité d'une **ligne dédiée fret** en couplage avec la ligne à grande vitesse, proportionnalité de financement des infrastructures fret en fonction du niveau des services.

## Un arrêt au centre du bassin de vie

Pour répondre à l'ensemble des besoins (grande vitesse et fret), il est nécessaire de créer un arrêt sur la ligne nouvelle, véritable pôle d'échange intermodal\*, au centre du bassin de vie. La gare existante en centre ville de Béziers, hors des fuseaux de la ligne nouvelle, ne peut pas accueillir l'ensemble des services ferroviaires. Seule une gare raccordée directement à la fois à la ligne nouvelle grande vitesse et à la ligne existante peut offrir les meilleures conditions d'accès à la grande vitesse et mieux répartir le trafic fret entre les deux gares. Le site de la gare nouvelle à « Béziers Est », dans un secteur de grande disponibilité foncière, est idéalement positionné entre Montpellier et Perpignan et permet une interconnexion ferroviaire entre la ligne existante et la ligne nouvelle (TGV, trains Intercités\* express et Grande Vitesse, TER).



## Une gare nouvelle en complémentarité avec le réseau ferroviaire



- Le potentiel de connexion de la LGV avec la ligne ferroviaire actuelle est un atout majeur du site de « Béziers Est » : pour cela, il suffit de dévier par le nord une portion de la ligne existante (6 km). La gare nouvelle s'inscrit dans un dispositif de desserte et d'échange intermodal\* complet :
- convergence de nombreuses infrastructures routières : A75, A9, RN et RD drainées par la rocade de Béziers et le boulevard urbain du secteur Est de l'agglomération,
  - interconnexion entre les réseaux ferroviaires, routiers et de transports collectifs,
  - complémentarité avec les dessertes aériennes de l'aéroport de Béziers - Cap d'Agde,
  - proximité des ports de Méditerranée.

## En totale interaction avec la dynamique du territoire

- Le positionnement stratégique de la gare de « Béziers Est » permet une large diffusion de la Grande Vitesse à l'ensemble du territoire du bassin de vie dans sa diversité :
- centres urbains, pôles économiques,
  - stations touristiques littorales de l'Aude et de l'Hérault, toutes proches,
  - espaces ruraux au patrimoine naturel et viticole riche, en plein développement,
  - avant pays du Haut Languedoc.

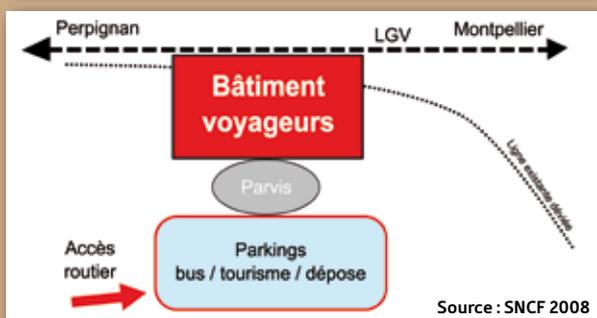
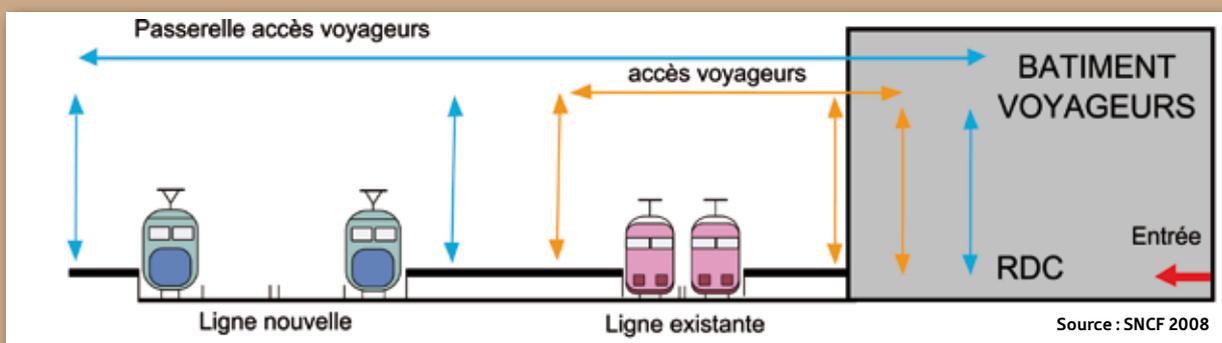
La gare nouvelle, associée au projet urbain (secteur Est) d'un ensemble économique et commercial communautaire de plus de 400 ha engagé sur 4 communes, va générer une synergie favorable au développement et à l'aménagement durable du territoire.

Ce projet s'inscrit dans les orientations stratégiques du SCOT du Biterrois et se décline dans les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) des communes concernées.

## Une optimisation des services

Le raccordement de la gare au réseau TER sera aisément complété par des réseaux de transports en commun ainsi que par de vastes parkings (bus, cars, navettes, voitures, taxis, vélos) : l'ancrage de la gare dans la chaîne intermodale\* des déplacements sera totalement assuré.

La nouvelle gare de « Béziers Est » disposera ainsi de voies pour les TGV et Intercités\* express et grande vitesse, de voies pour les TER, assurant une correspondance non seulement vers la gare centrale de Béziers, mais également vers la ligne Béziers-Neussargues. L'implantation des quais permettra un maximum de correspondances depuis le même arrêt.



Les premières études font apparaître un flux annuel de 1,1 million de voyageurs et ceci dès la mise en service de la gare nouvelle : une gare à vocation internationale, interrégionale et régionale (TER). L'association d'une plate-forme fret à la gare nouvelle pourrait bénéficier aux entreprises du bassin d'emplois et en particulier aux bases logistiques intermodales\* fer / route / mer. La gare nouvelle constituera l'une des « vitrines » remarquables du bassin de vie, ouvert sur l'avenir et les échanges européens.



(\*) Quelques définitions :  
Intermodalité : combinaison de plusieurs modes de transport (train, bus, voiture, vélo) au cours d'un même déplacement.  
Intercités : liaison ferroviaire intermédiaire entre le TER et le TGV, reliant à grande vitesse des villes moyennes avec des métropoles régionales (Montpellier, Marseille, Toulouse, Lyon, Barcelone, ...).

[www.debatpublic-lnmp.org](http://www.debatpublic-lnmp.org)