

Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan

Cahier d'acteurs



Ville de Sète

Hôtel de Ville - BP 373
Rue Paul Valéry - 34206 SETE Cedex - www.Sete.fr - communication@ville-sete.fr

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



« Quels enjeux fédèrent cette nouvelle ligne Montpellier-Perpignan pour la Ville de Sète et le Bassin de Thau ? »

Ce territoire présente des spécificités dont il convient de tenir compte. Les statistiques sont unanimes, il va subir un essor démographique important. Un flux migratoire va s'accompagner d'un accroissement des besoins de déplacements, le domicile s'éloignant souvent du lieu de travail.

De plus, à l'ère du développement durable, l'Etat, les Collectivités Territoriales se doivent d'impulser toute expansion offerte aux transports propres et doux plutôt qu'à la voiture et à l'acheminement des marchandises par route.

Cette ligne apportera un nouveau souffle à toute une région apte à favoriser les échanges tant économiques que touristiques sur tout le réseau ferroviaire européen. La Ville de Sète ne peut être que favorable à ce projet qui permettra de réduire le temps des trajets et d'améliorer la fréquence des trains.





Trois scénarios sont proposés dans ce grand débat et revêtent une importance stratégique déterminante pour le devenir de toute une région tant d'un point de vue économique, que touristique et social.

La Ville de Sète, compte-tenu de la place qui est la sienne dans le paysage maritime et en tant que véritable carrefour ouvert sur la Méditerranée, a choisi le **scénario n°2**.

En effet, le choix d'une ligne mixte voyageurs-fret libèrera des faisceaux sur la ligne actuelle littorale et permettra de viser, entre Agde et Montpellier, des cadences renforcées avec des TER tous les quarts d'heure.

Il est également nécessaire d'offrir une complémentarité des offres de grande et courte distance en permettant des correspondances rapides entre TGV / TER.

Quant au développement du fret vers Perpignan et l'Espagne, il convient de le privilégier car il favorisera l'attractivité du Languedoc Roussillon au niveau européen et au regard des pays riverains de la Méditerranée.

Il ne faut pas oublier que Sète, premier port de pêche de Méditerranée est aussi un port de commerce.

Si le projet présenté par le maître d'ouvrage séduit la Ville de Sète – car la conurbation Nîmes-Montpellier- Sète qui offre plus d'un million d'habitants est appelée à être un territoire attractif – il convient cependant de positionner tous les atouts nécessaires à la complète réussite de ce projet.

Pour cela, il serait préférable de se projeter sur une période à l'horizon 2030 et d'apporter une réponse dynamique aux besoins de services des futures générations. Diminuer les nuisances sonores et environnementales y contribuera.





Le scénario retenu doit impérativement s'accompagner d'un choix stratégique quant à l'emplacement de la nouvelle gare de Montpellier.

Un constat s'impose : la population active se concentrera le long des axes structurants de transport.

Si l'on souhaite que les habitants de Sète et du Bassin de Thau ainsi que la population générée par les flux touristiques importants dans cette région utilisent régulièrement le réseau ferroviaire lors de leurs déplacements, il conviendra de leur proposer des correspondances rapides avec les grandes villes.

Or, le positionnement Est de la nouvelle gare de Montpellier, proposé par l'agglomération, qui se situerait dans le secteur Odysseum, risque en étant déconnecté du réseau TER de compromettre les objectifs recherchés qui sont le gain de temps de parcours et la facilité d'obtenir, par la fréquence des dessertes, une correspondance immédiate.

Il serait opportun qu'une nouvelle solution soit examinée afin de définir un lieu plus consensuel, vers l'Ouest qui offrirait les conditions indispensables pour que cette nouvelle ligne réponde en tous points aux exigences actuelles.

Une gare envisagée aux abords de Lattes / Saint Jean de Védas répondrait plus aisément aux besoins des utilisateurs du futur réseau et augmenterait les fréquences directes.

En effet, la ligne nouvelle suivant l'autoroute couperait la ligne classique Montpellier-Sète offrant le potentiel de correspondances idéal.





« La Ville de Sète reste convaincue que l'avenir doit se tourner vers des modes de transports différents de ceux privilégiés à l'heure actuelle. »

Conscient de l'évolution générale des trafics TER, du succès du tramway, des difficultés de se déplacer autour de Montpellier, du prix croissant des carburants, la Ville de Sète s'emploie et croit au pouvoir attractif d'une gare multimodale à double face desservant par des navettes fluviales ou par bus, tout le Bassin de Thau et le centre ville de Sète.

Si elle proposait en plus, un réseau favorisant les grandes lignes, cette nouvelle structure, aux destinations européennes, se préparerait un avenir des plus florissants.

