

Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan

Cahier d'acteurs

**Syndicat Mixte
du Bassin de Thau**

SMBT

Route de Sète, Immeuble le Président, BP18 - 34540 BALARUC-LES-BAINS
Tél. : 04.67.74.61.60 - Fax : 04.67.74.61.90
Mail : contact@smbt.fr - Site : www.smbt.fr

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

“

Le projet de Ligne Grande Vitesse Montpellier Perpignan représente un enjeu majeur pour l'avenir du Languedoc Roussillon. Il permettra d'ancrer l'Espagne dans l'espace européen et renforcera la position clé du Languedoc Roussillon sur l'arc méditerranéen. Il confirmera l'attractivité régionale. Il permettra de faire évoluer la vocation du réseau ferré actuel, fortement saturé et qui, allégé d'une part de trafic, pourra contribuer au fonctionnement interurbain et à un aménagement multipolaire du territoire régional.

Mais cette infrastructure aura des incidences et suscite logiquement des interrogations.

Territoire fragile situé entre les aires urbaines de Montpellier et de Béziers, le bassin de Thau élabore aujourd'hui son Schéma de Cohérence Territoriale. Les premières orientations de son futur Projet d'Aménagement et de Développement Durable sont connues. Il ira dans le sens d'une croissance maîtrisée, de la valorisation du capital naturel qui est support d'activités économiques (conchyliculture et pêche, agriculture, thermalisme) et constitue un atout spécifique à proximité des principales agglomérations héraultaises. Il sera totalement traversé par la ligne nouvelle, qui ne proposera toutefois pas d'arrêt sur son périmètre.

C'est dans ce contexte que les élus du Syndicat Mixte du Bassin de Thau, porteur du SCOT, ont souhaité apporter leur contribution au débat public relatif à la création de cette nouvelle infrastructure majeure.



Le scénario : grande vitesse et mixité.

Pour être réellement attractive et jouer pleinement son rôle à l'échelle nationale et communautaire, la nouvelle infrastructure doit permettre la grande vitesse. Mais elle ne doit pas être réservée au trafic passagers : la mixité est indispensable car les attendus sur la ligne existante sont fondamentaux dans les prises de décision à venir. L'enjeu principal est lié au report sur la ligne nouvelle du fret actuel et futur : libérée de ces parts de trafic, la ligne littorale pourra après 2020 contribuer au développement optimal des liaisons cadencées interurbaines. Ce développement futur est déterminant pour l'avenir de notre région en termes de services de transports collectifs, de maîtrise des flux automobiles, de qualité de vie et d'aménagement harmonieux du territoire. Les gares de Sète et de Frontignan, liées aux transports urbains en projet, constitueront sur cette ligne littorale des pôles d'échanges multimodaux de ce système de transport régional.

Le report du fret permettra également de limiter les incidences (nuisances, risques) du trafic de marchandises dans les centres urbains de Sète et de Frontignan. En cela, il contribuera aux capacités de renouvellement et de densification de ces noyaux urbains, gages d'une maîtrise de l'étalement futur et d'un aménagement maîtrisé du territoire.

Le tracé : suivre l'A9 pour limiter les incidences.

Le territoire de Thau est particulièrement concerné par les deux options de tracé : le choix de l'une ou de l'autre aura des incidences importantes sur son intégrité environnementale.

Anticipant sur les dispositions du Grenelle de l'environnement, le SCOT a affiché l'intention de protéger les trames bleue et verte qui contribuent au fonctionnement écologique du territoire et au maintien de sa biodiversité. Dans cette optique, le SCOT exprime le souhait du maintien du tracé Sud qui chemine à proximité d'une infrastructure existante (l'A9). L'autre option aurait l'inconvénient majeur de créer à distance de l'A9 une seconde barrière physique qui s'opposerait à cette volonté de protection et de trame écologique. On en mesure en particulier l'effet au droit de la commune de Poussan : alors que le tracé Sud concernerait un secteur déjà largement impacté par les infrastructures routières (A9, échangeur, RD 613), l'option Nord créerait une nouvelle coupure dans les zones naturelles qui font la valeur du territoire, enserrant la cité, comme celle de Gigean, entre autoroute et ligne ferrée.

Plus spécifiquement, le SCOT affiche la volonté de protéger le nord du territoire de Thau et tout particulièrement les communes de Montbazin et de Villeveyrac. Il s'agit de préserver les atouts environnementaux du territoire caractérisés par les périmètres Natura 2000. Mais également les atouts en matière agricole, importants dans la plaine de Villeveyrac (aptitude des sols, périmètre irrigué) et valorisés par l'Agenda 21 mis en oeuvre par la commune. Enfin les atouts patrimoniaux avec la présence d'un site classé majeur qu'est l'abbaye de Valmagne.

Le SCOT a l'intention de protéger chacun de ces éléments. Pour cela, il ne peut s'accorder d'un tracé nord qui porterait atteinte à chacun d'entre eux.



L'argument de la faisabilité vaut également pour défendre cette option de tracé : connu et assimilé par les communes depuis 1995, déjà inscrit dans leurs documents d'urbanisme, repris par le SCOT, il facilitera la procédure de réalisation.

L'enjeu local : intégrer la problématique d'un bassin versant.

Le volet maritime du SCOT de Thau confirmera la priorité donnée depuis 1995 par le SMVM à la pêche et à la conchyliculture sur la lagune. Un des enjeux principaux de l'avenir de ce territoire est de garantir une qualité des eaux conformes à ces usages, très exigeants en la matière. L'objet du SCOT et du SAGE également en cours d'élaboration sera de protéger ce milieu et plus généralement les fonctionnalités de son bassin versant. Aussi, le SCOT a-t-il établi dès son PADD une trame bleue, qui identifie les espaces importants pour le fonctionnement de cet hydrosystème.

La ligne nouvelle traversera ce bassin versant de part en part. Elle devra garantir une transparence hydraulique maximale ainsi qu'une maîtrise absolue des risques, en particulier en matière de fret ferroviaire. Une attention particulière devra être portée sur la traversée du sous bassin versant de la Vène, principale unité hydrographique du bassin versant de Thau. Concernant le fonctionnement de ce sous bassin versant, le tracé Sud est, une fois encore, plus avantageux. Il permet d'envisager le franchissement du système hydrographique dans un secteur de convergence et de resserrement, plutôt que dans une zone étendue de chevelus multiples dans le cas du tracé Nord.

Selon le tracé Sud, ce franchissement se produit dans un secteur déjà très perturbé par les infrastructures existantes à proximité de l'échangeur autoroutier de Poussan. L'aménagement de la ligne nouvelle doit être l'occasion d'une réflexion d'ensemble, interdisant les options de remblais qui s'opposeraient aux enjeux environnementaux, privilégiant les options transparentes et favorisant une réhabilitation globale du secteur de la Condamine.

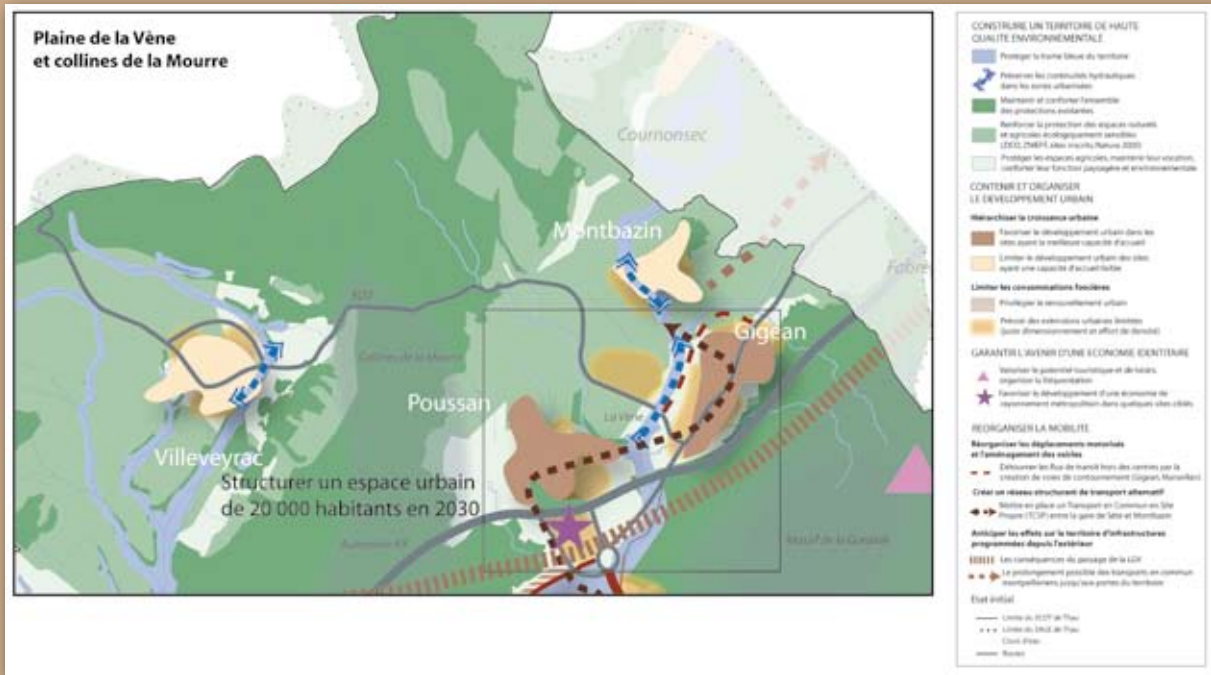
La gare de Montpellier : l'option Ouest.

Le dossier soumis au débat public pointe précisément cette question, également importante pour le territoire de Thau et ses habitants.

Quel que soit le scénario retenu (à l'exception du scénario 4 qui se limite à une amélioration de la ligne existante), le territoire sera confronté à une stagnation voire une réduction de la desserte par les grandes lignes. Celles-ci seront plus nombreuses, mais concentrées sur la ligne nouvelle et donc accessibles à partir de la gare nouvelle de Montpellier pour laquelle il existe deux options d'implantation.

Les études préalables ont affirmé la meilleure accessibilité de l'option Ouest pour le territoire de Thau. Plus proche que l'option Est (site d'Odysseum), le site retenu en option Ouest est surtout situé au croisement des lignes nouvelle et existante. Pour les habitants de Thau, la gare nouvelle et les grandes lignes seraient donc accessibles directement par train depuis la ligne actuelle. Par ailleurs, le site Ouest permet également d'envisager un second raccordement avec la ligne (aujourd'hui désaffectée) Montpellier - Paulhan, susceptible d'être réactivée pour desservir l'arrière pays dans l'avenir.

Source : SMIBT



Source : SMIBT



A l'inverse, l'option Odysseum demanderait à chacun de ces usagers des transports collectifs un passage obligé par la gare Saint Roch en centre ville de Montpellier, puis un transfert vers la gare nouvelle par tramway, soit un rallongement de temps de transport d'au moins 1/2 heure.

Ce même principe de raccordement entre ligne nouvelle et ligne actuelle vaut concernant l'accessibilité du territoire pour les visiteurs, donc son attractivité touristique et économique.

