

Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan

Cahier d'acteurs

CCI Béziers



26 ALLEES PAUL RIQUET 34504 BEZIERS CEDEX
Tél. : 04 67 809 809
www.beziers.cci.fr - direction@beziers.cci.fr

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

“ Enjeux économiques et territoriaux

Enjeux européens

- La LGV Montpellier-Perpignan, est le maillon manquant d'une liaison Grande Vitesse internationale Séville-Amsterdam.
- Elle est un élément essentiel d'aménagement du territoire à l'échelle européenne dans le cadre de l'ouverture de la zone de libre-échange euro méditerranéenne, et le Languedoc-Roussillon est positionné comme un point focal des courants d'échanges est-ouest et nord-sud.

Enjeux locaux :

Le projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan est un vecteur de développement du territoire Ouest Hérault. La Ligne Nouvelle représente la meilleure alternative pour répondre aux problèmes urgents d'engorgements et d'insécurité des infrastructures de transports du territoire. Elle présente l'opportunité de mettre en oeuvre une véritable politique d'inter-modalité des transports.

Un territoire très attractif

Défini dans le Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire comme le centre de l'espace régional, le « quadrilatère » constitué par les arrondissements de Béziers et de Narbonne représente un bassin de vie de 370 000 habitants, soit plus de 14% de la population régionale. Ce « Quadrilatère » s'appuie sur un chapelet de villes à fortes valeurs identitaires et patrimoniales autour de Agde, Pézenas, Béziers et Narbonne.

- Au cœur du « Quadrilatère », l'Ouest Hérault avec 282 843 habitants représente 30% de la population du département et s'étend avec 3000km² sur la moitié du département de l'Hérault.
- Le territoire dispose d'un fort potentiel foncier disponible
- Il enregistre une croissance démographique deux fois plus importante qu'au plan national +10,63% et la deuxième plus forte croissance de la région
- Le nombre d'établissements de l'Ouest Hérault représente 30% de l'ensemble des entreprises du département, avec une croissance continue depuis 2003 du solde de création radiations d'entreprises.



L'Ouest Hérault est le Second pôle industriel de la région Languedoc roussillon (après Alès). L'industrie représente 9% de la Valeur Ajoutée régionale. C'est une région viticole majeure en Europe avec 70 000 ha plantés en vignes et ses activités induites dans le conditionnement, le négoce, le machinisme agricole et les produits phytosanitaires.

Le tourisme : Un secteur économique en développement :

1,5 à 2M de visiteurs par an, 1Md€ de chiffre d'affaire.

450 000 lits touristiques, soit 65% de la capacité d'accueil du département de l'Hérault et une capacité supérieure à celle du département de l'Aude.

La fréquentation progresse surtout en avant et après saison: plus de 5 millions de nuitées dont 88% dans les campings. 1345 entreprises permanentes très centrées sur le tourisme en 2007 + 509 établissements saisonniers. Ce secteur représente 12% des établissements du territoire. Avec 3500 salariés permanents et environ 650 salariés saisonniers, le secteur du tourisme est le 5^{ème} créateur d'emploi. Aucun des emplois que crée cette activité n'est délocalisable. Ce secteur est en pleine évolution sur le territoire avec le développement de l'oénotourisme.

Une forte croissance qui s'accompagne d'une augmentation accrue des mobilités.

Trafic de véhicules légers aux péages de l'auroroute A9.

Véhicules légers	2000	2007	Evolution en %
Agde entrées	1 620 962	2 567 696	58,41
Agde sorties	1 827 322	2 804 525	53,48
Béziers Est entrées	2 230 337	2 959 988	32,71
Béziers Est sorties	2 019 187	2 692 358	33,34
Béziers Ouest entrées	1 172 440	1 736 901	48,14
Béziers Ouest sorties	1 248 114	1 746 296	39,91

Un important trafic voyageurs lié au tourisme tous modes confondus.

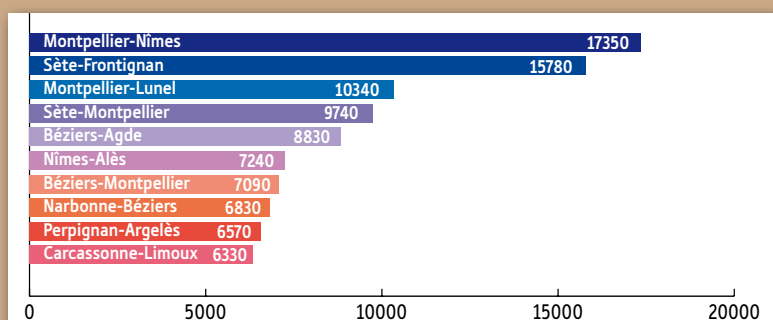
Les fortes augmentations relevées aux péages d'Agde et de Béziers Ouest montrent l'impact des flux touristiques.

Gares	2007	Evolution 2006/2007
Montpellier	6 257 568	10,0%
Nîmes	2 971 558	-
Perpignan	1 436 385	-0,4%
Béziers	1 196 854	10,8%
Narbonne	1 008 624	-
Sète	964 659	18,0%
Carcassonne	767 218	-
Agde	582 859	15,7%
Bédarieux	41 738	12,2%

Les gares S.N.C.F. de Béziers et d'Agde génèrent un trafic supérieur à celui de la gare de Perpignan, 1M 800 000 passagers annuels. Les gares de l'Ouest Hérault présentent une augmentation supérieure à la moyenne dont plus de 15% pour la gare d'Agde (impact des flux touristiques)

Des échanges routiers quotidiens importants

Les départs des sièges sociaux de certaines administrations et services de l'Etat (URSAAF, EDF, CPAM) ainsi que de nombreux établissements bancaires participent largement à l'accroissement des migrations journalières domiciles travail vers la capitale régionale. Plus de 6 000 trajets/jours entre Béziers et Montpellier.



D'autres échanges sur le « quadritère » : Plus de 8000 trajets/jours entre Béziers et Agde, Plus de 6 000 trajets/jours entre Béziers et Narbonne.

Trajets routiers journaliers.



Trafic aérien touristique :

L'aéroport de Béziers Cap d'Agde : 7 lignes low cost, tourné vers l'Europe du Nord : 80000 passagers en 2008 et 120 000 passagers en prévision pour 2009.

Un trafic marchandises essentiellement routier

Les données ASF portant sur les entrées et sorties des POIDS LOURDS sur le secteur de l'Ouest Hérault de l'autoroute A9 montrent l'importance du trafic marchandises de transit au détriment du trafic de desserte qui utilise aussi les axes secondaires.

Poids lourds	2000	2007	Evolution en %
Agde entrées	280 876	269 428	-4,08
Agde sorties	322 516	302 948	-6,07
Béziers Est entrées	360 680	332 450	-7,83
Béziers Est sorties	389 241	333 003	-14,45
Béziers Ouest entrées	348 749	309 513	-11,25
Béziers Ouest sorties	310 320	301 234	-2,93

Ces trafics longues distances pourraient être reportés sur le mode ferroviaire.

Un fret ferroviaire sur l'Ouest Hérault en chute libre :

Aujourd'hui le trafic s'est très considérablement ralenti sur le réseau ferré national ainsi que sur les voies secondaires dédiées au fret, malgré une demande réelle, (produits des carrières, produits de l'agriculture, biens intermédiaires industriels...)

- Parc d'activité embranché du Capiscol : Il n'y a plus de desserte depuis le mois de novembre 2008
- Voie ferrée d'intérêt local Colombiers Cazouls : Depuis 2009 avec la suppression du service lotissement par fret SNCF, un service minimum est assuré pour l'arrivage et l'expédition des wagons vides en entretien. Un nouveau trafic devrait démarrer avec E.C.R. pour le transport de bouteilles vides.
- V.F.I.L. Vias Lézignan La Cèbe : Un trafic de produits de carrières était encore assuré jusqu'en 2007. Le trafic a été suspendu pour mauvais état de la ligne.

La situation du transport fret ferroviaire est particulièrement alarmante sur l'Ouest Hérault, depuis la mise en place du nouveau programme haut débit ferroviaire par Fret SNCF. Le fret ferroviaire a globalement perdu 30% de son trafic depuis 5 ans suite aux plans successifs mis en place par fret SNCF.

CONCLUSION : une desserte du territoire insuffisante

L'Ouest Hérault ne tire aucun bénéfice de sa situation entre la péninsule ibérique et le Nord de l'Europe. Le territoire souffre d'un réseau autoroutier saturé, où se côtoient, le flux continu de transit marchandises, les transports de dessertes, les transports de voyageurs, auxquels se rajoutent les différents trafics de voitures individuelles qui représentent 80% des flux. Cette superposition de trafics pose des problèmes de conflits d'usages qui ont des conséquences en terme de sécurité routière, sécurité environnementale compte tenu de la dangerosité de certains produits transportés et de qualité de l'air (fort taux de CO2).

Le problème est reporté sur le réseau routier secondaire et le phénomène est accentué en période estivale compte tenu de la forte saisonnalité de l'activité touristique de l'Ouest Hérault. Des goulots d'étranglement se forment à l'entrée des villes, notamment à Agde, et Cap d'Agde qui est la 1^{ère} station touristique de la région. Le réseau ferroviaire est également saturé, il est difficile pour les nouveaux opérateurs entrants d'obtenir des sillons pour le passage de trains de fret.



Nos attentes

Améliorer dès aujourd'hui les capacités de la ligne classique constitue la seule alternative aux problèmes urgents de saturation et d'insécurité des infrastructures de transport du territoire. Permettre la mise en place d'une politique inter-modale de transports pour un développement durable du territoire :

- Report du trafic marchandise longue distance vers le ferroviaire.
 - Report des trafics marchandises dangereux de la route vers le ferroviaire au plus vite.
 - Répondre au développement du fret à venir avec l'arrivée des nouveaux opérateurs entrants, (augmentation prévisible de 30% dans les 5 ans).
 - Améliorer la capacité du trafic voyageurs intra-régional, compte tenu du développement des déplacements domicile travail sachant qu'une bonne qualité de ces mobilités constitue un outil efficace au ralentissement de l'étalement urbain de la capitale régionale au bénéfice des villes moyennes du centre de la région.
 - Répondre aux nouveaux besoins générés par le développement du tourisme durable.
- A l'horizon 2020 : connecter le territoire Ouest Hérault à la Très Grande Vitesse Voyageurs pour répondre aux nouveaux besoins générés par : le développement du tourisme, la tertiarisation de l'économie et le développement des déplacements d'affaires inter-cités (T.E.R. GV).
- Desservir un bassin de vie de 370 000 habitants : réaliser une gare située dans un pôle urbain autour d'un nœud de communications inter-modal permettant de connecter l'ensemble du territoire à la Grande Vitesse (du littoral aux hauts cantons).

Nos choix

Mise en place dès aujourd'hui et par étapes successives du scénario 4 afin d'améliorer la situation dans l'intervalle, entre 2009 et 2020 et voire au delà, en proposant une solution alternative immédiate aux problèmes de congestion et d'insécurité des axes de transports.

• Pour 2020 : Choisir Le scénario 1 :

Pour connecter le territoire à la Grande Vitesse au travers d'un projet finançable et réalisable dans les meilleurs délais (3,7Md€)

• Choix du tracé :

par le sud, plus direct et plus rapide. Un tracé qui longe l'autoroute A9 en partie et comporte le moins d'impacts supplémentaires .

• Une gare à Béziers Est :

Pour créer un pôle inter-modal et connecter un territoire de 370 000 habitants à la Grande Vitesse. Une gare à Béziers Est sera Intégrée dans un pôle urbain destiné à un développement économique futur, (parcs d'activités économiques zones logistiques.) en cohérence avec les documents d'urbanisme (PLU, PDU, SCOT.). Elle sera connectée à un réseau routier et autoroutier dense permettant d'irriguer l'ensemble du territoire des Hauts cantons au littoral. Le secteur Béziers Est offre l'avantage d'une connexion facile avec la ligne classique, cela permettra à la fois de desservir les centres des villes ainsi que le littoral agathois pour les voyageurs et également de capter les flux marchandises vers les zones logistiques embranchées autour de la gare nouvelle. La Proximité de l'aéroport apporte une synergie en terme d'aménagement et de développement.

