

Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan

Cahier d'acteurs

Comité Intercommunal de Vigilance et d'Initiative Civique (CiViC)

8 rue de Metz - 34300 AGDE

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



Lettre à la commission du débat public

Participation citoyenne à la réflexion sur la nouvelle ligne Grande Vitesse Montpellier – Perpignan.

En préambule quelques mots de présentation de CIVIC : Association existante depuis 2004 et inscrite au Journal Officiel du 29 Janvier 2005, CiViC a vocation d'observer les politiques publiques et orientations initiées par le Conseil de la Communauté d'Agglomération Hérault Méditerranée (CAHM). Elle a pour but d'en débattre et d'apporter critiques et propositions auprès des populations de ce territoire.

Au sujet de l'implantation d'une gare GV (Grande Vitesse) et à la suite du débat public sur l'utilité, le tracé, les dessertes, les performances et les attentes diverses suscitées par la création d'une Ligne à Grande Vitesse en Languedoc-Roussillon qui s'est installé à Agde le 14 Avril 2009 et à Pézenas 29 Avril, CIVIC fait les constatations suivantes :

1° L'importance des enjeux

Là où s'implante une gare, la vie économique se développe, les communications s'accélèrent et toute la population en profite. Agde le sait pertinemment car, lorsqu'il a fallu choisir l'implantation de la Gare SNCF, il y a plus d'un siècle, c'est Agde qui a été privilégiée par rapport à Pézenas. On peut mesurer aujourd'hui l'influence sur le développement respectif de ces 2 villes.

Le déplacement attendu des populations vers le Sud va engendrer de nouveaux services et de nouveaux emplois. Le lieu de vie sera sûrement choisi en fonction de la proximité ou non d'une Gare GV mettant à proximité les grandes cités (Lyon, Paris, Lille et au-delà l'Europe du Nord).

S'il n'y a pas de Gare GV proche de nous, les flux touristiques ne pourront s'effectuer qu'en voiture, source de désagrément en termes de bouchons, mais aussi de nuisances au niveau sonore, et de pollutions. La qualité de vie de notre territoire en pâtira. L'implantation d'une Gare GV à l'Est de Béziers, participera à la réduction des gaz à effets de serre et à la réduction de la pollution.



CIVIC constate que tous les acteurs concernés ont bien compris les enjeux de l'implantation d'une Gare GV. L'Agglomération Agde Méditerranée présente des atouts importants qu'il convient de prendre en compte au moment du choix d'implantation du site.

2° Les Atouts

2.1 Un bassin touristique premier en Europe pour ses capacités d'accueil. Ce bassin touristique comprend la station du Cap d'Agde (1^{ère} station d'accueil en Europe), les villes d'accueil en bord de mer entre Marseillan et Valras-plage en passant par Le Grau d'Agde et la Tamarissière, Vias, Portiragnes, l'arrière pays Piscénois et les hauts cantons soit un bassin touristique l'été de près de 1 000 000 d'habitants. La fréquentation de nos stations balnéaires par les français et européens du nord mais aussi du sud, en augmentation constante, notamment pour des séjours de courte durée, justifie amplement cette création. Cela n'enlève en rien à l'opportunité de continuer à desservir par TGV la gare actuelle d'Agde, seule gare de la CAHM.

2.2 La gare GV, au niveau de l'aéroport Béziers Cap d'Agde, à proximité immédiate de l'A9 et l'A75 constituerait une interconnexion favorisant des synergies positives en terme d'aménagement et de développement. Cette inter-modalité (y compris 2.3), ne sera que renforcée et conduira à un aménagement du territoire favorisant un emploi pérenne dans une région marquée par les emplois saisonniers. Les impératifs d'emplois et d'environnement sont à marier. A cet instant et en ce lieu, ils le peuvent.

2.3 La présence à proximité du Port de Sète, avec des flux de voyageurs vers et en provenance du maghreb. La volonté de la Région Languedoc-Roussillon de développer ce port, renforcera son rôle dans les années à venir. Afin de ne pas dériver tous les flux économiques vers Montpellier, avec le risque d'appauvrissement de la région agathoise voire biterroise, une politique d'aménagement du territoire intelligente ne peut que conduire à planter une gare GV à l'Est de Béziers.

2.4 La liaison avec la ligne existante n'en sera que facilitée, et on peut même imaginer dans le futur, la réactivation TER de la ligne partant de Vias vers Pézenas, Clermont l'Hérault et Lodève. Cela en partie dans le but à la fois de lutter contre les émissions de gaz à effet de serre mais aussi dans une optique d'aménagement du territoire pour le développement du cœur de l'Hérault.

CiViC a constaté et partage l'unanimité qui s'est faite dans les débats ici, sur l'exigence de la création d'une gare TGV dans une zone comprise entre Béziers et Agde, le long d'un tracé Sud longeant les structures actuelles des autoroutes A9 et A75, les anciennes routes nationales et la voie SNCF actuelle. La nécessité de dévier carrément cette voie vers la gare à créer se fait également bien sentir. Pour respecter la loi sur le développement durable et freiner la production de gaz à effet de serre, il est impératif de drainer vers cette nouvelle gare « Béziers Agde Méditerranée » les clients et usagers par des TER plutôt que par des trajets en véhicules automobiles. Une grande gare GV // TER est donc souhaitable. Elle serait le poumon d'un développement durable du cœur de l'Hérault.



3° Quel scénario retenir ?

Scénario 1 : Nouvelle Ligne GV à 320 Km/h réservée au trafic voyageurs.

Ce scénario ne nous semble pas pertinent. D'une part les tronçons existant après Perpignan et avant Montpellier ne sont pas dédiés à la GV mais mixte. (Voir n° 2 et 3). D'autre part le financement européen qui peut être obtenu, ne concerne que le développement de ligne fret. Il est peu réaliste de croire que les acteurs se passeront d'un financement européen compte tenu des sommes en jeu.

Enfin compte tenu des temps d'accélération et de décélération des TGV, retenir un tel scénario c'est à coup sûr ne pas voir s'implanter une gare GV entre Béziers et Agde malgré l'implantation proposée par le scénario 1.

Scénario 2 : Ligne nouvelle voyageurs à 220 Km/h et fret 120 Km/h. C'est le scénario de la sagesse, permettant une exploitation plus aisée des deux types de trains, compte tenu de l'écart moindre de vitesse. L'usure des rails sera aussi moindre que dans le scénario 3, conduisant à des coûts de fonctionnement plus faible. L'inconvénient majeur de ce projet est l'absence de nouvelles gares sur le tronçon GV entre Montpellier et Perpignan. Mais comme l'indique le dossier du maître d'ouvrage, les scénarii ne sont pas figés. On peut donc imaginer des gares nouvelles sur la ligne nouvelle, c'est-à-dire une fusion scénario 1 et 2.

Scénario 3 : Ligne nouvelle à 300 Km/h et fret à 120 Km/h. Il présente l'inconvénient majeur de ne retenir que 4 gares et la gare à l'Est de Béziers a disparu dans ce scénario. CIVIC considère que l'implantation du Gare GV à l'Est de Béziers, à proximité de l'aéroport est nécessaire or, comme nous le disons pour le scénario 1, compte tenu des temps d'accélération et de décélération des TGV, retenir un tel scénario c'est à coup sûr ne pas voir s'implanter une gare GV entre Béziers et Agde.

Scénario 4 : doublement des voies existantes. Le moins cher mais aussi le moins séduisant en terme de développement futur. Il ne retient pas notre attention.

4° Conclusion de CIVIC

CiViC est convaincu que la Ligne Grande Vitesse se fera, quelque soit le scénario retenu in fine. Mais la gare à l'Est de Béziers doit demeurer un objectif obligatoire. Il y a là un bassin de vie de plus de 1 000 000 d'habitants et touristes par moments appelé à un développement démographique certain.

Cette gare doit être le pivot d'un développement économique dont nous avons besoin, non seulement pour un tourisme en mutation mais aussi pour des activités économiques à l'année (en liaison et en complémentarité, pour certaines, avec le développement de l'est héraultais autour de Montpellier). C'est vital pour la CAHM mais aussi pour le cœur d'Hérault (Clermont, Lodève...).

Cette gare doit être aussi une gare classique pour qu'on puisse y aller et venir aussi en train type TER. Elle doit être le cœur d'une étoile qui relie les gares existantes d'Agde, de Béziers (de Sète), et des gares à ressusciter vers Pézenas et le cœur d'Hérault (Clermont, Lodève...). N'oublions pas que c'est un investissement pour au moins un siècle, alors même que les transports vont être révolutionnés par la redistribution des coûts de l'énergie, redonnant une importante impulsion aux transports collectifs... à condition qu'ils soient réfléchis, adaptés, coordonnés ! Ces modes de transports concentrés autour d'un pivot relié au biterrois, à l'agathois, au piscénois et au cœur d'Hérault, quel formidable facteur de développement ! Sans cela, que deviendrons-nous dans 20 ans ? Dans 50 ans ?...



Le scénario présenté par la SNCF avec deux lignes côte à côte, une dédiée à la GV et l'autre au fret ne doit pas être rejeté mais considéré comme la solution d'avenir. L'emprise foncière doit donc être prévue pour cette réalisation, qui nous n'en doutons pas deviendra nécessaire au cours du 21^{ème} siècle.

Certes le coût actuel d'une telle double ligne en fait un projet peu réaliste dans l'immédiat et c'est vers un projet mixte fret/voyageurs que va notre préférence. Peu importe de choisir entre la ligne à 220 Km/h et 300 Km/h, même si le scénario 2 nous paraît techniquement plus réaliste. Dans les 2 cas, CIVIC souhaite voir se créer une gare GV nouvelle, à l'Est de Béziers au niveau de l'implantation de l'aéroport Béziers Cap d'Agde. L'interconnexion avec la ligne actuelle en sera favorisée.

C'est le projet d'avenir car, le jour où la ligne GV sera autonome, dans la perspective du scénario SNCF, les gares seront déjà là. Nous demandons à ce que les réserves foncières soient prévues dès le départ. En effet, séparer Fret et Grande Vitesse sera à terme une nécessité.

Pour CiViC,
Le Président
Stéphane RAVAILLE

Credits photos : Réseau Ferré de France



IMPRIM'VERT



PEFC
PEFC/100-31-945

