

Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan

Cahier d'acteurs



Communauté de Communes La Domitienne

1 avenue de l'Europe à MAUREILHAN (34370)
Tél. : 04.67.90.40.90 - Fax : 04.67.90.40.99 - Mail : courrier@ladomitienne.com

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

“ Pour une LGV favorable :

- Au développement économique,
- A la protection de l'environnement,
- A l'aménagement local.

Son nom, reprenant directement celui de la première infrastructure européenne de déplacements et transports, ne pouvait laisser la Communauté de Communes la DOMITIENNE à l'écart du débat public engagé autour de la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan.

Au delà de cette référence à l'histoire, les données géographiques de notre territoire et ses atouts économiques sont d'autres raisons qui justifient l'expression de notre Conseil de Communauté :

- Sa situation au centre de ce dernier tronçon mis à l'étude et en débat.
- L'égalité répartition de 4 communes de part et d'autre du tracé envisagé qui traverse notre Communauté de 8 communes en son juste milieu.
- La présence passée et actuelle de l'activité ferroviaire sur notre territoire avec 2 anciennes gares voyageurs et 1 embranchement d'environ 10 km où les investissements locaux récents peuvent largement contribuer immédiatement au nécessaire développement du fret sur rail.
- L'importance de l'action économique de la DOMITIENNE, de ses zones d'activités industrielles et commerciales déjà réalisées et de celles potentiellement aménageables sur nos 8 communes, au carrefour d'infrastructures routières et ferroviaires majeures.
- Et surtout la situation unique de notre territoire reliant les 2 Communautés d'Agglomération de Béziers et de Narbonne qui lui confère un positionnement irremplaçable dans la structuration urbaine de l'espace central de la Région Languedoc-Roussillon et que le schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire identifie comme le cœur du « quadrilatère des villes du Languedoc-Roussillon ».



La domitienne porte du couloir Languedocien

Le Languedoc est une terre traditionnelle de passage d'Est en Ouest comme du Nord au sud et c'est probablement au niveau du territoire de la DOMITIENNE que les différentes infrastructures se sont le plus superposées ou succédées sur la bande littorale la plus étroite possible.

Au-delà des plus anciennes voies grecques et romaines, notre Communauté de Communes a accueilli le Canal du Midi au 17^{ème} siècle, les voies ferrées au 19^{ème} et l'autoroute A9 au 20^{ème} siècle de l'automobile.

Les enjeux européens d'aujourd'hui et les perspectives de trafic pour demain nécessitent d'être encore plus efficaces dans les nouvelles infrastructures à créer en permettant d'être :

- Les plus économes possibles en espace.
- Les plus efficaces possibles en trafic à écouler.
- Les plus conformes aux impératifs environnementaux.

L'accroissement des capacités d'écoulement de trafic est en effet indispensable au progrès économique et aux besoins sociaux mais il doit nécessairement s'inscrire dans le respect des données environnementales. L'enjeu est à la fois mondial au niveau global des émissions de gaz à effet de serre, mais il est aussi local pour préserver la qualité de vie dans nos sites touristiques ou d'habitat.

La qualité de l'air de notre région est déjà suffisamment fragile pour ne pas la dégrader volontairement par des émissions routières exponentiellement croissantes.

Outre ces effets négatifs de pollution chronique, l'absence de moyens rapidement incitatifs au fret ferroviaire nécessiterait de nouvelles infrastructures autoroutières à la fois plus coûteuses et surtout encore plus consommatrices de foncier et donc de la matière première la plus rare et de l'atout le plus riche de notre étroite bande littorale biterroise : l'espace.

Par ailleurs le choix d'une ligne mixte sera également le moyen de mobiliser au mieux la solidarité nationale et européenne pour financer l'infrastructure nouvelle.

« L'arc méditerranéen, un bassin de vie dynamique » du dossier de maître d'ouvrage RFF



Rééquilibrer le territoire biterrois

Naturellement créé sur la rive gauche surélevée de l'Orb, le site urbain de Béziers s'est étendu vers l'Est, à la fois pour échapper aux contraintes naturelles de la zone inondable du fleuve mais aussi en subissant la géographie des infrastructures mises en place depuis les sites capitales. Comme la voie ferrée au 19^{ème} siècle, l'autoroute au 20^{ème} siècle a tissé sa toile nationale depuis Paris et depuis Montpellier, imposant localement le développement urbain le long des liaisons créées entre le germe initial de la ville et ces infrastructures nationales.

Le principal site héraultais de tourisme (Cap d'Agde), comme l'aéroport, ont renforcé ce déséquilibre vers l'Est en face duquel seul un volontarisme résolu permettra de replacer Béziers au cœur de son aire d'influence.



La ville de Béziers, elle-même, a réorienté sa politique interne de développement urbain (ZAC de Fonse-ranes) et économique (ZABO).

Le bouclage définitif de la rocade peut enfin, depuis peu d'années, permettre le nécessaire rééquilibrage d'un territoire en attente d'un développement plus harmonieux.

Les réserves de capacité de ces infrastructures routières sur l'Ouest (environ 15 000 véhicules par jour en trafic annuel moyen) témoignent du potentiel de développement sur la DOMITIENNE si on compare ces chiffres à la saturation des trafics constatée sur toute la partie Est de la rocade (+ de 30 000 véhicules par jour). De lourds investissements nouveaux seraient donc préalablement indispensables à toute implantation d'équipement local supplémentaire et générateur de fort trafic routier comme le serait une gare nouvelle implantée dans cette partie Est de l'agglomération.

Une nouvelle centralité régionale reliant Béziers et Narbonne

Il rejoint à la fois :

- Les réflexions déjà anciennes qui rassemblaient Béziers et Narbonne dans le « triangle d'Oc » sur lequel devait être centrée l'organisation territoriale de la Région Languedoc-Roussillon.
- Les orientations prospectives du schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire actuellement soumis à l'Enquête publique.

Celui-ci (le SRADDT) identifie « le quadrilatère des villes du Languedoc-Roussillon » qui représente « un système structurant au centre de la Région » avec « une position exceptionnelle liée aux nouveaux axes de mobilité et des fonctions économiques et de services collectifs rayonnant sur les territoires ». « Les gares de la future LGV seront des points d'ancrage pour des projets de développement dont l'impact viendra renforcer le rôle de centralité de ces villes pour un territoire élargi ».

A l'échelle européenne et nationale, les territoires allant d'Agde à Lézignan- Corbières sont intégrés dans l'unique aire urbaine de Béziers-Narbonne dont seul le chiffre global de 370 000 habitants représente une signification économique pertinente.

Dans ce contexte, le site potentiel de Nissan lez Ensérune représente également le centre réel de l'important potentiel touristique de ce même territoire étendu sur 2 départements :

- 5 millions de nuitées touristiques dans l'Ouest-Hérault couvert par la CCI de Béziers –Saint Pons et plus de 4 millions de nuitées sur l'Aude.

Dans un souci d'équilibre territorial et interdépartemental, la localisation à Nissan les Ensérune d'une gare nouvelle pour voyageurs pourrait être parallèle avec l'implantation d'une gare fret sur l'Ouest Narbonnais. Les caractéristiques fondamentalement différentes, voire incompatibles, de ces deux natures de gares plaident pour ce choix :

- Un projet de développement urbain autour de la gare voyageurs de Nissan de nature à mieux concrétiser symboliquement le rapprochement des deux villes de Béziers et Narbonne.
- Un espace de développement économique totalement cohérent avec les larges disponibilités foncières à l'Ouest de Narbonne.



Conclusion

C'est donc après l'analyse de tous ces éléments rassemblés à la suite de la participation de ses représentants aux différents débats publics organisés en avril et mai que le Conseil de Communauté de la DOMITIENNE s'est exprimé le 3 juin sur les orientations suivantes :

- Un soutien total à l'aménagement d'une ligne nouvelle complétant, par le tronçon Montpellier-Perpignan, la continuité du réseau ferré européen à grande vitesse reliant l'Europe du Nord et la péninsule ibérique.
- Sa préférence, au niveau du Biterrois, pour le fuseau Sud des deux hypothèses envisagées.
- Son choix, au niveau des quatre scénarii présentés par RFF, de l'hypothèse n°3 prévoyant, sur la ligne nouvelle, la circulation de TGV voyageurs circulant à 300 km/h ainsi que des trains de fret circulant à 120 km/h. Cette hypothèse présente en effet les avantages simultanés de la grande vitesse pour les voyageurs, mais aussi ceux d'une augmentation importante de la capacité de fret ferroviaire, ce qui entraîne le maximum d'évitement de production de CO² (980 000 tonnes par an) ainsi que la suppression du passage de 30% des trains de fret dans les gares actuelles et dans les secteurs urbains. Avec une augmentation de la participation de l'Etat, elle mobilisera moins les finances locales que la solution unique de TGV voyageurs.
- Sa claire préférence en faveur d'une gare nouvelle voyageurs à Nissan lez Ensérune et cela en totale cohérence avec le précédent choix national consacré par le projet d'intérêt général (P.I.G.) approuvé en 1995.

Ce scénario n°3 étant prévu avec la réalisation du dédoublement de la voie sur environ la moitié du nouveau tracé, il devrait également faciliter le déploiement ultérieur de la création totale de deux fois deux voies dédiées chacune à un trafic spécialisé (l'une pour les voyageurs, l'autre pour le fret) ainsi que le souhaite la SNCF.

Cette nouvelle infrastructure à grande vitesse étant envisagée pour répondre aux besoins des 100 ans à venir, il est tout à fait raisonnable de programmer cette évolution vers deux lignes spécialisées séparées pour un second investissement programmé de manière à répondre dans le temps à l'augmentation des services dédiés à chaque trafic.

