

## Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan

# Cahier d'acteurs



## Département de l'Hérault

Département de l'Hérault  
Hôtel du département  
1 000, rue d'Alco - 34087 Montpellier cedex 04  
Tel : 04 67 67 67 67 - Site Internet : [www.cg34.fr](http://www.cg34.fr)

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



Le Département de l'Hérault s'est engagé depuis plusieurs années dans une politique volontariste d'aménagement durable de son territoire. Pour le domaine qui concerne la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan, le Conseil Général a toujours affirmé clairement sa volonté de voir se développer tous les modes de transports alternatifs à l'automobile.

Dès 2006, dans le cadre du débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien (VRAL), André Vézinhet, Président du Conseil Général de l'Hérault, mobilisait les 9 Présidents des conseils généraux concernés autour d'un appel à une forte implication de tous les acteurs de l'aménagement du territoire, afin de mettre en œuvre un scénario en rupture avec le « tout routier ». La première demande adressée au gouvernement par les 9 signataires concernait le réseau ferroviaire et notamment l'accélération de la réalisation de la ligne à grande vitesse entre Nîmes et Perpignan. Le 19 juillet 2006, le Président rencontrait José Manuel Barroso, Président de la Commission Européenne, pour lui signifier l'urgence de cette opération.

Aujourd'hui, plus encore qu'hier, le Département de l'Hérault soutient fortement ce projet qui n'a que trop tardé.

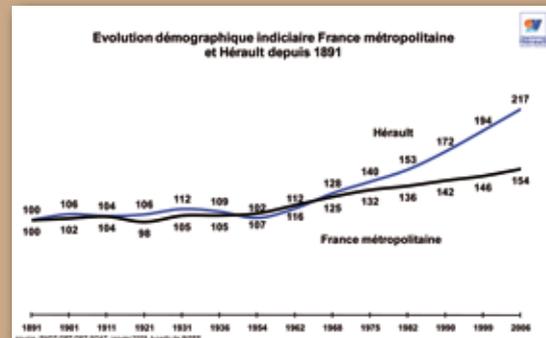
### Un territoire attractif mais fragile

Les richesses du territoire, ajoutées à la situation géographique et au climat méditerranéen, donnent à l'Hérault une très forte attractivité qui se traduit depuis quelques années par l'une des plus fortes pressions démographiques du territoire national.

Les caractéristiques naturelles et socio-économiques du Département de l'Hérault en font un territoire hautement représentatif des enjeux spécifiques de l'environnement de l'arc méditerranéen mais aussi de ceux, plus ambitieux, du développement durable.



Ces atouts reposent sur la diversité et la qualité exceptionnelle des milieux naturels qui le composent : cordon littoral méditerranéen, lagunes et étangs, forêts, garrigues et landes, recouvrant plus de 50 % de son territoire, zone de moyenne montagne, écosystèmes riches et complexes accompagnant des paysages variés remplis d'histoire et de mémoire.

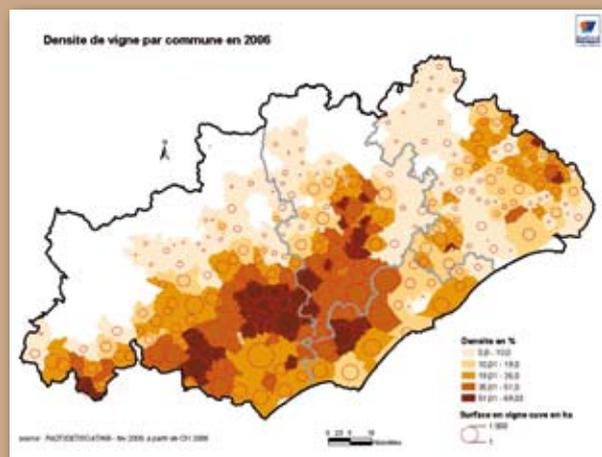


De par sa structure géomorphologique et l'évolution des conditions climatiques, le territoire reste néanmoins fragile. Les impacts du projet sur la ressource en eau et les écoulements de crues devront être pris en compte prioritairement.

La dynamique économique bien que très forte demeure fragile. Le territoire compte aussi le taux de personnes en situation de précarité parmi les plus élevés du territoire national. En terme d'emploi, le projet s'inscrit sur les territoires les plus attractifs. Ainsi, dans sa phase de réalisation et d'exploitation, il doit permettre de développer les activités directes et indirectes et non pas favoriser la précarisation.

Il est par ailleurs nécessaire de rappeler l'importance que revêt sur le territoire départemental l'activité agricole et notamment viticole avec une superficie de 105 056 hectares (superficie 2007).

L'Hérault est le premier département viticole du Languedoc-Roussillon et le deuxième département viticole français derrière la Gironde. Il représente 11 % de la superficie viticole nationale et 12 % des volumes déclarés.



L'activité viticole est aujourd'hui particulièrement touchée par la crise. Elle représente un enjeu sur le plan de l'économie, de l'environnement et des paysages.

Le devenir de cette activité implique que tout soit fait pour ne pas aggraver la situation de ces exploitants.

## Une intermodalité renforcée pour un développement durable du territoire

Le Département assure la responsabilité de la réalisation et de l'entretien d'un réseau routier de 5 200 km. Fort de cette compétence, le Département porte une attention particulière aux thèmes essentiels du déplacement et des transports de personnes et de marchandises. Il analysera avec attention les moyens mis en œuvre dans le cadre du projet pour assurer la continuité des déplacements et notamment des déplacements doux.

Dès 2005, le Département a débuté une série d'études dans le domaine des transports interurbains se proposant d'explorer de multiples pistes d'expérimentations : aménagement de routes selon une démarche

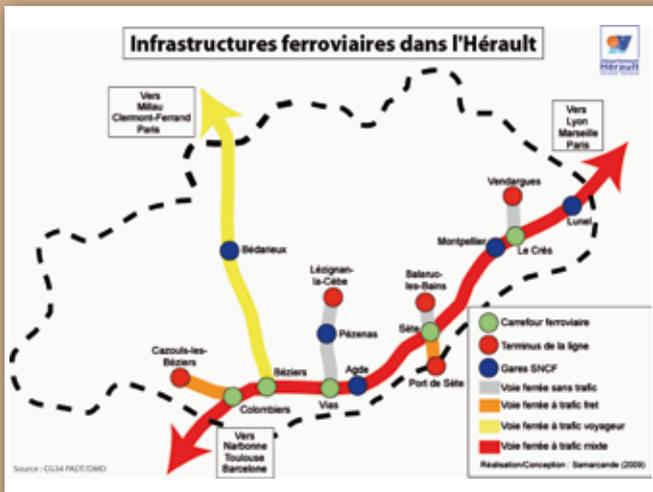


durable, amélioration de l'offre de transport collectif, transport à la demande, réflexions sur la tarification, faisabilité de cars à haut niveau de service, développement d'une politique cyclable ambitieuse...

Le Département s'implique donc largement dans la problématique du développement durable au travers de ses propres compétences ; Il exerce fortement son action sur la question des transports, de la mobilité et de l'intermodalité.

Ainsi, les moyens mobilisés par le Département sur les transports publics interurbains pour les rendre toujours plus concurrentiels et éviter tout décalage entre l'évolution des phénomènes et la mise en place de politiques de transports sont conséquents.

Par ailleurs, le Département est fortement impliqué sur les thématiques des pôles d'échange et de parc relais qui, conformément aux orientations de développement durable des territoires, favorisent le report modal.



Pour ce qui est de la ligne nouvelle, il apparaît indispensable de ne pas engendrer de nouvelles perturbations ou saturations dans le réseau de transport existant, mais d'infléchir les comportements en partageant des objectifs clairs avec l'ensemble des acteurs. Les trafics de voyageurs ou de marchandises qui transitent en Languedoc-Roussillon augmentent de façon importante et régulière. Une large part concerne des transports internationaux entre la péninsule ibérique, la France et les divers pays d'Europe, entraînant une saturation des axes routiers favorable à un report modal vers le fer. Cependant, une saturation des axes ferroviaires est à prévoir d'ici 20 ans si rien n'est fait dans ce domaine.

Toutes les projections confirment cette tendance pour la prochaine décennie alors que les infrastructures en place, tant ferroviaires que routières, déjà pour la plupart saturées, ne peuvent couvrir les besoins actuels. Offrir une alternative à la route, pour les voyageurs comme pour le fret, s'impose à tous.

### Le projet de ligne nouvelle entre Montpellier et Perpignan doit permettre :

- De répondre durablement à la demande croissante de transports par un mode de déplacement moins consommateur d'énergie donc moins polluant et plus sûr ;
- De favoriser le report modal voyageurs et marchandises, y compris en offrant de la capacité sur la voie actuelle ainsi libérée ;
- De supprimer la discontinuité entre l'Espagne et les pays frontaliers de l'Est ;
- D'optimiser les dessertes départementales ;
- De positionner le tracé en limitant le morcellement du territoire et en rapprochant les axes de transports.

## Vers un scénario ambitieux

La prise en compte des différents éléments spécifiques au Département de l'Hérault est indispensable à un développement durable de nos territoires C'est pourquoi, il est primordial de construire un scénario « optimal » en retenant les paramètres suivants issus ou complétant les propositions de RFF :

- Intégrer une approche sur le court terme, mais aussi sur le très long terme à l'horizon 2100 voire 2150 afin de ne pas hypothéquer le développement du territoire, en proposant un scénario évolutif sur 100 ans.
- Rechercher un report modal le plus large possible en tenant compte des évolutions des modes de déplacements et de transport du fret.



- Assurer l'optimisation de l'intermodalité avec les transports urbains et interurbains,
- Mailler le territoire de gares insérées dans le tissu urbain,
- Offrir les disponibilités maximales à long terme sur le fret,
- Garantir un faible coût d'exploitation,
- Préserver l'intégrité économique des territoires traversés,
- Maintenir la continuité des terroirs viticoles et une valorisation de la filière,
- Préserver et mettre en valeur l'environnement et le cadre naturel d'exception de l'Hérault.

Toutes ces exigences plaident pour la prise en considération d'un scénario optimisé s'inspirant du scénario 3.

## Quelles solutions de financement ?

Le Département de l'Hérault n'est pas favorable à une participation financière directe au projet. Cette décision a fait l'objet d'un vote unanime de notre assemblée pour le contournement de Nîmes et de Montpellier.

A l'heure où les transferts de compétences pèsent lourdement sur nos budgets et où de plus en plus de voix averties s'élèvent pour dénoncer les financements publics croisés inopportuns, cette position paraît de plus en plus légitime.

De plus, la dimension nationale et internationale du projet est démontrée et reconnue par l'ensemble des acteurs du débat public ; elle est par ailleurs reprise plusieurs fois dans les documents du débat, inscrite dans le réseau transeuropéen prioritaire de transport de 2005, et au cœur du Contrat de projets 2007-2013.

La participation de l'Europe sur ce tronçon devra donc être largement supérieure aux 4,6 % accordés sur le contournement de Nîmes et de Montpellier, alors qu'elle était respectivement de 8,7 % et de 10 % sur les TGV Rhin-Rhône et Est.

## Conclusion

Le Département de l'Hérault fait part de son enthousiasme devant la reprise de ce grand projet, indispensable à un développement durable de nos territoires.

Il fait confiance au maître d'ouvrage, à la compétence de ses services techniques et à la vigilance de l'Etat pour garantir que le choix du tracé définitif ressortira d'une analyse multicritères objective et pertinente mettant en œuvre la grande vitesse et la mixité de la ligne.

Parallèlement, le Département veillera à ce que des mesures compensatoires viennent limiter, voire supprimer, les impacts qu'une telle infrastructure ne manquerait pas de provoquer, notamment sur les espaces naturels et les zones viticoles, si notre attention commune n'était pas au rendez-vous.

