

Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan

Cahier d'acteurs



Thau Agglomération

Immeuble «Le Président» - 34450 Balaruc-Les-Bains
Tél. 04 67 74 05 09 - Fax. 04 67 78 95 27 - www.thau-agglo.fr

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



Territoire fragile situé entre les aires urbaines de Montpellier et de Béziers, le bassin de Thau est à la fois un espace ouvert et attractif dont les atouts résident dans la qualité et la biodiversité de l'environnement.

La qualité de vie entraîne depuis plusieurs années une forte attractivité démographique, un dynamisme économique et touristique important avec un grand potentiel de développement.

Dans l'état actuel des équipements et des infrastructures, la réalisation de la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan, chaînon manquant du réseau Européen à grande vitesse, est une réponse aux enjeux du développement des territoires aussi bien sur les déplacements des personnes et des marchandises.

Cette voie nouvelle doit être conçue en intégrant l'interconnexion avec la ligne actuelle par la création d'une gare nouvelle, point nodal d'une multi modalité des transports, favorisant les déplacements au quotidien et de longue distance et facilitant l'accès au fret moyenne et grande distance par voie maritime, fluviale et ferroviaire.

C'est à ce titre que le report modal pourra se faire dans le respect des impératifs environnementaux pour accompagner l'aménagement durable de ce territoire. Les élus de Thau Agglomération considèrent que la ligne grande vitesse est une chance notable pour conforter les atouts locaux d'un territoire souvent oublié par les grandes infrastructures. L'implantation d'une gare dans l'ouest Montpellierain permettra d'éviter de concentrer les flux dans un espace saturé où tout converge, confortera un espace de mobilité articulé sur le ferroviaire et ouvrira des conditions d'accès de qualité à l'ouest du département qui a besoin de se développer.

**Président
Pierre Bouldoire**



LA LGV : une chance

L'amélioration de toutes les liaisons ferroviaires et notamment la création d'une nouvelle ligne à grande vitesse est une chance pour l'ensemble des territoires et notamment à l'échelle locale, régionale et européenne.

Connexion des territoires du Languedoc Roussillon à la grande vitesse :

Le Languedoc Roussillon est le maillon clé de l'axe Europe Nord-Sud (Rotterdam-Séville). L'infrastructure actuelle ne répond plus au développement des territoires par sa vétusté et son degré de saturation au niveau du trafic de marchandises interdisant toutes perspectives de report modal.

Si le besoin impérieux d'une plus grande mobilité des individus et des marchandises est réel, c'est sans nul doute le transport ferroviaire qui doit y répondre. C'est pourquoi, la construction d'une LGV mixte (voyageur + fret) semble une nécessité et une urgence pour connecter chacun des territoires du Languedoc Roussillon à l'échelle Européenne et aux pôles nationaux tant pour les voyageurs que pour les marchandises dans une logique de mobilité d'échanges et de développement touristique.

Favoriser le report des trafics du mode routier vers les modes alternatifs :

Les principales difficultés du trafic ferroviaire sont en grande partie liées au seul couloir de passage existant structuré de telle manière (voie unique) qu'au moindre accident, le trafic est interrompu.

La ligne ferrée de Montpellier à Perpignan est surexploitée. Les TGV, les TER et le fret ferroviaire empruntent les mêmes sillons ; 250 trains y transitent chaque jour. Le trafic intense dans les centres villes engendre des nuisances sonores et génèrent des risques potentiels.

Or, la croissance annuelle du trafic routier de 4% par an sur les dix dernières années transitant dans notre région est significatif d'une montée du trafic routier dont les prévisions d'ici 2020 sont alarmantes et en particulier une augmentation prévisible du fret de 40%.

Dans l'état actuel des équipements et des infrastructures, il y a peu de marge de manœuvre pour le développement du transport ferroviaire. Une infrastructure nouvelle est absolument nécessaire.

Une LGV mixte est essentielle pour intégrer les évolutions et les besoins démographiques, économiques et environnementaux.

Même si la LGV mixte ne règlera qu'en partie le problème de l'augmentation du trafic routier, elle en réduira ses effets négatifs si la spécificité de cette nouvelle ligne prend en compte : une inter modalité globale des transports dans une perspective de développement durable du bassin de Thau.





A ce titre, Thau Agglomération et la CCNBT se sont engagées dans une démarche globale et prospective sur les déplacements à l'échelle de l'ensemble du Bassin de Thau. Cette réflexion doit déboucher sur des actions concrètes permettant d'offrir une alternative crédible à l'usage de la voiture individuelle au sein du Bassin (transport en commun performants, aménagements pour les vélos, cheminement piétons, reconquête des espaces publics par une meilleure prise en compte des différentes mobilités urbaines ...). Le projet LGV participe ainsi à la création d'une offre alternative de mobilité, durable, globale, respectueuse de l'environnement et des futures générations du Bassin.

Face à ce constat, il est urgent de faire :

- évoluer à terme le port de SETE en une plate forme multimodale (route, fer, fluvial, maritime) qui garantira le report modal à condition que le niveau de service soit satisfaisant, mais surtout la qualité de l'interconnexion de la LGV avec la voie ferrée existante pour désenclaver le port. C'est seulement à ce titre que le port de SETE pourra considérer des perspectives d'évolutions prometteuses pour devenir un véritable port de « transbordement » vers la Méditerranée et l'Afrique.
- réduire les trafics autoroutiers estimés à 10 000 PL/jour. La prise en compte de la pollution enregistrée par ces poids lourds et des risques de cargaisons chimiques encourus par les usagers de l'autoroute et aux populations des villes traversées sont autant de facteurs incitant à sécuriser ces trafics en les transférant sur le rail. Ainsi une partie des sillons libérés sur la voie actuelle pourra être réservée à un meilleur cadencement des TER et des trains inter-cités.
- offrir une grande facilité d'accès et une pluralité de moyens de transport pour favoriser et ouvrir un nouvel élan touristique tant sur la plaine littorale qu'au tourisme de nature compte tenu de la beauté de ses paysages.

CHOIX DU SCENARIO : une infrastructure durable et performante

Des 4 scénarii proposés au débat public, seuls les scénarii B et C comportant une ligne mixte à grande vitesse répondent aux impératifs imposés par les enjeux de mobilité des populations et des marchandises pour notre territoire.

Les 2 projets ont en commun :

- une amélioration des temps de trajets voyageurs
- la possibilité de développement des TER
- La baisse des nuisances liées au transit des marchandises entre le nord de l'Europe et l'Espagne

Toutefois, le projet de ligne nouvelle ne bénéficiera à notre territoire que si les choix techniques retenus permettent :

- d'offrir une gamme de services élargie proposant l'accès à la grande vitesse, le report modal avec l'objectif d'intégrer l'inter-modalité (rail, maritime, fluvial, route)
- un accès facilité au réseau LGV par une interconnexion directe avec la ligne actuelle
- un cadencement fonctionnel des TER desservant Montpellier
- le maintien et l'amélioration de la ligne existante

Dans ce contexte il paraît judicieux de privilégier un scénario qui présente le plus de capacité d'adaptation aux besoins de trafic intégrant l'arbitrage fréquence/vitesse.





QUELLE GARE POUR NOTRE TERRITOIRE ?

L'implantation de la nouvelle gare TGV doit permettre l'interconnexion avec la ligne existante, à proximité des axes routiers (autoroute, RN 112, aéroport).

Le concept de cette gare doit s'appuyer sur une dimension de gare régionale et non pas de gare d'agglomération.

La qualité des connexions est une condition essentielle à l'essor économique du port de Sète, également à l'ensemble des stations du littoral d'accueillir de nouvelles populations touristiques et de pérenniser les emplois saisonniers.

Le site Ouest, localisé aux abords du Mas de la Castelle sur la commune de Lattes permettra de connecter la nouvelle gare LGV à l'ensemble des gares inter cités et apportera une réponse à l'intermodalité et au report modal du fret.

UN TERRITOIRE A PRESERVER : LE TRACE SUD A PRIVILEGIER

Les projets proposent deux options de tracé pour traverser notre territoire.

Le tracé nord qui s'écarte du littoral, formerait une coupure forte dans le paysage et créerait un dysfonctionnement écologique du maintien de la biodiversité et de l'équilibre hydraulique du bassin versant de Thau.

Le tracé sud aurait des incidences moins importantes sur l'équilibre environnemental et répondrait aux intentions du grenelle de l'environnement et aux dispositions du PADD du SCOT.

Les élus du territoire de Thau Agglomération optent pour le tracé SUD préservant l'environnement et soutiennent la mixité de la LGV comme une opportunité pour l'avenir du territoire.



Crédits Photos : Thau Agglomération - S.M.B.T. - Mairies de Frontignan, Marseillan, Sète

