

SOMMAIRE

1. INTRODUCTION.....	4
2. LES AGGLOMERATIONS ET LA LIGNE NOUVELLE	6
2.1 Les agglomérations impactées par la ligne nouvelle.....	6
2.2 Les objectifs du projet pour la desserte des agglomérations	11
2.3 En cas de gare nouvelle, quelles localisations envisageables ?	13
3. L'IMPACT DES SCENARIOS SUR LA DESSERTE DES AGGLOMERATIONS	16

1. INTRODUCTION

La thématique « Desserte des agglomérations » fait partie des 6 thématiques des pré-études fonctionnelles de la Ligne Nouvelle Montpellier - Perpignan : Etudes de dynamique des territoires, Etudes de trafic et marché, Etudes de capacité et d'exploitation ferroviaire, Etudes techniques d'infrastructures et d'équipements ferroviaires, Etudes environnementales et Etudes socio-économiques. Ces thématiques ont alimenté l'étude qui s'est construite en 4 phases principales :

- Analyse de la demande de transports tous modes et identification des familles de service ;
- Recherche et étude de scénarios ;
- Optimisation des scénarios ;
- Synthèse générale.

La thématique « Desserte des agglomérations » a pour but d'apporter un éclairage sur les liens entre la desserte des agglomérations et la conception de la ligne nouvelle Montpellier - Perpignan. Elle a principalement servi à alimenter la définition des scénarios de ligne nouvelle au regard des questions de desserte (gare nouvelle ? gare existante ?), les possibilités de localisation d'une gare nouvelle, les aménagements à associer (création de pôle d'échange ?) et des principes pour leur desserte (réseau de bus ? infrastructure routière ?).

Les études de la thématique se sont déroulées suivant trois principales étapes :

- **Une analyse de la structure actuelle et à venir des agglomérations** qui a permis d'identifier les fonctionnalités de la ligne nouvelle liées à la desserte des agglomérations ;
- **Une analyse critique des possibilités de localisation d'une gare nouvelle au sein des différentes agglomérations**, sur la base du diagnostic ;
- Suite à la définition des scénarios de la ligne nouvelle Montpellier - Perpignan, **une évaluation de leur impact sur la desserte des agglomérations.**

Des entretiens auprès des agglomérations ont été menés dans le but de compléter et valider le diagnostic de la situation actuelle et les éléments de prospective à 2020 pris en compte.

Pourquoi créer une gare nouvelle ?

Lorsque le tracé d'une ligne nouvelle est éloigné des zones denses des agglomérations, celles-ci peuvent être desservies grâce à des points de connexion entre ligne nouvelle et ligne classique permettant la desserte des gares actuelles, bien situées au centre des villes. Cependant, ce maintien de la desserte des gares actuelles allonge le temps de parcours.

Cet impact sur les temps de parcours des trajets longue distance, notamment en raison des vitesses réduites à l'approche des gares historiques, conduit à envisager des gares nouvelles en périphérie des agglomérations. Elles permettent de desservir les agglomérations, sans altérer les objectifs de temps de parcours et de desserte. Les gares nouvelles permettent également un accès plus facile aux grandes infrastructures de communication, avec une circulation moins congestionnée et un stationnement plus facile.

Dans le cas où une gare nouvelle est mise en place, la gare centre continue à accueillir un certain nombre de services longue distance. Elle reste le lieu privilégié de la desserte TER, permettant un accès à l'agglomération pour les zones périurbaines.

Le tableau suivant présente une comparaison théorique entre gare centre et gare nouvelle, présentant les avantages et inconvénients de chacune d'entre elles.

	Gare centre	Gare nouvelle
Inconvénients	<ul style="list-style-type: none">- Perte de temps pour les missions longue distance.- Concentration de l'offre au centre-ville. Difficulté d'accès depuis la périphérie liée à la congestion	<ul style="list-style-type: none">- Pas d'accès au centre-ville → nécessité de créer des liens lisibles vers le centre-ville
Avantages	<ul style="list-style-type: none">- Accès direct au centre-ville. Ce type de desserte adaptée si le centre-ville est un lieu attractif (emplois, commerces...)- Possibilités de correspondances plus importantes, notamment avec TER/TGV et réseaux TC urbains	<ul style="list-style-type: none">- Gains de temps- Possibilités de développement d'un nouveau secteur de l'agglomération- Facilité de stationnement- Desserte adaptée si l'agglomération est émettrice de voyageurs en favorisant l'accessibilité à la périphérie- Libère de la capacité pour les trains TER et la desserte du centre-ville

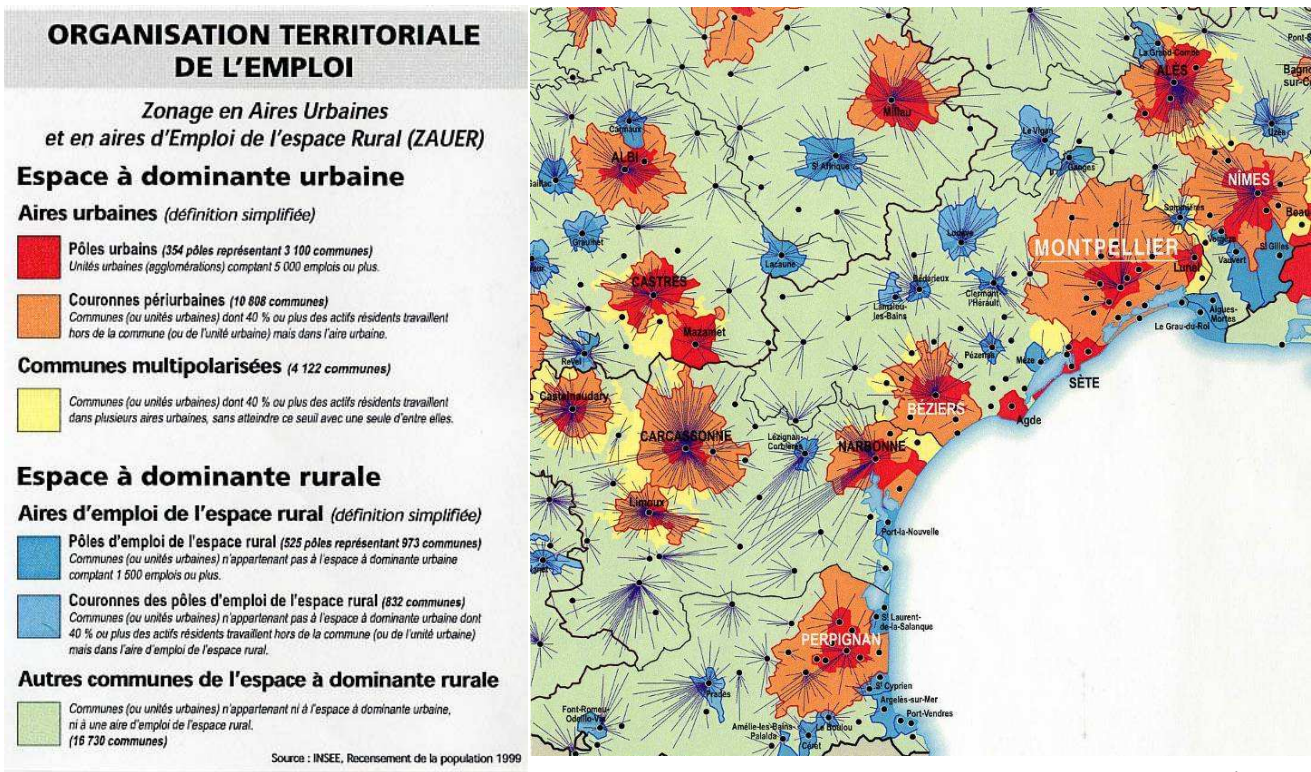
2. LES AGGLOMERATIONS ET LA LIGNE NOUVELLE

2.1 Les agglomérations impactées par la ligne nouvelle

La carte des « territoires vécus » produite par l'INSEE en 2002, reprise ci-dessous, propose une représentation des polarités des villes les plus importantes du secteur desservi par la Ligne Nouvelle Montpellier - Perpignan :

- Nîmes,
- Montpellier et Sète, formant un pôle continu,
- Perpignan dont le développement se fait plus en direction de l'Espagne,
- Narbonne, Béziers, dont les couronnes périurbaines se touchent, formant avec Agde une zone « relais / d'équilibre » entre l'agglomération montpelliéraine et celle perpignanaise,
- Carcassonne, pôle au rayonnement large.

Figure 1: « territoires vécus 2002 »¹ -



Source : INSEE - <http://www.insee.fr>

¹« Carte de référence qui synthétise l'organisation du territoire métropolitain à travers les pratiques quotidiennes de ses habitants ». « Aires urbaines et aires d'emplois, et communes pôles de services intermédiaires et aire d'influences »

L'agglomération de Sète « fonctionne » ainsi avec celle de Montpellier, leurs couronnes périurbaines forment un espace continu. Une gare nouvelle à Montpellier bénéficiera également à l'agglomération de Sète. L'implantation de la gare nouvelle pour ce secteur devra ainsi tenir compte de la desserte de Sète.

Les villes de Montpellier et Perpignan sont distantes de 150 kilomètres. Entre ces deux gares, seule une ou deux autres gares nouvelles peuvent être implantées. En effet, la distance n'est pas très importante et, pour des raisons de gains de temps, les arrêts ne doivent pas être trop nombreux. Il serait bien sûr possible de multiplier les gares et de desservir alternativement l'une et l'autre mais cela entraîne des surcoûts d'investissements et une offre de service faible pour chacune des gares. Un nombre limité de gares nouvelles entre Montpellier et Perpignan permettrait de concentrer l'offre. Les agglomérations de Béziers, Narbonne et Agde sont donc groupées pour étudier leur besoin de desserte.

L'agglomération de Nîmes

L'agglomération nîmoise est la **deuxième agglomération de la région Languedoc-Roussillon** avec aujourd'hui plus de 240 000 habitants. La croissance démographique de l'agglomération nîmoise, liée à l'arrivée de nouveaux habitants, consomme de nouveaux territoires avec les phénomènes de **périurbanisation et d'étalement urbain**, tous deux très gourmands en espaces.

Selon les documents de planification (SCOT Sud Gard), le développement du bassin de vie nîmois doit s'appuyer sur **un développement multipolaire**, organisé autour de la ville-centre de Nîmes. Les pôles urbains majeurs du secteur sont Beaucaire, Vauvert et Saint-Gilles. Ces trois pôles, associés à celui de Nîmes, doivent être les lieux privilégiés de l'implantation de l'habitat, des équipements, commerces, services à la personne...

La gare de Nîmes est en centre-ville. Avec l'arrivée du TGV en 2001, une vaste opération d'aménagement urbain et économique a pris place autour. Le but était de favoriser l'accès à la gare par différents modes de transport (piétons, vélos, transports en commun), d'ouvrir la gare sur la ville, d'améliorer les accès, et d'implanter des commerces et services.

La **gare centrale** est bien desservie par le réseau de bus et constitue aujourd'hui le **principal lieu d'échange entre les différents modes de transport** : TER, bus urbains, cars interurbains et voiture. Le quartier de la gare est progressivement mis en valeur :

Triangle de la gare, projet AEF (projet Arènes-Esplanade-Feuchères ayant pour but de créer un grand espace public en centre-ville), renforcement de l'intermodalité...

Les agglomérations de Montpellier et Sète

Les agglomérations de Montpellier et Sète regroupent à elles seules plus de 500 000 habitants, soit plus de 50% de la population du département de l'Hérault. Depuis quelques années, la croissance démographique des deux agglomérations est exceptionnelle, liée aux flux migratoires.

Pour limiter l'extension urbaine et donc la consommation d'espace, l'agglomération de Montpellier a affiché, au travers de son SCOT, la volonté de préserver les espaces naturels et agricoles existants. Pour cela, **une partie du développement urbain devra se faire au sein des espaces urbains existants sous forme de réinvestissement**. Les espaces d'extensions urbaines sont localisés soit au plus près des lieux d'échange des réseaux de transport public existants ou projetés assurant un bon niveau d'accessibilité, soit en continuité des bourgs et villages existants, à proximité des services urbains.

Les principaux projets affectant sa desserte consistent à **développer l'offre de transports en commun et renforcer, voire créer, des itinéraires de contournement routier** : doublement de l'A9, contournement ouest, déviation est de Montpellier, Liaison Intercommunale d'Evitement Nord... A moyen terme, l'agglomération bénéficiera **d'un réseau de transport collectif plus dense, articulé autour de 3 grands axes de tramway**, tous trois connectés au droit de la gare SNCF Saint-Roch

Un renforcement de l'offre périurbaine ferrée autour de Montpellier, entre Lunel et Sète, est inscrit au CPER 2007-2013. La Communauté d'Agglomération souhaite la mise en place d'une halte à Sablassou (à l'Est de l'agglomération) et prévoit ainsi un pôle multimodal (train, tram et parc relais). Cette halte pourrait devenir **une deuxième porte d'entrée avec le TER dans l'agglomération de Montpellier**, en plus de la gare Saint-Roch.

La gare de Montpellier se situe au centre-ville de Montpellier, à proximité des quartiers historiques de la ville et du nouveau quartier d'Antigone, quartier d'affaire et de logements. **L'ensemble des réseaux de transport de l'agglomération se trouve en connexion au niveau de la gare Saint-Roch** ce qui lui confère une bonne accessibilité en transport en commun. La gare souffre de problèmes d'accessibilité routière. Ce secteur fait l'objet d'un projet d'aménagement urbain des anciennes emprises ferroviaires proches du centre-ville, le Nouveau Saint-Roch. L'espace est actuellement contraint autour de la gare centrale de Montpellier, tout développement serait problématique. Un projet de « Pôle d'échange intermodal de la gare de Montpellier Saint-Roch » est inscrit au CPER.

Concernant l'agglomération de Sète, le SCOT du Bassin de Thau étant en cours d'élaboration, les zones d'urbanisation à privilégier ne sont donc pas encore arrêtées. Deux projets d'envergure devraient cependant permettre de **structurer le développement de l'urbanisation, sur Frontignan et Sète** (densification autour de la gare). Les projets routiers envisagés au sein du territoire de Sète ont pour but d'améliorer les déplacements, notamment ceux internes à l'agglomération. Un renouvellement de l'offre de transport public est évoqué ainsi qu'un possible site propre. La ville de Sète souhaite développer un important pôle intermodal à la gare de Sète ; elle deviendrait le « pôle gare multimodal de l'agglomération » (mise en place d'un P+R). **La gare centrale est le point intermodal de son territoire.**

Les agglomérations d'Agde, Béziers et Narbonne

Actuellement, les trois agglomérations regroupent près de 250 000 habitants mais chacune reste de taille inférieure à celle de Nîmes et Montpellier. Les agglomérations de Béziers Méditerranée et de la Narbonnaise ont un fonctionnement très centré sur leur ville-centre, principal lieu de regroupement de la population, des emplois, d'activités et d'équipements. Pour l'agglomération Hérault Méditerranée, la concentration de population sur la ville d'Agde est moins marquée ; durant la saison estivale, l'agglomération subit des pics importants de population, avec 200 000 habitants au Cap d'Agde l'été.

Aucune tendance « globale » de développement ne ressort sur le territoire formé par les trois agglomérations. Les projets de développement recensés sur le territoire ne devraient pas modifier fondamentalement le fonctionnement actuel des 3 agglomérations.

L'agglomération de Béziers souhaite **renforcer le poids de sa ville-centre.** L'arrivée de l'A75 va donner une nouvelle dynamique économique à la ville, favorisant l'implantation d'activités économiques à proximité de l'infrastructure.

Narbonne, seule agglomération disposant d'un SCOT, intègre une structuration de son espace autour **d'une artère urbaine**, l'axe narbonnais. Cet axe doit être le lieu privilégié d'accueil de nouveaux habitants, de manière à limiter l'étalement urbain.

Toutes les agglomérations font le choix de **développer leur offre de transports en commun** pour répondre aux problèmes de déplacements qui se font sentir. Deux haltes ferroviaires vont s'implanter sur le territoire de Béziers, permettant d'améliorer l'accessibilité à son territoire (inscrits au CPER 2007-2013).

Les gares de Béziers et Narbonne sont toutes deux en centre-ville, facilement accessibles depuis l'extérieur de l'agglomération car desservies par des routes capacitaires. Les deux sont desservies par le réseau de transports urbains mis en place

par les agglomérations ; elles **constituent les principaux points intermodaux du territoire.**

Les deux agglomérations souhaitent renforcer le rôle de leur gare-centre. A Béziers, le projet « ZAC de l'Hours » (création de logements, commerces, bureaux, parkings, équipements de loisirs, hôtellerie et équipements publics) investit d'anciennes friches industrielles près de la gare et devrait donc redynamiser le quartier et déplacer le centre de gravité de la commune vers le sud, au niveau de la gare. Une réflexion est également en cours dans le but de valoriser la gare actuelle pour l'ouvrir sur ses deux côtés.

L'agglomération de Narbonne mène également une réflexion pour déplacer la gare routière et l'associer à la gare SNCF. L'ouverture de la gare sur ces deux côtés est également évoquée, dans la logique de développer une centralité, avec des activités.

L'agglomération de Perpignan

L'aire urbaine perpignanaise est la deuxième de la Région Languedoc-Roussillon. Selon l'INSEE, Perpignan est la ville qui a connu la plus forte croissance démographique sur la France ces 7 dernières années, devant Toulouse et Montpellier. Très dynamique, **l'agglomération connaît une forte augmentation de population caractérisée par un étalement et une forte consommation d'espace.** « La population du territoire a doublé en 35 ans alors que la consommation d'espace a doublé en 20 ans » (source : *Diagnostic territorial pour le projet de l'agglomération perpignanaise*).

L'urbanisation est structurée autour de la ville-centre dense de Perpignan, elle se répartie sous forme d'archipels. Les axes de transport ont favorisé ce type de développement. L'agglomération de Perpignan souhaite maintenir **un développement de son urbanisation en forme d'archipels** autour de la ville-centre grâce à des coupures vertes.

L'accessibilité du territoire va se renforcer dans les années à venir. Des projets structurants pour l'agglomération devraient avoir lieu d'ici 2020. Une rocade, sur la partie ouest de l'agglomération, va permettre en partie le contournement de Perpignan. Le réseau de transports publics va être hiérarchisé autour d'un axe TCSP nord-sud permettant de relier les principaux pôles générateurs de déplacements. Les projets ferroviaires actés vont permettre de renforcer l'offre sur toutes les branches de son réseau ferroviaire. Le CPER 2007-2013 retient comme projet la création de la halte Tecnosud - Université.

La gare de Perpignan, située en centre-ville, est desservie par un des axes structurants du réseau routier ainsi que par 6 lignes du réseau de transports urbains et

des cars interurbains. L'agglomération **renforce actuellement le rôle de sa gare centrale par un projet urbain ambitieux** : aménagement du pôle gare (création d'un pôle multimodal) et de son quartier (logements, bureaux, équipements...). Son accessibilité va également être renforcée par des aménagements routiers.

L'agglomération de Carcassonne

L'agglomération de Carcassonne se situe sur un axe est-ouest qui s'étend entre Toulouse et le littoral Méditerranéen. Toulouse marque son emprise au moins jusqu'à Carcassonne mais la ville reste en lien avec les pôles de Narbonne et Béziers.

La gare de Carcassonne, situé à proximité immédiate du centre-ville, est enclavée, entre le canal du Midi et la voie ferrée. Ses possibilités de développement sont limitées ; l'agglomération souhaite cependant mener une réflexion pour la mise en place d'une gare multimodale contiguë à la gare SNCF

2.2 Les objectifs du projet pour la desserte des agglomérations

L'analyse des agglomérations a permis d'identifier un certain nombre de besoins pour leur desserte vis-à-vis du projet de ligne nouvelle. Ces besoins se sont traduits en fonctionnalités à donner à la ligne nouvelle, elle correspondent aux objectifs assignés au projet.

Pour la thématique « Desserte des agglomérations », ces fonctionnalités sont les suivantes :

- **Desservir les agglomérations en cohérence avec leur structuration à venir.**

Cette fonctionnalité se décline pour les différentes agglomérations :

- ***Renforcement de la desserte de Montpellier en s'appuyant sur une gare nouvelle TGV.***

Les possibilités de développement de la gare centre sont limitées du fait d'un espace contraint. En outre, une volonté de faire émerger des pôles d'appui en périphérie de l'agglomération de Montpellier se fait sentir et permettrait de passer à une organisation multipolaire du territoire. Un glissement du centre de Montpellier vers le sud-est s'observe, en lien avec les projets urbains en cours sur le territoire.

Le SCOT de l'agglomération de Montpellier a identifié le site de Méjanelle - Pont Trinquat comme le lieu d'implantation d'une gare nouvelle TGV. Ce site accueille ainsi d'importants enjeux de développement pour l'agglomération et un projet de développement urbain devrait y prendre place.

- ***Desserte de Perpignan par la gare-centre en lien avec le projet urbain***

Le principe d'aménagement de l'agglomération s'appuie sur un pôle central et des pôles secondaires. Ce type d'organisation favorise le pôle de Perpignan et, de plus, l'agglomération va renforcer cette centralité avec le projet urbain ambitieux qui est en cours autour de la gare centre.

- ***Desserte de Béziers, Narbonne, Sète et Agde par la gare-centre***

Pour les agglomérations de Béziers, Narbonne et Sète, la desserte par la gare-centre correspond à leur structuration autour du centre ville, lieu privilégié de l'implantation de l'habitat et des activités. Ces centralités seront renforcées à l'avenir par des projets urbains structurants pour le centre ville et des projets de développement de transports en communs favorisant l'accès au centre ville ainsi que l'inter modalité de la gare centre.

Le fonctionnement de l'agglomération d'Agde diffère. Cette dernière est essentiellement rurale mais assiste, durant la saison estivale, à des pics important de population. Il est important de maintenir une desserte par la gare-centre pour ce générateur de déplacements important.

▪ **Limiter la dépendance au mode VP en recherchant l'intermodalité des gares nouvelles TGV (TER, réseau TC)**

Les acteurs sont très vigilants à la question de l'accessibilité aux gares nouvelles et de l'alternative au mode VP pour le rabattement et la diffusion depuis les gares nouvelles.

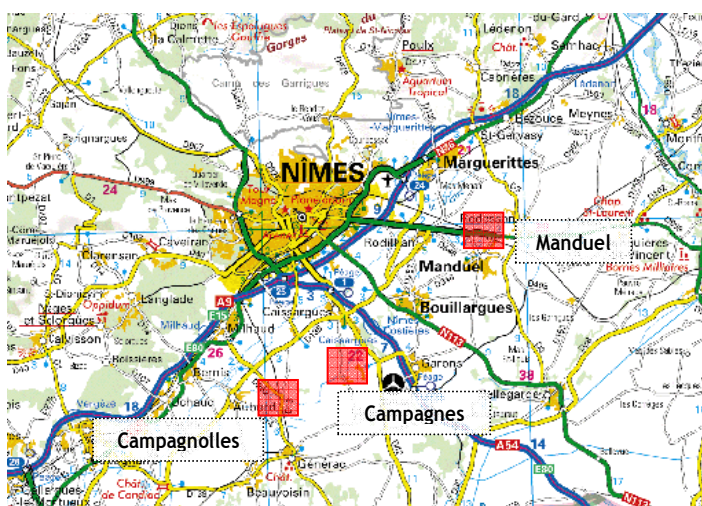
Si les gares nouvelles permettent un renforcement de l'offre pour la desserte des agglomérations, elles généreront des déplacements dans les agglomérations. La non dépendance au mode routier doit être recherchée. C'est un des enjeux pour le choix de la localisation des gares nouvelles.

L'ensemble de ces fonctionnalités montre qu'il est important de maintenir la desserte des gares centres des agglomérations impactées par la Ligne Nouvelle Montpellier - Perpignan. Cependant, il est nécessaire d'envisager des gares nouvelles pour continuer à assurer une bonne desserte des agglomérations sans altérer les temps de parcours des missions longue distance. Dans ce cas, la desserte de l'agglomération sera assurée à la fois par la gare centre et par la gare nouvelle, des missions grandes lignes et grande vitesse étant maintenues en centre-ville

2.3 En cas de gare nouvelle, quelles localisations envisageables ?

Suite au diagnostic réalisé sur les agglomérations, des sites privilégiés pour l'implantation d'une gare nouvelle ont été identifiés pour les différentes agglomérations.

L'agglomération de Nîmes



Dans le cas de l'implantation d'une gare nouvelle, trois sites ont été identifiés dans l'agglomération, situés sur le futur contournement ferroviaire de Nîmes - Montpellier.

Le premier, situé sur la partie est de l'agglomération, au niveau de la commune de Manduel, permettrait de connecter le réseau TER à la gare nouvelle.

Le deuxième, situé au sud de l'agglomération (zone de développement économique) ne serait pas desservi par les TER mais est situé suivant l'orientation d'un des axes du TCSP de Nîmes

Métropole ; une connexion rapide avec le centre-ville pourrait être mise en œuvre.

Le troisième site est au croisement du contournement et de la ligne classique en direction du Grau du Roi et pourrait donc être accessible en TER. L'accessibilité routière aux sites nécessiterait des aménagements.

Lors de la définition des scénarios de ligne nouvelle, il n'y a pas eu de choix entre ces sites.

Les agglomérations de Montpellier et Sète



Le SCOT de l'agglomération de Montpellier a identifié le site de Méjanelle - Pont Trinquat comme le lieu d'implantation d'une gare nouvelle TGV. Présentant d'importants enjeux de développement pour l'agglomération, il serait également desservi par une ligne de tramway et il n'est en revanche pas connecté au réseau TER.

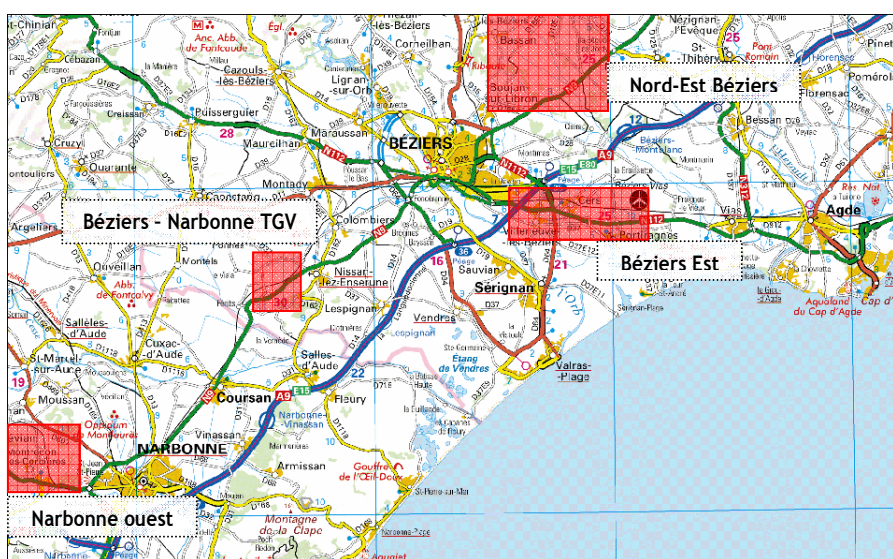
Un autre site a été identifié, au niveau de l'interconnexion entre la ligne nouvelle et la

ligne classique, vers la commune de Saint-Jean-de-Védas. Ce site présente l'avantage d'une interconnexion TER - TGV possible.

Dans le cas d'une gare nouvelle à proximité de Montpellier, il serait important, pour l'agglomération de Sète, de maintenir la fonctionnalité actuelle de liaison directe entre sa gare principale et la gare d'accès à la grande vitesse, la gare nouvelle.

Lors de la définition des scénarios de ligne nouvelle, il n'y a pas eu de choix entre ces sites.

Les agglomérations d'Agde, Béziers et Narbonne



Sur ce territoire, toute implantation de gare nouvelle devrait répondre à une logique de desserte équilibrée du territoire des 3 pôles du secteur (Béziers, Narbonne et Agde). Les conditions d'accessibilité à cette gare seront primordiales, notamment la complémentarité avec le réseau TER.

Quatre principes de localisation ont été retenus pour une gare nouvelle servant aux agglomérations (la localisation précise des sites dépend

des fuseaux de passage de la ligne nouvelle) :

- **Nord-Est Béziers**, à proximité de l'A75 et de la RN9, entre Pézenas et Béziers. Une localisation dans ce secteur a pour but d'attirer la clientèle du moyen et haut pays, par un rabattement via l'A75. Ce site étant éloigné de Narbonne et Agde, il est intéressant de l'associer avec une gare nouvelle située à l'Ouest de Narbonne.
- **Béziers - Est**, soit au niveau de l'aéroport de Béziers-Vias soit plus proche de Villeneuve-les-Béziers. Dans les deux cas, la ligne classique est assez proche et ils sont bien desservis par les infrastructures routières, celui près de Villeneuve étant meilleur (RN112, A9, RD64, Rocade de Béziers et A75). Ces sites permettent de bien desservir Béziers et Agde. Une association avec une gare à l'ouest de Narbonne est aussi à envisager.
- **Béziers - Narbonne TGV**, au niveau de la commune de Nissan, au sud-ouest de Béziers. Il est possible de rechercher pour ce site une connexion ferroviaire avec la ligne classique qui est proche. Il présente l'avantage de se trouver entre Narbonne et Béziers, à proximité de la RN9.

- **Narbonne Ouest** est situé à proximité de la RN113. Le lien avec Narbonne est direct, par contre, il est plus difficile de rejoindre les agglomérations de Béziers et d'Agde. Le site est proche de l'A61 pour irriguer « l'arrière pays » avec les secteurs de Lézignan - Carcassonne. Il présente l'avantage de pouvoir être à l'interconnexion de la ligne nouvelle et de la ligne Narbonne - Carcassonne - Toulouse. Ce type de connexion permet une correspondance entre des trains empruntant la ligne nouvelle et d'autres venant de Carcassonne ou de Toulouse

Lors de la définition des scénarios de ligne nouvelle, le choix entre une ou deux gares n'a pas été tranché, certains scénarios reprenant l'une ou l'autre des solutions.

L'agglomération de Perpignan



Deux sites sont envisagés pour une gare nouvelle à Perpignan : au niveau de la commune de Rivesaltes et au niveau de celle de Le Soler.

Le site de Rivesaltes se situe au Nord de Perpignan, à proximité de la D117 (raccordé à la N9 en direction de Perpignan), de la N9 (en accès direct) et de l'A9. La gare nouvelle de Rivesaltes peut avoir une connexion à la ligne ferroviaire actuelle entre Narbonne et Perpignan, à proximité de la gare actuelle de Rivesaltes.

Le site de Le Soler se situe à l'Ouest de Perpignan, à proximité de la N116, d'où une bonne accessibilité

au centre de Perpignan.

Ce site correspond au point d'interconnexion de la ligne nouvelle et de la ligne actuelle de Villefranche. Ce type de connexion permet une correspondance entre des trains empruntant la ligne nouvelle et d'autres venant de Villefranche.

L'agglomération de Carcassonne

L'impact d'une ligne nouvelle Montpellier - Perpignan ne se pose pas de la même manière pour la desserte de Carcassonne. Le territoire de Carcassonne, déjà bien desservi par l'autoroute et par la voie ferroviaire, pourrait bénéficier d'un raccordement direct à la ligne nouvelle, au niveau de Narbonne, améliorant l'accessibilité ferroviaire directe à son territoire aussi bien en direction de Montpellier que Perpignan. L'agglomération pourrait également bénéficier de la réalisation d'une ligne nouvelle Toulouse - Narbonne, chaînon envisageable entre les lignes nouvelles de Bordeaux - Toulouse et de Montpellier - Perpignan.

3. L'IMPACT DES SCENARIOS SUR LA DESSERTE DES AGGLOMERATIONS

La première phase d'étude a permis de définir des familles de services combinant, de manière différente, les fonctionnalités du projet de ligne nouvelle identifiées lors des diagnostics de chaque thématique. Les fonctionnalités associées à chaque famille de service ont été déclinées pour construire des scénarios de Ligne Nouvelle. Ces scénarios ont été évalués du point de vue des thématiques d'étude ; un nombre réduit de scénario ont ensuite été retenus pour optimisation.

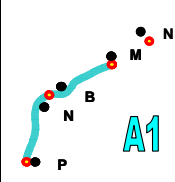
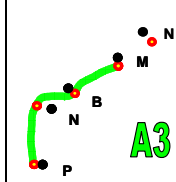
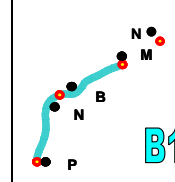
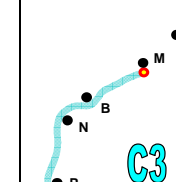
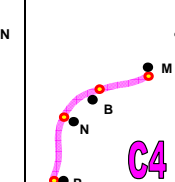
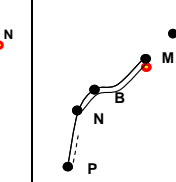
Un scénario est composé d'une offre de service et d'un projet d'infrastructure :

- l'offre de service caractérise les dessertes voyageurs envisagées (grande ligne et TER) et la demande fret ferroviaire ;
- le projet d'infrastructure est représenté par un couloir de passage pour une ligne nouvelle ou par la ligne existante ; il correspond à un type d'usage de la ligne (circulation exclusive de trains de voyageurs, circulations mixtes de trains de voyageurs et de trains de marchandises), aux raccordements possibles entre une ligne nouvelle et le réseau ferré existant et enfin aux éventuelles gares nouvelles à créer.

5 scénarios de ligne nouvelle ont été retenus pour approfondissement et optimisation ainsi qu'un scénario d'aménagement des infrastructures existantes :

- 2 scénarios font partie de la famille "LGV voyageurs à 320 km/h" (A1 et A3)
- 1 scénario de la famille "LGV voyageurs à 30 km/h et fret à 120 km/h (B1)
- 2 scénarios de la famille Ligne nouvelle voyageurs 220 km/h et fret 120 km/h (C3 et C4)
- 1 scénario de la famille "Doublement partiel de la ligne existante" (D1)

Présentation des scénarios

Famille	« Priorité à la vitesse »		« Priorité aux transports longue distance voyageurs et fret »	« Priorité au report modal fret »		« Priorité aménagement des infrastructures existantes »
	A1	A3	B1	C3	C4	D1
Couloirs						
Offre (ref ¹)	Gare centre / gare nouvelle	Gare centre / gare nouvelle	Gare centre / gare nouvelle	Gare centre / gare nouvelle	Gare centre / gare nouvelle	Gare centre / gare nouvelle
Nîmes (72)	26 / 56	26 / 56	26 / 56	78 / -	34 / 44	36 / 36
Montpellier (100)	26 / 100	26 / 100	26 / 100	34 / 74	34 / 74	36 / 64
Sète (26)	16	16	16	14	14	26
Agde (18)	16	16	16	14	14	18
Béziers (50)	16 / 58	16 / 58	16 / 58	54 / -	14 / 40	50 / -
Narbonne (44)	4 / 58	4 / 58	4 / 58	46 / -	6 / 40	44 / -
Perpignan (46)	14 / 56	14 / 56	14 / 56	54 / -	8 / 46	46 / -

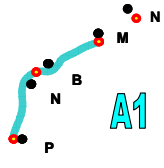
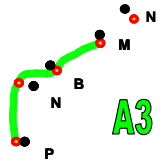
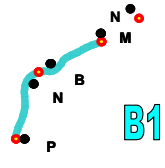
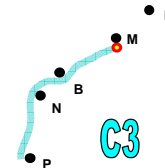
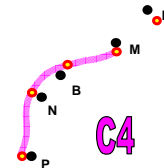
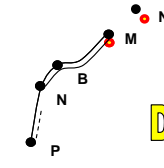
¹ Offre pour le scénario de référence en gare centre (sans la ligne nouvelle) - Toutes les données d'offre présentées sont issues des éléments transmis par la SNCF

Il est difficile de réaliser une évaluation globale de chaque scénario du point de vue de la desserte des agglomérations. Un scénario peut être favorable pour une agglomération et moins pour une autre. Nous avons ainsi essayé de dégager des tendances globales que l'on peut appliquer aux scénarios.

Pour les scénarios des familles A et B, ceux avec deux gares nouvelles pour les agglomérations de Béziers, Narbonne et Agde permettraient une meilleure desserte des centres urbains.

Dans l'ensemble, le scénario C4 ne permet pas une nette amélioration de la desserte des agglomérations. En effet, il prend en compte la création d'une gare nouvelle pour chacune d'entre elle ce qui entraîne une perte de desserte en gare centre sans pour autant permettre une augmentation globale du nombre de trains les desservant.

Pour la desserte des agglomérations, le scénario D n'apporte pas d'améliorations par rapport à la référence. Il est de plus pénalisant pour l'agglomération nîmoise pour laquelle une gare nouvelle est créée sans que l'offre n'augmente globalement.

Scénarios	A1	A3	B1	C3	C4	D1
Couloirs						
Arrêts TGV gares centre / nouvelles (%)	30% / 70 %	35% / 65%	30% / 70%	80% / 20%	45% / 55%	70% / 30%
Synthèse	Scénario sensiblement équivalents Scénario A3 à privilégier car meilleure desserte pour Béziers, Narbonne et Agde			Scénario permettant d'améliorer l'offre en gare-centre	Scénario défavorable car perte de la desserte gare-centre sans forte augmentation de l'offre	Sans apport par rapport à la référence Pénalisant pour Nîmes en raison de la gare nouvelle

Il convient également de noter que les familles B et C, qui incluent la mixité des circulations sur la ligne nouvelle, permettent de reporter une partie du trafic fret hors des centres-villes.