

SOMMAIRE GENERAL

A – SYNTHÈSE

B – RAPPORT

1. Rappel des décisions antérieures et des caractéristiques principales des études de desserte
2. Etudes des scénarios de desserte des agglomérations Béziers, Narbonne et Perpignan
 - 2.1. Présentation des territoires desservis : socio économie
 - 2.2. Béziers-Narbonne : plusieurs scénarios contrastés de desserte
 - 2.3. Perpignan : l'opportunité d'une gare nouvelle
3. Evaluation comparative des différents scénarios de desserte
 - 3.1. Présentation synthétique des scénarios de desserte
 - 3.2. Coûts des scénarios de desserte
4. Conclusion

5. Annexes

A - Synthèse

Le projet de Ligne nouvelle Montpellier Perpignan (LNMP), à l'origine étudié pour permettre la circulation de train à grande vitesse pour les trafics voyageur longue distance a vu ses objectifs fonctionnels enrichis lors de la reprise du processus d'étude ; le Ministre des Transports demandait notamment dans sa lettre du 17 mars 2006 au Préfet de région qu'un débat public puisse réinterroger l'opportunité du projet au regard des nouveaux enjeux du territoire :

« ce débat devra tenir compte de l'évolution des déplacements et des objectifs assignés au réseau ferroviaire pour l'ensemble des trafics : passagers internationaux, fret international, transports régionaux. En effet, les déplacements TER et le trafic de marchandises constituent une part substantielle des besoins à satisfaire »

Puis il soulignait : »

« Les options fonctionnelles sont donc nombreuses, d'autant plus que la prise en compte de l'évolution à long terme de la liaison Bordeaux – Toulouse – Narbonne doit aussi être intégrée à la réflexion. »

Le débat public du printemps 2009 a confirmé la diversité des besoins ferroviaires à assurer en Languedoc Roussillon, une très large majorité d'acteurs s'étant positionnés pour une ligne nouvelle apte à la grande vitesse et aux trafics de marchandises. La décision du Conseil d'administration de Réseau ferré de France, en date du 26 novembre 2009, confirme les nouvelles orientations issue de la concertation, et notamment l'expression des partenaires cofinanceurs dans leur cahier d'acteurs :

« Poursuivre les études sur les gares et dessertes régionales :

- en examinant l'opportunité de gares nouvelles pour la desserte de Béziers et Narbonne et, le cas échéant, leur localisation et leur horizon de réalisation, complémentairement aux aménagements en gares existantes,*
- en privilégiant la desserte de Perpignan par la gare actuelle. »*

A cette occasion est réaffirmée l'importance de la notion de doublet de ligne, constitué de l'actuelle infrastructure ferroviaire et de la ligne nouvelle Montpellier Perpignan. La décision insiste également sur la nécessaire prise en compte des enjeux territoriaux et économiques, gage d'acceptation locale et de faisabilité au regard des fonds publics mobilisables.

Cette démarche a guidé Réseau ferré de France dès la première étape des études préalables à l'enquête publique. La décision ministérielle du 14 novembre 2011 décide de retenir une zone de passage préférentielle d'environ 1000 m et demande au maître d'ouvrage d'apporter les éclairages nécessaires pour préciser le programme de l'opération :

« la conception géométrique du tracé de la ligne nouvelle devra permettre à terme une circulation à 350 km/h sur l'ensemble du parcours. »

« La seconde étape des études devra permettre de préciser les modalités de desserte des agglomérations situées sur l'itinéraire, et notamment celles de Béziers, de Narbonne et de Perpignan. Dans ce cadre, les solutions de desserte suivantes seront examinées :

- *Agglomération de Béziers : desserte par la gare centre, par une gare nouvelle située sur le secteur de Villeneuve-lès-Béziers ou par une gare nouvelle située sur le secteur de Nissan-lez-Ensérune ;*
- *Agglomération de Narbonne : desserte par la gare centre, par une gare nouvelle située sur le secteur de Montredon-des-Corbières ou par une gare nouvelle située sur le secteur de Nissan-lez-Ensérune ;*
- *Agglomération de Perpignan : desserte par la gare centre telle que privilégiée à la suite du débat public et possibilité de réaliser une gare nouvelle sur la ligne nouvelle située sur le secteur de Rivesaltes. »*

Pour répondre à la question posée, Réseau ferré de France est parti des besoins à satisfaire, indépendamment de tout *a priori* sur la solution à retenir. L'étape 2 des études inclut donc un volet socio-économique ambitieux dont nous rappelons ici la démarche :

1. Rappeler les lignes directrices des documents de planification territoriale
2. Assurer la cohérence entre les différents projets de ligne nouvelle à l'étude (CNM, GPSO, LGV PACA, nœud ferroviaire lyonnais, LTN, cadencement) et recenser les projets d'infrastructures routières.
3. Objectiver les trafics actuels, tant ferroviaires qu'autoroutiers
4. Produire les études de trafic « voyageurs » (horizons 2020 et 2050)
5. Expliciter les projets de territoire des partenaires en lien avec les projets de gare nouvelle ou d'aménagement de gare existante.
6. Répartir les capacités sur le Réseau ferré national (RFN) à l'horizon du projet
7. Préciser les investissements nécessaires au regard des besoins identifiés

Dans les paragraphes ci-dessous nous évoquons les principaux résultats présentés dans le rapport « Desserte des agglomérations de Béziers, Narbonne et Perpignan ».

La desserte du territoire Béziers-Narbonne peut être réalisée selon 5 scénarios de desserte :

- Desserte par les gares centres de Béziers et Narbonne
- Desserte par une gare nouvelle à Béziers est
- Desserte par une gare nouvelle à Nissan-Lez-Ensérune
- Desserte par une gare nouvelle à Narbonne ouest
- Desserte par 2 gares nouvelles à Béziers est et à Narbonne ouest

Les scénarios de desserte par une gare nouvelle à Béziers est ou à Narbonne ouest ne permettent pas d'assurer une desserte satisfaisante de l'agglomération n'ayant pas de gare nouvelle. De ce fait, le choix porte spécifiquement sur 3 scénarios de desserte (gares centre, une gare nouvelle à Nissan-lez-Ensérune et 2 gares nouvelles).

La desserte des Pyrénées-Orientales a fait l'objet d'une analyse approfondie permettant d'apporter un éclairage sur la possibilité de réaliser une gare nouvelle au nord de Perpignan, sur le secteur de Rivesaltes.

Ces 5 scénarios de desserte sont à coupler avec les scénarios de mixité suivants :

- Ligne nouvelle mixte de Montpellier à Béziers
- Ligne nouvelle mixte de Montpellier à Nissan-Lez-Ensérune
- Ligne nouvelle mixte de Montpellier à Narbonne
- Ligne nouvelle mixte de Montpellier à Perpignan

La mixité dans la plaine du Roussillon (de la fin de la Concession TP Ferro jusqu'à Rivesaltes) peut être combinée avec chacun des scénarios de mixité partielle (c'est-à-dire de ligne mixte de Montpellier à Béziers, Nissan ou Narbonne).

Cela représente 28 scénarios combinatoires entre la desserte du territoire (du biterrois et du narbonnais) et la mixité de la ligne nouvelle (Figure 1)

		MIXITE				
		de Montpellier à Béziers	de Montpellier à Nissan	de Montpellier à Narbonne	de Montpellier à Perpignan	
DESSERTÉ	Gares centres					
	1 gare nouvelle	Béziers Est				
		Nissan				
		Narbonne viaduc				
		Narbonne à plat				
	2 Gares nouvelles	Béziers Est + Narbonne viaduc				
		Béziers Est + Narbonne à plat				

Figure 1 – Les 28 scénarios combinatoires.

Sur l'ensemble des 28 scénarios combinatoires desserte et mixité, un certain nombre ont pu être écartés sur la base des critères suivants (:

- ❑ Desserte par les gares centres et mixité de Montpellier à Perpignan : la desserte par la gare centre de Narbonne impose la création d'un raccordement « H » entre la ligne existante Narbonne-Toulouse et la ligne nouvelle. Dans le cas d'une mixité de la ligne nouvelle au sud de Narbonne ce raccordement devrait se connecter à la ligne nouvelle dans une section en tunnel. Cette option a été écartée techniquement.
- ❑ Desserte par une gare nouvelle à Narbonne ouest à plat (« Montredon 2 ») et mixité de Montpellier à Perpignan : la desserte par la gare Narbonne ouest à plat (« Montredon 2 ») impose la création d'un raccordement « L » entre la gare nouvelle (positionnée sur la ligne existante Narbonne-Toulouse) et la ligne nouvelle. Dans le cas d'une mixité de la ligne nouvelle au sud de Narbonne ce raccordement devrait se connecter à la ligne nouvelle dans une section en tunnel. Cette option a été écartée techniquement.
- ❑ Desserte par les gares centres et arrêt de la mixité à Béziers ou à Nissan : avec ces deux scénarios, 87% des circulations ferroviaires continueront à utiliser à la ligne existante. La ligne nouvelle serait sous utilisée entre Béziers et Narbonne du fait de la combinaison de l'arrêt de la mixité à Béziers ou Nissan et de la desserte des gares centres de Béziers et Narbonne.
- ❑ Desserte par une seule gare nouvelle à Béziers est : dans ce scénario, Narbonne serait desservie par sa gare centre, ce qui induit la création de raccordements à Nissan et au sud de Narbonne (non compatible avec la mixité au sud de Narbonne), ainsi que le réaménagement de la gare centre de Narbonne. Au final le coût de ce scénario de desserte est supérieur à celui de la création d'une gare nouvelle à Narbonne ouest. De plus, ce scénario induit une desserte du narbonnais moins satisfaisante qu'un scénario de desserte par une gare nouvelle à Narbonne ouest.
- ❑ Desserte par une seule gare nouvelle à Narbonne ouest : ce scénario induit une dégradation de la desserte du biterrois car il serait très compliqué de construire un raccordement dans les basses plaines de l'Aude pour permettre de relier la gare nouvelle de Narbonne à la gare centre de Béziers. De ce fait, Béziers serait desservie par des trains grandes lignes utilisant ligne existante depuis Montpellier.

L'analyse multicritère issues des diverses études a permis de faire émerger 12 scénarios combinatoires préférentiels (Figure 2).

		MIXITE				
		de Montpellier à Béziers	de Montpellier à Nissan	de Montpellier à Narbonne	de Montpellier à Perpignan	
DESSERTE	Gares centres	Concentration circulations sur LC Béziers-Narbonne	Concentration circulations sur LC Nissan-Narbonne		Incompatible avec la mixité au sud de Narbonne	
	1 gare nouvelle	Béziers Est	Dégradation de la desserte du narbonnais + investissements complémentaires	Dégradation de la desserte du narbonnais + investissements complémentaires	Dégradation de la desserte du narbonnais + investissements complémentaires	Dégradation de la desserte du narbonnais + investissements complémentaires
		Nissan				
		Narbonne viaduc	Dégradation de la desserte du biterrois			
		Narbonne à plat	Dégradation de la desserte du biterrois	Dégradation de la desserte du biterrois	Dégradation de la desserte du biterrois	Incompatible avec la mixité au sud de Narbonne
	2 Gares nouvelles	Béziers Est + Narbonne viaduc				
		Béziers Est + Narbonne à plat				Incompatible avec la mixité au sud de Narbonne

Figure 2 – Les 12 scénarios préférentiels.

Le comité technique du projet de ligne nouvelle Montpellier-Perpignan qui s'est tenu le 27 septembre 2012 a retenu 5 scénarios après une analyse des 12 scénarios préférentiels. 7 scénarios combinatoires ont été écartés sur la base des critères suivants :

- ❑ Arrêt de la mixité jusqu'à Narbonne : les études de capacité-exploitation, détaillées dans le rapport mixité, démontrent que la mixité du projet n'est pas indispensable au-delà de Béziers. L'option de mixité jusqu'à Narbonne a été écartée car la section de mixité entre Nissan et Narbonne ne concerne que les flux de marchandises entre Montpellier et Toulouse or la majorité des flux de marchandises en Languedoc-Roussillon sont sur l'axe Montpellier-Perpignan. De plus, l'allongement de la mixité entre Nissan et Narbonne induit des coûts supplémentaires de l'ordre de 70 M€ à 170 M€.
- ❑ Desserte par une gare nouvelle à Nissan et arrêt de la mixité à Nissan : ce scénario engendre des coûts supplémentaires par rapport à un arrêt de la mixité à Béziers or l'intérêt d'amener la mixité jusqu'à Nissan est limité.

Le comité technique a donc retenu les 5 scénarios combinatoires suivants :

- Desserte par une gare nouvelle à Nissan et une ligne nouvelle mixte de Montpellier à Béziers
- Desserte par une gare nouvelle à Nissan et une ligne nouvelle mixte de Montpellier à Perpignan
- Desserte par deux gares nouvelles dans les agglomérations de Béziers et Narbonne et une ligne nouvelle mixte de Montpellier à Béziers
- Desserte par deux gares nouvelles dans les agglomérations de Béziers et Narbonne et une ligne nouvelle mixte de Montpellier à Nissan
- Desserte par deux gares nouvelles dans les agglomérations de Béziers et Narbonne et une ligne nouvelle mixte de Montpellier à Perpignan

Tous les scénarios de ligne nouvelle mixte (y compris celui où la mixité s'arrête à l'est de Béziers) répondent à la demande de circulations « voyageur » et « fret » à l'horizon 2050. De plus, chacun de ces scénarios de mixité offre de la capacité résiduelle sur le doublet de ligne en Languedoc-Roussillon, pour permettre :

- Le développement des services voyageurs régionaux
- Le développement des services grandes lignes (nouveaux opérateurs)
- Le développement du fret ferroviaire :
 - Les ports de Sète, Port la Nouvelle
 - Les chantiers de transport combiné (CTC Perpignan, Le Boulou)
 - Les zones d'activités embranchées, zones logistiques...

Le fait de réaliser une ligne nouvelle mixte impose des caractéristiques de construction de la ligne qui engendrent des coûts de construction importants (pentes limitées à 12.5 ‰ contre 35 ‰ pour la grande vitesse). Cette contrainte induit la réalisation de nombreux ouvrages d'art (viaduc, tunnel...) en particulier dans la traversée de plaines alluviales et les secteurs de relief. Le différentiel de coût¹ entre ces 5 scénarios combinatoires est de :

- Desserte par une gare nouvelle à Nissan et une ligne nouvelle mixte de Montpellier à Béziers : 0 €
- Desserte par une gare nouvelle à Nissan et une ligne nouvelle mixte de Montpellier à Perpignan : + 1 230 M€
- Desserte par deux gares nouvelles dans les agglomérations de Béziers et Narbonne et une ligne nouvelle mixte de Montpellier à Béziers : entre + 50 M€ et +80 M€
- Desserte par deux gares nouvelles dans les agglomérations de Béziers et Narbonne et une ligne nouvelle mixte de Montpellier à Nissan : entre +170 M€ et + 200 M€
- Desserte par deux gares nouvelles dans les agglomérations de Béziers et Narbonne et une ligne nouvelle mixte de Montpellier à Perpignan : + 1 400 M€

Le surcoût pour emmener la mixité de Narbonne à Perpignan est lié à la présence du massif des Corbières qui engendre la création de 13 km de tunnel pour un projet mixte contre 1 km pour un projet voyageur. Le coût total du projet est étroitement lié au linéaire de mixité retenu.

Lors du comité de pilotage du 8 octobre 2012, les partenaires cofinanceurs du projet proposent au Ministre, à l'unanimité, un projet avec deux gares nouvelles dans les agglomérations de Béziers et Narbonne, mixte de Montpellier à Béziers, à minima, et le plus loin possible vers Perpignan. La desserte de Perpignan se fait à la mise en service par la gare centre, et le fret de transit en provenance du tunnel est reporté sur la ligne nouvelle dans la plaine du Roussillon.

¹ Conditions économiques Janvier 2010.

B – Rapport

SOMMAIRE GENERAL	5
1. RAPPEL DES DECISIONS ANTERIEURES, OBJECTIFS, DEROULEMENT ET CONCLUSIONS DES ETUDES DE DESSERTE	17
1.1. Présentation globale du projet	17
1.2. Historique du projet et décisions antérieures	19
1.2.1. Du « TGV Languedoc-Roussillon » au débat public	19
1.2.2. Lancement des études préalables à la déclaration d'utilité publique	20
1.2.3. L'étape 1 des études et la décision ministérielle sur la zone de passage préférentielle	22
1.3. Objectifs, consistance et déroulement des études de desserte en première partie d'étape	223
1.3.1. Le programme général d'études	23
1.3.2. La consistance des études de desserte	23
1.3.3. Interactions avec les autres projets ferroviaires	24
1.3.4. La concertation	25
2. ETUDES DES SCENARIOS DE DESSERTE DES AGGLOMERATIONS BEZIERS, NARBONNE ET PERPIGNAN	29
2.1. Présentation des territoires desservis : socio économie	29
2.1.1. Caractéristiques démographiques et économiques	29
2.1.2. Structuration des territoires	32
2.1.3. Réseaux et offre de transport	35
2.2. Béziers – Narbonne : plusieurs scénarios contrastés de desserte	43
2.2.1. Introduction	43
2.2.2. Scénario de desserte par les gares existantes (0)	52
2.2.3. Scénario de desserte par une gare nouvelle à Nissan (1a)	73
2.2.4. Scénario de desserte par une gare nouvelle à Béziers (1b)	89
2.2.5. Scénario de desserte par une gare nouvelle à Narbonne (1c)	109
2.2.6. Scénario de desserte par deux gares nouvelles à Béziers et à Narbonne (2)	128
2.3. Perpignan : l'opportunité d'une gare nouvelle	137
2.3.1. Les dynamiques territoriales	137
2.3.2. Les scénarios de desserte de Perpignan	139
2.3.3. Les résultats des études d'étape 2	140
3. EVALUATION COMPARATIVE DES DIFFERENTS SCENARIOS DE DESSERTE DU BITERROIS ET DU NARBONNAIS	141
3.1. Présentation synthétique des scénarios de desserte	141
3.1.1. Les scénarios combinatoires de desserte et de mixité	141
3.1.2. Les fiches de synthèse des scénarios combinatoires (desserte et mixité)	141
3.2. Coûts des scénarios de desserte	154
4. CONCLUSION	155
5. ANNEXES	169
ANNEXE 1	171
DECISION MINISTERIELLE – ÉTAPE 1	171
ANNEXE 2	177
BILAN DE LA CONCERTATION – ÉTAPE 2 PREMIERE PARTIE	177
ANNEXE 3	179
ETUDES DES COLLECTIVITES	179

La zone de passage préférentielle retenue suite aux études d'étape 1, lettre du ministre de l'Ecologie, du Développement durable, des Transports et du Logement au président de Réseau Ferré de France en date du 14 novembre 2011.

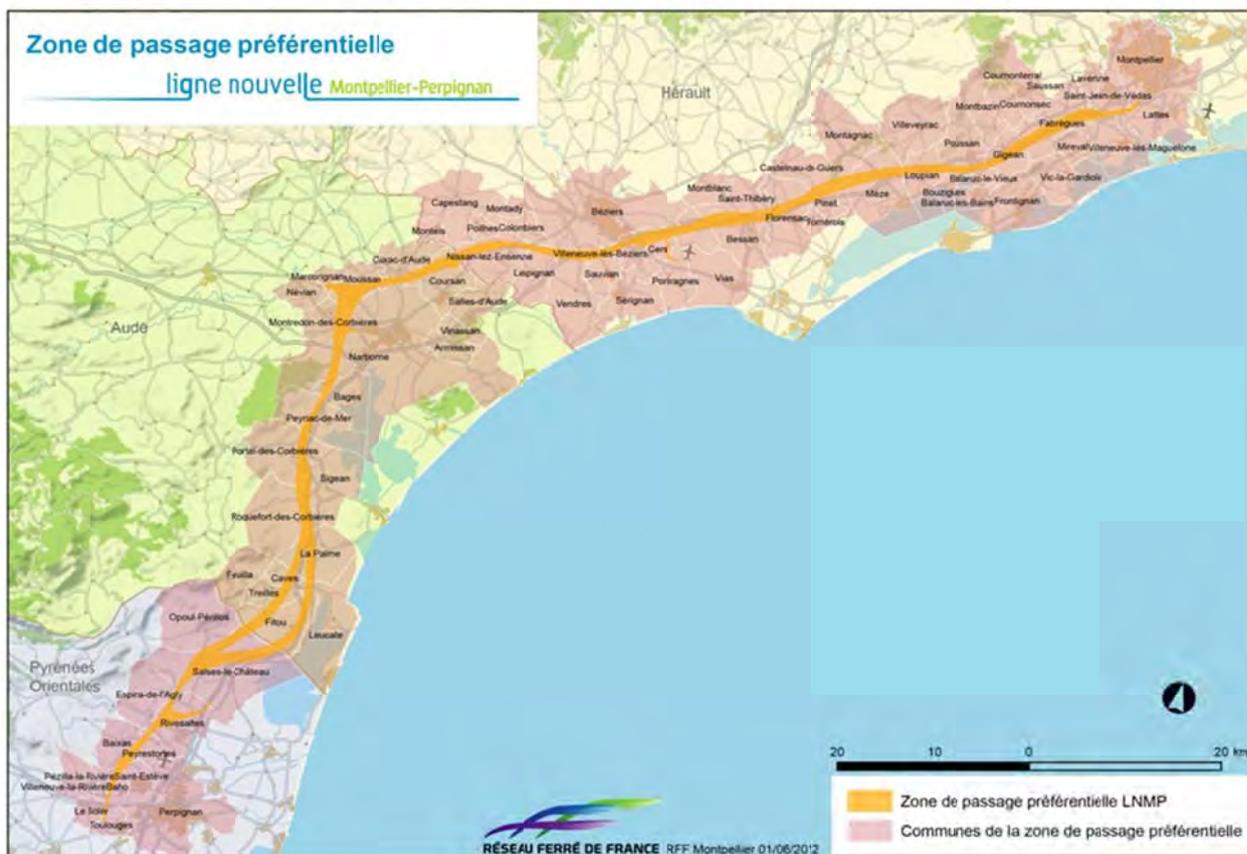


Figure 3 – Les communes de la zone de passage.

1. RAPPEL DES DECISIONS ANTERIEURES, OBJECTIFS, DEROULEMENT ET CONCLUSIONS DES ETUDES DE DESSERTE

1.1. PRESENTATION GLOBALE DU PROJET

La Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan (LNMP) est un projet de création d'une nouvelle liaison ferroviaire d'une longueur d'environ 150 km reliant Montpellier à Perpignan, qui vise à répondre durablement à la demande croissante de mobilité et aux problèmes de congestion à moyen terme sur l'axe ferroviaire unique du Languedoc-Roussillon.

Stratégique pour le rayonnement de la région Languedoc-Roussillon, la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan s'inscrit dans le programme des grands projets ferroviaires nationaux conduit par Réseau Ferré de France. Ce projet contribuera à atténuer l'effet frontière dans le corridor méditerranéen et augmentera le niveau de dessertes des territoires languedociens entre Montpellier et Perpignan grâce à la création d'un doublet de lignes.

Dernier élément du **projet prioritaire n°3** « axe à grande vitesse du sud-ouest de l'Europe » du **réseau transeuropéen de transport**, LNMP – trait d'union entre les lignes nouvelles du sud de la France telles que les lignes à grande vitesse Provence-Alpes-Côte d'Azur et Bordeaux-Toulouse aujourd'hui à l'étude (Figure 4) – s'inscrit dans le prolongement du projet de contournement ferroviaire de Nîmes-Montpellier (CNM) lancé dans le cadre d'un partenariat public/privé en juin 2008. Elle assure une continuité de la grande vitesse ferroviaire avec la LGV Perpignan-Figueras et sa prolongation vers Barcelone et permet de compléter le réseau transeuropéen de transport fret et grande vitesse (Figure 5).

Situé sur le **corridor européen 6 de fret**, le projet contribue, de manière importante, à l'efficacité et à la robustesse du système de transport existant sur l'axe méditerranéen entre la France et l'Espagne, où le fret disposera d'un doublet de lignes efficient qui facilitera la gestion d'itinéraires alternatifs, en cas d'incident sur l'une des deux lignes. Le projet permet de parachever la continuité du réseau à grande vitesse entre la France et l'Espagne en garantissant une parfaite interopérabilité pour les trains de voyageurs et de fret.

En outre, le projet fait partie intégrante du **Réseau Orienté Fret (ROF)** et à ce titre, concourt de façon significative à réduire les problèmes de sécurité grâce au report modal des poids lourds depuis le réseau routier, dans l'esprit de l'Engagement National pour le Fret Ferroviaire (ENFF).

Le projet améliorera ainsi les performances ferroviaires des services voyageurs à grande vitesse, régionaux et de transport de marchandises grâce à des sillons plus nombreux et de meilleure qualité sur le doublet de lignes. Les sillons libérés sur la ligne existante accroîtront l'offre en matière de services régionaux ferroviaires de voyageurs. Ainsi, les liaisons Grand Sud (Bordeaux-Nice), arc méditerranéen (Barcelone-Gênes), radiale (Paris, Lyon, Barcelone Madrid), Lyon-Toulouse et Toulouse-Barcelone seront facilitées.



Figure 4 – L'arc méditerranéen et l'axe Grand Sud.

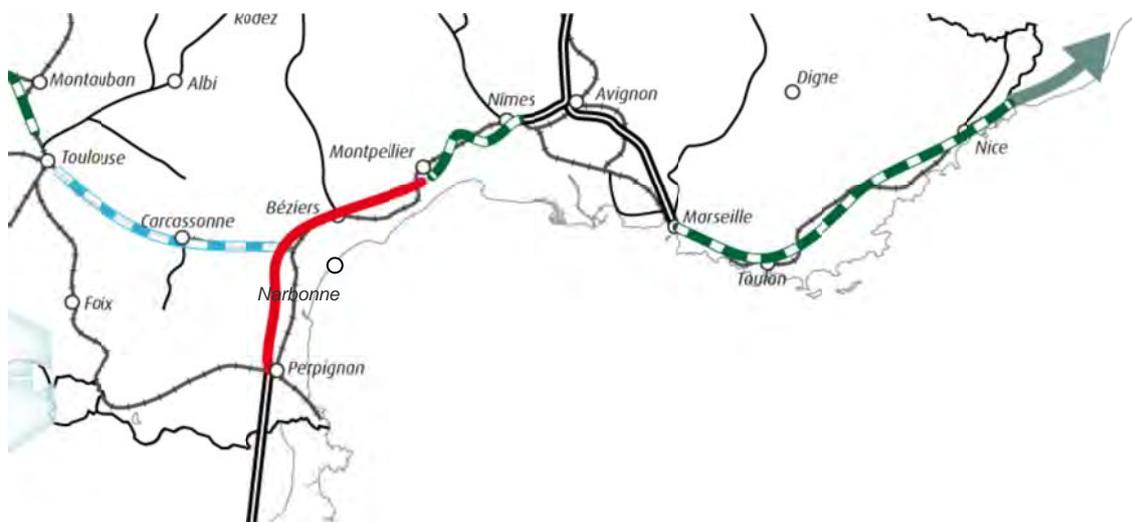


Figure 5 – Les projets de lignes nouvelles Sud Europe Méditerranée.

1.2. HISTORIQUE DU PROJET ET DECISIONS ANTERIEURES

1.2.1. Du « TGV Languedoc-Roussillon » au débat public

Comme tout grand projet d'infrastructure, le projet de création d'une ligne ferroviaire nouvelle entre Montpellier et Perpignan est le fruit d'une histoire (Figure 6) : dès la fin des années 1980, de nombreux projets de ligne à grande vitesse (LGV) sont mis à l'étude par la SNCF, parmi lesquels celui du « TGV Languedoc-Roussillon ». Cette ligne, prolongation naturelle du projet du « TGV Méditerranée » (devant relier Valence à Marseille et Montpellier) visait à transporter des voyageurs à grande vitesse entre Montpellier et la frontière espagnole. Les études d'Avant-projet sommaire (APS) sont réalisées de 1993 à 1995 puis approuvées le 9 mai 1995 par décision ministérielle. Un tracé est alors retenu.

Mais cette même année marque, à double titre, un coup d'arrêt pour le « TGV Languedoc-Roussillon ». Le projet de LGV Méditerranée n'atteint plus Montpellier mais s'arrête à l'ouest de Nîmes. De plus, le rapport « Rouvillois » sur les « perspectives en matière de création de nouvelles lignes ferroviaires à grande vitesse » repousse à plus long terme sa réalisation. Le « TGV Languedoc-Roussillon » est donc ajourné.

Les années 2000 marquent l'urgence de développer l'axe ferroviaire du Languedoc-Roussillon. En 2000, le tracé retenu en 1995 est qualifié de Projet d'intérêt général (PIG) afin de réserver un emplacement. En mai 2005, le contournement de Nîmes et Montpellier (CNM) est déclaré d'utilité publique et la consultation pour le choix d'un partenaire privé est lancée en septembre 2008 ; le protocole d'étape est signé le 7 février 2011 par le secrétaire d'Etat aux transports. Parallèlement, les projets de développement du réseau ferroviaire espagnol avancent : avec notamment la réalisation de la section internationale Perpignan-Figueras par le concessionnaire franco-espagnol TP FERRO, inaugurée le 27 janvier 2011.

En 2006, l'intérêt d'une liaison nouvelle entre Montpellier et Perpignan est réexaminé compte tenu de la hausse des échanges avec la péninsule ibérique. C'est ainsi que le 17 mars 2006, le ministre des Transports relance le processus d'études du projet Montpellier-Perpignan, en vue de la tenue d'un débat public. Il s'agit de prendre en compte plusieurs données nouvelles : des besoins de transports en pleine évolution, des compétences régionales accrues et des politiques publiques nationales profondément renouvelées. Les objectifs du projet initial doivent donc être questionnés à nouveau, en adjoignant aux réflexions sur la grande vitesse, les exigences nouvelles nées de l'évolution des déplacements régionaux de voyageurs et de l'accroissement des flux de marchandises nationaux et européens.



Figure 6 – Les dates clés du projet de ligne nouvelle Montpellier-Perpignan.

Le débat public sur la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan s'est tenu en 2009². Au terme du débat public, le conseil d'administration de RFF a décidé le 26 novembre 2009³ de poursuivre les études sur la base d'un projet de ligne nouvelle de Montpellier à Perpignan :

- ❑ apte à la grande vitesse ferroviaire sur l'intégralité de son linéaire,
- ❑ en permettant la desserte de l'agglomération de Montpellier par une gare nouvelle dès la mise en service du Contournement de Nîmes et de Montpellier,
- ❑ en engageant les études et concertations nécessaires à la construction d'une nouvelle gare pour l'agglomération de Nîmes sur la commune de Manduel,
- ❑ en examinant l'opportunité de gares nouvelles pour la desserte de Béziers et Narbonne et, le cas échéant, leur localisation et leur horizon de réalisation, complémentairement aux aménagements en gares existantes,
- ❑ en privilégiant la desserte de Perpignan par la gare actuelle.

1.2.2. Lancement des études préalables à la déclaration d'utilité publique

Par lettre du 8 février 2010, le ministre de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de la Mer et le secrétaire d'Etat chargé des transports, ont précisé au préfet de la Région Languedoc-Roussillon les conditions d'organisation des études préalables à la DUP du projet de ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan :

- ❑ Objectif calendaire : « lancement de l'enquête publique d'ici 2015 ».
- ❑ Principe de Gouvernance (Figure 7).

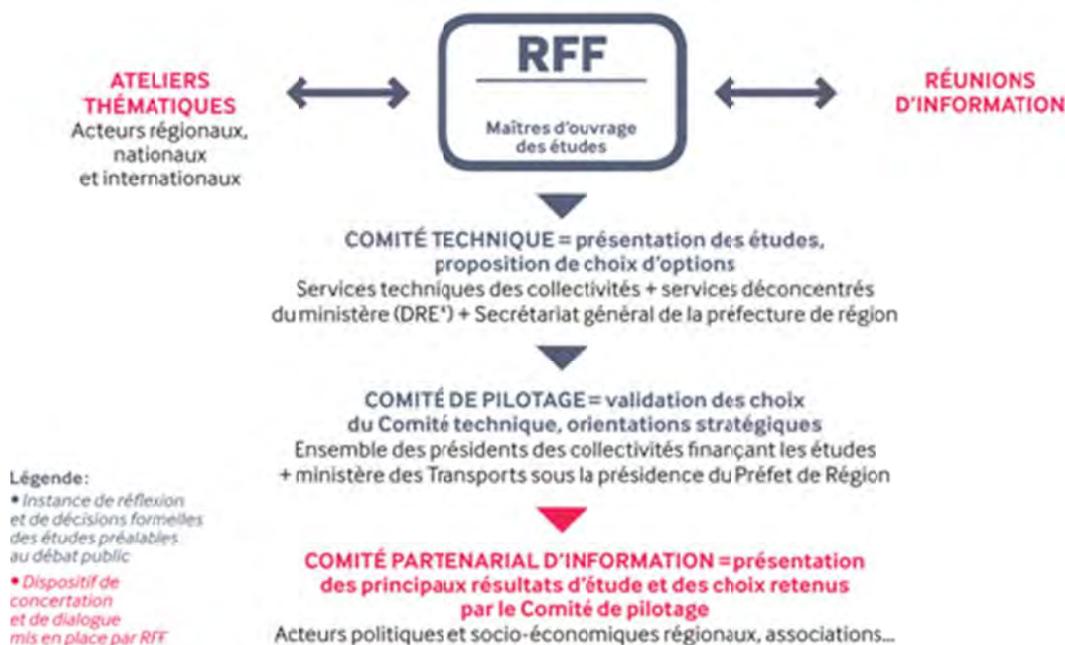


Figure 7 – Principes de gouvernance du projet.

² Pour un descriptif complet sur ce sujet, le lecteur se reportera utilement au dossier de saisine de la Commission Nationale du Débat Public et au dossier support au débat public.

³ Cette décision a été publiée au Journal Officiel du 15 décembre 2010.

Pour mener à bien le programme d'étude 2010-2015, le travail a été scindé en 3 étapes (Figure 8), conformément à la lettre du ministre du 8 février 2010, en s'appuyant sur la dynamique en faveur du projet qui s'est exprimée lors du débat public en 2009.

- ❑ L'étape 1, qui s'est déroulée entre 2010 et 2011, a eu pour objectif de passer du couloir d'étude du débat public (5 km de large) à une zone de passage prioritaire (1 km de large) et de préciser plusieurs éléments essentiels au projet : définition de la desserte territoriale par le conseil régional du Languedoc-Roussillon, réflexion sur les perspectives en termes de fret notamment.
- ❑ L'étape 2 vise à définir le tracé de la ligne, à mener les études techniques préalables à l'étude d'impact et à préciser la desserte régionale avec la ligne nouvelle.
- ❑ L'étape 3 concerne la production de l'ensemble des dossiers règlementaires nécessaires à la déclaration d'utilité publique.

Les étapes 2 et 3 sont menées partiellement en parallèle pour respecter les échéances fixées, éviter toute obsolescence des données et respecter le principe de l'article 7 de la charte constitutionnelle de l'environnement.

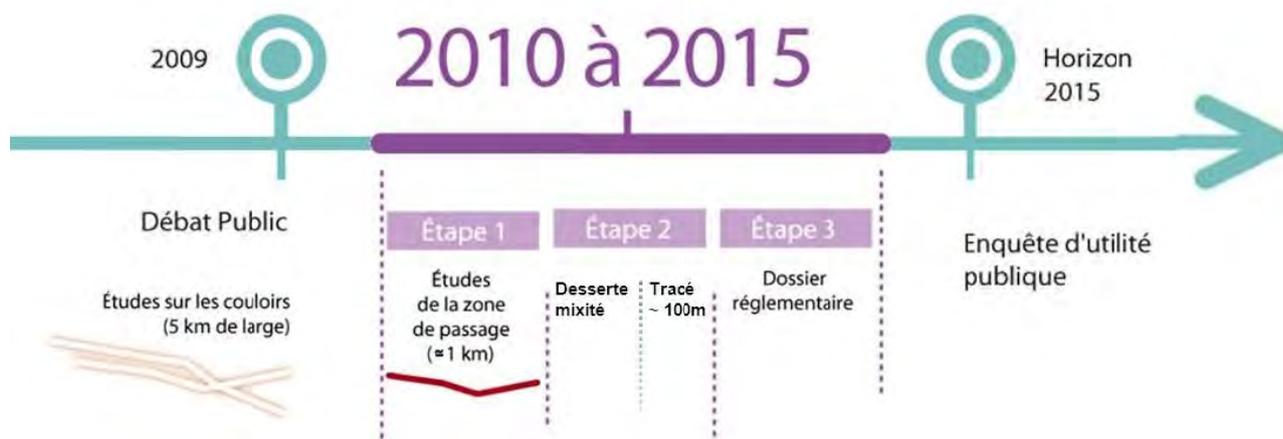


Figure 8 – Les trois étapes des études préalables à la DUP.

Un protocole de financement, élaboré par l'Etat, définit l'organisation des études et procédures préalables à la déclaration d'utilité publique du projet de ligne nouvelle entre Montpellier et Perpignan, et notamment les modalités de réalisation, de conduite, de concertation et de validation de ces études. Le protocole-cadre fixe également les principes de financement de ces études et procédures, qui feront l'objet de conventions de financement spécifiques.

Le budget prévisionnel des études et procédures est estimé à **42 M€ courants** pour les 3 étapes du processus.

Les études sont cofinancées par l'Etat, Réseau Ferré de France, et la Région Languedoc Roussillon ainsi que les collectivités partenaires, suivant les clés de répartition retenues pour les pré-études fonctionnelles et le débat public (Figure 9).

En parallèle, le préfet de Région procède actuellement au tour de table financier avec les collectivités pour bâtir une convention de financement (montant de 15 M€) permettant de procéder aux acquisitions foncières situées dans le périmètre du projet d'intérêt général, suite aux mises en demeures des propriétaires.

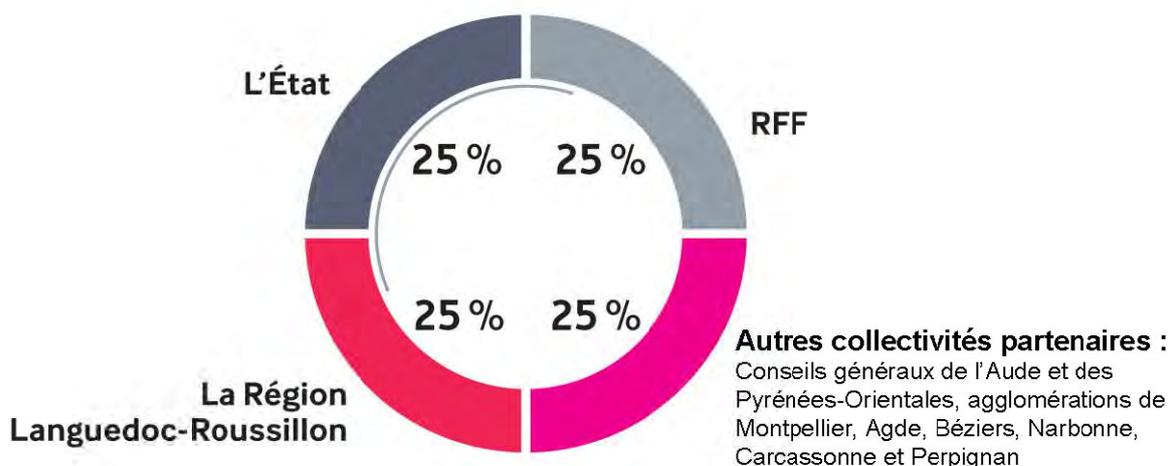


Figure 9 – Modalité de répartition du financement des études préalables à la DUP.

1.2.3. L'étape 1 des études et la décision ministérielle sur la zone de passage préférentielle

Les études de l'étape 1 ont été finalisées et présentées en comité de pilotage le 16 juin 2011. Le dossier de fin d'étape 1 a été transmis au ministre de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de la Mer et au secrétaire d'Etat, chargé des transports, le 29 septembre 2011. Il comprenait des éléments concernant les fonctionnalités du projet (mixité fret-voyageurs, desserte des agglomérations) et des propositions sur la zone de passage préférentielle du projet.

Dans leur courrier du 14 novembre 2011 (Annexe 1), le ministre de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de la Mer et le secrétaire d'Etat chargé des Transports ont acté la zone de passage préférentielle et ont précisé leurs principales attentes vis-à-vis des études d'étape 2 :

- ❑ « Préciser la pertinence d'une mixité voyageurs/fret sur les différentes sections de la ligne nouvelle, à la mise en service de la ligne ou à une échéance ultérieure, compte tenu notamment des évolutions anticipables de la demande de transport, de la capacité de la ligne classique à répondre aux besoins de trafics dans des conditions soutenables et des montants d'investissements associés ».
- ❑ « Economie globale des différents scénarios de desserte des agglomérations de Béziers, Narbonne et Perpignan : montants d'investissement nécessaires, perspectives de fréquentation, capacité à constituer des arrêts attractifs sur les missions à grande vitesse régionales, nationales et internationales, impacts sur l'exploitation ferroviaire ».
- ❑ « les décisions à venir sur la mixité détermineront donc la zone de passage préférentielle retenue » entre l'option médiane et l'option littorale de la séquence 2 de Sales-le-Château à Peyriac-de-Mer

Le présent dossier fournit les éléments d'appréciation nécessaires pour choisir le type de desserte des territoires du biterrois et du narbonnais. Il apporte également un éclairage sur l'opportunité d'une gare nouvelle au nord de l'agglomération de Perpignan.

1.3. OBJECTIFS, CONSISTANCE ET DEROULEMENT DES ETUDES DE DESSERTE EN PREMIERE PARTIE D'ETAPE 2

Les études d'étape 2 ont pour objectif de concevoir le projet dans la zone de passage retenue en contribuant à fixer le programme de l'opération.

1.3.1. Le programme général d'études

□ L'étape 2 :

- Etude géotechnique et géologique
- Etude hydrogéologique
- Etude hydraulique
- Etude de pré-diagnostic archéologique
- Etude paysagère et architecturale
- Etude sur le bâti
- Etude d'inventaire faune-flore-habitat
- Etude topographique et bathymétrie
- Etude bruit
- Etude agricole et viticole
- Etude de site (Seveso, ICPE, ...)
- Etudes environnementales
- Etude de capacité et d'exploitation
- Etude d'alimentation électrique
- Etude d'un tracé
- Etude d'équipements ferroviaires
- Etude de définition de(s) gare(s) nouvelle(s)
- Etude socio-économique + DCIF
- Bilan carbone et étude énergie climat

□ L'étape 3 (constitution des dossiers nécessaires à l'enquête publique) :

- Etude d'impact
- Etude foncière et pré-aménagement foncier
- Dossier d'incidence (Natura 2000, CSPN, etc.)
- Dossier DUP
- Dossier des engagements de l'Etat
- Enquête d'utilité publique
- Etudes complémentaires.

1.3.2. La consistance des études de desserte

Les études de trafics voyageurs menées à cheval sur l'étape 1 et l'étape 2, ainsi que les études environnementales, techniques et de capacité menées en étape 2 permettent de disposer de l'ensemble des éléments propres à définir et comparer différents scénarios de desserte du territoire.

Plusieurs scénarios fonctionnels ont été analysés et sont présentés dans le présent rapport :

- scénario de desserte par les gares existantes (scénario « 0 »),
- scénario de desserte par une gare nouvelle :
 - A Nissan-lez-Ensérune (scénario « 1a »)
 - A Béziers (scénario « 1b »)
 - A Narbonne (scénario « 1c »)
- scénario de desserte par deux gares nouvelles à Béziers et à Narbonne (scénario « 2 »),

Pour chaque scénario, ces études ont permis de déterminer :

- l'offre de transport,
- l'insertion territoriale et les projets urbains,
- les caractéristiques des gares et l'exploitation ferroviaire.

Ces résultats permettent de comparer les différents scénarios entre eux suivant des critères techniques, ferroviaires et économiques (à venir).

L'opportunité d'une gare nouvelle au nord de l'agglomération de Perpignan a également été analysée.

1.3.3. Interactions avec les autres projets ferroviaires

Les projets CNM et GPSO⁴ sont pris en compte et supposés réalisés à l'échéance de LNMP.

Le projet LNMP est en interface avec le projet de nouvelle Liaison Toulouse- Narbonne (LTN), dont le débat public devrait avoir lieu en 2013. Les études préalables au débat public LTN ont porté sur des scénarios contrastés évoquant une ligne à grande vitesse voyageur ou l'aménagement de la ligne existante. **Les études préalables au débat public LTN ont montré que la mixité de la ligne nouvelle (voyageurs et fret) n'était pas pertinente sur la section Narbonne-Toulouse.**

L'interface entre LNMP et LTN se situe à l'ouest du carrefour ferroviaire de Narbonne, où s'articulent liaisons nord-sud et liaisons est-ouest. Cette interface a été prise en compte dans les deux projets dont les études ont été menées parallèlement.

Les études LNMP intègrent cette articulation en prévoyant des raccordements à l'ouest de Narbonne entre la ligne nouvelle et la ligne existante Toulouse-Narbonne. Pour la connexion du projet LTN, deux variantes de couloirs de passages sont envisagées :

- Couloir « médian » : couloir de passage au nord de la ligne existante Toulouse-Narbonne.
- Couloir « sud » : couloir de passage au sud de la ligne existante Toulouse-Narbonne.

Dans le cadre du projet LTN, une étude complémentaire a été menée en 2011-2012 sur la connexion entre LTN et LNMP ; cette étude montre la complexité de la connexion au niveau du nœud de Narbonne, en particulier pour assurer la liaison entre le projet LTN et la gare centre de Narbonne.

A terme, il apparaît donc nécessaire de réserver la possibilité de connecter une nouvelle Liaison Toulouse-Narbonne sans remettre en cause l'ordonnancement du réseau ni limiter le type de missions « grandes lignes » pouvant desservir le narbonnais.

⁴ GPSO : Grands Projets du Sud-Ouest.

1.3.4. La concertation

Pour l'ensemble des trois étapes d'études préalables à la DUP, une « **charte de la concertation** » a été mise en place par RFF, conformément au principe de concertation de la charte constitutionnelle de l'environnement, et à l'engagement de RFF en faveur d'un dispositif d'information et de dialogue pour la poursuite des études du projet.

Afin de s'assurer de la mise en œuvre effective et du respect de la charte, RFF a désigné en partenariat avec la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) un **garant de la concertation**, en la personne de Jean-Pierre RICHER, préfet de Région honoraire et ancien membre de la Commission particulière du débat public LNMP.

En complément des instances de gouvernance – comité de pilotage et comité technique – cette charte organise le dispositif de dialogue selon les acteurs avec des objectifs précis (Figure 10) :

- Recueillir l'information utile à l'élaboration du projet.
- Obtenir les avis et remarques sur les résultats d'étude partiels et finaux.
- Informer le public de la démarche puis des résultats d'études.
- Faire arbitrer les choix par les partenaires cofinanceurs.
- Rendre compte des choix opérés à l'ensemble des acteurs.

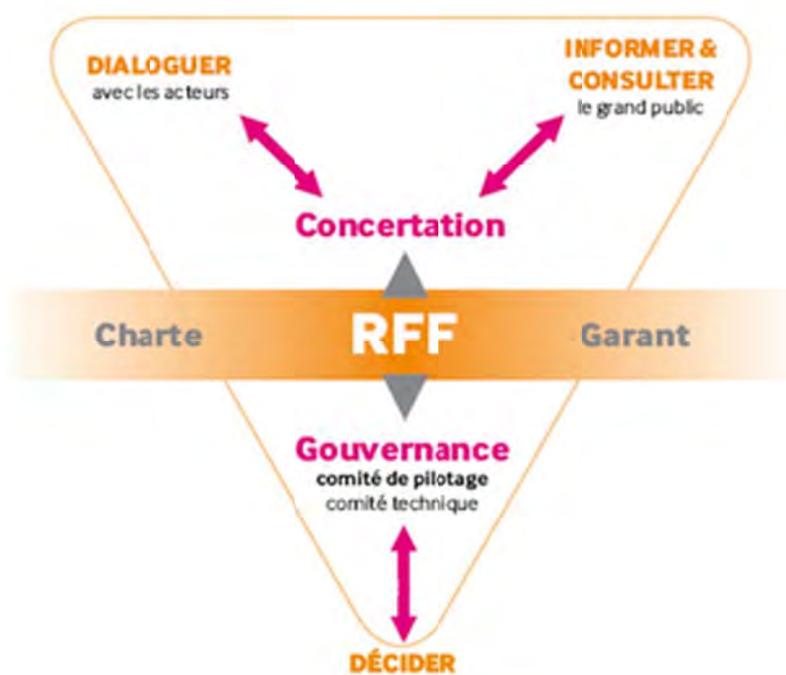


Figure 10 – Dispositif de concertation des études préalables à la DUP.

Les outils déployés par RFF (Figure 11) pour y parvenir sont les suivants :

1. Dispositif d'information du grand public :

- Site internet dédié à l'ensemble des éléments cartographiques, les diaporamas présentés en réunion ainsi que les comptes rendus www.lalignenouvelle.com
- Documents d'information.
- Exposition en mairie et en gare.
- Cartes postales avec carte T.
- Réunions publiques.
- Rencontre avec la presse.

2. Dialogue avec les acteurs du Grenelle :

- Commissions consultatives présidées par les préfets avec les maires, conseillers généraux et régionaux et les parlementaires.
- Ateliers thématiques (environnement, agriculture et viticulture, transport et logistique, hydraulique et milieux aquatiques, paysage), desserte du territoire.
- Comités partenariaux d'information.
- Entretiens bilatéraux (services de l'Etat, associations, concessionnaires, élus, syndicats mixtes de bassin, entreprises, syndicats viticoles, FNSEA ...).

Le dispositif et les résultats des échanges conduits pendant l'étape 2 par RFF sont détaillés dans l'**Annexe 2** « Bilan RFF de la concertation ».

La concertation durant cette étape s'est déroulée de juillet 2011 à juillet 2012 (Figure 11)

De façon plus spécifique, dès la première partie de l'étape 2, RFF a organisé des ateliers consacrés à la desserte des agglomérations de Béziers et Narbonne, lesquels ont favorisé des échanges sur les études menées par RFF mais également sur les projets de développement des collectivités et sur l'insertion territoriale d'éventuelles nouvelles gares.

3 sessions d'ateliers desserte du territoire ont ainsi été organisées :

- ❑ 10 et 14 novembre 2011,
- ❑ 1, 2 et 5 mars 2012,
- ❑ 18, 19 et 20 juin 2012.

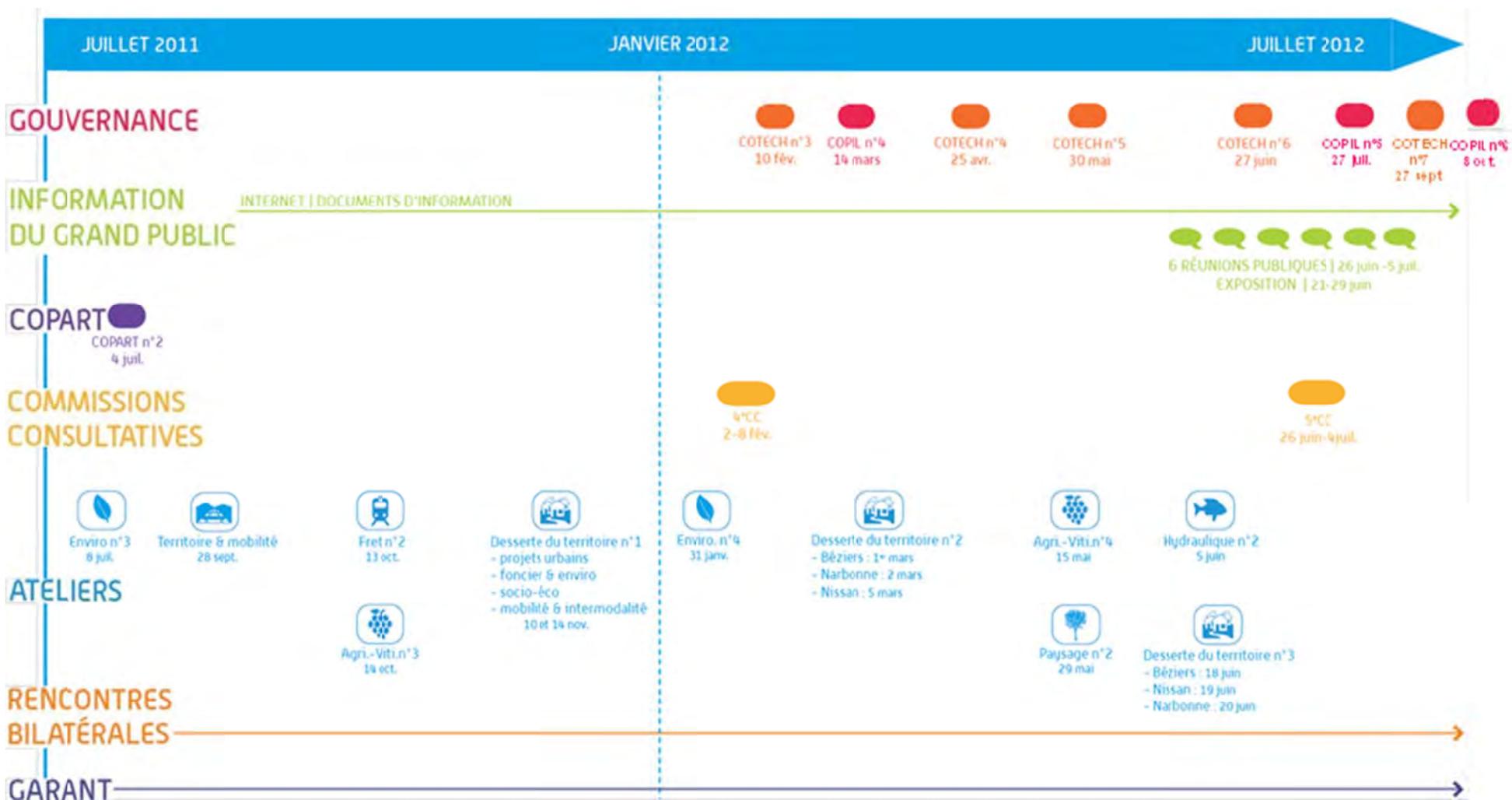


Figure 11 – Calendrier de la concertation durant la 1^{ère} partie de l'étape 2 des Etudes Préales à la DUP.

* * *

L'attention du lecteur est attirée sur les points suivants :

La première partie de l'étape 2 porte sur le choix d'un scénario de desserte des agglomérations de Béziers, Narbonne et Perpignan et des sections de mixité de la ligne nouvelle. Une décision ministérielle viendra confirmer ces choix.

Le présent dossier apporte les éléments nécessaires à la décision ministérielle sur le type de desserte à retenir pour les territoires du Biterrois et du Narbonnais :

- Desserte par les gares existantes
- Desserte par une gare nouvelle à Béziers, Narbonne ou Nissan
- Desserte par deux gares nouvelles à Béziers et à Narbonne

Il apporte également un éclairage sur l'opportunité d'une gare nouvelle au nord de l'agglomération de Perpignan.

Après décision ministérielle sur la mixité et la desserte, La poursuite des études s'attachera quant à elle à la définition :

- du tracé de la ligne nouvelle et de ses raccordements au réseau ferré national,
- de la localisation précise des sites de gares éventuelles suivant le scénario de desserte choisi.

2. ETUDES DES SCENARIOS DE DESSERTE DES AGGLOMERATIONS BEZIERS, NARBONNE ET PERPIGNAN

2.1. PRESENTATION DES TERRITOIRES DESSERVIS : SOCIO ECONOMIE

2.1.1. Caractéristiques démographiques et économiques

De l'Hérault aux Pyrénées-Orientales, le territoire concerné par le projet se caractérise par une géographie de transition entre piémont, vallée, plaine agricole et lagune.

Il connaît depuis plusieurs décennies comme l'ensemble de la région Languedoc Roussillon (Figure 12), une forte croissance démographique⁵, portée principalement par un important excédent migratoire et par un solde naturel légèrement positif.

Cette dynamique démographique devrait se poursuivre : à l'horizon 2030, la population régionale est estimée à 3,3 millions d'habitants, soit une croissance moyenne annuelle de +1,12% entre 2005 et 2030⁶, toujours alimentée par les flux migratoires.

La région connaît également des dynamiques économiques importantes. Le taux d'évolution annuel de l'emploi est de + 1.97% entre 1999 et 2007 contre + 1.09% à l'échelle nationale. Pour autant, le taux de chômage demeure encore supérieur à la moyenne nationale.

Son tissu économique en transition est marqué par la prédominance de l'économie tertiaire : 78 % des emplois régionaux, contre 75% au niveau national. Les services à la personne, de santé, et d'action sociale, ainsi que les activités immobilières sont très présents. Le tourisme balnéaire et saisonnier, occupe également une place centrale dans l'économie régionale⁷.

Ces dynamiques démographique et économique donnent lieu à des développements urbains concentrés sur la bande littorale, soumise depuis plusieurs décennies à une forte artificialisation des sols et à une densification croissante (Figure 13).

⁵ Languedoc Roussillon a connu entre 1999 et 2007 des dynamiques démographiques parmi les plus fortes à l'échelle nationale avec un taux annuel de croissance de 1.4% contre 1.2% pour Midi Pyrénées et 1% pour Provence Alpes Cote d'Azur

⁶ Source : SRADT livret 3 « Prospective et controverse ».

⁷ Languedoc Roussillon, avec 28 millions de nuitées marchandes en 2009 est la troisième région de France Métropolitaine pour cette activité.

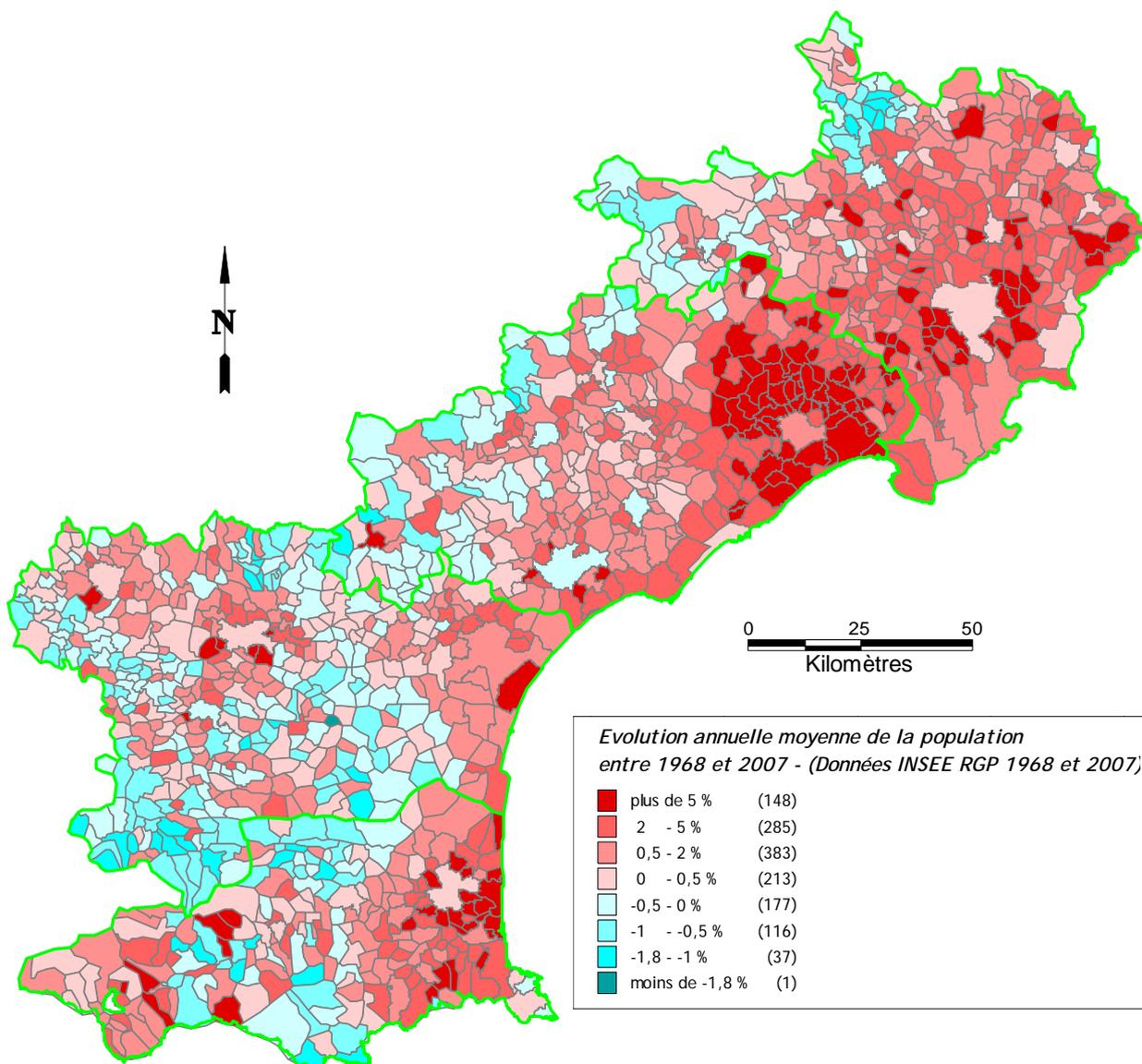
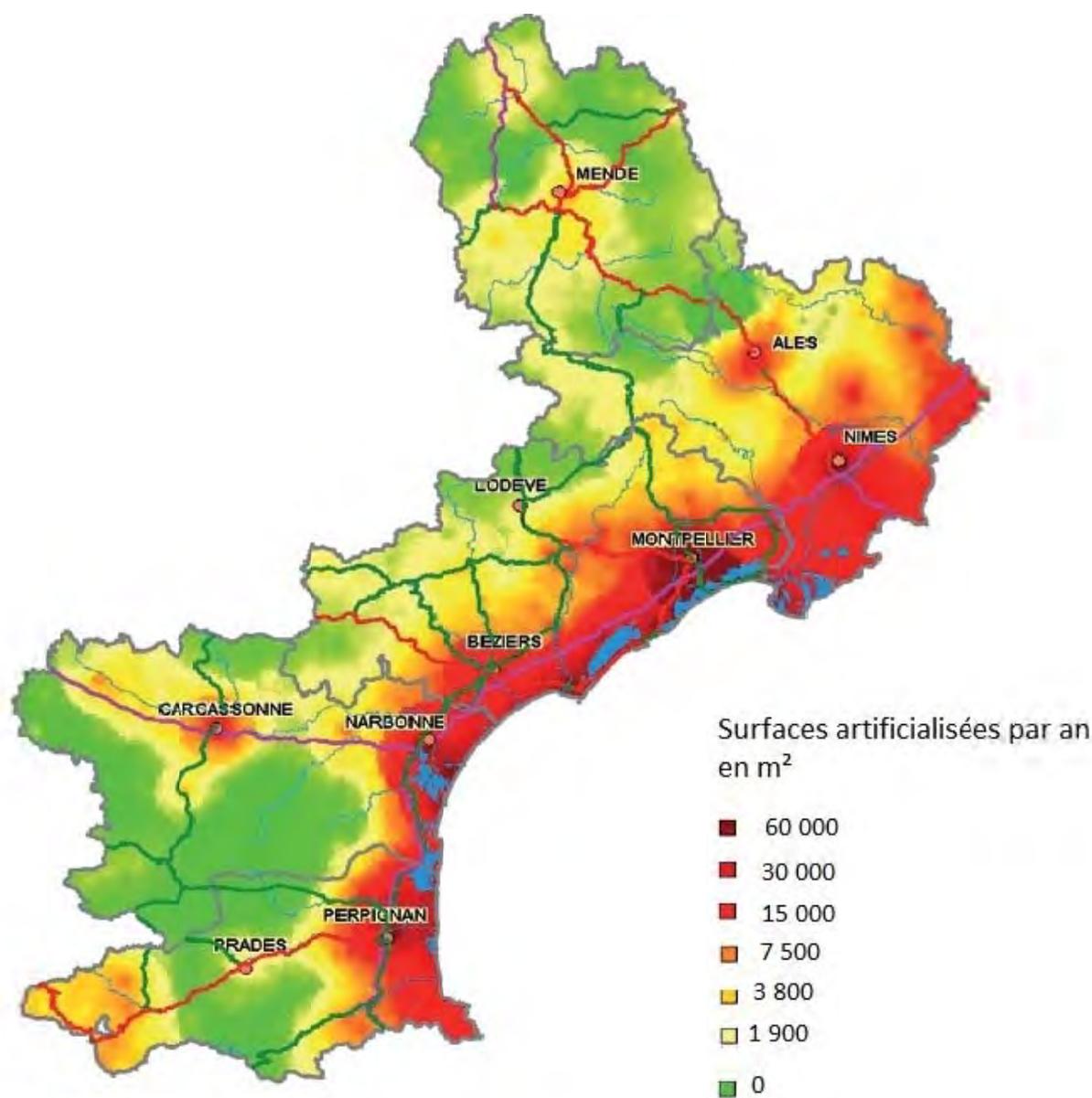


Figure 12 – Evolution annuelle moyenne de la population entre 1968 et 2007.



Source : DRELR / ARTEA données Filocom

Figure 13 – Artificialisation des sols entre 1968 et 1990.

2.1.2. Structuration des territoires

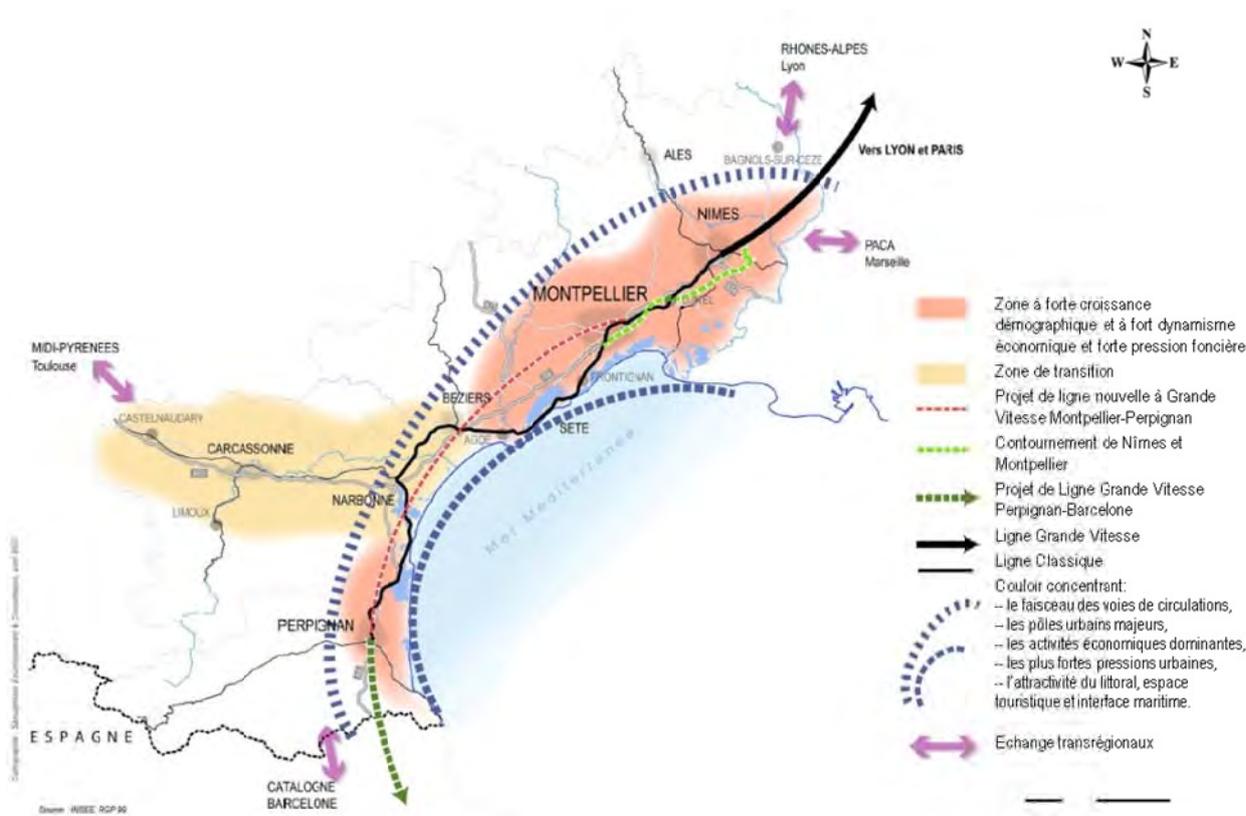


Figure 14 – Structuration de la Région Languedoc Roussillon – SRADDT Languedoc Roussillon

Le territoire littoral est structuré par trois systèmes urbains distincts (Figure 14) :

- ❑ Au nord, un système métropolitain autour de Montpellier se développe de Nîmes à Sète ;
- ❑ Au sud, l'agglomération de Perpignan polarise fortement les territoires attenants et fait le lien avec la Catalogne ;
- ❑ Une zone de transition, à l'interface des systèmes métropolitains de Toulouse, Montpellier et Perpignan, s'organise autour des deux agglomérations de Béziers et de Narbonne.

Le territoire du bi-pôle Béziers-Narbonne joue un rôle d'articulation entre le système métropolitain de Montpellier-Nîmes et les agglomérations de Perpignan et de Carcassonne.

Cette position centrale dans l'organisation urbaine de la région représente, comme le souligne le Schéma Régional d'Aménagement Durable et de Développement des territoires (SRADDT) du Languedoc Roussillon, un « potentiel de développement considérable » à condition que « les liens avec les territoires voisins, les liens entre agglomérations et les liens entre villes et campagne soient développés ».

- ❑ La Communauté de commune de la Domitienne se situe entre les deux agglomérations de Narbonne et de Béziers. Son territoire est caractérisé par des enjeux paysagers importants, avec plusieurs sites classés : le canal du Midi et l'Oppidum d'Ensérune. Le positionnement de la gare nouvelle, à mi-chemin entre Béziers et Narbonne, peut être un élément pour rapprocher deux agglomérations dont les logiques de développement sont

aujourd'hui centripètes (Narbonne vers l'Ouest, Béziers vers l'Est). La gare nouvelle, en tant que pôle territorial, pourrait ainsi orienter le développement territorial vers un rapprochement du biterrois et du Narbonnais.

- ❑ La Communauté d'agglomération Béziers Méditerranée est composée de treize communes, pour une population de 108 000 habitants en 2007. Elle appartient au SCOT du Biterrois qui a élaboré la stratégie de développement et d'aménagement du bassin de vie du Biterrois.

Le territoire du SCOT (incluant la communauté de commune de la Domitienne) se structure autour d'un pôle principal, Béziers, concentrant les services et les emplois, et de deux pôles secondaires, Agde et Pézenas. Il est caractérisé par un taux de résidence secondaire élevé (environ 1/3 du parc contre 1/5 à l'échelle régionale), du fait notamment de la création du Cap d'Agde dans le cadre de la mission Racine.

Il a connu des dynamiques économiques et démographiques importantes au cours de la dernière décennie (taux annuel d'évolution de l'emploi de 2,8 % et de la population de + 1,66 %).

- ❑ La Communauté d'agglomération Grand Narbonne est composée de trente-sept communes, pour une population de 120 000 habitants en 2007.

Elle est un pôle urbain majeur de l'Aude, l'axe Narbonne – Carcassonne (le sillon audois) structurant très fortement le département.

Cette communauté agglomération a connu lors de la dernière décennie des dynamiques démographiques soutenues (taux annuel d'évolution de +1.2% entre 1999 et 2007) et une évolution importante de son tissu économique. Si celui-ci reste marqué par l'importance du tourisme et des services à la personne, il a connu une diversification notamment avec le développement d'une filière environnement, en articulation avec l'offre de recherche (centre INRA) et universitaire présente sur le territoire.

Cette position centrale dans l'organisation urbaine de la région représente, comme le souligne le Schéma Régional d'Aménagement Durable et de Développement des Territoires (SRADDT) du Languedoc Roussillon, un « potentiel de développement considérable » à condition que « les liens avec les territoires voisins, les liens entre agglomérations et les liens entre villes et campagne soient développés ».

Ce rôle d'interface entre Montpellier et Perpignan reste à développer afin de renforcer la cohésion territoriale de l'ensemble de la région.

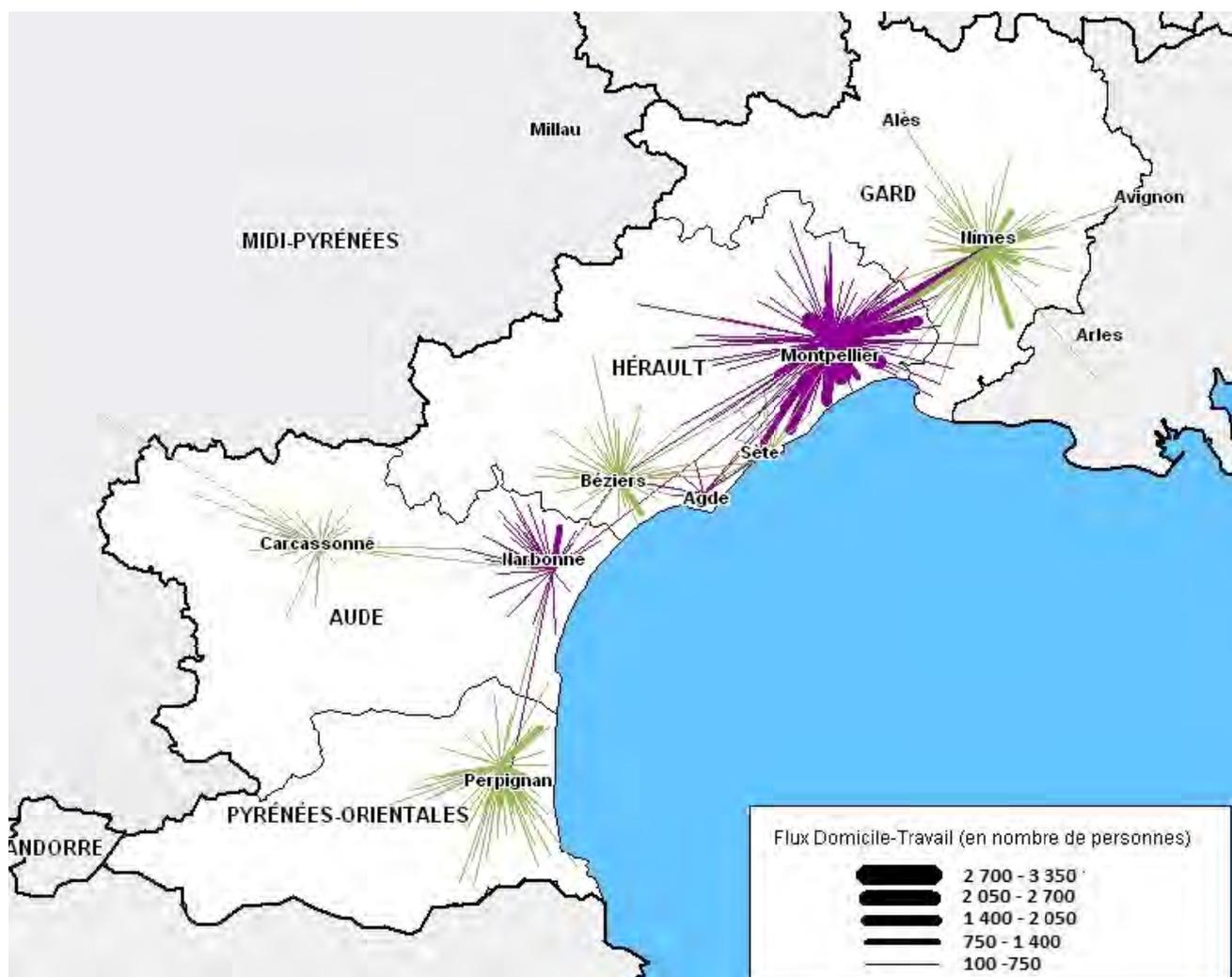


Figure 15 – Flux domicile-travail – étude « analyse des déplacements » -SETEC INTERNATIONAL - 2011.

L'analyse des déplacements domicile-travail fait apparaître deux évolutions fortes (Figure 15) :

- ❑ L'émergence de systèmes urbains comportant plusieurs agglomérations. Cette évolution est particulièrement nette sur l'ensemble Montpellier- Nîmes mais aussi sur l'ensemble Narbonne, Béziers et Agde.
- ❑ Un développement des relations entre ces différents systèmes urbains. Le territoire Béziers-Narbonne-Agde développe des liens importants avec les agglomérations de Montpellier, Perpignan et Toulouse (via Carcassonne).

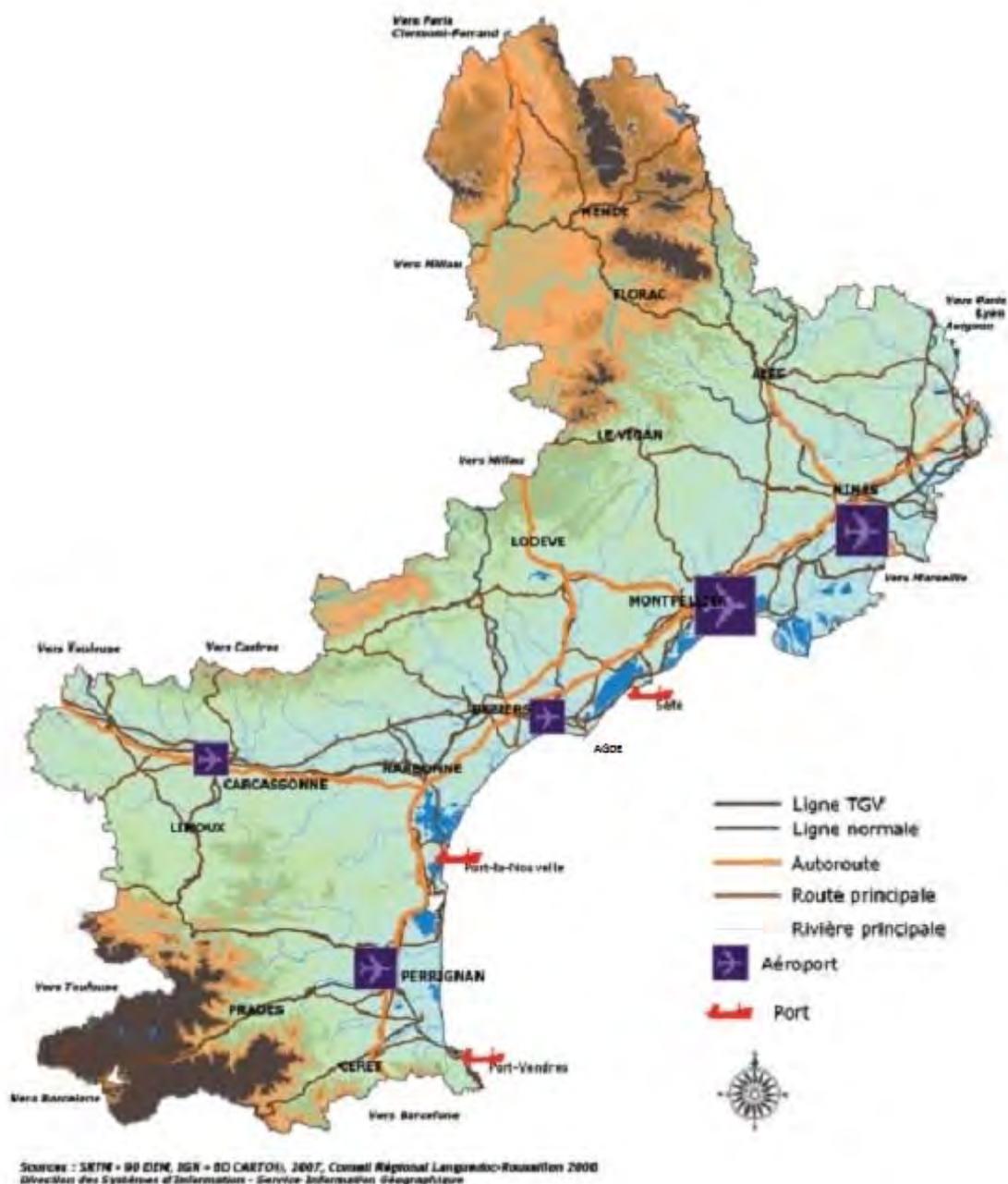


Figure 16 – Principales infrastructures de transport en Languedoc Roussillon - SRADDT Languedoc Roussillon

2.1.3. Réseaux et offre de transport

Historiquement, le Languedoc Roussillon est un « point de passage obligé » traversé par des infrastructures stratégiques (la via domitia de l'époque romaine en est un bon exemple). Sa situation – entre la vallée de l'Aude se prolongeant vers le sud-ouest et la vallée du Rhône prolongeant vers le nord – explique le développement des infrastructures de transport : le Languedoc Roussillon constitue ainsi aujourd'hui un des maillons d'un grand corridor européen combinant infrastructures routières, ferroviaires et aéroportuaires.

Au sein du Languedoc-Roussillon, l'organisation du système de transport a été fortement influencée par la géographie. Les infrastructures de transport, tant routières que ferroviaires et aéroportuaires, se concentrent ainsi sur le littoral, structurées sur un axe central Nîmes-Perpignan. Un second axe se développe en direction de Carcassonne et de Midi-Pyrénées, le long de la Vallée de l'Aude (Figure 16).

La première étape consiste à définir le réseau en référence à l'horizon du projet LNMP, soit l'année 2020. Le contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise, le contournement de Nîmes et Montpellier et les Grands Projets du Sud-Ouest (GPSO) sont considérés comme réalisés ; les LGV PACA et Liaison Toulouse Narbonne sont supposées mises en service postérieurement.

Pour le réseau régional, les projets inscrits au CPER 2007-2013 sont supposés réalisés (raccordement sud de Narbonne, origine/terminus Lunel-Sète, ...).

- ❑ La gare nouvelle de Nissan est à proximité de la RD 6009, qui relie Narbonne et Béziers. L'accès à l'A9 se fait par la RD 6009 puis la RD 64. L'accessibilité routière est correcte, bien que le temps d'accès au réseau autoroutier soit relativement plus important que pour les gares nouvelles de Béziers et Narbonne. En termes de transports en commun, une réflexion devra être entreprise avec les diverses autorités organisatrices de transport (AOT) de Béziers et de Narbonne.
- ❑ La gare nouvelle de Béziers est située à proximité immédiate du réseau autoroutier (A9 et A75) et du réseau départementale (RD 612 entre Béziers et Agde). Ce secteur dispose donc d'une très bonne accessibilité routière. Le projet de boulevard multimodal permettra une desserte en transports en commun de la gare nouvelle et sera l'axe principal pour relier le centre-ville à la gare nouvelle. Son accessibilité en transports en commun sera correcte mais devra faire l'objet de réflexions plus poussées et d'investissements importants en phase finale. En 1^{ère} phase, le prolongement des lignes de transport en commun existantes est suffisant⁸. Le secteur de la gare nouvelle proche de l'échangeur A9-A75 n'est pas interconnecté à la ligne existante. Pour cela il faudrait créer soit une ligne en antenne avec des navettes ferroviaires (exemple entre Tours et St Pierre des Corps) soit un dévoiement de la ligne existante.
- ❑ La gare nouvelle de Narbonne disposera de deux accès rapides depuis les deux échangeurs sur l'A9. Le projet de prolongement en 2x2 voies de la rocade sud améliorera encore cette accessibilité depuis la sortie Sud de l'A9. La gare nouvelle disposera aussi d'un accès rapide depuis l'A61 sans avoir à traverser les zones urbaines. Ce qui optimisera la liaison de la gare depuis Carcassonne et Castelnaudary.

Le projet des acteurs territoriaux est de construire en proximité immédiate de la gare nouvelle un pôle multimodal structurant à l'échelle de l'agglomération, complémentaire à celui de la gare centre et à l'interconnexion des réseaux de transport public d'agglomération et du Département. Ce pôle aura pour vocation d'être un pôle de rabattement (abaissant la part des voitures dans le centre de l'agglomération) pour organiser la desserte des pôles de l'arrière-pays et les liaisons entre Narbonne et les principaux pôles urbains du département.

⁸ Réflexion en cours dans le cadre du PDU et du schéma de secteur est d'agglomération.

2.1.3.1. Réseau et offre de transport routier

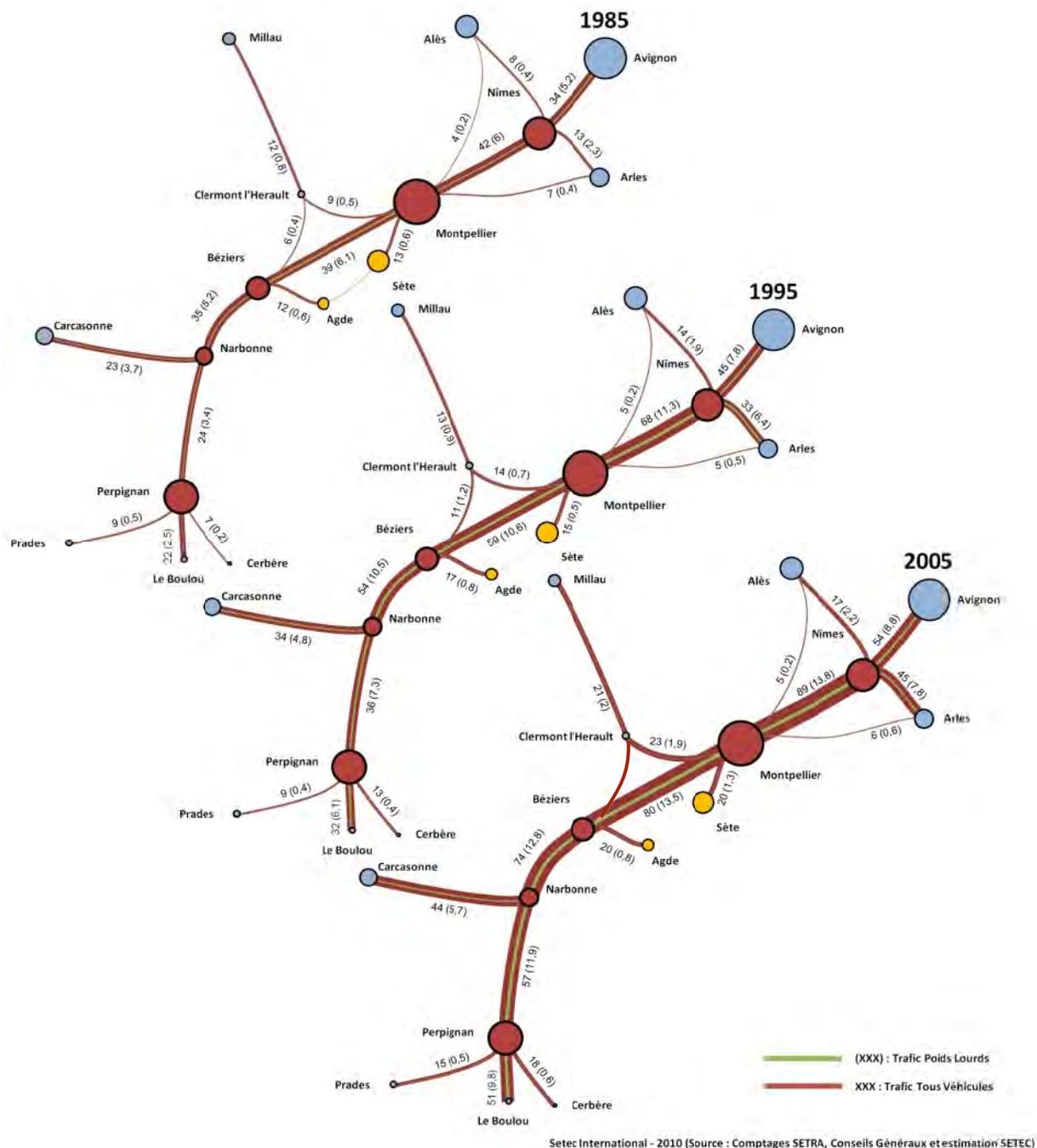


Figure 17 – Trafic journalier moyen en 1985, 1995 et 2005 (en milliers de véhicules) – étude « analyse des déplacements » SETEC INTERNATIONAL - 2011

Le réseau routier est constitué d'un axe principal entre Nîmes et Perpignan, l'autoroute A9, sur laquelle se connectent l'autoroute A61 (venant de Toulouse et aboutissant à Narbonne) qui concentrent les flux en provenance de la façade atlantique, et les autoroutes A75 (venant de Clermont-Ferrand et aboutissant à Béziers) et A750 (venant de Clermont Ferrand et aboutissant à Montpellier) qui permettent une alternative à l'A6-A7 pour les liaisons entre l'Europe du Nord et l'Espagne.

Ce réseau routier magistral, qui relie les pôles majeurs de la région, est complété par un réseau secondaire, qui permet de joindre les moyennes et petites villes.

Malgré la capacité du réseau, on constate un engorgement croissant du réseau tant routier qu'autoroutier (Figure 17). Ainsi, entre Montpellier et Béziers, le trafic sur A9 est passé de 39 000 véhicules par jour en 1985 à 86 000 en 2009⁹. De même, entre Narbonne et Perpignan, le trafic est passé de 24 000 véhicules par jour en 1985 à 57 000 en 2005.

Des projets de mise à 3 voies de l'A9 au sud de Perpignan et de dédoublement de l'A9 au droit de Montpellier sont déjà engagés pour remédier en partie à cet engorgement.

2.1.3.2. Réseau et offre de transport ferroviaire

Le réseau ferré du Languedoc Roussillon s'est également développé en fonction du territoire. Il est structuré en forme de « double Y » autour d'une ligne principale électrifiée à deux voies qui longe la côte entre Nîmes et Perpignan, et sur laquelle se rencontrent plusieurs lignes principales et secondaires (Figure 18) :

- ❑ A l'entrée de cette artère, Nîmes constitue un carrefour important où se connectent à l'artère deux « Y » de lignes (grande vitesse et classique) orientés vers le couloir rhodanien et vers Marseille.
- ❑ A Narbonne, l'artère passe par une ligne électrifiée à deux voies reliant Toulouse et Bordeaux.
- ❑ Perpignan constitue un nœud important où se connectent à l'artère un « Y » constitué du prolongement de la ligne Nîmes-Perpignan vers la frontière espagnole et de la ligne à grande vitesse Perpignan-Figueras.

A l'échelle nationale et européenne, ce réseau permet des liaisons ferroviaires entre l'Espagne et l'Europe du Nord, ainsi que des liaisons dites « grand sud » et « arc méditerranéen » entre Bordeaux, Toulouse, Lyon, Marseille et Nice. A l'échelle régionale, ce réseau ferroviaire relie les principales agglomérations de la plaine littorale du Languedoc-Roussillon.

A noter que l'axe principal Nîmes-Narbonne-Perpignan ne dispose d'aucun itinéraire alternatif, ce qui fragilise l'exploitation.

⁹ Données 2009 issues du dossier de concertation – déplacement de l'A9 au droit de Montpellier (DREAL)



Figure 18 – Le Réseau ferré en Languedoc Roussillon.

L'offre de service voyageur, tant grandes lignes que TER, a fortement crû au cours des années 2000 avec la mise en service de la LGV Méditerranée et la régionalisation des TER :

- ❑ Doublement des trains vers Paris qui représentent 40 % de l'offre grandes lignes,
- ❑ Croissance de 156 % de l'offre TER.

La desserte voyageur, grandes lignes et trains régionaux, est contrastée et décroît de Nîmes à Perpignan (Figure 19).

Depuis 2012, une offre de trains régionaux cadencés est mise en place.

Gares	Trains régionaux	Trains grandes lignes	TOTAL
Montpellier	68	68	136
Agde	55	14	69
Béziers	69	34	103
Narbonne	83	35	118
Carcassonne	49	15	64
Perpignan	56	19	75

Figure 19 – Desserte des gares du Languedoc Roussillon – 2012.

Par ailleurs, une saisonnalité prononcée des trafics ferroviaires voyageurs est observée. Des pics de fréquentation sont observés durant la période estivale (Figure 20). C'est en particulier le cas d'Agde qui voit sa fréquentation presque doubler en juillet et août, et dans une moindre mesure de Béziers et de Narbonne.

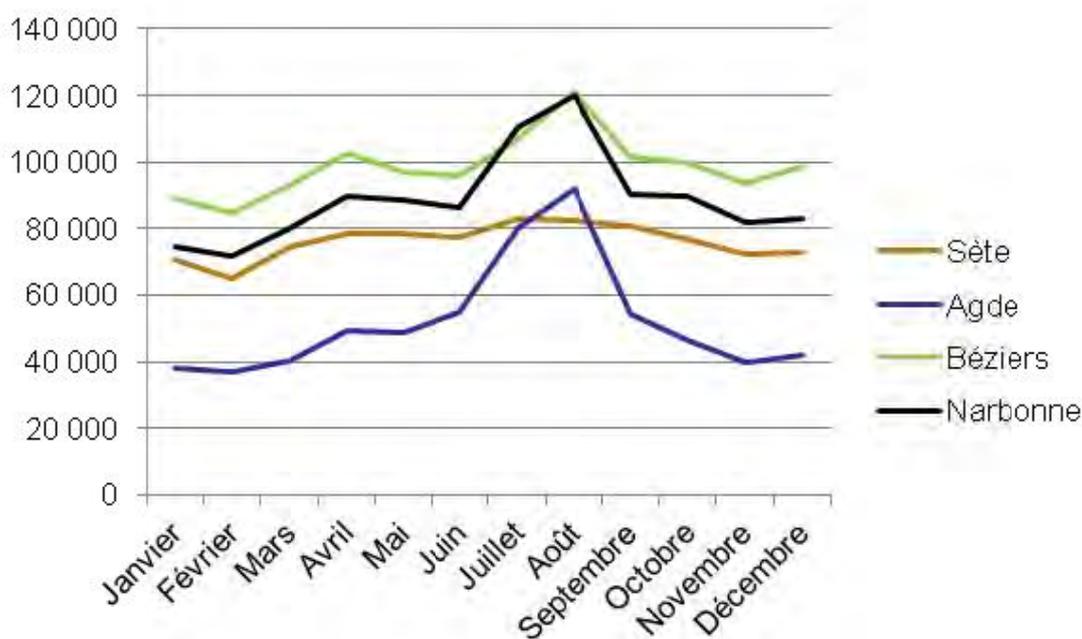


Figure 20 – Fréquentation des gares du territoire d'étude en nombre de voyageurs par mois en 2007.

2.1.3.3. Offre de transport aérien

Le Languedoc-Roussillon est desservi par cinq aéroports assurant des liaisons commerciales régulières : Montpellier-Méditerranée, Nîmes-Alès-Camargue-Cévennes, Béziers-Cap d'Agde, Perpignan-Rivesaltes et Carcassonne en Pays Cathare.

Historiquement, le transport aérien régional était tourné principalement vers Paris au départ de Nîmes, Montpellier, Béziers et Perpignan. Depuis les années 2000 et l'arrivée de la LGV Méditerranée, l'offre aérienne a évolué sous l'effet combiné du développement des liaisons internationales low cost et de la concurrence de la grande vitesse ferroviaire pour les liaisons vers Paris. Ainsi, l'aéroport de Béziers proposait 20 allers-retours par semaine vers Paris Orly en 2000, 11 en 2008 et aucun en 2012 (les liaisons vers Paris étant assurées par des vols vers l'aéroport de Beauvais).

Cette évolution - diminution des liaisons vers Paris et augmentation des liaisons européennes - se poursuit actuellement pour les aéroports de Carcassonne et de Béziers. L'aéroport de Perpignan, s'il est engagé dans la même démarche, conserve néanmoins une relation dominante avec l'Île-de-France (les liaisons vers Paris représentaient ainsi en 2008 environ les $\frac{2}{3}$ de son offre aérienne (Figure 21).

Ainsi, une amélioration de la desserte ferroviaire entre le Languedoc-Roussillon et l'Île-de-France aurait un effet marginal sur les flux des aéroports de Carcassonne et Béziers. Pour l'aéroport de Perpignan, cette amélioration engendrerait un repositionnement de l'offre aérienne à destination de Paris.

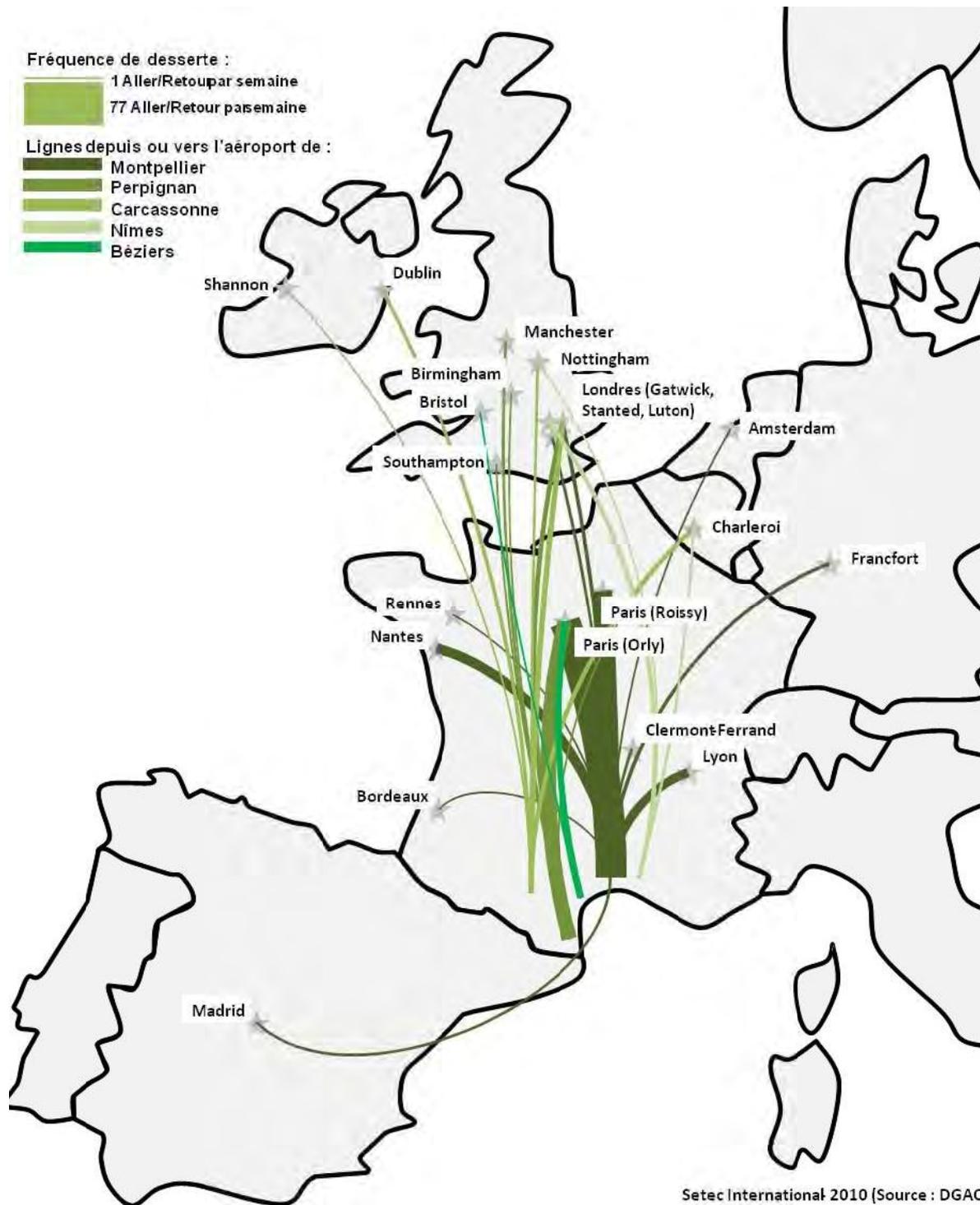


Figure 21 – Dessertes aériennes supérieures à 1 aller-retour par semaine de la région Languedoc-Roussillon – 2008.

Il concentre, de plus, de nombreuses infrastructures de transport et joue un rôle de carrefour entre des infrastructures est-ouest et des infrastructures nord-sud : Béziers se situe à la jonction des autoroutes A9 et A75 : Narbonne se situe à la jonction de l'A9 et de l'A61 et des lignes ferroviaires Montpellier-Perpignan et Toulouse-Narbonne.

Le bassin de vie Béziers-Narbonne apparaît donc, comme le souligne le Schéma Régional d'Aménagement Durable et de Développement des territoires (SRADDT) du Languedoc-Roussillon comme un « pôle des convergences » délimité par le quadrilatère, formé par Pézenas, Agde, Port-la Nouvelle et Lézignan-Corbières. (Figure 22)

Comme le montre la Figure 23, les pôles urbains de Narbonne et Béziers présentent des profils territoriaux proches:

- croissance démographique forte
- dynamisme économique en retrait,
- taux de chômage supérieur à la moyenne régionale et revenus relativement faibles.

Aires urbaines	Narbonne (Aude)	Béziers (Hérault)	Languedoc Roussillon	France
Population en 2008	87 800	157 700	2 581 700	64 303 000
taux annuel de variation de la population entre 1997 et 2008	1,5%	1,2%	1,3%	0,7%
Poids des commerces, services divers et transports	53,0%	53,8%	53,8%	58,9%
Revenus	19 337	18 729	19 930	23 450
Taux de chômage en 2009	15,5%	16,7%	15,0%	11,1%

Figure 23 – Caractéristiques principales des aires urbaines (source INSEE).

Les tissus économiques des agglomérations narbonnaises et biterroises se caractérisent aujourd'hui par le poids prédominant de l'économie présentielle (autour de 53 % d'emplois dans le secteur du commerce, des services et des transports), l'importance du tourisme (1.5 et 2 millions de touristes par an dans le Biterrois, 450 M€ de chiffre d'affaire pour l'ensemble des activités touristiques dans le Narbonnais en 2011) et de la viticulture (Béziers accueille aux alentours de 10 % de la production française de vin, tandis que la viticulture représente encore 75 % du territoire du SCOT de la Narbonnaise). Cependant, Béziers revêt les caractéristiques d'un pôle industriel tandis que Narbonne est davantage un pôle à caractère tertiaire.

Ces deux agglomérations sont confrontées aux mêmes enjeux de développement :

- accueillir de nouveaux résidents dans un territoire caractérisé par une certaine sensibilité environnementale et une forte pression foncière,
- mettre en place les bases d'un nouveau développement économique.

2.2.1.2. Desserte actuelle du territoire

Actuellement, l'ensemble des trains traversant ce territoire marquent au moins un arrêt dans une des trois gares Béziers, Narbonne et Agde.

Les gares de Béziers et de Narbonne ont un nombre d'arrêts quotidiens équivalents. (Figure 24)

Agde bénéficie d'un nombre d'arrêts moins important, certains trains Paris-Perpignan et Lyon-Bordeaux ne marquant pas d'arrêt entre Montpellier et Béziers.

		Agde	Béziers	Narbonne
Depuis Paris	vers Béziers	3	3	-
	vers Perpignan	2	3	3
	vers Barcelone	-	-	2
Depuis Lyon	Vers Toulouse	-	3	4
	Vers Perpignan	2	2	2
	Vers Barcelone	-	-	-
Depuis Marseille	Vers Toulouse	-	4	5
	Vers Barcelone	-	1	-
Depuis Toulouse	Vers Perpignan	-	-	2

Figure 24 – Nombre d'arrêts des trains grandes lignes par gare et par jour décomposé par mission (sens Montpellier vers Perpignan)¹⁰ – 2012.

Comme le souligne la Figure 25, la gare de Béziers est légèrement plus fréquentée que la gare de Narbonne. La fonction de carrefour de Narbonne – entre un axe nord-sud et un axe est-ouest – est marquée par un pourcentage élevé de correspondance.

Gares	fréquentation 2009	pourcentage correspondances 2009
Agde	0,62	5%
Béziers	1,18	13%
Narbonne	1,06	36%
TOTAL	2,86	21%

Figure 25 – Fréquentation grandes lignes et TER par gare en millions voyageurs/an – 2009-2010.

¹⁰ Le train Tallgo Montpellier-Barcelone (1 aller-retour par jour) est comptabilisé au niveau de la ligne Marseille-Barcelone. Le train Clermont-Ferrand-Béziers n'est pas indiqué dans ce tableau.

A défaut¹¹ de disposer des trafics en gare et de la segmentation du marché voyageurs sur les TAGV et TR, Réseau ferré de France a engagé dès 2010 une vaste étude de marché. Celle-ci s'est traduite par des enquêtes¹² dans 29 gares, dont 9 en Languedoc Roussillon¹³ (Alès, Nîmes, Lunel, Montpellier Sète, Agde, Béziers, Narbonne Perpignan) mais également à Paris, Lyon, Marseille, Vintimille et Toulouse. C'est donc l'ensemble de la trame sud-est ainsi que les flux grand sud et arc méditerranéen qui ont été enquêtés, permettant une cohérence avec les études concomitantes de la LGV PACA. Parallèlement, RFF a mené des enquêtes aux barrières de péage de Montpellier et du Perthus. Enfin, le volet aérien n'a pu faire l'objet d'enquête, faute d'autorisation du gestionnaire de la plateforme de Montpellier¹⁴. Les principaux résultats sont les suivants :

❑ Enquête ferroviaire

- Flux majoritairement orientés vers le nord (vallée du Rhône, Paris, Est de la France) pour les gares de Béziers et Agde,
- Flux saisonnier important à Agde
- Flux équilibrés entre le nord de la France et le sud-ouest (Carcassonne, Toulouse) pour Narbonne
- Taux de correspondance élevé à Narbonne (35 %), à la fois en TR et en Train grande ligne, soulignant le positionnement géographique de l'agglomération
- Faible rabattement en mode doux et transports en commun à Béziers et Narbonne.

❑ Enquête autoroutière

- Comptages des véhicules légers pour chaque jour d'enquête pour les 3 postes d'enquête : Montpellier 1, Montpellier 2 et Le Perthus, (source ASF)
- Motifs des déplacements : >75 % personnels, 15 % professionnels et 6 % déplacements domicile-travail
- Nature des déplacements : origine et destination
- Taux d'occupation selon le motif du déplacement et la nature du déplacement (longue distance ou courte distance),

Ces enquêtes réalisées en gares en 2010 ont permis de caractériser l'organisation des déplacements :

- ❑ depuis la gare de Béziers, ceux-ci se font principalement vers le nord et l'est de la France : Montpellier, Lyon et Paris.
- ❑ depuis la gare de Narbonne, les déplacements sont répartis entre d'une part, le nord et l'est de la France et d'autre part, le sud et l'ouest de la France : Toulouse, Perpignan et l'Espagne.

Depuis les gares de Béziers et Narbonne, une part importante des déplacements s'effectue vers les métropoles proches (Figure 26 et Figure 27).

¹¹ Il n'a pas été possible de disposer des données du transporteur SNCF Voyage

¹² 1000 trains enquêtés sur 4 jours représentatifs de l'année

¹³ Les enquêtes « grand sud » ont été menées dans le cadre de plusieurs projets ferroviaires grande vitesse : PACA, ligne nouvelle Montpellier-Perpignan, Contournement Nîmes-Montpellier. Elles ont été réalisées en 2010 pour mieux connaître les différents trafics (courte, moyenne et longue distances, TER et grandes lignes) et pour appréhender de façon plus précise les aires de chalandise des gares ainsi que les modes de rabattement. Réalisées dans 29 gares et mobilisant près de 1 000 personnes par jour d'enquête, elles ont permis la réalisation de 56 000 questionnaires, pour un coût global de 2M€

¹⁴ RFF a donc procédé à l'achat de bases de données spécialisées (cf. § étude de trafics voyageurs)

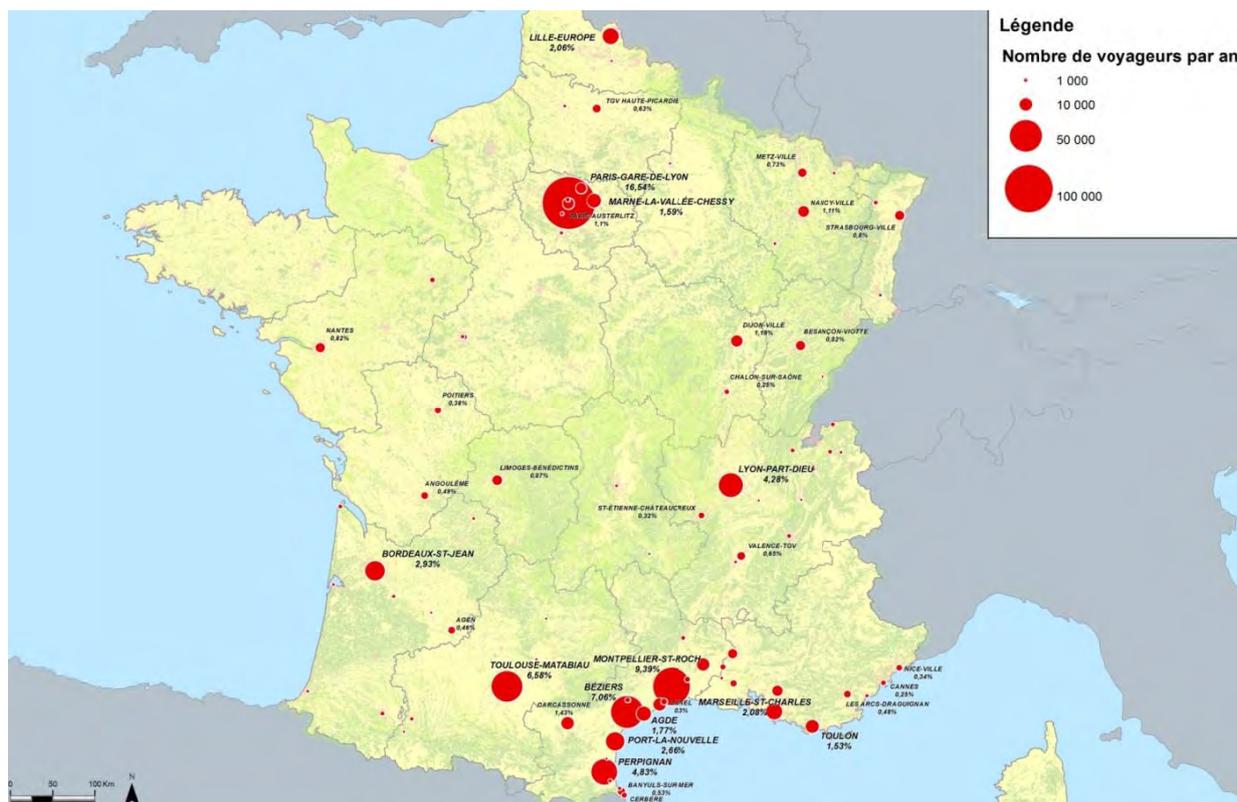


Figure 27 – Principales origines-destination pour la gare de Narbonne – 2010.

2.2.1.3. Présentation des différents scénarios de desserte

La structure du bassin de vie Béziers-Narbonne a conduit RFF à étudier trois grands types de scénarios de desserte des agglomérations :

- desserte par les gares existantes, scénario « 0 »,
- desserte par une gare nouvelle :
 - A Nissan-lez-Enserune « 1a »
 - A Béziers « 1b »
 - A Narbonne « 1c »
- desserte par deux gares nouvelles, à Béziers et à Narbonne, scénario « 2 ».

Chacun de ces scénarios est structuré selon trois axes :

- offre de transport,
- insertion territoriale et projet urbain,
- caractéristiques des gares et exploitation ferroviaire.

Après une présentation générale des scénarios et de la localisation des gares, l'offre de transport est décrite pour chaque scénario comme suit :

- desserte des gares : nombre de trains et temps de parcours.
- accessibilité, chalandise¹⁵ et fréquentation des gares.

L'insertion territoriale de chaque scénario de desserte est analysée sur la base des études environnementales conduites par RFF et des études urbaines conduites par les communautés d'agglomération de Narbonne et de Béziers et par la communauté de communes de la Domitienne.

Le dossier réalisé par la communauté d'agglomération de Béziers détaille les stratégies et projets d'aménagements en relation avec la desserte de l'agglomération par une gare nouvelle. Le dossier réalisé par la communauté d'agglomération de Narbonne détaille les stratégies et projets d'aménagements en relation avec l'ensemble des scénarios de desserte étudiés par RFF. Malgré ces différences, chaque scénario est présenté de façon similaire pour les deux agglomérations, en axant la réflexion sur les éléments suivants :

- la connexion de la gare aux réseaux de transports,
- le rôle de la gare dans les projets et stratégies d'aménagement de la collectivité territoriale.

Les caractéristiques des gares et l'exploitation ferroviaires sont décrites à partir des études menées par RFF. Les investissements sont détaillés par type (infrastructures, bâtiment voyageurs, aménagements connexes...).

¹⁵ Les **cartes d'accessibilité** sont établies grâce à l'utilisation d'un modèle routier pour calculer les temps d'accès aux gares.

La détermination des **zones de chalandise** des gares se base à la fois sur les résultats des enquêtes « grand sud » menées en 2010 et sur les résultats du modèle de prévision de trafic. Lors de la modélisation des déplacements « courte distance », l'étape d'affectation permet de connaître pour chaque zone la part des entrées + sorties utilisant chacune des gares. Ces données ont de plus été affinées selon la destination des trafics, afin de produire des cartes de chalandise « orientées », pour les trajets vers le nord d'une part et vers le sud d'autre part. A partir de ces données, la gare principale de rabattement pour chacune des zones du modèle a pu être identifiée. Par ailleurs lorsque la part de la seconde gare de rabattement dépasse 20 %, cette gare a également été représentée (en hachure sur les cartes). Les volumes de trafic n'ont cependant pas été détaillés.

2.2.1.4. Hypothèses communes aux trois scénarios

L'offre de transport régionale (TER) retenue pour les études correspond à l'ambition du conseil régional du Languedoc Roussillon, autorité organisatrice des transports en charge des transports ferroviaires régionaux. Cette offre est commune à tous les scénarios¹⁶ (Figure 28).

Gares	2012	2020
Agde	55	80
Béziers	69	100
Narbonne	83	116

Figure 28 – Offre régionale (trains par jour).

Le projet de ligne nouvelle Montpellier – Perpignan nécessite la création de raccordements ferroviaires entre les lignes existantes et la ligne nouvelle. Les scénarios ont en commun quatre raccordements (Figure 29) :

- ❑ Raccordement « A » à Lattes permettant de rejoindre la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan depuis Montpellier Saint Roch.
- ❑ Raccordement « J » à Rivesaltes permettant aux trains voyageurs utilisant la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan de rejoindre Perpignan centre.
- ❑ Raccordement « K » de Montpellier vers Toulouse à l'ouest de Narbonne permettant la circulation des trains grandes lignes sans arrêt sur le bassin de vie Béziers-Narbonne. Le nombre de circulations Grandes Lignes sur ce raccordement seront variables selon les scénarios de desserte.
- ❑ Raccordement « L » de Perpignan vers Toulouse à l'ouest de Narbonne permettant la circulation des trains grandes lignes en provenance de Bordeaux et Toulouse et en direction de Perpignan et Barcelone.

Pour chaque scénario, d'autres raccordements peuvent s'avérer nécessaires. Ils sont décrits dans les paragraphes correspondants.

¹⁶ Elle a cependant été modifiée à la marge : l'ensemble des TER marquent un arrêt supplémentaire dans le cas d'une gare nouvelle interconnectée à la ligne classique

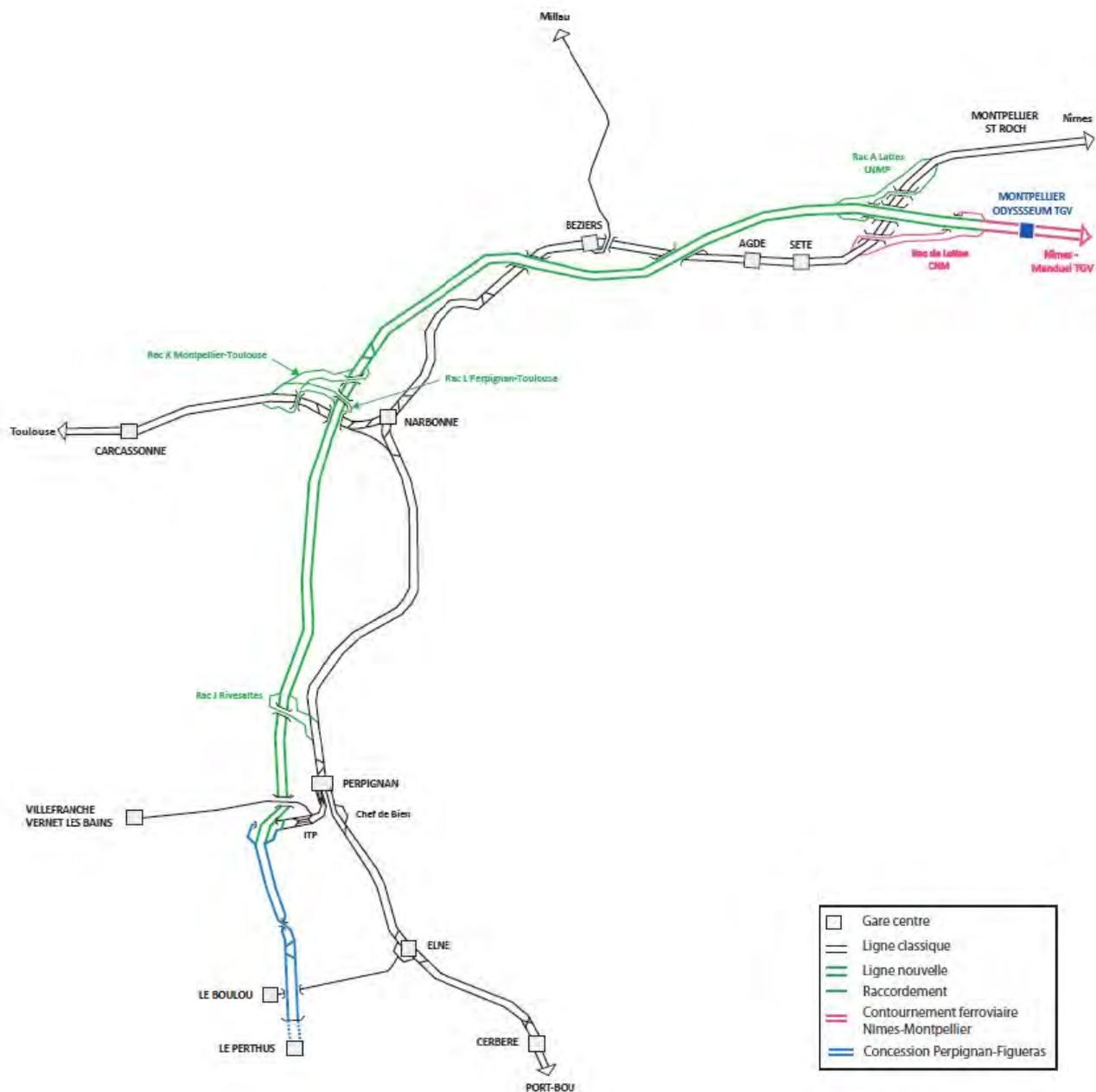


Figure 29 – Schéma d'exploitation commun à tous les scénarios de desserte.

2.2.2. Scénario de desserte par les gares existantes (0)

Dans ce scénario, le bassin de vie Béziers Narbonne est desservi par les gares existantes d'Agde, Béziers et Narbonne.

Les gares existantes de Béziers, Narbonne et Agde sont respectivement distantes de 28 et 51 km. Elles bénéficient d'un accès rapide depuis l'autoroute A9, située à 3,2 km de la gare de Narbonne, 7 km de la gare de Béziers et 18 km de la gare d'Agde.

Les trains desservant le territoire sortent de la ligne nouvelle pour emprunter la ligne classique, soit à l'est de Béziers (trains en direction de Perpignan, Barcelone ou terminus à Béziers), soit à l'ouest de Narbonne (trains venant du nord et allant vers Toulouse et Narbonne), soit enfin au sud de Narbonne (train en direction de Paris, Lyon ou Marseille).



Figure 30 – Présentation générale des gares du territoire – scénario « 0 » – Gares centre.

Dans ce scénario, la construction d'une ligne nouvelle entre Montpellier et Perpignan nécessite la création de **deux raccords supplémentaires** (par rapport aux raccords communs aux différents scénarios et présentés dans le paragraphe 2.2.1.4) entre la ligne classique et la ligne nouvelle dans le secteur concerné (Figure 31) :

- ❑ Un raccordement « B » au nord-est de Béziers qui permet aux trains grandes lignes venant de Montpellier de quitter la ligne nouvelle pour desservir la gare de Béziers,
- ❑ Un raccordement « H » au sud-ouest de Narbonne qui permet aux trains grandes lignes qui desservent la gare de Narbonne de reprendre la ligne nouvelle en direction de Perpignan. Ce raccordement n'est pas compatible avec la mixité au sud de Narbonne (la section de ligne nouvelle serait en tunnel).

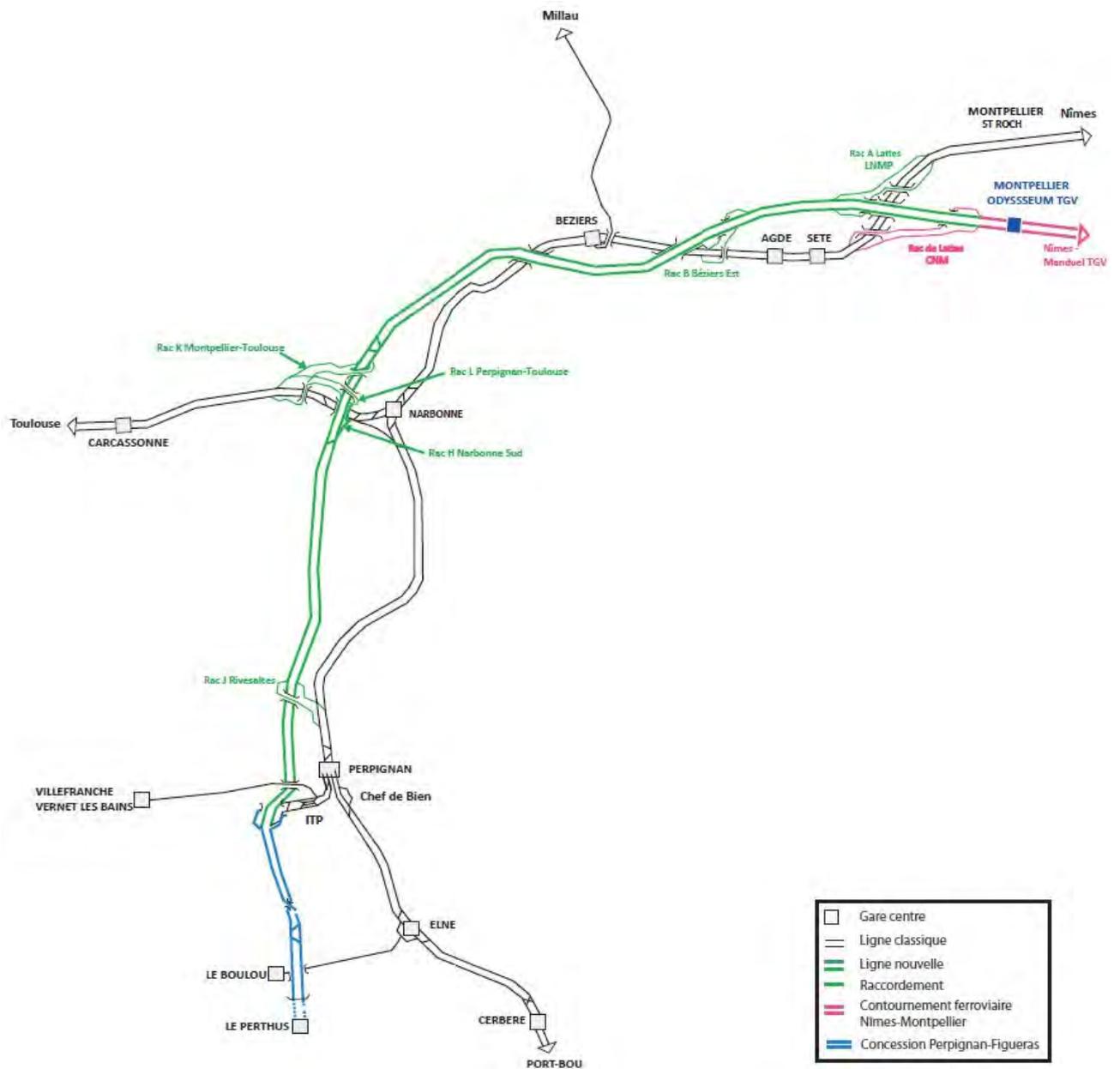


Figure 31 – Schéma de desserte – scénario « 0 » – Gares centre.

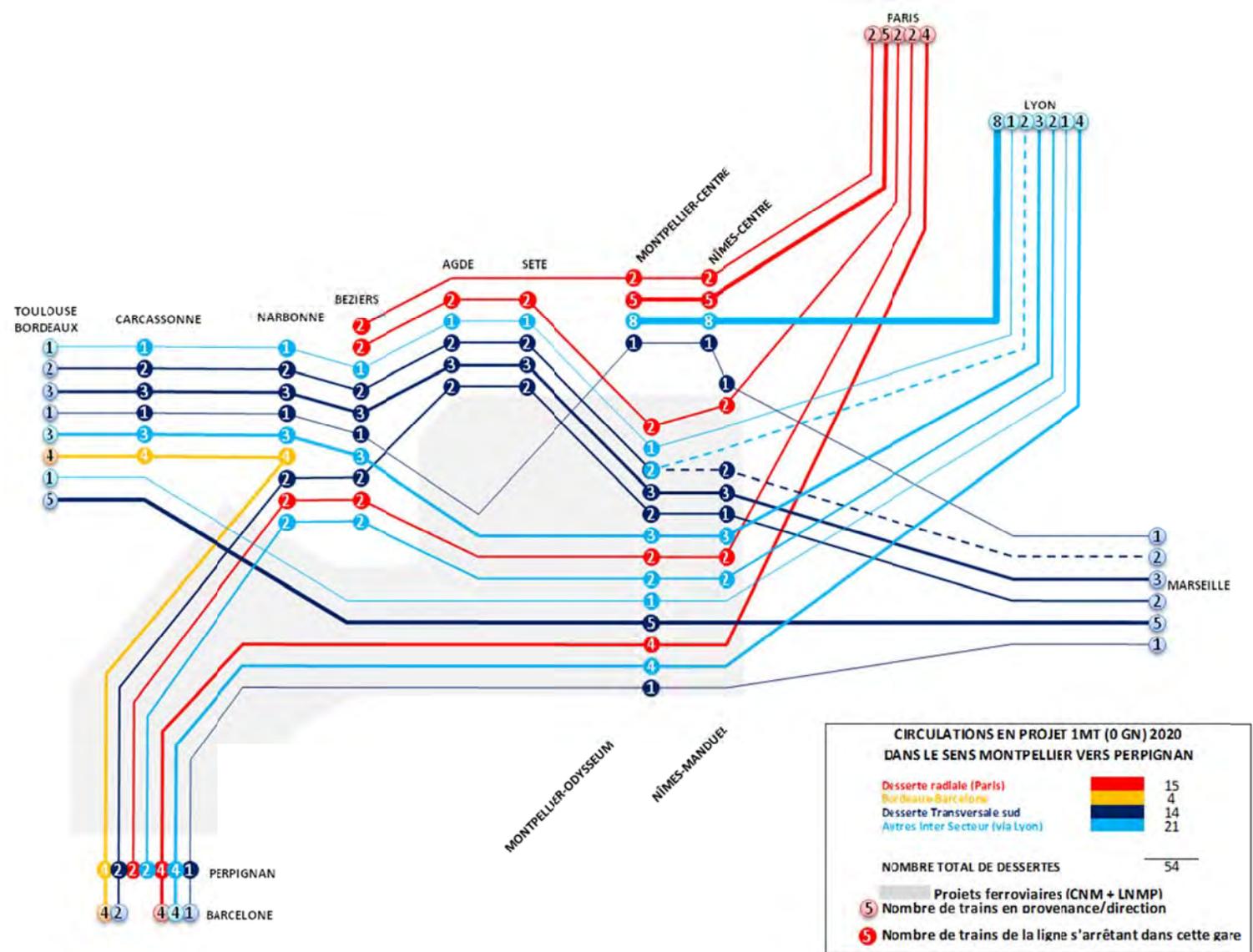


Figure 32 - Les différentes missions traversant le territoire d'étude – scénario « 0 » – Gares centre.

2.2.2.1. Offre de transport par gare

Le schéma de desserte permet de distinguer les différents trains desservant le Languedoc-Roussillon (Figure 32). Il met en évidence les trains circulant sur les lignes nouvelles CNM et LNMP (zone grisée) et ceux circulant sur la ligne classique (zone blanche) afin de desservir Sète, Agde, Béziers et Narbonne.

En 2020, il y a aura environ 54 trains grandes lignes par jour et par sens qui desserviront la région, répartis en trois grands types de missions :

- ❑ 36 trains entre le nord (Paris / Lyon) et le sud (Perpignan / Barcelone) ou l'ouest (Toulouse / Bordeaux).
- ❑ 14 trains entre la région PACA et l'ouest de la France (Toulouse / Bordeaux).
- ❑ 4 trains entre l'ouest (Toulouse / Bordeaux) et le sud (Perpignan / Barcelone).

L'évolution de ces trois grands types de missions entre 2012 et 2020 permet un renforcement de la desserte de la région Languedoc-Roussillon : + 18% pour Béziers et + 14% pour Narbonne.

Gares		Situation en 2012	Scénario "Gares centre"
Agathois	Agde	14	20
Biterrois	Béziers centre	34	40
Narbonnais	Narbonne centre	35	40

Figure 33 – Nombre d'arrêts de trains grandes lignes par gare et par jour (deux sens confondus) – scénario « 0 » – Gares centre.

Les gares de Narbonne et Béziers bénéficient du même nombre d'arrêts de trains mais pas des mêmes missions : Béziers reste terminus pour 4 trains par jour venant de Paris alors que les quatre trains quotidiens Toulouse-Barcelone ne marquent l'arrêt qu'à Narbonne (Figure 33).

Dans ce scénario, la desserte du territoire Béziers Narbonne utilise la ligne existante entre Béziers et Narbonne, ce qui allonge les temps de parcours par rapport à un train sans arrêt circulant sur la ligne nouvelle. Pour cette raison, de nombreux trains traversent le territoire en restant sur la ligne nouvelle : 9 trains grandes lignes directs par jour et par sens entre Montpellier et Perpignan (sur un total de 19) et 6 entre Montpellier et Toulouse (sur un total de 20).

		Agde		Béziers		Narbonne	
		2012	2020	2012	2020	2012	2020
Depuis Paris	vers Béziers	3	2	3	4	-	-
	vers Perpignan	2	-	3	2	3	2
	vers Barcelone	-	-	-	-	2	-
Depuis Lyon	Vers Toulouse	-	1	3	4	4	4
	Vers Perpignan	2	-	2	2	2	2
	Vers Barcelone	-	-	-	-	-	-
Depuis Marseille	Vers Toulouse	-	5	4	6	5	6
	Vers Barcelone	-	2	1	2	-	2
Depuis Toulouse	vers Barcelone	-	-	-	-	2	4
Total arrêt gare		7	10	16	20	18	20

Figure 34 – Nombre d’arrêts des trains grandes lignes par gare et par jour décomposé par mission (sens Montpellier vers Perpignan) – scénario « 0 » – Gares centre.

Les trains desservant Béziers et Narbonne et circulant sur la ligne classique contribuent au renforcement de la desserte de Sète et Agde. Cette répartition des circulations entre ligne ferroviaire existante et ligne nouvelle explique l’amélioration significative de la desserte d’Agde (+30%) dans ce scénario (Figure 34).

La mise en service du projet de ligne nouvelle entre Montpellier et Perpignan permet des gains de temps de parcours significatifs pour Béziers et Narbonne par rapport à 2012 malgré l’utilisation de la ligne classique entre Béziers et Narbonne. (Figure 35).

	Béziers		Narbonne	
	2012	2020	2012	2020
Paris	04:20	03:35	04:30	03:55
Lyon	02:40	02:05	02:55	02:20
Marseille	02:25	02:10	02:40	02:25
Toulouse	01:30	01:30	01:15	01:15
Barcelone	03:35	01:45	03:10	01:20

Figure 35 – Meilleurs temps de parcours – scénario « 0 » – gares centre.

2.2.2.2. Exploitation ferroviaire

Dans ce scénario de desserte par les gares centre, la majorité des trains grandes lignes (>60 %) desservent ces deux gares en circulant sur la ligne existante entre le raccordement à l’est de Béziers (raccordement « B ») et le sud-ouest de Narbonne (raccordement « H » ou ligne Narbonne Toulouse) (Figure 31).

Ce scénario impose donc des transferts de circulations grandes lignes entre la ligne classique et la ligne nouvelle (grâce à deux raccordements supplémentaires « B » et « H »), ce qui complexifie et fragilise l'exploitation du doublet de lignes du fait des contraintes d'insertion de ces trains.

Dans ce scénario, le raccordement « K » Montpellier-Toulouse à l'ouest de Narbonne ne serait utilisé que par 12 trains grandes lignes par jour. Toutefois ce raccordement est indispensable sinon ces trains devraient quitter la ligne nouvelle avant Béziers, avec un allongement significatif de leur temps de parcours.

Sur la ligne existante, entre le raccordement « B » et la gare centre de Narbonne, il y aurait en 2020 34 trains grandes lignes (par jour, deux sens confondus), 80 trains régionaux et une partie des trains de marchandises (selon les hypothèses de mixité entre Montpellier et Narbonne). Dans ce scénario, la ligne actuelle accueillerait 87% des circulations entre Béziers et Narbonne (soit 254 trains sur les 292 qui circuleraient au total entre Béziers et Narbonne sur le doublet de ligne). Ce scénario induit la création d'une ligne nouvelle mais la très forte majorité des circulations continueraient à utiliser la ligne actuelle.

Un scénario sans gare nouvelle à Narbonne et mixte de Montpellier à Béziers (en mutualisant l'utilisation du raccordement « B » pour les TAGV et tous les trains de fret) ou à Nissan, concentre tous les flux TER, Fret et une majorité des TAGV sur la ligne classique au nord de Narbonne. Ce scénario est difficilement exploitable et peu robuste¹⁷.

En termes d'exploitation ce scénario de desserte privilégierait donc la mixité totale (voyageurs/fret) de la ligne nouvelle afin de libérer de la capacité sur la ligne existante pour faire circuler les trains grandes lignes desservant les deux gares centre.

Un scénario sans gare nouvelle à Narbonne et mixte de Montpellier à Perpignan est théoriquement envisageable. Cependant les études d'infrastructure infirment ce point. En effet, la desserte par la gare centre impose aux TAGV de repartir sur LNMP via un raccordement « H » prenant naissance sur la ligne Narbonne-Toulouse. Or son point de jonction avec LNMP mixte en direction du Perpignan se trouve alors en zone de tunnel, compte tenu des rampes à 12,5 ‰. La réalisation d'un raccordement dénivelé à grande vitesse en zone de tunnel a été écartée.

La réalisation de la future Liaison Toulouse Narbonne par le couloir « médian » imposera la création à termes d'une gare nouvelle afin de desservir le Narbonnais si celle-ci se connecte directement à LNMP. En effet les raccordements à créer pour assurer des relations entre LNMP et LTN ne permettraient pas de desservir la gare centre de Narbonne.

Le choix du couloir « sud » permettrait de desservir Narbonne centre via le raccordement « H » entre LNMP et la gare centre de Narbonne. Toutefois, dans un scénario de mixité au sud de Narbonne le couloir « sud » étudié dans le cadre des pré-études fonctionnelle de LTN viendrait se raccorder à grande vitesse en zone de tunnel, ce qui n'apparaît pas comme techniquement optimum¹⁸. Ainsi, seule la solution sans mixité au sud de Narbonne et avec le couloir « sud » LTN peut être envisageable dans le cadre d'un scénario de desserte par la gare centre de Narbonne. Néanmoins, dans ce cas, tous les flux TER, fret et une majorité des TAGV seraient concentrés sur la ligne classique au nord de Narbonne et le raccordement « K », indispensable à la mise en service de LNMP dans ce scénario, serait inexploité.

Au vu de la concentration des circulations sur la ligne existante dans le cas d'un arrêt de la mixité à Béziers ou à Nissan et de l'incompatibilité d'une desserte des gares centres avec la mixité de Montpellier à Perpignan (raccordement « H »), seul un scénario de desserte des gares centres combiné avec une mixité de Montpellier à Narbonne apparaît pertinent.

¹⁷ Pour plus de précisions se reporter au Dossier ministériel mixité – Etape 2.

¹⁸ Cf. Dossier ministériel mixité – Etape 2.

2.2.2.3. Accessibilité, zones de chalandise

La carte suivante (Figure 36) représente les temps d'accès aux gares existantes de Narbonne et Béziers depuis l'ensemble du territoire.

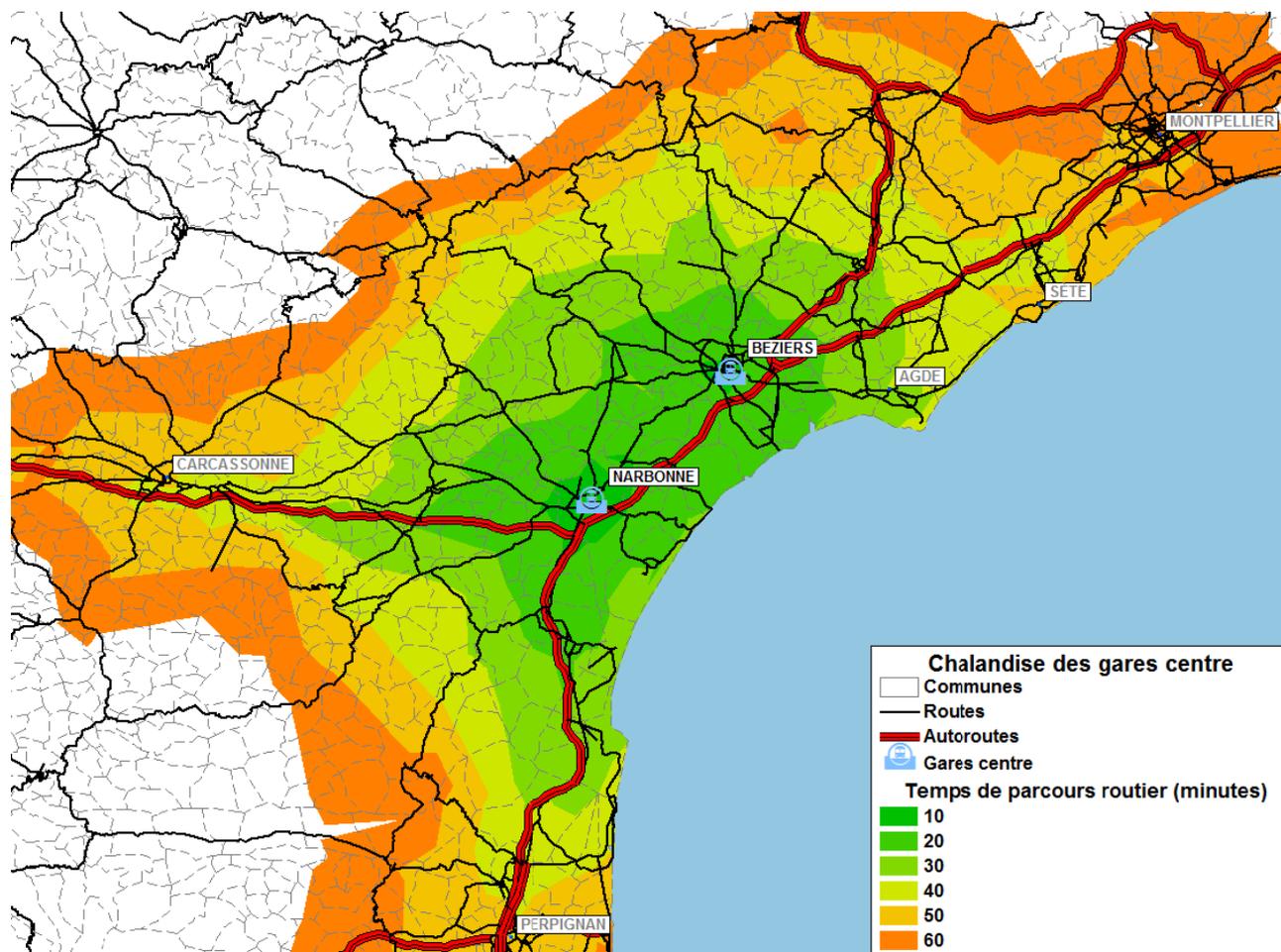


Figure 36 – Temps d'accès aux gares existantes – scénario « 0 » – Gares centre.

Tenant compte des différents modes de rabattement possibles (viaire, ferré, etc.), les gares de Béziers et de Narbonne permettent d'atteindre en 10 minutes environ 50 000 personnes et 30 000 emplois chacune.

En 30 minutes, la population atteinte depuis la gare de Narbonne est de 270 000 personnes et 115 000 emplois, contre 230 000 personnes et 95 000 emplois depuis la gare de Béziers. Cette différence s'explique notamment par la meilleure accessibilité de la gare de Narbonne.

Cependant, l'analyse des zones de chalandise (Figure 37 et Figure 38) montre que la gare de Béziers serait plus attractive avec 135 000 voyageurs potentiels pour des trajets vers le nord et 175 000 vers le sud, contre respectivement 120 000 et 100 000 pour la gare de Narbonne.

En effet, la zone de chalandise de Narbonne est plus restreinte que celle de Béziers, du fait de la proximité des gares de Carcassonne et de Perpignan.

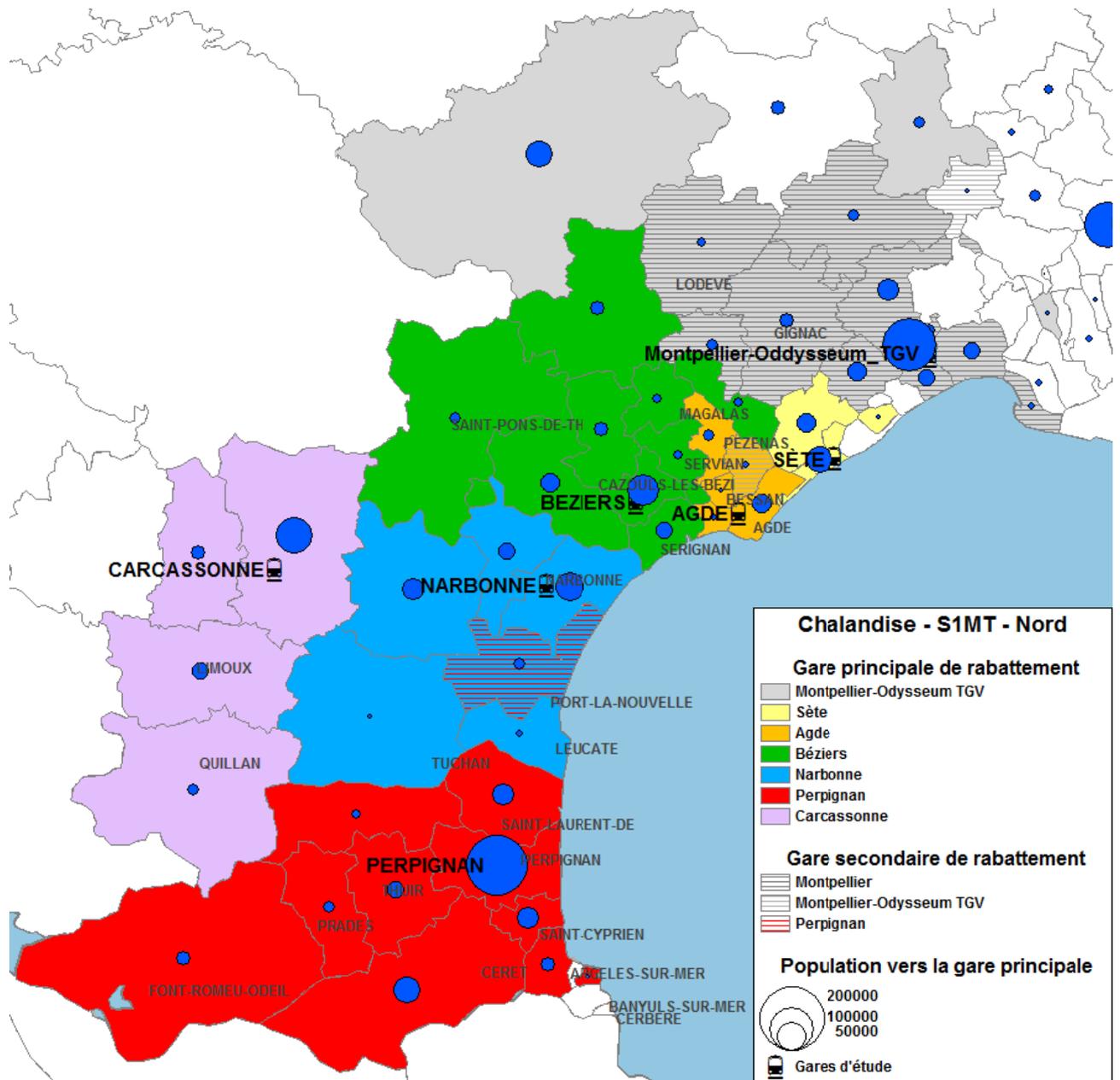


Figure 37 – Zone de chalandise des gares pour un voyage en direction du nord – scénario « 0 » – Gares centre.

2.2.2.4. Fréquentation des gares

Dans ce scénario, la fréquentation globale des gares du bassin de vie Béziers-Narbonne double (+ 117 %) par rapport à la situation 2009.

La gare de Narbonne est celle qui profite le plus de la croissance, du fait notamment de sa fonction de correspondance. **La gare d'Agde, qui bénéficie dans ce scénario d'une bonne desserte, voit également sa fréquentation très fortement augmenter.** La gare de Béziers connaît une hausse plus modérée.

La gare de Narbonne conserve dans ce scénario sa fonction de carrefour ferroviaire.

Gares	fréquentation 2009	pourcentage correspondances 2009	fréquentation 2020	pourcentage correspondances 2020
Agde	0,63	5%	1,23	3%
Béziers	1,25	13%	2,35	12%
Narbonne	1,10	36%	2,88	33%
TOTAL	2,98	21%	6,46	20%

Figure 39 – Fréquentation grandes lignes et TER par gare en millions voyageurs/an – scénario « 0 » – Gares centre.

En conclusion :

- ❑ La fréquentation de l'ensemble du territoire croît fortement, chaque gare voyant sa fréquentation augmenter entre 90 et 250 %.
- ❑ Les trains desservant le territoire Béziers-Narbonne circulent sur la ligne classique et marquent de nombreux arrêts, ce qui conduit à des temps de parcours moins performants que pour les autres scénarios, mais permet une très bonne desserte d'Agde.
- ❑ L'exploitation ferroviaire devient plus complexe sur ce secteur.

2.2.2.5. Insertion territoriale des pôles d'échanges de Béziers et Narbonne

Accessibilité des gares centre¹⁹

La gare de Béziers se situe à proximité de l'Orb et du canal du Midi, au pied du plateau où se trouve le centre historique de Béziers. Elle est insérée dans un tissu urbain constitué par des quartiers d'habitat et des zones d'activité relativement anciens et caractérisés par des dynamiques de développement importantes.

La gare est accessible depuis un parvis situé au nord, aucun accès n'existant depuis le sud.

Les accès routiers à la gare se font :

- ❑ depuis l'est par le boulevard de Verdun et la RD 112 (la gare est à environ 10 minutes de l'A9),
- ❑ depuis l'ouest soit en traversant des quartiers d'habitat ancien, soit en franchissant le canal du Midi et la voie ferrée (Figure 40).

¹⁹ Etude réalisée par Gare & Connexion (juin 2012).

L'accessibilité routière à la gare est difficile, notamment depuis l'ouest, du fait des coupures à traverser (Orb, canal du Midi et voie ferrée) et du caractère essentiellement urbain de la voirie à ses abords (Figure 40). Toutefois, l'accès à la gare depuis le sud et l'est devrait être amélioré par les opérations urbaines engagées (cf. 2.2.2.5.2).

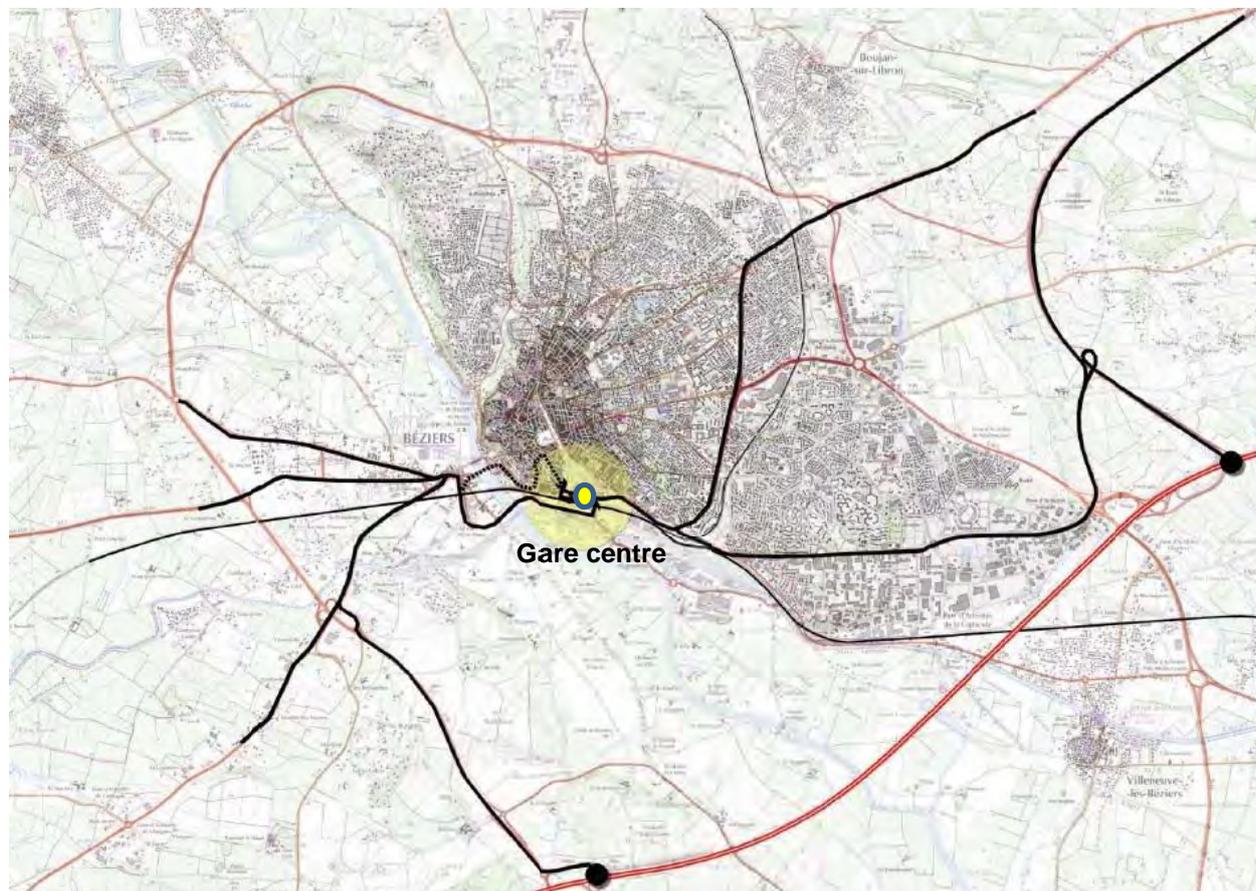


Figure 40 – Accès routiers à la gare de Béziers à l'échelle de l'agglomération²⁰

²⁰ Source : Etude G&C (juin 2012)



Figure 41 – Accès routiers à la gare de Béziers à l'échelle du quartier gare²¹

Le réseau de transports en commun interurbains de l'Hérault est organisé en étoile autour des deux pôles principaux que sont Béziers et Montpellier. Béziers est desservie par 18 lignes assurant le lien avec le littoral et l'arrière-pays. Le pôle central de ce réseau est la gare routière Charles de Gaulle localisée sur le plateau du centre-ville. La gare ferroviaire est un pôle secondaire de ce réseau desservi uniquement par 9 lignes, principalement en direction du sud du département.

Le réseau de transports en commun de l'agglomération est constitué de 22 lignes organisées en étoile autour de la gare routière Charles de Gaulle. 4 lignes, desservant le sud de l'agglomération, marquent un arrêt à la gare ferroviaire.

L'accessibilité en transports en commun de la gare est donc médiocre, du fait notamment de la trame viaire à ses abords et de l'organisation des différents réseaux de transports en commun (inter urbains, urbains) dans lesquels la gare n'est qu'un pôle secondaire. Seul, le sud du département et de l'agglomération biterroise peuvent accéder en transports en commun à la gare.

²¹ Source : Etude G&C (juin 2012)

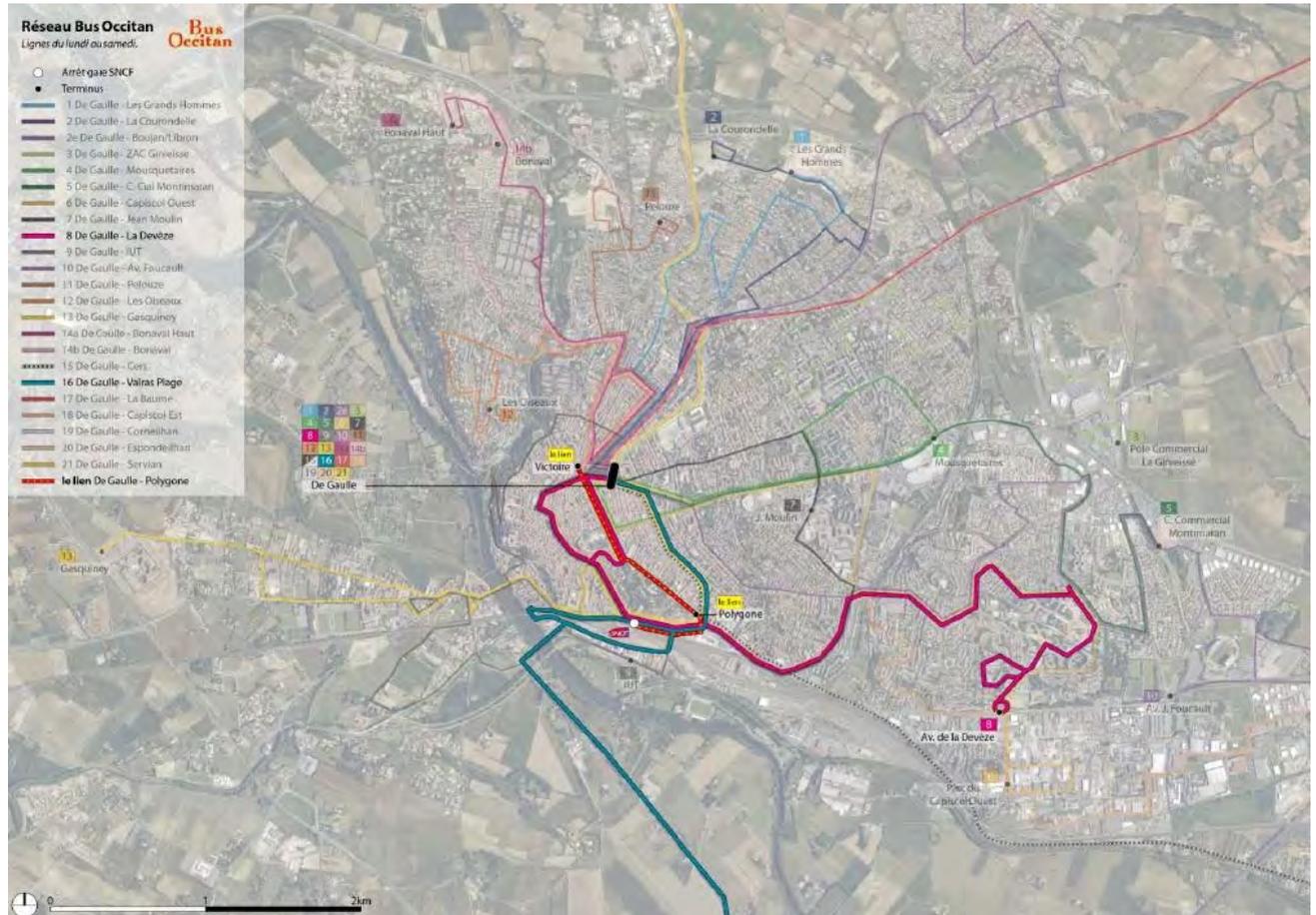


Figure 42 – lignes de bus urbains desservant la gare centre de Béziers²²

Le parvis dispose d'un seul accès, commun aux voitures et aux bus, qui s'organise suivant 4 voies parallèles, passant devant le bâtiment voyageur et permettant d'accéder au parking longue durée. Le fonctionnement du parvis est complexe et sa lisibilité est faible. Il constitue un élément limitant l'accessibilité territoriale de la gare. Toutefois, son réaménagement dans le cadre des opérations urbaines engagées (cf. 2.2.2.5.2) devrait améliorer son fonctionnement.

Dans le cas d'une desserte de Béziers par sa gare centre, des investissements sont nécessaires pour améliorer substantiellement l'accessibilité territoriale de la gare.

²² Source : Etude G&C (juin 2012)

La gare de Narbonne se situe au nord du centre historique, légèrement en surplomb du canal de la Robine. Son rôle de carrefour ferroviaire induit un plateau de voies large (200 mètres) qui constitue une coupure forte entre le centre-ville et les tissus urbains du nord. La gare est accessible par tous les modes depuis un parvis situé au sud.

Les accès routiers sont organisés depuis la rocade de Narbonne (RD 6009) et le boulevard Carnot. L'accès depuis l'A9 peut également se faire par le centre-ville.

Plusieurs projets routiers portés par le conseil général de l'Aude (Figure 44) sont de nature à améliorer cette accessibilité routière :

- ❑ La rocade nord (en cours de réalisation) permettra un accès direct depuis l'A9 et allègera les voiries du centre,
- ❑ Le contournement sud de Lézignan-Corbières permettra un accès à la gare depuis l'A61 (puis la rocade et le boulevard Carnot) sans traverser le tissu urbain.

L'accessibilité routière à la gare est bonne et devrait être améliorée à moyen terme.

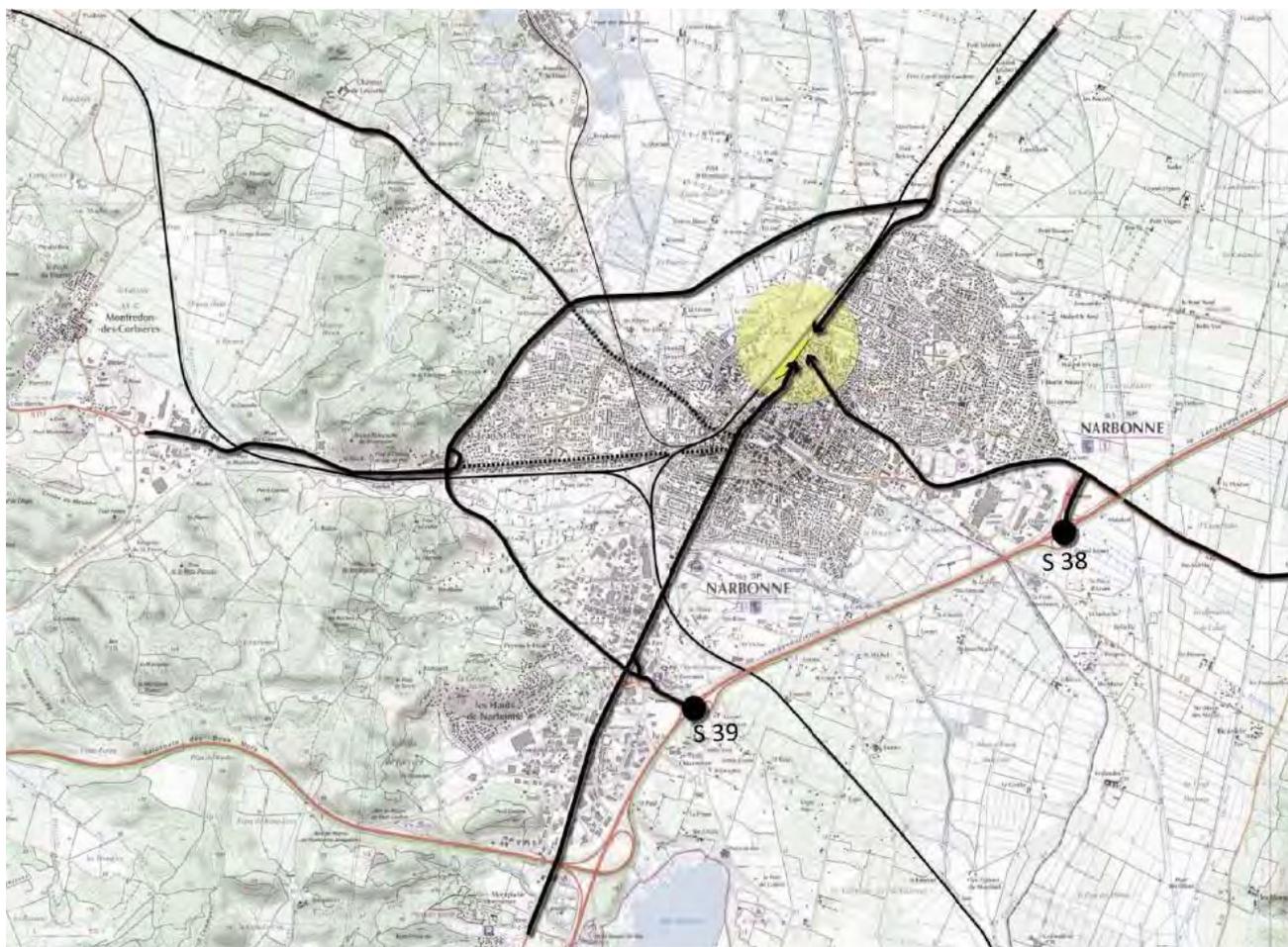


Figure 43 – accès routiers à la gare centre à l'échelle de l'agglomération narbonnaise²³

²³ Source : Etude G&C (juin 2012)



Figure 44 – projets routiers prévus concernant l'agglomération narbonnaise

Le réseau de transports interurbains de l'Aude est organisé autour des pôles urbains de Narbonne, Carcassonne, Castelnaudary. 10 lignes, reliant le centre de Narbonne à Carcassonne, à Lézignan ainsi qu'à l'arrière-pays narbonnais, marquent des arrêts à la gare routière de Narbonne située à 300 mètres de la gare ferroviaire.

Le réseau de transports en commun de l'agglomération est constitué de 11 lignes organisées en étoile autour de la gare routière et la reliant à l'arrière-pays ainsi qu'au littoral.

L'agglomération a engagé la révision de son plan de déplacements urbains. Elle prévoit d'étudier (cf. annexe 3), dans le cadre du projet d'aménagement d'ensemble de l'agrafe ouest (Figure 45 et paragraphe 2.2.2.5.2), la création d'une nouvelle ligne de transports en commun en site propre dont le terminus serait la gare ferroviaire.



Figure 45 – tracé indicatif du projet de transport en commun en site propre sur Narbonne

Seul élément limitant l'accessibilité de la gare : le parvis de la gare, source de nombreux dysfonctionnements. L'éloignement entre la gare routière et le bâtiment voyageurs de la gare ferroviaire est défavorable aux correspondances. De plus, la juxtaposition de l'ensemble des fonctions (gare routière, stationnement, dépose-minute, taxis) sur cet espace entraîne une organisation complexe.

L'accessibilité de la gare de Narbonne, tant routière qu'en transports en commun, est globalement bonne et devrait s'améliorer à moyen terme (rocade est et grand contournement nord). Son principal facteur limitant est le fonctionnement de son parvis. Celui-ci pourrait être résolu soit par un réaménagement de ce parvis soit par un retournement de la gare (projet porté par la communauté d'agglomération du Grand Narbonne).

Dynamiques urbaines

Le secteur de la gare de Béziers connaît des dynamiques urbaines importantes avec deux opérations structurantes : la ZAC le Quai le Port Neuf au sud de la gare et la ZAC Wilson au nord (Figure 46).

La ZAC le Quai le Port Neuf développe, sur une ancienne friche industrielle, un nouveau quartier avec 80 logements, une résidence hôtelière d'une cinquantaine de places, 1 000 m² de bureaux, 600 m² de commerces et 150 places de parking souterrain. Elle permettra d'assurer une liaison entre la ville basse, le canal du Midi et le cœur de ville.

La ZAC Wilson vise à créer une nouvelle polarité majeure de l'agglomération biterroise autour de l'avenue Wilson, en continuité avec le parvis actuel de la gare.

Autour d'équipements majeurs comme la nouvelle cité judiciaire de Béziers et le centre commercial Polygone (déjà en service), un nouveau quartier d'environ 500 logements permettra une extension du centre de Béziers, en articulation avec le réaménagement du parvis de la gare.

Ces deux projets permettront également de faire évoluer fortement la trame viaire aux abords de la gare et devraient améliorer l'accessibilité de la gare (nouvel accès par le sud, amélioration des accès vers l'est).



Figure 46 – Opérations d'aménagement sur le quartier de la gare de Béziers²⁴

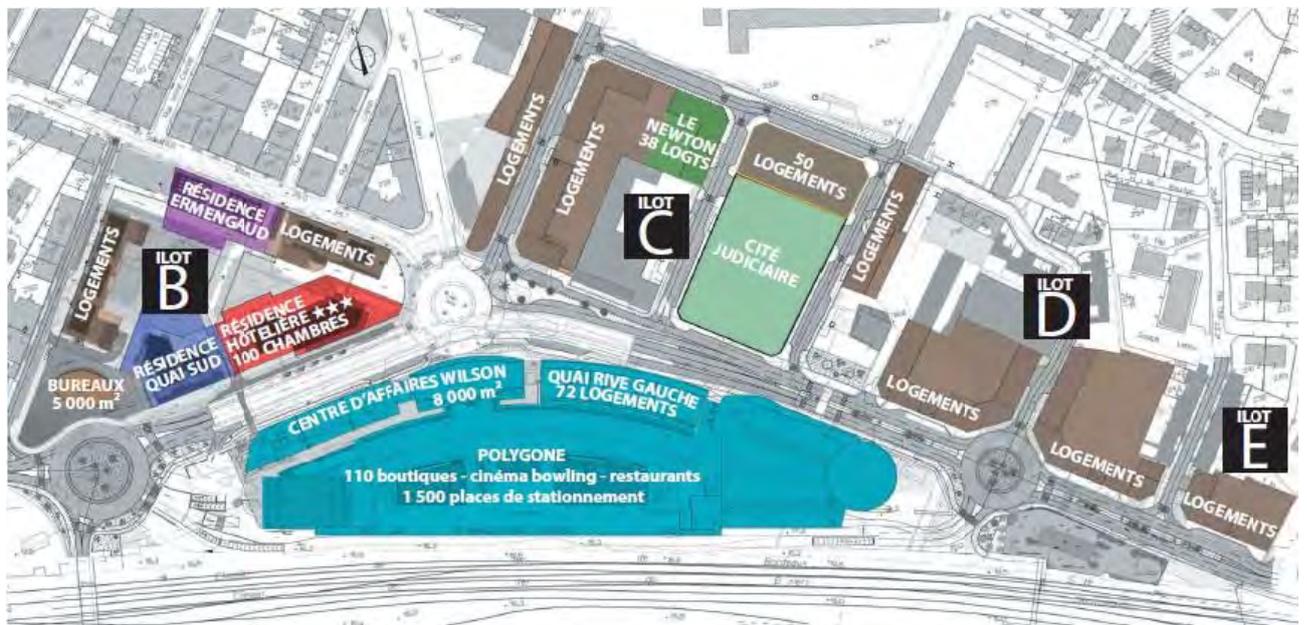


Figure 47 – Quartier Wilson - Béziers

²⁴ Source : Etude G&C (juin 2012)

L'agglomération de Narbonne a une stratégie globale d'aménagement de son territoire fondée sur l'émergence de polarités secondaires fortes, bien reliées en transports en commun à Narbonne, et sur la concentration des développements urbains à venir par des « agrafes » espaces d'interface entre grands secteurs de l'agglomération concentrant plusieurs infrastructures de transport (échangeur autoroutier, gare ferroviaire, port...).

La gare de Narbonne est une des polarités majeures de l'agrafe ouest, qui a vocation à structurer l'entrée ouest de l'agglomération, en améliorant l'accès à la gare centre depuis la rocade de Narbonne (Figure 48).

Le projet territorial tire parti de la ré-organisation profonde de la gare pour permettre un développement plus important du quartier Sainte Louise au Nord de la gare tout en enclenchant un processus de renouvellement au sud de la gare, permis par l'arrivée du Bus en Site Propre et par la modification des accès à la gare (concentrés au Nord de la gare dans le projet de la communauté d'agglomération du Grand Narbonne).

Le développement de bureaux et d'immobilier d'entreprises dans le quartier de Sainte Louise serait important avec l'émergence d'un pôle tertiaire d'agglomération, du fait du renforcement de la desserte de la gare centre.

Cette requalification sera également l'occasion de reconsidérer le rôle du canal de la Robine et de ses quais, dont la fonction d'espace public a pour vocation de tisser des liens entre le centre-ville, la gare, le nouveau quartier Sainte-Louise et la ceinture verte de l'agglomération.

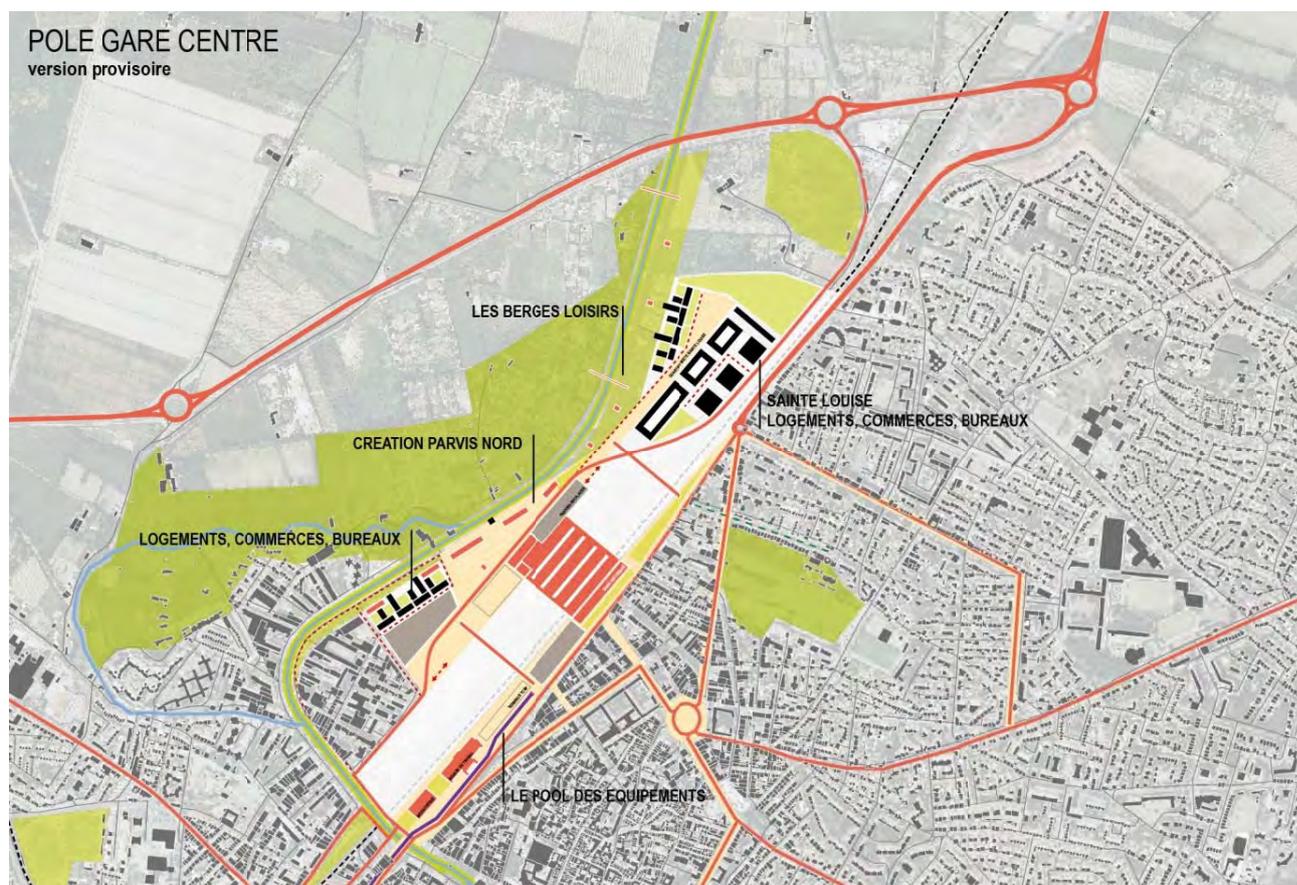


Figure 48 – Projet sur le quartier de la gare de Narbonne – scénario « 0 » - Gares centre

2.2.2.6. Aménagement des gares existantes²⁵



Figure 49 – Eléments de programme du Pôle d'échange multimodal de Béziers
- scénario « 0 » - Gares centre

Le scénario de desserte par les gares centres induit une forte augmentation de la fréquentation qui rend nécessaire d'une part le réaménagement, de la gare de Béziers en un véritable pôle d'échange multimodal (Figure 49).

Le programme de ce pôle d'échange multimodal comprendrait :

- ❑ Le réaménagement du parvis nord avec la création d'une gare routière, d'un cheminement piéton et d'une dépose minute en relation avec le centre-ville.
- ❑ La création d'un parvis au sud de la gare organisant l'accès routier à la gare.
- ❑ La création d'un nouveau bâtiment voyageurs au sud.
- ❑ La création d'un parking de 800 places pour les stationnements longue durée sur le parvis sud.
- ❑ La création d'un franchissement des voies et d'accès aux quais depuis le parvis sud.
- ❑ L'élargissement du franchissement routier des voies ferrées (pont noir) pour permettre l'accès au parvis sud depuis le boulevard de Verdun.

Ce projet pourrait faire l'objet également d'une plus grande ouverture en direction du quartier du Port Neuf et du canal du Midi. Cette évolution du projet de gare n'a pas été chiffrée (Figure 50).

²⁵ Les éléments présentés dans cette partie sont extraits de l'étude menée par Gares et Connexion en 2012 sur les gares centres de Béziers et de Narbonne.

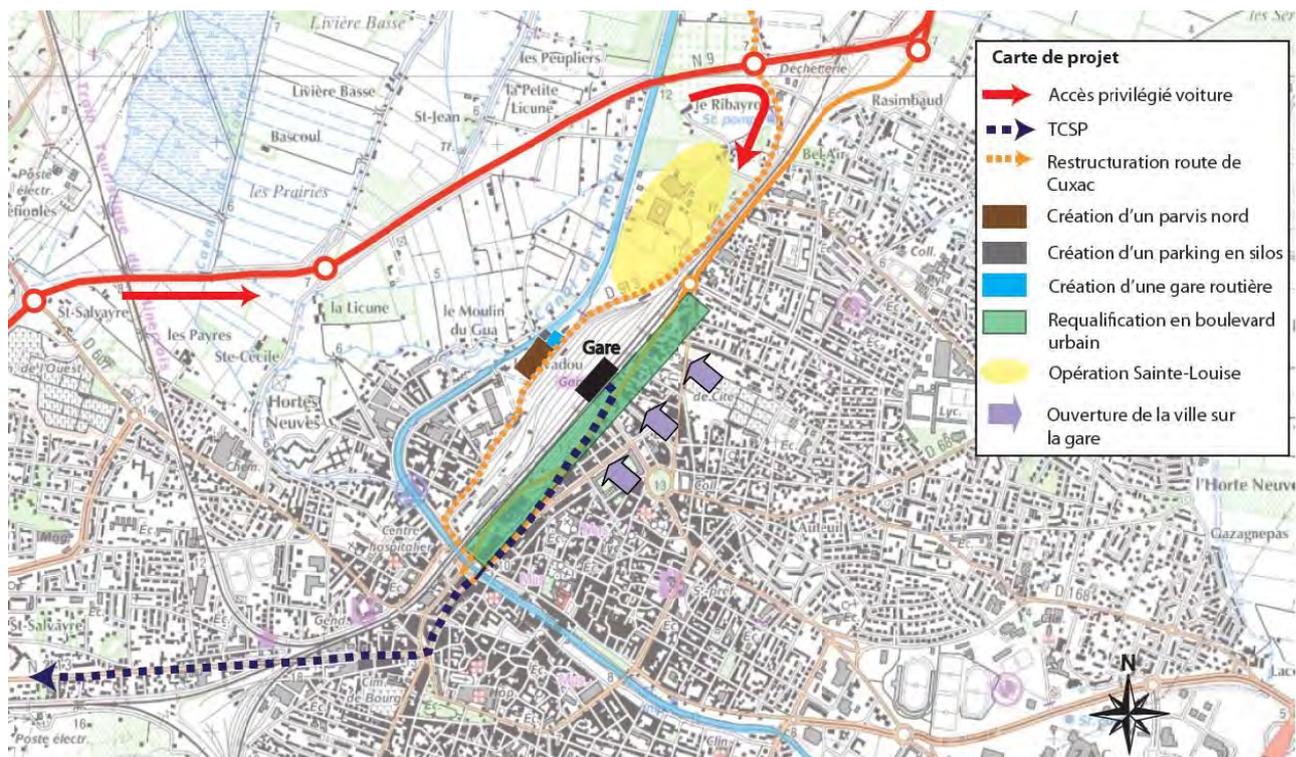


Figure 51 – Projet de réaménagement du pôle d'échange multimodal de l'agglomération de Narbonne - Scénario « 0 » - Gares centres



Figure 52 – Esquisse du pôle d'échange multimodal de l'agglomération de Narbonne – Scénario « 0 » - Gares centres

2.2.3. Scénario de desserte par une gare nouvelle à Nissan (1a)

Dans ce scénario, la desserte du territoire Béziers-Narbonne est assurée exclusivement à partir d'une gare nouvelle, interconnectée à la ligne classique, et située à Nissan-lez-Enserune.

L'accès à la gare nouvelle de Nissan-lez-Enserune se fait depuis la route départementale D 609 qui permet de rejoindre les agglomérations de Béziers (à 11 km) et de Narbonne (à 17 km) et l'autoroute A9 par la sortie de Béziers (à 12 km).

La quasi-totalité des trains desservant le territoire marquent l'arrêt uniquement à la gare nouvelle de Nissan. Les gares centres de Béziers et de Narbonne sont desservies exclusivement par les trains régionaux, la gare de Béziers conservant 4 trains quotidiens grandes lignes de liaison avec Paris.



Figure 53 – présentation générale des gares du territoire – scénario « 1a » – Gare nouvelle de Nissan.

Ce scénario de desserte ne nécessite pas la création de raccordement supplémentaire (par rapport aux raccordements communs aux différents scénarios et présentés dans le paragraphe 2.2.1.4), (Figure 54).

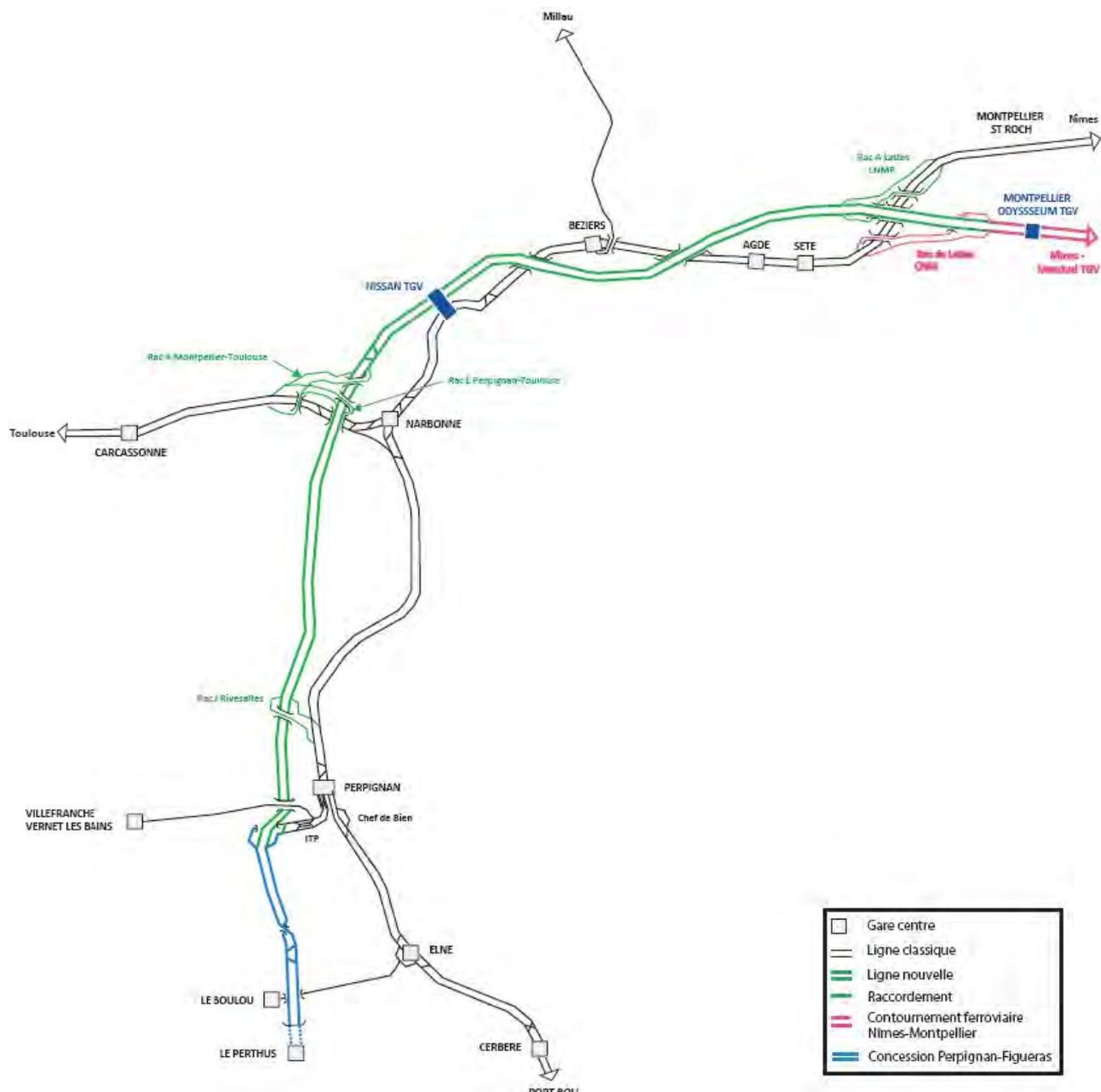


Figure 54 – Schéma de desserte – scénario « 1a » – Gare nouvelle de Nissan.

Pour ce scénario de desserte, deux localisations potentielles de la gare nouvelle ont été imaginées (Figure 55) :

- ❑ La première localisation – dite « Nissan village » - se situe en périphérie du centre-ville de Nissan. Elle permet la construction d'une gare interconnectée à la ligne classique avec un bâtiment voyageurs surplombant les lignes nouvelle et classique.
- ❑ La deuxième localisation – dite « Periès » - se situe sur le lieu-dit le Périès, hameau situé à 5km au sud-ouest du centre-ville de Nissan. Elle permet la construction d'une gare interconnectée à la ligne classique avec un bâtiment voyageurs parallèle aux voies et d'un seul côté. C'est le site qui avait été retenu dans le projet de 1995.



Figure 55 –Secteurs de localisation possibles
– scénario « 1a » – Gare nouvelle de Nissan.

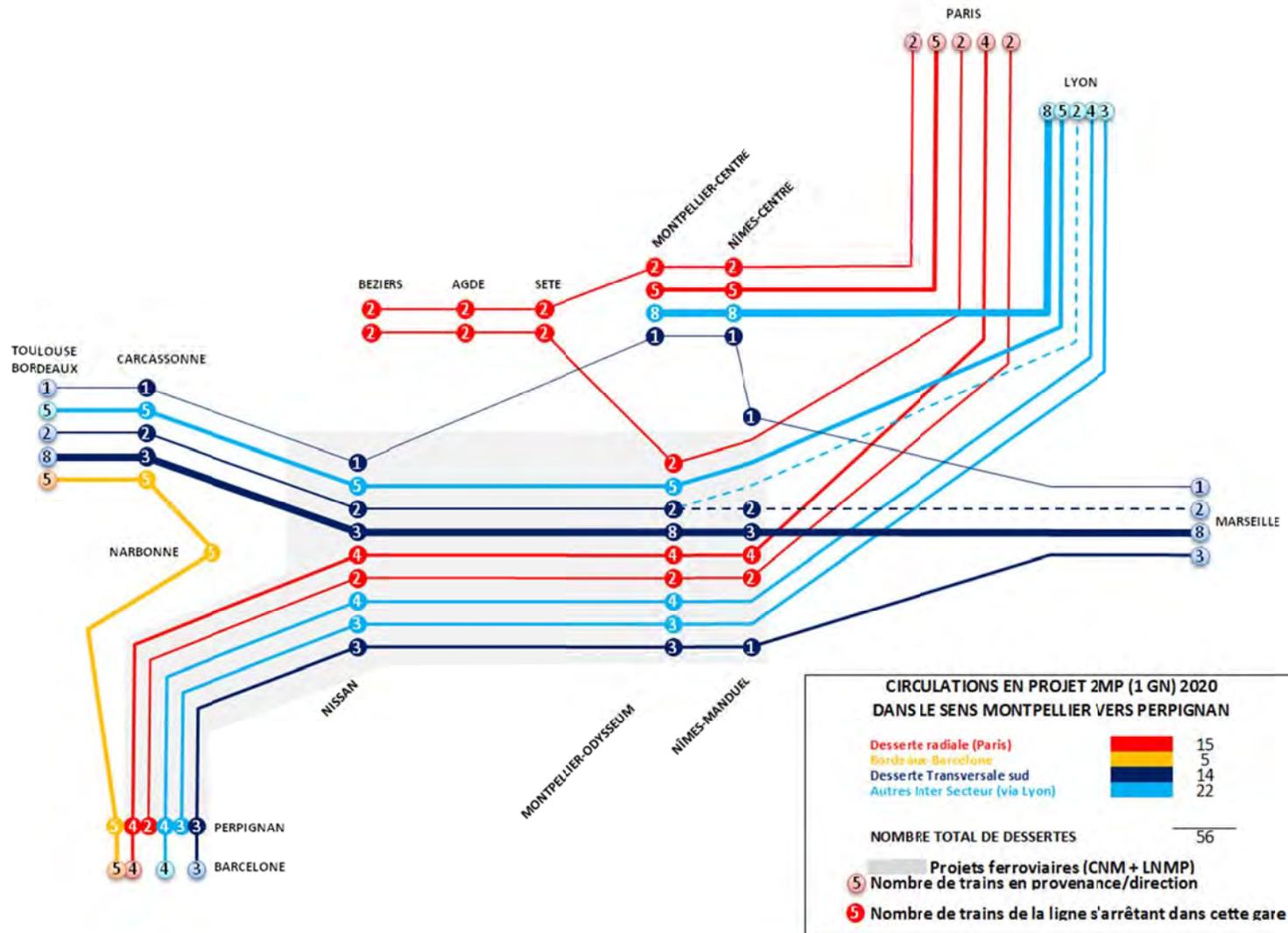


Figure 56 – l'offre ferroviaire – scénario « 1a » – Gare nouvelle de Nissan.

2.2.3.1. Offre de transport par gare

Dans ce scénario, la quasi-totalité des trains Grandes Lignes utilisent la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan et desservent le territoire Béziers Narbonne via la gare nouvelle de Nissan.

Ce scénario de desserte permet un renforcement de l'offre ferroviaire globale et sa concentration sur la gare nouvelle de Nissan. En 2012, les gares de Béziers et de Narbonne seront concernées par une trentaine d'arrêts tandis qu'en 2020, la gare de Nissan serait concernée par environ 50 arrêts par jour (Figure 57)

Ainsi, la gare nouvelle bénéficie d'une desserte équivalente aux gares de Montpellier et de Perpignan²⁶. Plus de 80 % des trains grandes lignes circulant sur la ligne nouvelle marquent un arrêt dans cette gare.

En revanche, la desserte des gares centres de Narbonne, Béziers et Agde se fait depuis la ligne existante, et ces gares sont donc desservies par un nombre très inférieur de trains grandes lignes par rapport au scénario « 0 » - gares centre (Figure 56).

Gares		Situation en 2012	Scénario "Gare nouvelle à Nissan"
Agathois	Agde	14	8
Biterrois	Béziers centre	34	8
	Nissan	-	54
Narbonnais	Narbonne centre	35	10
	Nissan	-	54

Figure 57 – Nombre d'arrêts de trains grandes lignes par gare et par jour (deux sens confondus) – scénario « 1a » – Gare nouvelle de Nissan.

Les gares de Béziers et d'Agde sont desservies par des trains en provenance de Paris et qui utilisent la ligne existante depuis Nîmes, tandis que Narbonne est uniquement desservie par des trains grandes lignes circulant entre Toulouse et Perpignan. Les gares existantes voient donc leur desserte grandes lignes diminuer par rapport à la situation actuelle (Figure 58).

²⁶ Sur les trajets entre Perpignan et Montpellier, l'ensemble des trains desservant Montpellier et Perpignan marquent également l'arrêt en gare de Nissan, entre Toulouse et Montpellier seule 5 missions sont directes (sans arrêt en gare de Nissan).

		Agde		Béziers		Nissan	Narbonne	
		2012	2020	2012	2020	2020	2012	2020
Depuis Paris	Vers Béziers	3	4	3	4	-	-	-
	Vers Perpignan	2	-	3	-	6	3	-
	Vers Barcelone	-	-	-	-	4	2	-
Depuis Lyon	Vers Toulouse	-	-	3	-	5	4	-
	Vers Perpignan	2	-	2	-	7	2	-
	Vers Barcelone	-	-	-	-	4	-	-
Depuis Marseille	Vers Toulouse	-	-	4	-	6	5	-
	Vers Barcelone	-	-	1	-	3	-	-
Depuis Toulouse	Vers Barcelone	-	-	-	-	-	2	5
Total arrêt gare		7	4	16	4	27	18	5

Figure 58 – Nombre d’arrêts des trains grandes lignes par gare et par jour décomposé par mission (sens Montpellier vers Perpignan) – scénario « 1a » – Gare nouvelle de Nissan.

Les temps de parcours depuis la gare nouvelle de Nissan vers les principales destinations sont très performants puisque les trains circulent exclusivement sur la ligne nouvelle (Figure 59).

L’interconnexion de la gare nouvelle permet également, grâce à une correspondance entre trains régionaux et trains grandes lignes, une amélioration des principaux temps de parcours depuis les gares existantes de Béziers et Narbonne par rapport à la situation actuelle. Cette amélioration est variable selon les destinations. Par exemple, pour le Biterrois, ce scénario est favorable pour les déplacements vers le sud et l’ouest (Barcelone ou Toulouse) mais défavorable pour les trajets vers le nord et l’est (Paris ou Marseille).

Ce scénario de desserte, avec un seul arrêt sur le territoire Béziers-Narbonne, permet également des gains de temps pour les voyageurs en transit à travers la région Languedoc-Roussillon.

	Béziers		Nissan	Narbonne	
	2012	2020	2020	2012	2020
Paris	04:20	03:50	03:35	04:30	03:55
Lyon	02:40	02:20	02:05	02:55	02:25
Marseille	02:25	01:50	01:35	02:40	01:55
Toulouse	01:30	01:30	01:15	01:15	01:15
Barcelone	03:35	01:30	01:15	03:10	01:30

Figure 59 - Meilleurs temps de parcours – scénario « 1a » – Gare nouvelle de Nissan.

Les voyageurs prenant le train depuis Béziers centre auront leur train directement en gare centre pour aller à Paris ou effectueront une correspondance à Montpellier avec un autre train grande ligne pour rejoindre Lyon ou Marseille. Toutefois entre Béziers centre et Montpellier, les trains circuleront sur la ligne existante. Par contre, depuis Narbonne centre, les voyageurs prendront un train régional pour rejoindre Nissan où ils prendront un train grande ligne pour rejoindre Paris, Lyon ou Marseille. De ce fait, les temps de parcours entre Béziers centre et Paris ou Lyon sont sensiblement équivalents à ceux depuis Narbonne centre.

2.2.3.2. *Exploitation ferroviaire*

Avec la présence d'une gare nouvelle à Nissan, la totalité des trains « grandes lignes » circulent sur la ligne nouvelle entre Béziers et Narbonne (Figure 56). De ce fait, la ligne existante est dédiée aux trains régionaux et à une partie des trains de marchandises (selon l'hypothèse de mixité retenue)²⁷. Ce scénario de desserte est donc compatible avec tous les scénarios de mixité.

En outre, ce scénario de desserte permet de mieux répartir les circulations entre la ligne nouvelle et la ligne existante, en limitant les mouvements de circulations entre les deux lignes (meilleure exploitabilité).

Les points d'entrées et de sorties de la ligne nouvelle sont localisés au niveau de Montpellier, à l'ouest de Narbonne (les deux raccordements entre la ligne nouvelle et la ligne existante Narbonne-Toulouse) et à Rivesaltes (raccordement « J » permettant de rejoindre Perpignan centre depuis la ligne nouvelle), (Figure 29). Le raccordement « K » Montpellier-Toulouse à l'ouest de Narbonne servirait à 32 trains grandes lignes par jour. Sa réalisation est indispensable dans ce scénario de desserte y compris dans le cas d'un arrêt de la mixité à Nissan et de la création du raccordement « D ». Dans ce cas, le raccordement « K » ne pourrait pas être phasé contrairement à un scénario avec une gare nouvelle à Narbonne Ouest. En effet, en l'absence du raccordement « K » dans ce scénario de desserte, les trains grandes lignes allant vers Toulouse ne pourraient plus desservir la gare nouvelle de Nissan et donc assurer une desserte grande ligne pour le Biterrois.

Toutefois le choix du couloir « sud » pour le projet LTN rendrait l'utilité de ce raccordement « K » caduque.

Les deux secteurs envisagés pour la gare nouvelle sont compatibles avec un arrêt de la mixité à Nissan et la création du raccordement « D ».

2.2.3.3. *Accessibilité, zones de chalandise*

La carte suivante (Figure 60) représente les temps de parcours depuis le territoire vers la gare nouvelle de Nissan.

La gare nouvelle est relativement distante du réseau autoroutier (12 km de l'échangeur le plus proche sur l'A9) et elle n'est accessible que par la RD 6009. Son accessibilité routière est moins favorable que celle des deux autres secteurs de gares nouvelles (à Béziers est et à Narbonne ouest).

L'accessibilité moyenne se traduit dans le nombre d'habitants et d'emplois situés à 10 et 30 minutes de la gare nouvelle. 8 000 emplois et 19 000 habitants sont à moins de 10 minutes de cette gare, ce qui représente les valeurs les plus basses des différentes gares étudiées sur le territoire Béziers-Narbonne alors que 95 000 emplois et 225 000 habitants sont à 30 minutes, ce qui correspond aux valeurs constatées pour la gare de Béziers Centre.

²⁷ Pour plus de précisions se reporter au Dossier ministériel mixité – Etape 2.

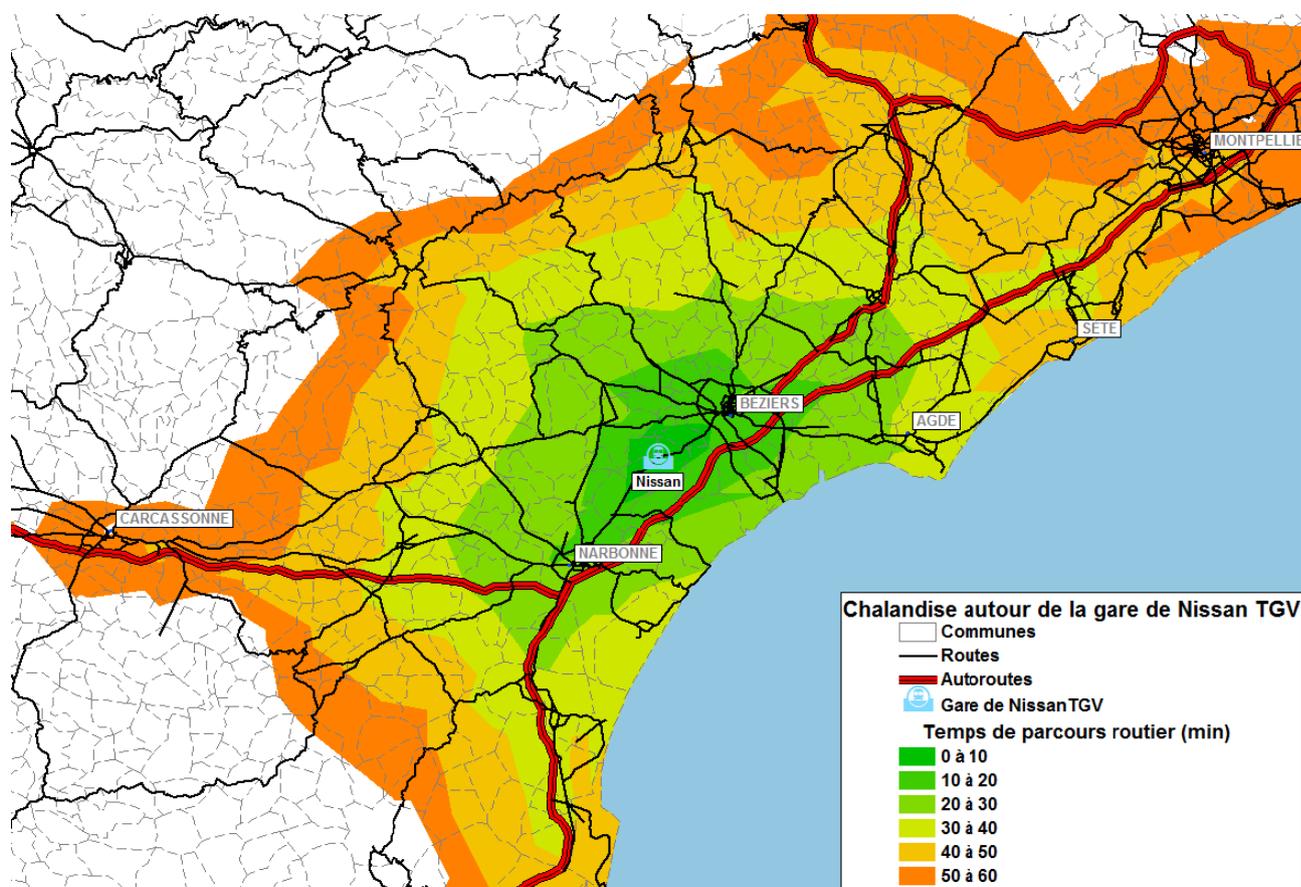


Figure 60 – Temps d'accès aux gares existantes – scénario « 1a » – Gare nouvelle de Nissan.

Toutefois, la gare nouvelle de Nissan possède des zones de chalandise importantes du fait de la concentration des arrêts en gare nouvelle :

- ❑ Pour les trajets vers le nord (Figure 61), environ 260 000 personnes choisissent la gare nouvelle, ce qui correspond à la quasi-totalité du bassin de vie Béziers-Narbonne.
- ❑ Pour les trajets vers le sud (Figure 62), la zone de chalandise de Nissan représente 170 000 personnes en raison de la proximité des gares de Perpignan et de Narbonne (qui conservent des missions Toulouse-Perpignan).

Compte tenu de l'accessibilité de la gare nouvelle, le temps d'accès aux trains grandes lignes seront donc assez élevés pour une part importante de la population des bassins de vie de Béziers et Narbonne.

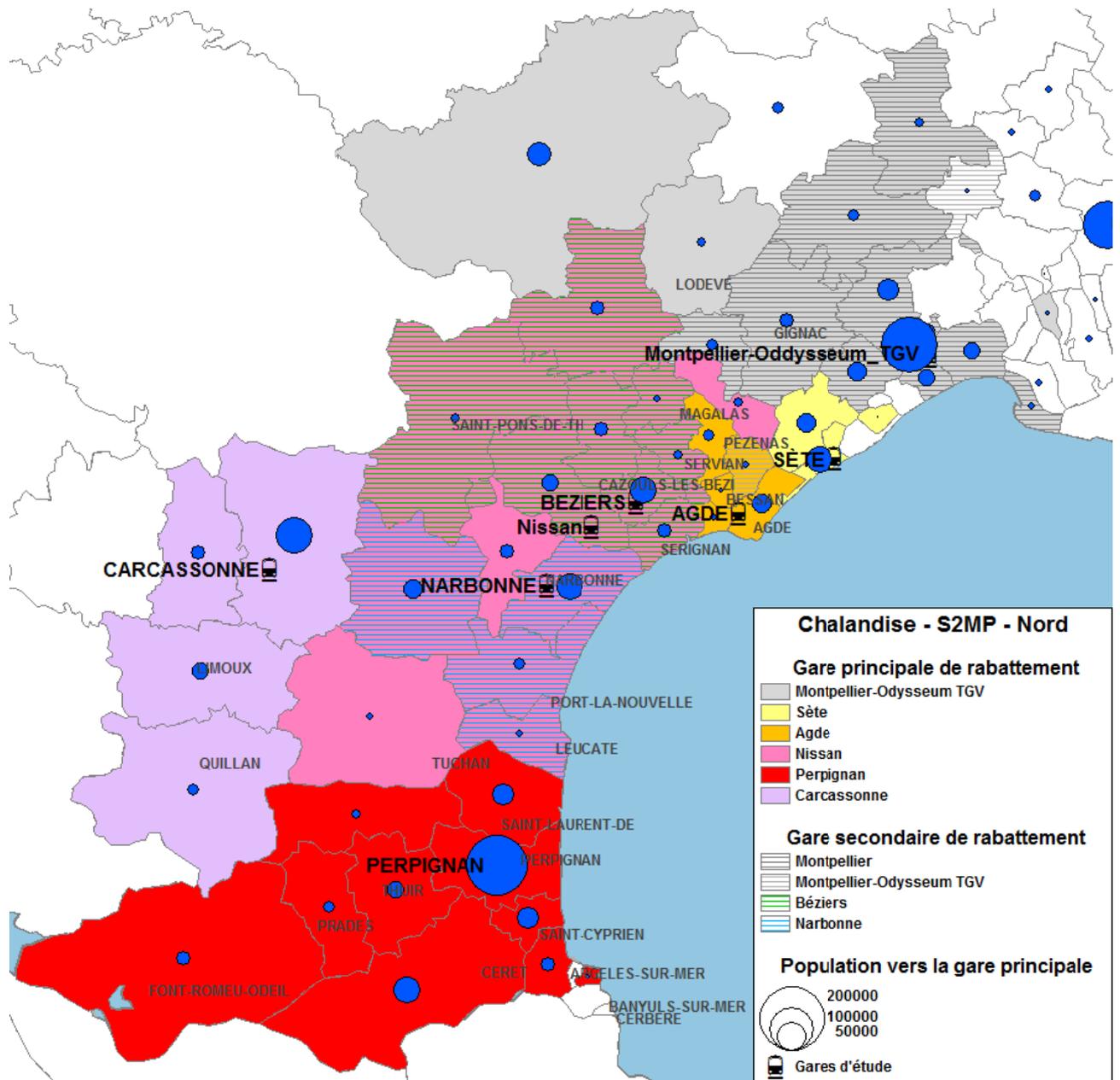


Figure 61 – Zone de chalandise des gares pour un voyage en direction du nord – scénario « 1a » – Gare nouvelle de Nissan.

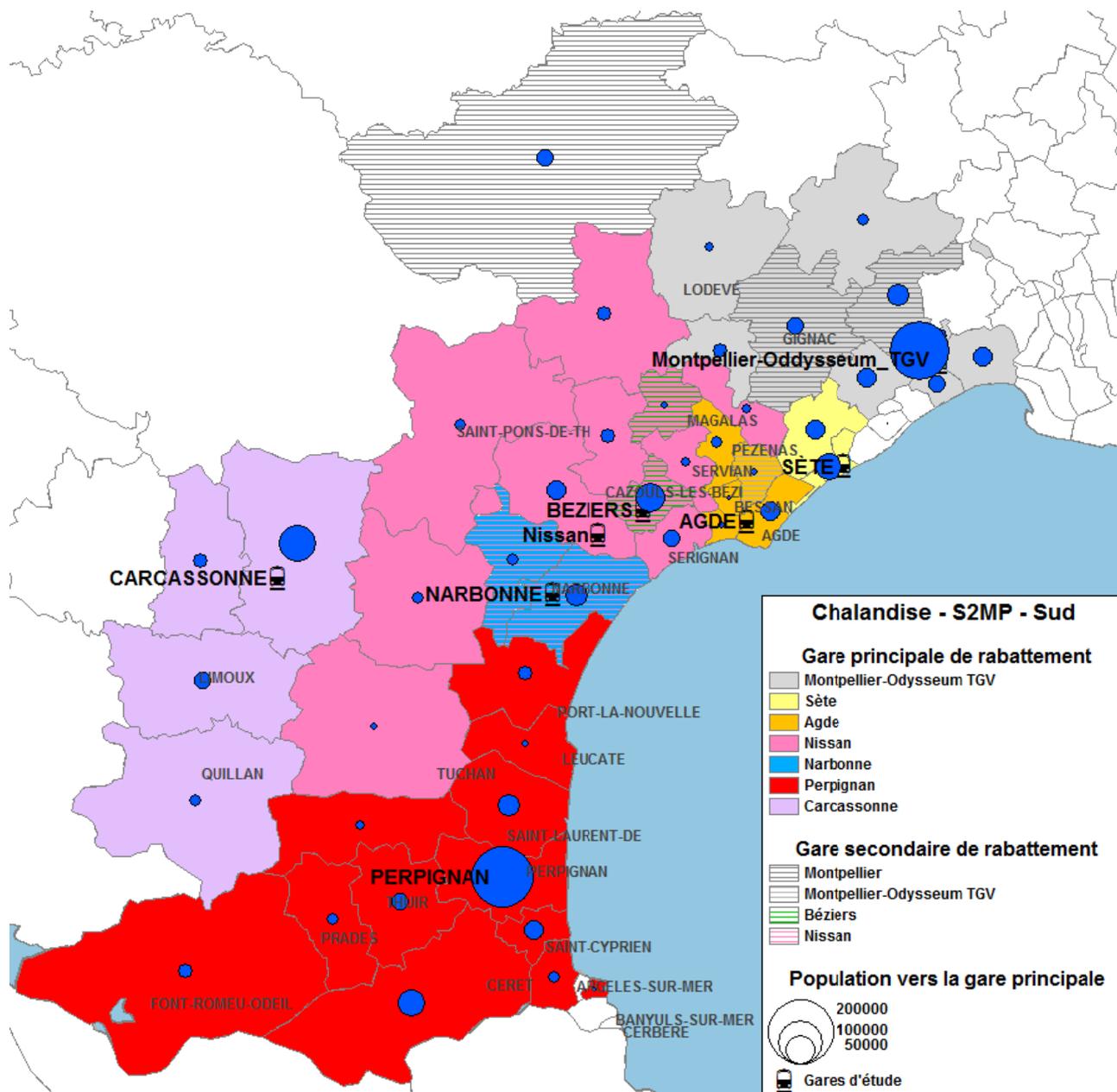


Figure 62 – Zone de chalandise des gares pour un voyage en direction du sud – scénario «1a » – Gare nouvelle de Nissan.

2.2.3.4. Fréquentation des gares

Ce scénario de desserte permet une forte augmentation de la fréquentation (+134 % par rapport à la fréquentation 2009), supérieure à celle offerte par le scénario gares centres (+117 % par rapport à la fréquentation 2009) et comparable à celle des autres scénarios avec une gare nouvelle (Béziers ou Narbonne).

La concentration des arrêts des trains grandes lignes à la gare de Nissan en fait la principale gare du territoire, en termes de fréquentation et de correspondance.

L'éloignement relatif des populations et des emplois de la gare nouvelle explique que les gares existantes connaissent une croissance de leur fréquentation, liée essentiellement aux trains régionaux soit à destination de la gare nouvelle, soit à destination des autres villes de la région. La croissance est élevée pour la gare d'Agde, en raison d'une zone de chalandise distincte de la gare

nouvelle et limitée pour la gare de Béziers (moins de desserte grandes lignes de la gare centre de Béziers).

La fréquentation de la gare nouvelle représente $\frac{2}{3}$ de l'augmentation de la fréquentation globale sur le territoire Béziers-Narbonne.

Gares	fréquentation 2009	pourcentage correspondances 2009	fréquentation 2020	pourcentage correspondances 2020
Agde	0,62	5%	1,21	3%
Béziers	1,18	13%	1,48	5%
Nissan	-	-	2,53	34%
Narbonne	1,06	36%	1,75	27%
TOTAL	2,86	21%	6,97	21%

Figure 63 - Fréquentation grandes lignes et TER par gare en millions voyageurs/an – scénario « 1a » – Gare nouvelle de Nissan.

2.2.3.5. Insertion territoriale du pôle d'échange

Caractéristiques environnementales des sites proposés

Les deux secteurs étudiés présentent des enjeux environnementaux sensiblement équivalents. Ils sont situés sur des propriétés privées.

Le secteur « Nissan village » est composé de friches viticoles non cultivées, de garrigue ou de bois. Situé sur une zone non inondable, il ne présente pas de sensibilité environnementale forte. Néanmoins, plusieurs espèces protégées ont été identifiées sur cette zone. Sur cette emprise, le bâti se limite à de petites constructions d'habitations et à une zone d'activités composée d'une unique entreprise.

Le secteur « Nissan Périès » se trouve sur une zone viticole en terrasse, à proximité d'un étang. Il ne présente pas de risque d'inondation. La présence d'une faune et flore spécifiques aux milieux marécageux, ainsi que celle d'espèces protégées ont été relevées. Aucun bâti ou zones d'activité n'a été identifié dans ce périmètre. Le hameau de Périès, composé d'une dizaine de maisons et de fermes agricoles, se trouve à 300 mètres en direction de Narbonne.

Accessibilité territoriale du pôle d'échange

Les deux secteurs de localisation sont à proximité de la RD 6009, qui relie Narbonne et Béziers. L'accès à l'A9 se fait par la RD 6009 puis la RD 64 (Figure 55). L'accessibilité routière est correcte, avec un temps d'accès au réseau autoroutier de 13 minutes (sortie 36 de l'A9 à Béziers ouest) et 20 minutes (sortie 37 de l'A9 à Narbonne est). Ce temps d'accès à la sortie 37 sera amélioré avec la création de la rocade de Coursan et la rocade Est de Narbonne (deux projets qui seront réalisés à court termes). De même, si le temps d'accès au centre de Béziers est correct (10 minutes), le centre de Narbonne est légèrement plus éloigné (20 minutes environ).

Actuellement le territoire est desservi par une ligne de bus inter urbaine du département de l'Hérault (ligne 201 reliant Nissan, Colombiers et le centre de Béziers) et aucune ligne de bus de l'agglomération de Béziers.

L'évolution de la desserte en transports en commun est possible au regard de la trame viaire. La position géographique de Nissan nécessitera une implication de quatre autorités organisatrices de transport : Conseil général de l'Hérault et de l'Aude²⁸ pour les transports inter urbains et Agglomérations de Béziers et de Narbonne pour les réseaux d'agglomération. Elle nécessite donc une convergence forte des collectivités locales et une réorganisation des réseaux de transports en commun : ré orientation du réseau d'agglomération de Béziers vers le sud (voir paragraphe 2.2.2.5), ré orientation du réseau de bus vers l'Aude et extension du réseau de bus de Narbonne.

✚ Dynamiques territoriales et position de la gare

La communauté de communes de la Domitienne regroupe 8 communes et environ 25 000 habitants. Elle se situe entre les agglomérations de Béziers et de Narbonne sur un territoire péri urbain.

Cette situation ainsi que l'importance des enjeux patrimoniaux et paysagers (Oppidum d'Ensérune, étang de Capestan, canal du Midi, voir Figure 64) expliquent que les dynamiques territoriales seront différentes de celles constatées sur Béziers et sur Narbonne (voir paragraphe 2.2.4.5 et 2.2.5.5). Ce projet cherchera en priorité la mise en valeur de ce patrimoine en assurant par exemple le lien avec le canal du midi (pour le site de Nissan village).

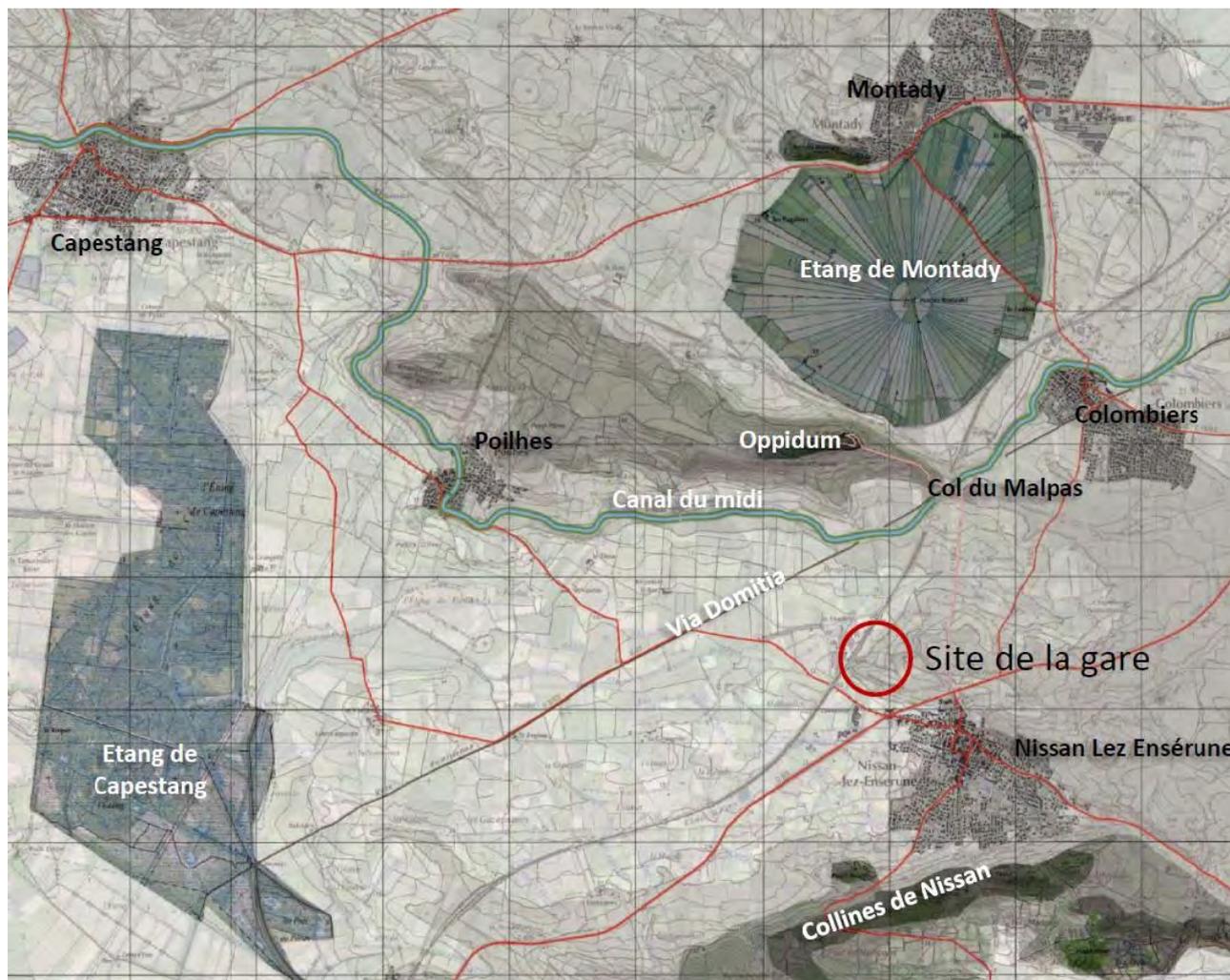


Figure 64 – éléments paysagers et patrimoniaux sur Nissan

²⁸ Le conseil général de l'Aude a exprimé à plusieurs reprises, lors des séances de concertation, son refus d'étudier la desserte du site de Nissan par son réseau de bus

Actuellement, des extensions, à l'Est et à l'ouest du village de Nissan, sont prévues à terme (zones Auz0 et Auz1 au PLU de Nissan) permettant l'accueil d'environ mille personnes (croissance actuelle d'environ 600 personnes supplémentaires par an sur l'ensemble du territoire de la Domitienne). Le projet d'une gare nouvelle à proximité du village permettrait de créer le lien entre le village, la zone d'activité actuelle (dont des extensions pourraient être envisagées à terme) et la gare régionale actuelle²⁹.

Le positionnement d'une gare nouvelle à Nissan, à mi-chemin entre Béziers et Narbonne, est portée par la communauté de commune de la Domitienne comme un outil au service du rapprochement des deux agglomérations. La gare nouvelle, en tant que pôle territorial, pourrait être un levier pour le rapprochement du Biterrois et du Narbonnais (Figure 65)³⁰.

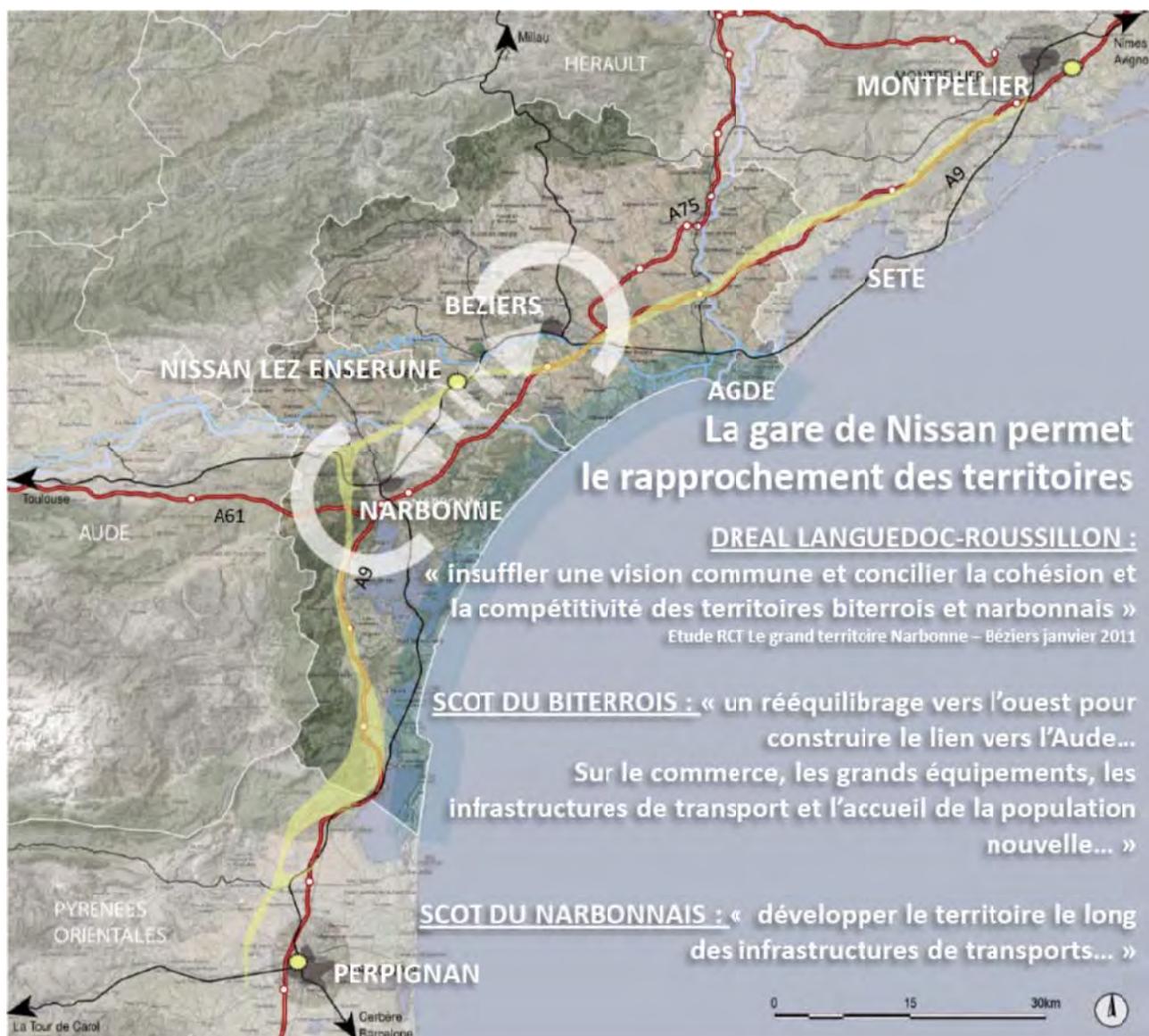


Figure 65 – Dynamiques territoriales et gare nouvelle de Nissan

Au niveau du territoire de la Domitienne, un seul site – Nissan Village – a été étudié. Ce choix est justifiée par la présence des équipements ferroviaires sur la ligne classique (la gare de Nissan), la proximité des tissus urbains et économiques et enfin la proximité des sites d'intérêt (canal du Midi, Oppidum d'Ensérune).

²⁹ Cette assertion se fonde sur l'étude urbaine présentée par la communauté de communes – voir annexe 3.

³⁰ Etude RCT Le grand territoire Narbonne – Béziers janvier 2011, DREAL Languedoc-Roussillon.

Le projet développé par la Domitienne vise en premier lieu à insérer la gare nouvelle dans un site aux enjeux paysagers et patrimoniaux importants.

Ainsi, des liaisons douces sont développées entre la gare et les sites majeurs (Canal du Midi) et les tissus existants (village de Nissan). De même, la gare et son parvis doivent s'insérer dans le paysage actuel (Figure 66)



Figure 66 – la gare nouvelle de Nissan et le paysage

En deuxième lieu, le projet vise à organiser une offre foncière à proximité de la gare nouvelle afin de profiter de l'accessibilité du lieu pour attirer des activités économiques : environ 8 ha sont mobilisables à court ou moyen terme et 30 hectares à terme au droit de la gare. (Figure 67)

La programmation de ces espaces n'est pas arrêtée mais les pistes sont les suivantes : équipement touristique et hôtelier, en lien avec le territoire, centre d'affaire – en lien avec le positionnement stratégique de la gare au regard des grandes métropoles du sud français – et enfin accueil de filières innovantes (énergies renouvelables, recherche et innovation sur la viticulture et enfin thermalisme).

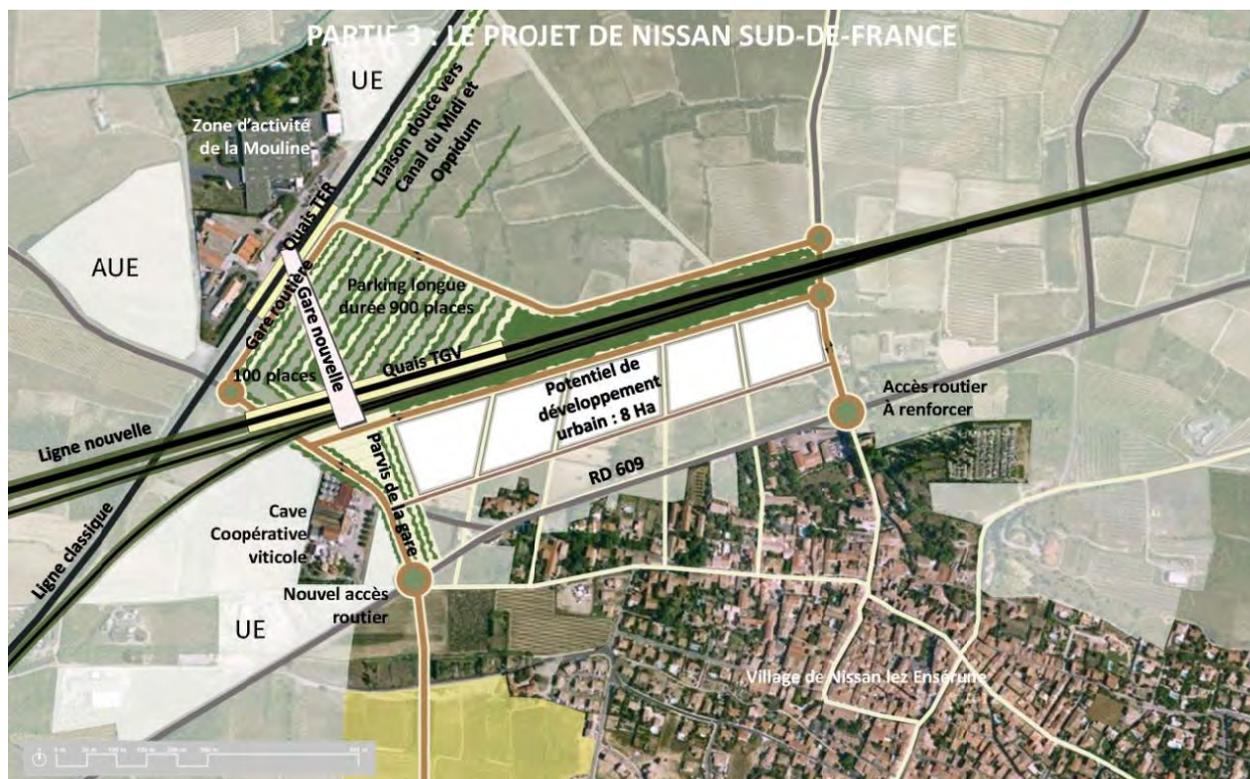


Figure 67 – potentiel de développement autour de la gare nouvelle de Nissan

2.2.3.6. Caractéristiques du pôle d'échange

La gare nouvelle de Nissan-lez-Ensérune est située à la périphérie des agglomérations de Narbonne et de Béziers à proximité d'un site remarquable.

De ce fait, la gare est conçue pour s'insérer au mieux dans ce paysage remarquable. (Figure 68)

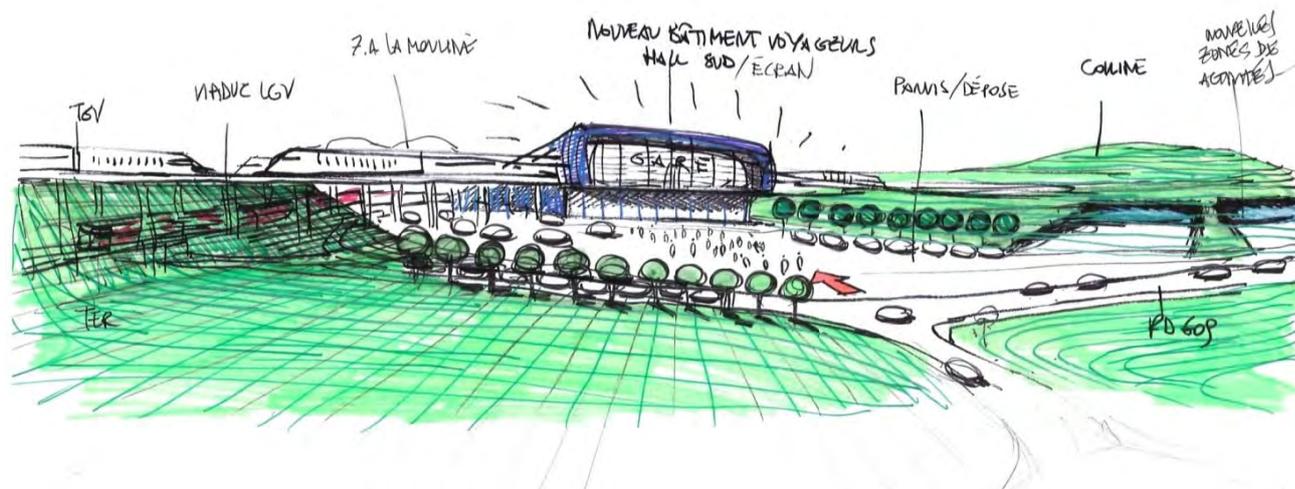


Figure 68 – Principes d'aménagement pour la gare nouvelle – scénario « 1a » – Gare nouvelle de Nissan.

L'organisation générale de la gare est caractérisée par les éléments suivants :

- ❑ Environ 26 000 m² de parking pour 900 places de stationnement.
- ❑ La création de quais TER et grandes lignes (variables selon le site de gare nouvelle).
- ❑ Un bâtiment voyageurs d'environ 6 000 m² et comprenant des surfaces de services commerciaux, des services en gare, les espaces nécessaires à l'exploitation de la gare, et divers locaux techniques.
- ❑ Une passerelle piétonne assurant la liaison entre la ligne classique et la ligne nouvelle.

Les croquis des Figure 69 et Figure 70 illustrent ce que pourrait être la gare nouvelle de Nissan.

Au total, 26 000 m² seraient nécessaires pour les espaces extérieurs de la gare (parvis, espaces de stationnement...) et 6 000 m² pour le bâtiment voyageurs.



Figure 69 - Esquisse du bâtiment de la gare nouvelle de Nissan, secteur de localisation Periès

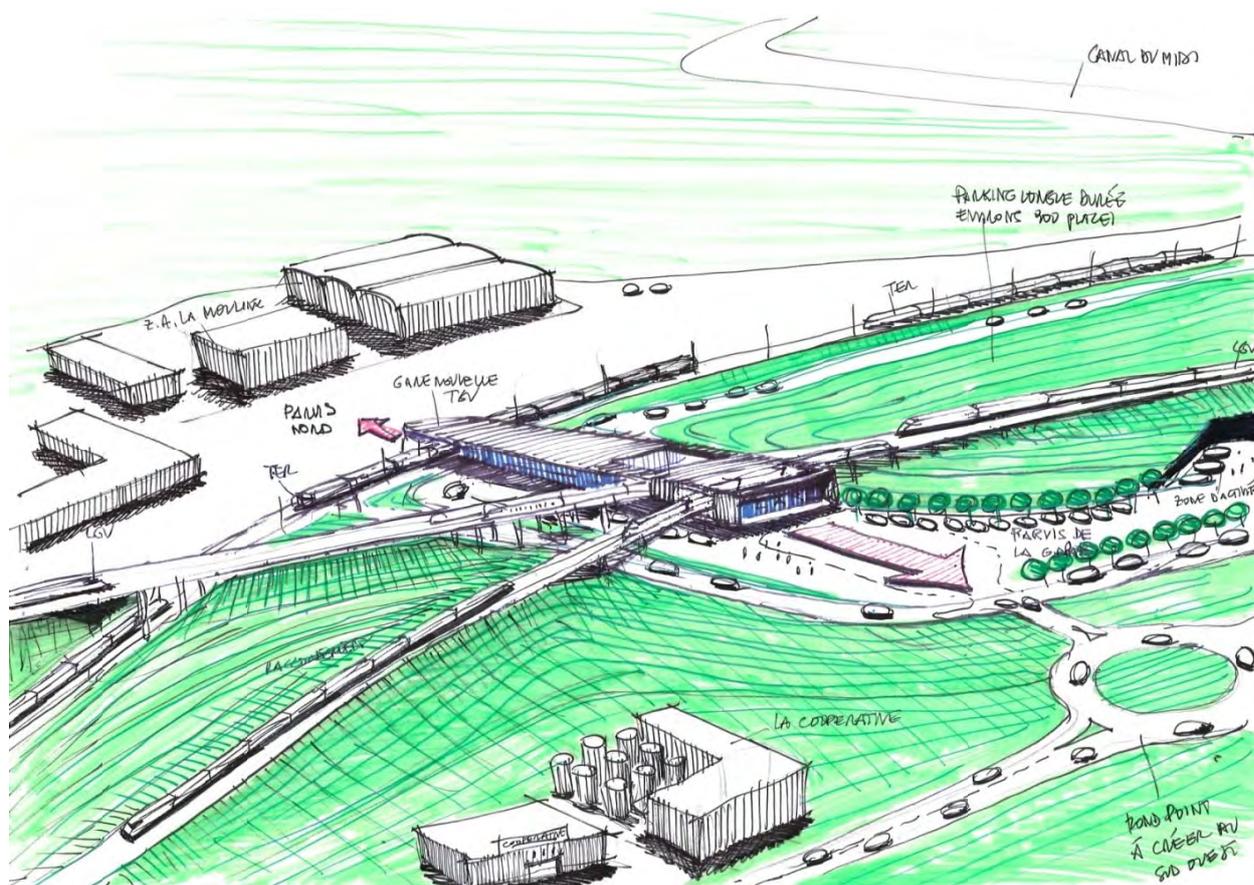


Figure 70 - Esquisse du bâtiment de la gare nouvelle de Nissan, secteur de localisation village

2.2.4. Scénario de desserte par une gare nouvelle à Béziers (1b)

Dans ce scénario, la desserte du bassin de vie Béziers-Narbonne est assurée par les gares existantes d'Agde, Béziers et Narbonne ainsi qu'une gare nouvelle, interconnectée à la ligne classique, et située à 6 km à l'est du centre de Béziers.

L'accès à la gare nouvelle s'effectue depuis l'A9 et l'A75 (échangeurs à proximité immédiate) et depuis la RD 612 qui permet la liaison avec le centre de Béziers et avec Agde.

Dans ce scénario, les trains grandes lignes utilisant la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan peuvent marquer des arrêts en gare nouvelle de Béziers Est et en gare de Narbonne.



Figure 71 – présentation générale des gares du territoire – scénario « 1b » – Gare nouvelle de Béziers.

Ce scénario de desserte nécessite la construction de **deux raccords supplémentaires** (Figure 72) :

- ❑ Un raccordement « D » à hauteur de Nissan-lez-Enserune qui permet aux trains grandes lignes venant du nord (et de la gare nouvelle de Béziers Est) et utilisant la ligne nouvelle de desservir la gare existante de Narbonne,
- ❑ Un raccordement « H » au sud-ouest de Narbonne qui permet aux trains grandes lignes qui desservent la gare de Narbonne centre de reprendre la ligne nouvelle en direction de Perpignan.

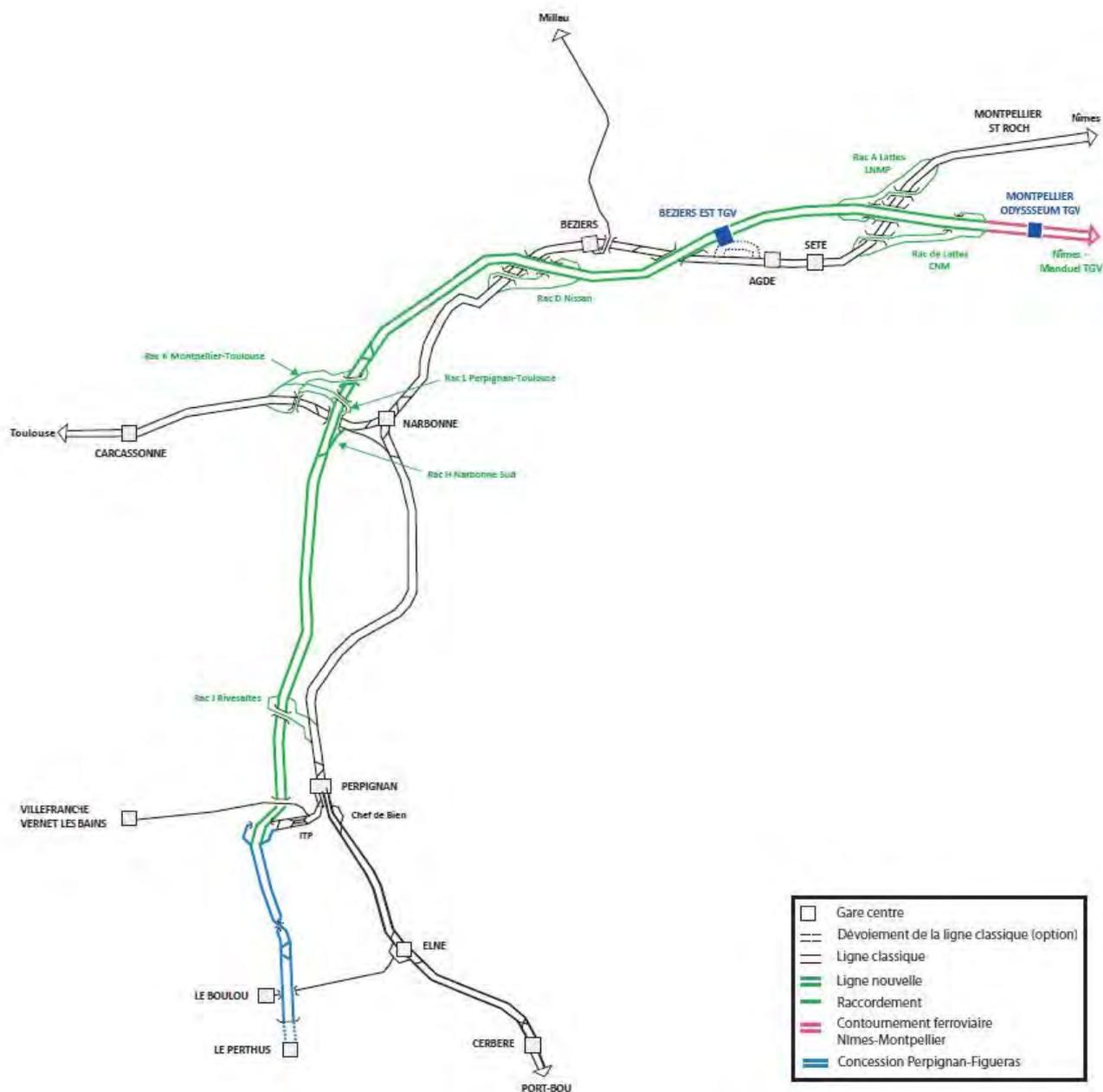


Figure 72 – Présentation des deux raccordements entre ligne classique et ligne nouvelle – scénario « 1b » – Gare nouvelle de Béziers.

Le scénario de desserte par une gare nouvelle à Béziers a donné lieu à l'étude de deux localisations potentielles à l'est de Béziers, sur deux secteurs distincts (Figure 73) :

- ❑ La première localisation – dite « Intersection » - se situe au droit de l'A9 et du Canal du Midi. Elle permet la construction d'une gare interconnectée à la ligne classique mais située dans le champ d'expansion des crues de l'Orb.
- ❑ La deuxième localisation – dite « A75 » - se situe à quelques centaines de mètres à l'est du premier site, sur une zone d'aménagement différée communale de Villeneuve-les-Béziers, marquée par un environnement altéré et la présence de deux ruisseaux, son interconnexion à la ligne existante nécessiterait la création d'une antenne ou d'un dévoiement de la ligne classique.

Un troisième secteur a fait l'objet d'études, il s'agirait d'implanter la gare à l'est de l'échangeur (Gare Béziers Est). Dans ce cas, la gare nouvelle s'éloignerait sensiblement des zones urbanisées et du réseau routier.

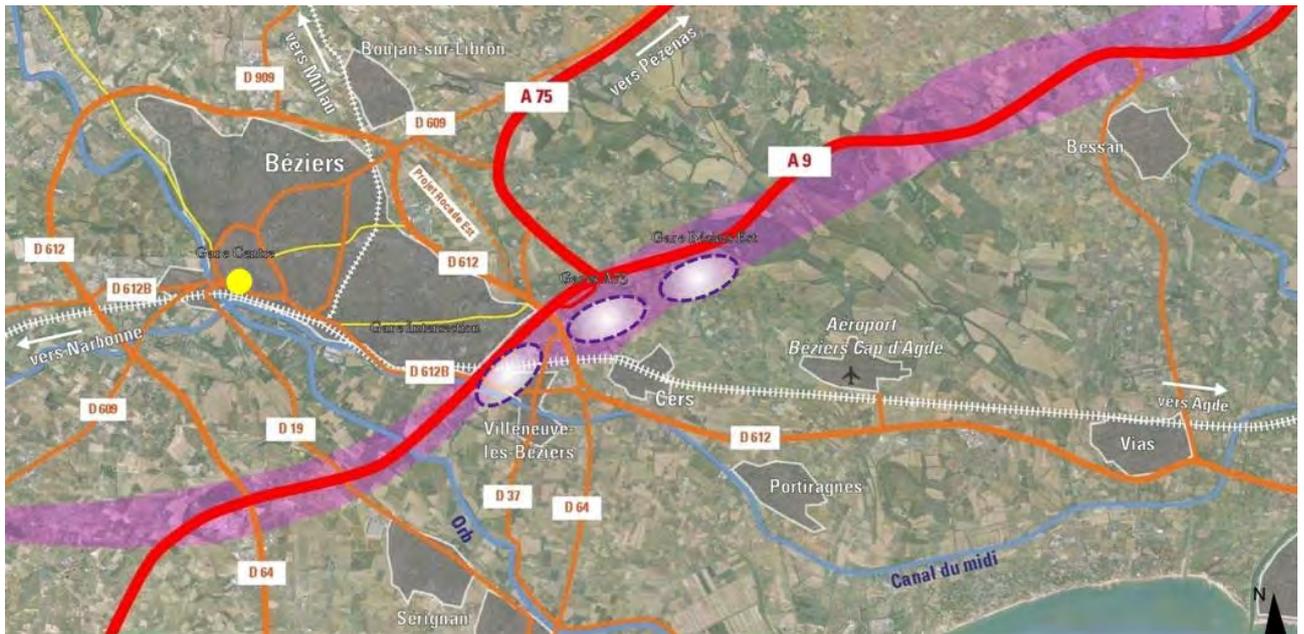


Figure 73 – Secteurs de localisation potentielle de la gare nouvelle à l'est de Béziers.

2.2.4.1. Offre de transport par gare

Le schéma de desserte représenté ci-dessous permet de distinguer les différents trains traversant le Languedoc-Roussillon (Figure 74). Ce schéma met en évidence les trains circulant sur les projets CNM et LNMP (zone grisée) et ceux circulant sur la ligne classique (zone blanche) afin de desservir les gares du territoire.

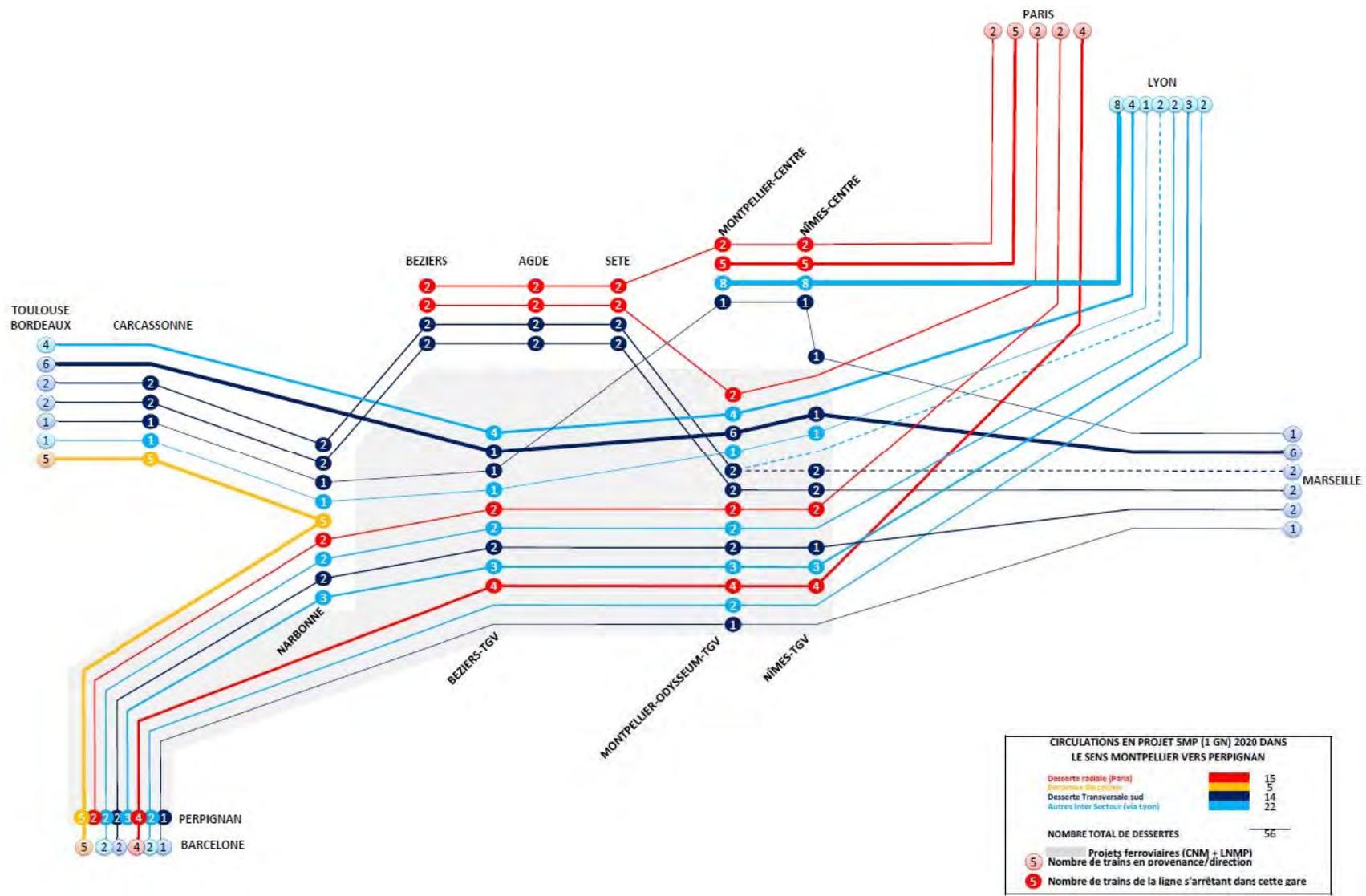


Figure 74 – les différentes missions traversant le territoire d'étude – scénario « 1b » – Gare nouvelle de Béziers.

En 2020, il y aura environ 56 trains grandes lignes par jour et par sens qui desserviront la région, répartis en trois grands types de missions :

- ❑ 37 trains entre le nord (Paris/Lyon) et le sud (Perpignan/Barcelone) ou l'ouest (Toulouse/Bordeaux).
- ❑ 14 trains entre la région PACA et l'ouest de la France (Toulouse/Bordeaux).
- ❑ 5 trains entre l'ouest (Toulouse/Bordeaux) et le sud (Perpignan/Barcelone).

Dans ce scénario de desserte, la majeure partie des trains grandes lignes utilisant la ligne nouvelle s'arrêtent dans les gares de Béziers Est et de Narbonne³¹ tandis que les gares de Béziers et d'Agde sont desservies par des trains utilisant la ligne existante (Figure 74).

L'amélioration globale profite ainsi essentiellement à **la gare nouvelle de Béziers et à la gare de Narbonne (respectivement + 65 % et + 14 % par rapport à la desserte en 2012), qui bénéficient dès lors du même niveau de desserte.** Les gares d'Agde et de Béziers ont également le même niveau de desserte, ce qui représente une amélioration pour Agde et une dégradation pour Béziers (report des dessertes en gare nouvelle) par rapport à leur situation 2012. (Figure 75).

Gares		Situation en 2012	Scénario "Gare nouvelle à Béziers Est"
Agathois & Biterrois	Agde	14	16
	Béziers centre	34	16
	Béziers Est	-	40
Narbonnais	Narbonne centre	35	40

Figure 75 – Nombre d'arrêts de trains grandes lignes par gare et par jour (deux sens confondus) – scénario « 1b » – Gare nouvelle de Béziers.

La gare de Béziers Est concentre les arrêts des missions depuis Paris vers Perpignan et Barcelone, tandis que Narbonne concentre les arrêts des trains depuis Toulouse vers Perpignan et Barcelone. (Figure 76).

³¹ 80% des trains circulant entre Montpellier et Perpignan et 70% des trains circulant entre Montpellier et Toulouse s'arrêtent en gare de Béziers Est et en gare de Narbonne

		Agde		Béziers		Béziers TGV	Narbonne	
		2012	2020	2012	2020	2020	2012	2020
Depuis Paris	Vers Béziers	3	4	3	4	-	-	-
	Vers Perpignan	2	-	3	-	6	3	2
	Vers Barcelone	-	-	-	-	4	2	-
Depuis Lyon	Vers Toulouse	-	-	3	-	5	4	1
	Vers Perpignan	2	-	2	-	5	2	5
	Vers Barcelone	-	-	-	-	2	-	2
Depuis Marseille	Vers Toulouse	-	4	4	4	2	5	5
	Vers Barcelone	-	-	1	-	2	-	2
Depuis Toulouse	Vers Barcelone	-	-	-	-	-	2	5
Total arrêt gare		7	8	16	8	20	18	20

Figure 76 – Nombre d’arrêts des trains grandes lignes par gare et par jour décomposé par mission (sens Montpellier vers Perpignan) – scénario « 1b » – Gare nouvelle de Béziers.

Le système de desserte, basé principalement sur deux gares, permet des gains de temps conséquents sur les principales destinations pour les gares de Béziers Est (temps de parcours vers le sud et vers l’ouest minimaux par rapport à l’ensemble des scénarios de desserte étudiés) et de Narbonne centre (Figure 77).

Dans ce scénario, les temps de parcours vers le nord et l’est (Paris, Lyon et Marseille) sont meilleurs à Narbonne centre qu’à Béziers centre du fait de l’utilisation de la ligne nouvelle entre Nissan et Montpellier depuis Narbonne centre. Le Biterrois disposant d’une gare nouvelle les temps de parcours entre Béziers centre et Montpellier ne se sont pas améliorés car les trains grandes lignes restent sur la ligne existante.

	Béziers		Béziers TGV	Narbonne	
	2012	2020	2020	2012	2020
Paris	04:20	03:50	03:30	04:30	03:50
Lyon	02:40	02:15	02:00	02:55	02:15
Marseille	02:25	01:55	01:40	02:40	02:20
Toulouse	01:30	01:35	01:20	01:15	01:15
Barcelone	03:35	01:35	01:20	03:10	01:20

Figure 77 – Meilleurs temps de parcours – scénario « 1b » – Gare nouvelle de Béziers.

2.2.4.2. Exploitation ferroviaire

Avec la présence d’une gare nouvelle à Béziers, la totalité des trains grandes lignes circulent sur la ligne nouvelle entre Montpellier et Nissan. De ce fait, la ligne existante est dédiée aux trains régionaux et à une partie des trains de marchandises (selon l’hypothèse de mixité retenue) entre Montpellier et Nissan³². Entre Nissan et Narbonne, la ligne actuelle concentrerait néanmoins la majorité des circulations afin de pouvoir desservir Narbonne. Ce constat est renforcé dans le cas d’un arrêt de la mixité à Béziers ou à Nissan.

³² Pour plus de précisions se reporter au dossier ministériel mixité – Etape 2.

Ce scénario impose également la création des raccordements « D » et « H » indispensables pour la desserte de la gare centre de Narbonne depuis la ligne nouvelle. La desserte de la gare centre de Narbonne imposerait des investissements (deux raccordements + réaménagement de la gare centre) supérieurs à ceux liés à la réalisation d'une gare nouvelle à Narbonne ouest.

Au niveau de Nissan, le raccordement « D » permet aux trains grandes lignes de rejoindre Narbonne centre après avoir desservi la gare nouvelle de Béziers. De ce fait, une majorité de trains grandes lignes (près de 50 %) rejoindraient la ligne existante au niveau de Nissan (Figure 74).

Sur la ligne existante, entre le raccordement « D » et la gare centre de Narbonne, il y aurait en 2020 30 trains grandes lignes (par jour, deux sens), 80 trains régionaux et une partie des trains de marchandises (selon les hypothèses de mixité entre Montpellier et Narbonne). Un scénario mixte de Montpellier à Nissan, sans gare nouvelle à Narbonne, concentre tous les flux TR, Fret et une majorité des TAGV sur la ligne classique au nord de Narbonne. Ce scénario est difficilement exploitable et peu robuste.³³ (Figure 72).

En termes d'exploitation ce scénario de desserte privilégierait donc la mixité (voyageurs/fret) totale de la ligne nouvelle afin de libérer de la capacité sur la ligne existante pour faire circuler les trains grandes lignes desservant Narbonne centre.

Un scénario sans gare nouvelle à Narbonne et mixte de Montpellier à Perpignan est théoriquement envisageable. Cependant les études d'infrastructure infirment ce point. En effet, la desserte par la gare centre de Narbonne impose aux TAGV de repartir sur LNMP via un raccordement « H » prenant naissance sur la ligne Narbonne Toulouse. Or son point de jonction avec LNMP mixte en direction du Perpignan se trouve alors en zone de tunnel, compte tenu des rampes à 12,5 ‰. La réalisation d'un raccordement dénivelé à grande vitesse en zone de tunnel a été écartée. De ce fait, un scénario de desserte par une gare nouvelle à Béziers et la gare centre de Narbonne n'est pas compatible avec la mixité de Montpellier à Perpignan.

La réalisation de la future Liaison Toulouse Narbonne par le couloir « médian » imposera la création à terme d'une gare nouvelle afin de desservir le Narbonnais. En effet les raccordements à créer pour assurer des relations entre LNMP et LTN ne permettraient pas de desservir la gare centre de Narbonne.

Le choix du couloir « sud » permettrait de desservir Narbonne centre via le raccordement « H » entre LNMP et la gare centre de Narbonne. Toutefois, dans un scénario de mixité au sud de Narbonne le couloir « sud » étudié dans le cadre des pré-études fonctionnelle de LTN viendrait se raccorder à grande vitesse en zone de tunnel, ce qui n'apparaît pas comme techniquement optimum³⁴. Ainsi, seule la solution sans mixité au sud de Narbonne et avec le couloir « sud » LTN peut être envisageable dans le cadre d'un scénario de desserte avec uniquement la gare nouvelle de Béziers Est (et une desserte du Narbonnais par sa gare centre). Néanmoins, dans ce cas, tous les flux TR, fret et une majorité des TAGV seraient concentrés sur la ligne classique au nord de Narbonne et le raccordement « K » indispensable à la mise en service de LNMP dans ce scénario serait inexploité.

En conclusion un scénario de desserte par une seule gare nouvelle à Béziers induit des investissements supplémentaires sur le narbonnais par rapport à la construction d'une gare nouvelle pour la desserte de Narbonne. De plus ce scénario de desserte n'est pas compatible avec la mixité au sud de Narbonne et il est difficilement compatible avec un arrêt de la mixité à Béziers ou à Nissan.

³³ Pour des précisions se reporter au Dossier ministériel mixité – Etape 2.

³⁴ Cf. Dossier ministériel mixité – étape 2.

2.2.4.3. Accessibilité, zones de chalandise

La carte suivante (Figure 78) représente les temps d'accès à la gare nouvelle de Béziers Est depuis l'ensemble du territoire.

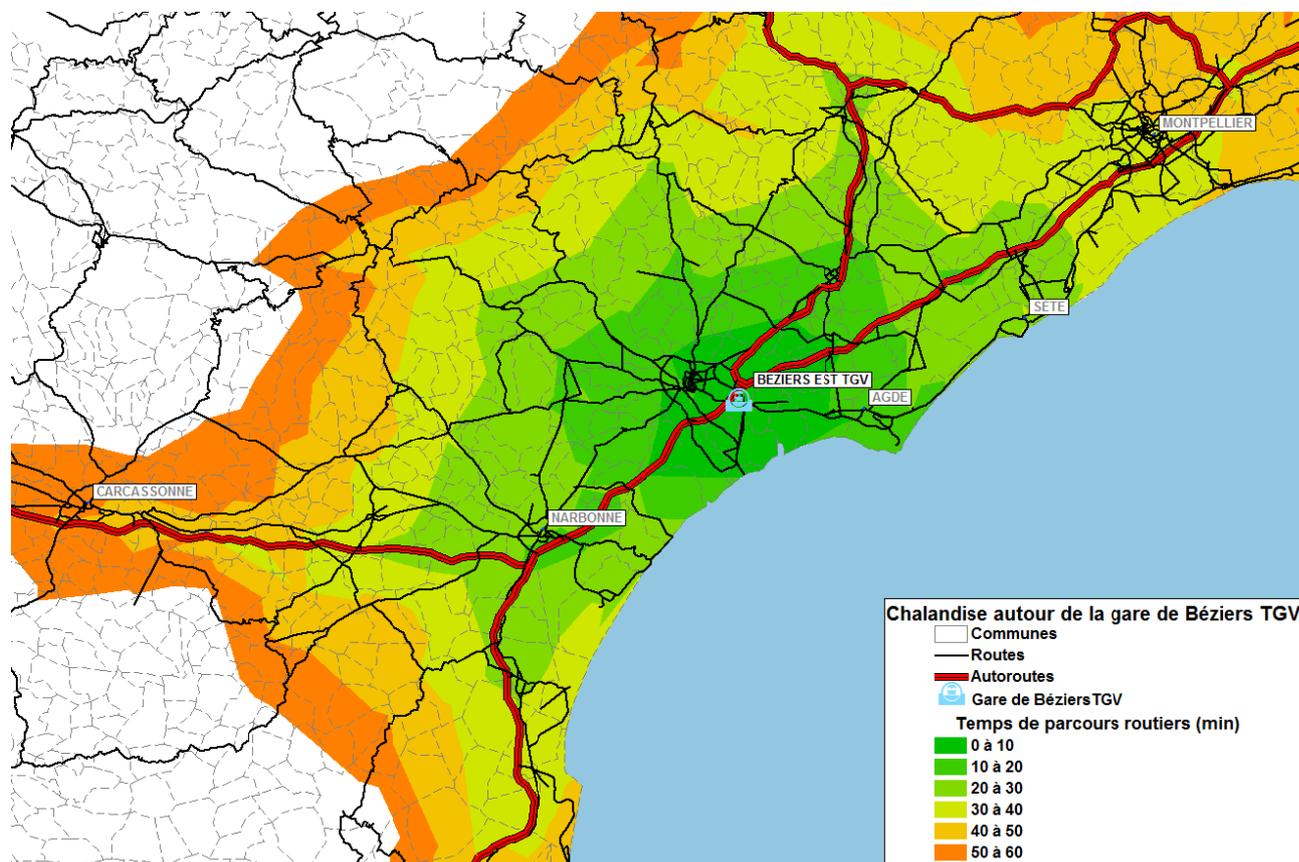


Figure 78 – Temps d'accès aux gares – scénario « 1b » – Gare nouvelle de Béziers.

La proximité de la gare de Béziers Est aux autoroutes A9 et A75 lui confère une très bonne accessibilité depuis le territoire. Elle est en particulier meilleure que celle observée pour Béziers centre dans le scénario de desserte par les gares existantes.

En 10 minutes la gare nouvelle de Béziers Est permet d'atteindre, tous modes de rabattement confondus, environ 90 000 personnes et 45 000 emplois, soit presque cinq fois plus que la gare nouvelle de Nissan.

Ces écarts se réduisent pour des trajets de 30 minutes mais restent en faveur de la gare nouvelle de Béziers Est³⁵.

Les gares de Béziers Est et de Narbonne ont des zones de chalandise comparables en termes d'étendue spatiale, bien que Narbonne soit concurrencée par Perpignan pour les trajets vers le sud (Figure 79 et Figure 80). La plus grande densité de l'agglomération biterroise explique que la

³⁵ Environ 390 000 personnes et 150 000 emplois sont à 30 minutes de la gare nouvelle de Béziers Est, 260 000 personnes et 110 000 emplois sont à 30 minutes de la gare nouvelle de Narbonne et 220 000 personnes et 100 000 emplois sont à 30 minutes de la gare nouvelle de Nissan.

gare nouvelle attire environ 50% de voyageurs supplémentaires par rapport à la gare de Narbonne³⁶.

Enfin, la gare de Béziers centre devient une gare secondaire de rabattement³⁷ sur l'ensemble de la zone de chalandise de Béziers Est, **ce qui souligne la complémentarité entre la gare centre**, utilisée ici pour les déplacements régionaux **et la gare nouvelle**, utilisée pour les déplacements longue distance **quant à la desserte de l'agglomération biterroise**.

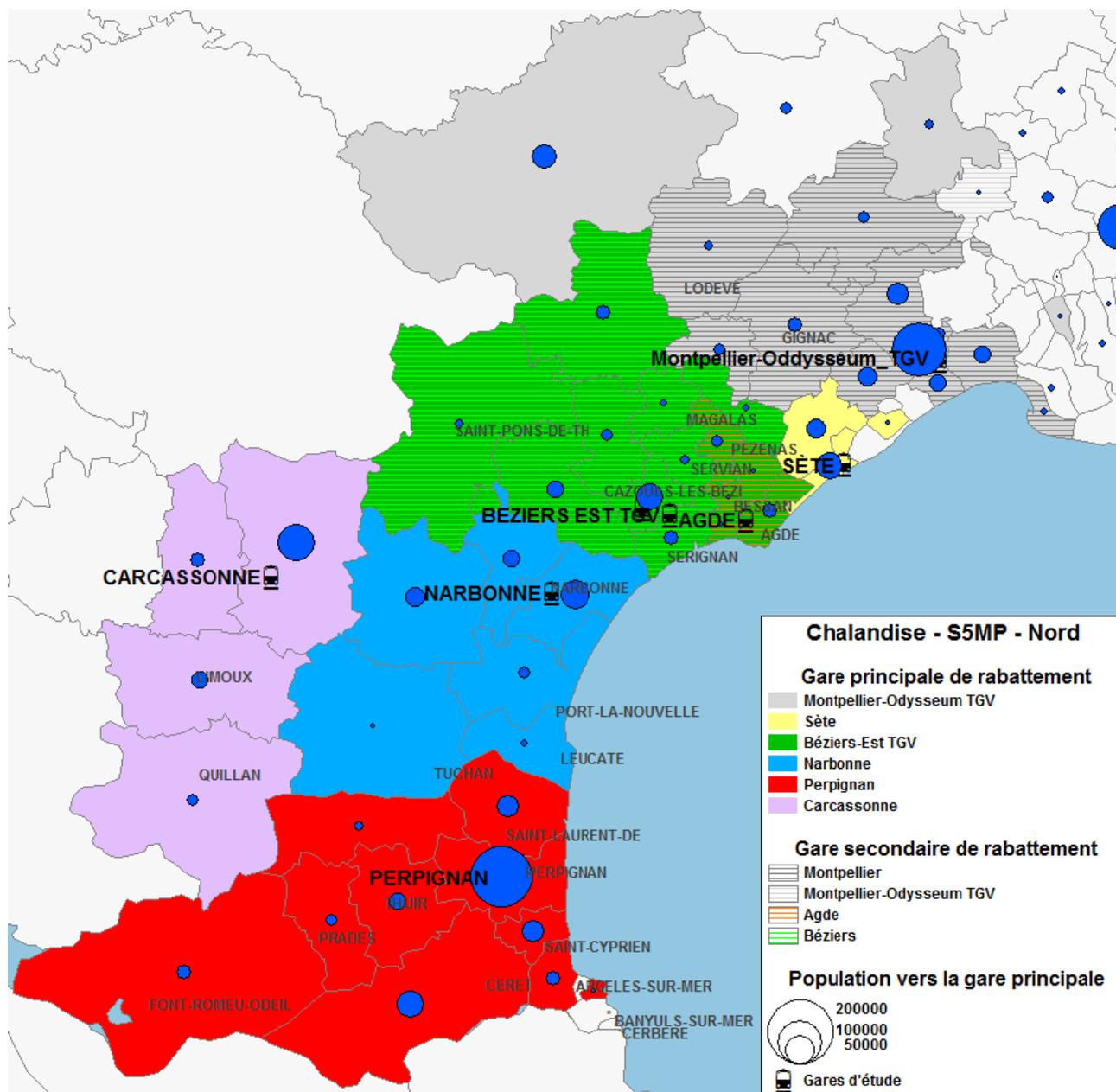


Figure 79 – Zone de chalandise des gares pour un voyage en direction du nord – scénario « 1b » – Gare nouvelle de Béziers.

³⁶ Pour des trajets vers le nord, Béziers Est attire potentiellement 180 000 voyageurs contre 120 000 pour Narbonne. Pour des trajets vers le sud 160 000 voyageurs sont attirés vers Béziers Est contre 100 000 vers Narbonne.

³⁷ Attirant donc 20% des populations concernées là où la gare de Béziers Est attire plus de 50 % de la population.

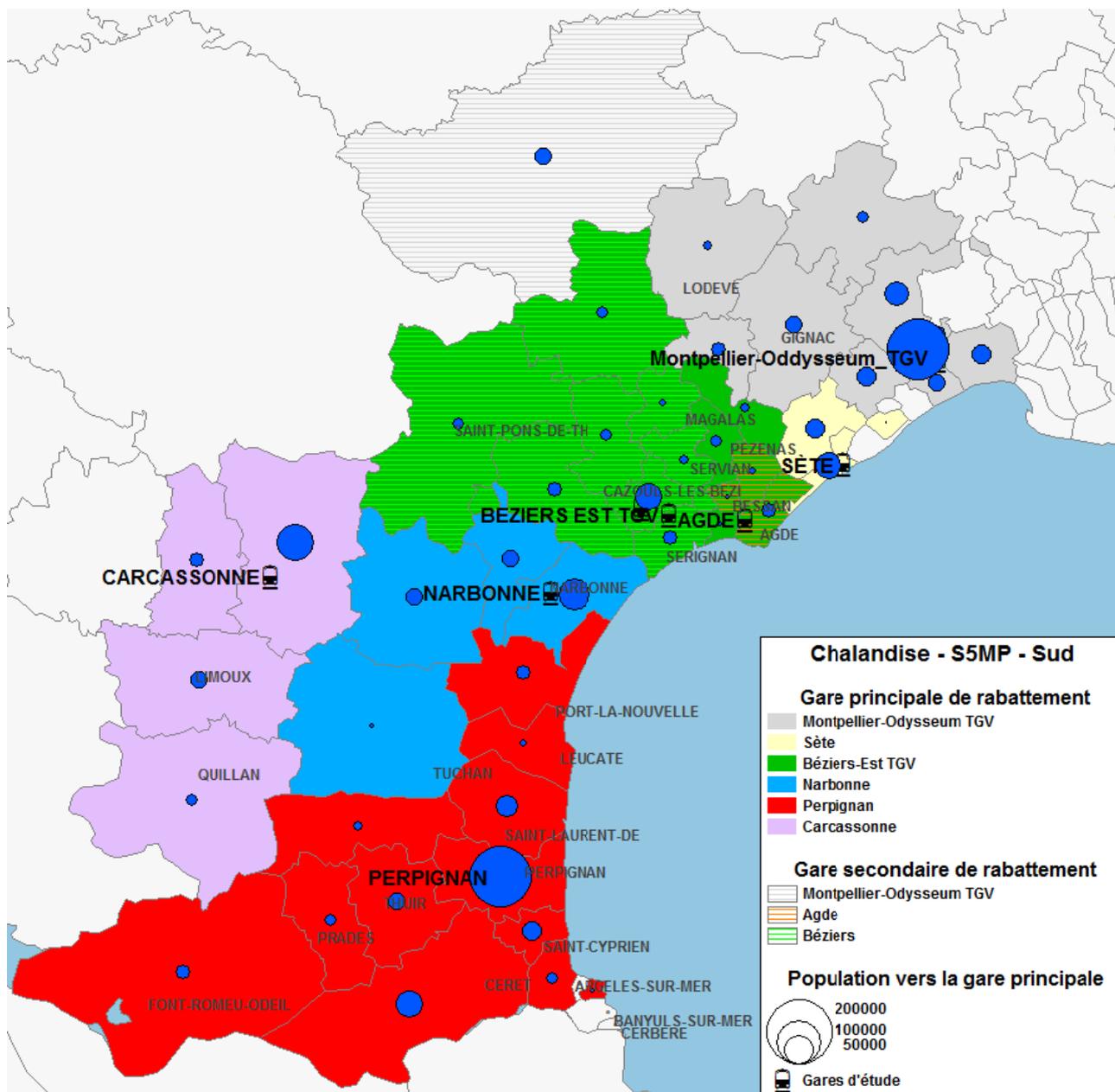


Figure 80 – Zone de chalandise des gares pour un voyage en direction du sud – scénario « 1b » – Gare nouvelle de Béziers.

2.2.4.4. Fréquentation des gares

La fréquentation sur l'ensemble des gares du territoire augmente fortement, de façon légèrement plus importante par rapport aux scénarios basés sur une autre gare nouvelle (Nissan ou Narbonne Ouest).

Les deux principales gares du secteur, Narbonne centre et Béziers Est, concentrent logiquement et de façon équilibrée cette augmentation³⁸. La gare d'Agde dont la desserte a peu augmenté par rapport à 2012, connaît une augmentation plus limitée.

Les agglomérations narbonnaise et biterroise ont des fréquentations équivalentes : 2.96 millions de voyageurs/an pour Narbonne et 3.1 millions pour Béziers (en considérant la gare nouvelle de Béziers et la gare centre).

³⁸ La gare de Béziers Est accueille 40 % de cette croissance, la gare de Narbonne 46%

Gares	fréquentation 2009	pourcentage correspondances 2009	fréquentation 2020	pourcentage correspondances 2020
Agde	0,62	5%	0,93	3%
Béziers	1,18	13%	1,47	12%
Béziers TGV	-	-	1,63	13%
Narbonne	1,06	36%	2,96	35%
TOTAL	2,86	21%	6,99	20%

Figure 81 – Fréquentation grandes lignes et TER par gare en millions voyageurs/an – scénario « Gare nouvelle de Béziers » – Gare nouvelle de Béziers.

En conclusion :

- Le territoire est beaucoup mieux desservi qu'en 2012.
- Les gares de Béziers Est et de Narbonne centre ont un niveau de desserte similaire, la majeure partie des trains utilisant la ligne nouvelle s'arrêtant dans ces deux gares.
- Les temps de parcours sont fortement réduits pour les gares de Béziers Est et de Narbonne centre sur les principales destinations.
- L'augmentation des fréquentations est importante et très légèrement supérieure à celle permise par les scénarios de desserte par une gare nouvelle.
- Les agglomérations de Narbonne et de Béziers bénéficient d'un même niveau de desserte et de fréquentation.

2.2.4.5. Insertion territoriale du pôle d'échanges

Caractéristiques environnementales des secteurs proposés

Les 2 secteurs envisagés pour la gare nouvelle de Béziers Est présentent des enjeux environnementaux sensiblement différents.

Le secteur « Intersection » ne présente pas de caractéristiques faunistiques et floristiques remarquables. En revanche, il est situé en zone inondable, à proximité de zones bâties et de terres viticoles exploitées. L'emprise se situe en effet dans une zone de développement urbain, entourée de plusieurs zones d'activité existantes ou en projet.

Hormis l'emprise ferroviaire, les parcelles concernées relèvent majoritairement du domaine privé.

Le secteur de localisation « A75 » (Figure 82 et Figure 83) est constitué de vignes et de friches viticoles et présente des caractéristiques péri urbaines. Ce secteur est traversé par deux ruisseaux (ruisseaux des Acacias et de l'Ardailou).

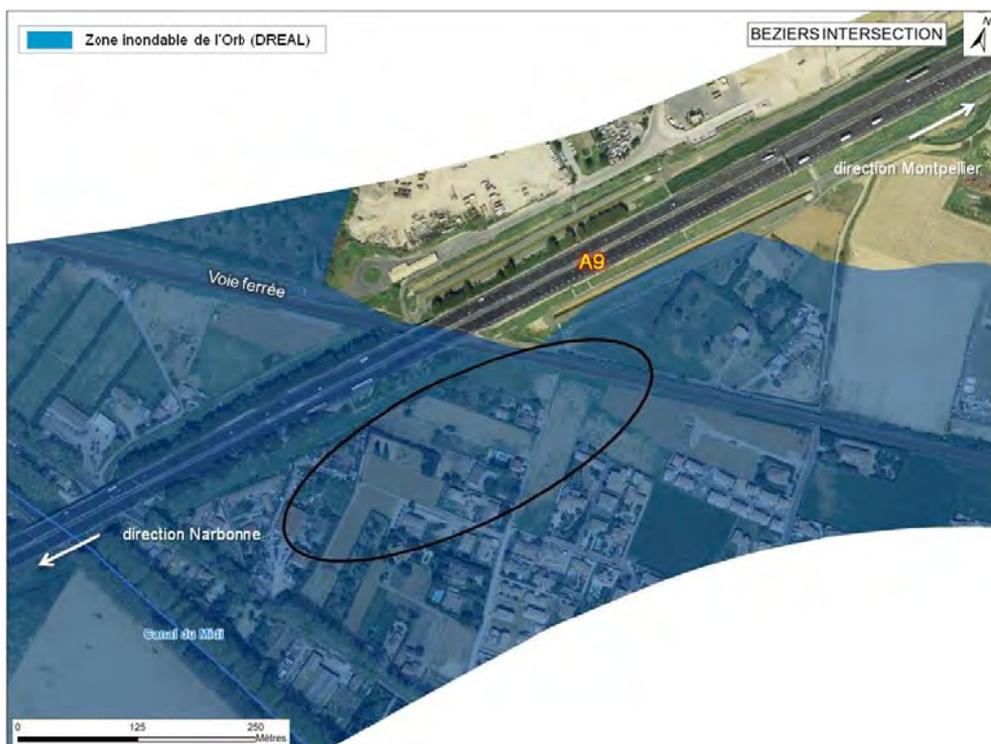


Figure 82 – Secteur « Béziers Intersection » - zones inondables.

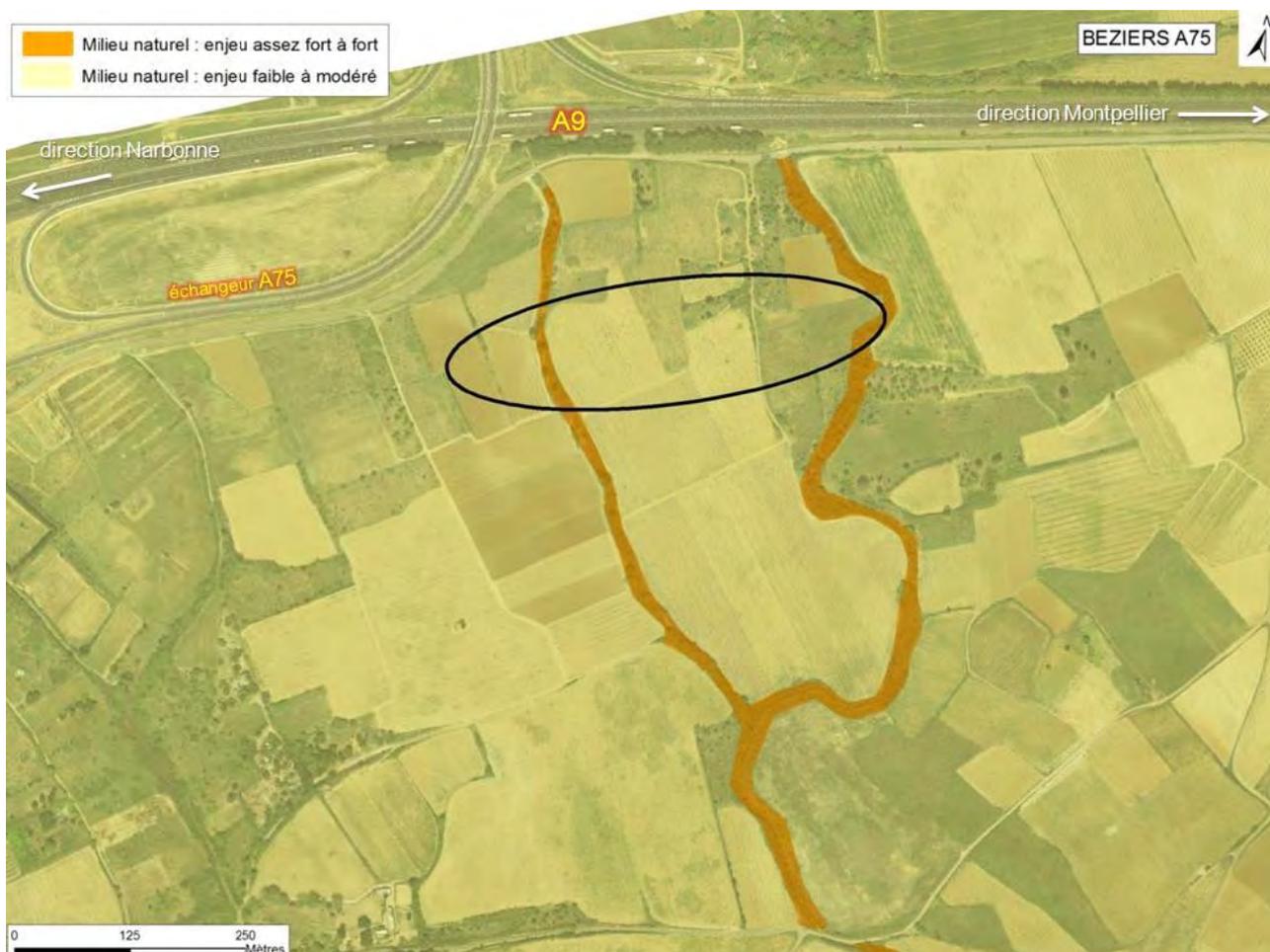


Figure 83 – Secteur « Béziers A75 » - enjeu environnemental.

Accessibilité territoriale du pôle d'échange

La gare nouvelle est située à proximité immédiate du réseau autoroutier (A9 et A75) et du réseau départemental (RD 612 entre Béziers et Agde). Ce secteur dispose donc d'une très bonne accessibilité routière.

Le projet de boulevard multimodal permettra une desserte en transports en commun de la gare nouvelle et sera l'axe principal pour relier le centre-ville à la gare nouvelle.

Son accessibilité en transports en commun sera correcte mais devra faire l'objet de réflexions plus poussées et d'investissements importants en phase finale. En 1^{ère} phase, le prolongement des lignes de transport en commun existantes est suffisant.

Le secteur de la gare nouvelle proche de l'échangeur A9-A75 n'est pas interconnecté à la ligne existante. Pour cela il faudrait créer soit une ligne en antenne avec des navettes ferroviaires (exemple entre Tours et St Pierre des Corps) soit un dévoiement de la ligne existante.

Dynamiques territoriales

La communauté d'agglomération Béziers Méditerranée est composée de treize communes, pour une population de 108 000 habitants en 2007. Elle appartient au SCOT du Biterrois qui a élaboré la stratégie de développement et d'aménagement du bassin de vie du Biterrois (Figure 84).

Le territoire du SCOT se structure autour d'un pôle principal, Béziers, concentrant les services et les emplois, et de deux pôles secondaires, Agde et Pézenas. Il est caractérisé par un taux de résidence secondaire élevé (environ 1/3 du parc contre 1/5 à l'échelle régionale), du fait notamment de la création du Cap d'Agde dans le cadre de la mission Racine.

Il a connu des dynamiques économiques et démographiques importantes au cours de la dernière décennie (taux annuel d'évolution de l'emploi de 2,8 % et de la population de + 1,66 %).

Au sein de ce territoire, l'axe Béziers-Agde, autour de la RD 612, a été un des espaces accueillant les plus fortes dynamiques urbaines.



Figure 84 – bassin de vie biterrois

Le tissu économique reste structuré par le tourisme (entre 1,5 et 2 millions de touristes se rendent annuellement sur le Biterrois) et par l'industrie - principalement la métallurgie et la mécanique de précision, l'emballage et le conditionnement - et enfin la logistique, dont le fort développement est dû à l'importance des infrastructures routières (A9, A75). L'économie présente (commerce construction) ainsi que la viticulture sont également des caractéristiques fortes du territoire.

L'agglomération biterroise souhaite approfondir ses dynamiques de développement, démographique et économique. Ce développement se structurera autour de pôles de développement, connectés aux grandes infrastructures de transport³⁹ (Figure 85) :

- ❑ Le pôle ouest, autour de la rocade ouest (RD64) est desservi par l'échangeur « Béziers ouest » et profite de la proximité de la voie ferrée Colombiers-Cazouls.
- ❑ Le pôle Béziers Est, autour de la confluence des autoroutes A9 et A75, est desservi par les échangeurs « Béziers est », « Béziers nord » et « Servian », et profite de la proximité de la voie ferrée reliant Béziers à Agde et de l'aéroport de Béziers Cap d'Agde, ainsi que de la possibilité d'une gare nouvelle dans le cadre de la ligne nouvelle Montpellier Perpignan.
- ❑ Le pôle Basse vallée de l'Hérault, entre les communes de Bessan et de Saint-Thibery, est desservi par l'échangeur « Agde » de l'A9 et profite de la proximité de la voie ferrée Vias-Lézignan. Il doit accueillir une zone d'activités mixte.
- ❑ Le pôle Pézenas nord, entre les communes de Pézenas, Montagnac et Lézignan-la-Cèbe, est desservi par l'échangeur « Pézenas nord » de l'A75 et profite de la proximité de la voie ferrée Vias-Lézignan.

39 SCOT du Biterrois, repris dans l'étude urbaine transmis par la communauté d'agglomération de Béziers – Annexe 3.

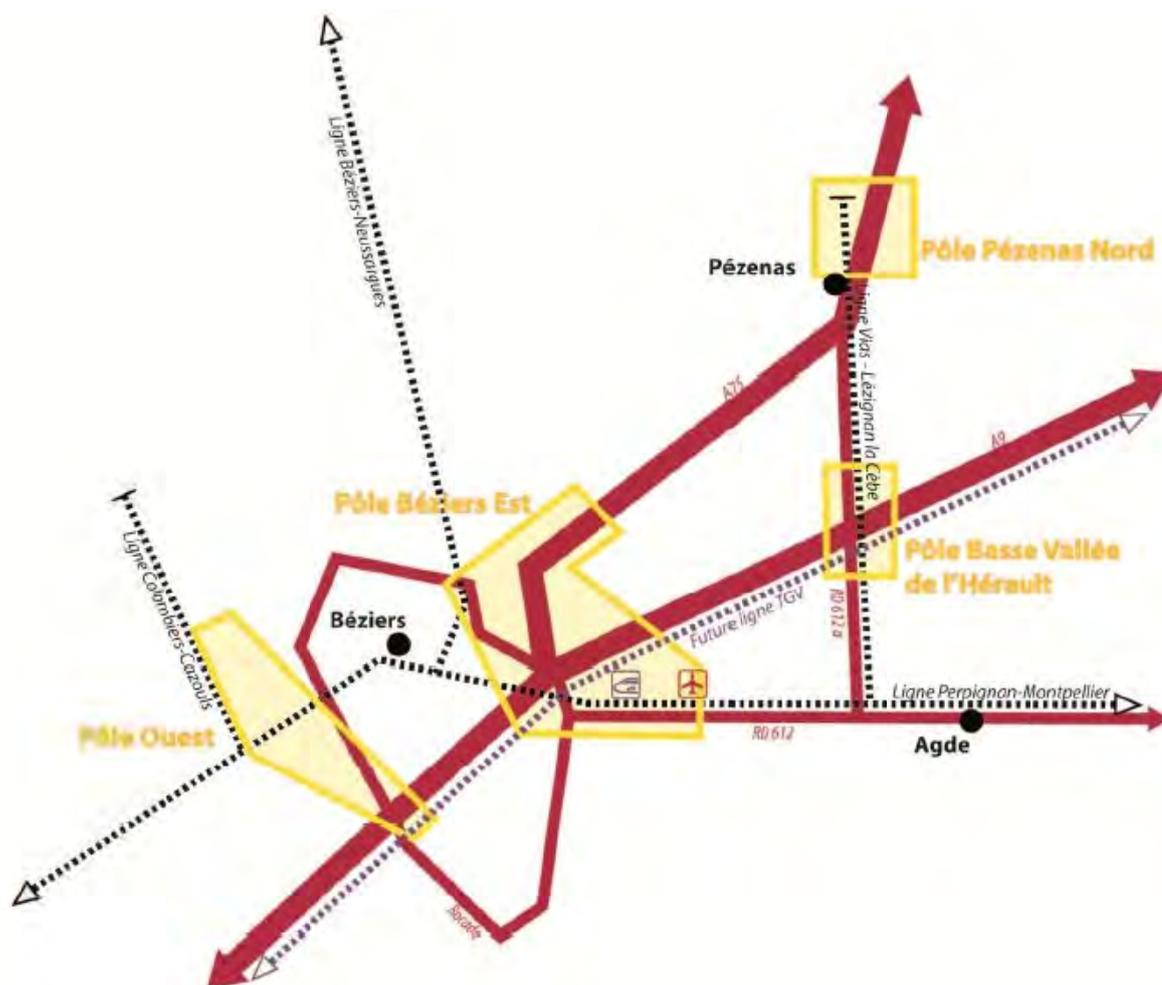


Figure 85 - Les quatre pôles de développement d'intérêt territorial - source : SCoT du Biterrois

Le développement du pôle Béziers Est répond à une volonté de l'agglomération biterroise de se rapprocher d'Agde/Cap d'Agde et de son littoral et de tirer parti d'une bonne accessibilité routière. Il s'agit également de tirer parti de la densité des infrastructures (A9, A75, gare nouvelle de la ligne nouvelle Montpellier Perpignan⁴⁰) en créant une nouvelle centralité urbaine et en requalifiant l'entrée est de l'agglomération⁴¹. Il permettra ainsi la création d'un continuum urbain entre Béziers, Cers et Villeneuve-les-Béziers.

Ce développement se fera en articulant urbanisme et transport, le pôle Béziers Est se structurant ainsi autour d'un boulevard urbain nord-sud et ayant vocation à accueillir un bus à haut niveau de service (BHNS) composé de trois lignes : Béziers-Pézenas, Béziers-Valras et Gare nouvelle-Béziers centre-ville.⁴²

⁴⁰ Les deux hypothèses étudiées par RFF se situent sur ce territoire

⁴¹ Etude urbaine de l'agglomération de Béziers – Annexe 3

⁴² Présentation de l'agglomération de Béziers lors de l'atelier gare de mars 2012

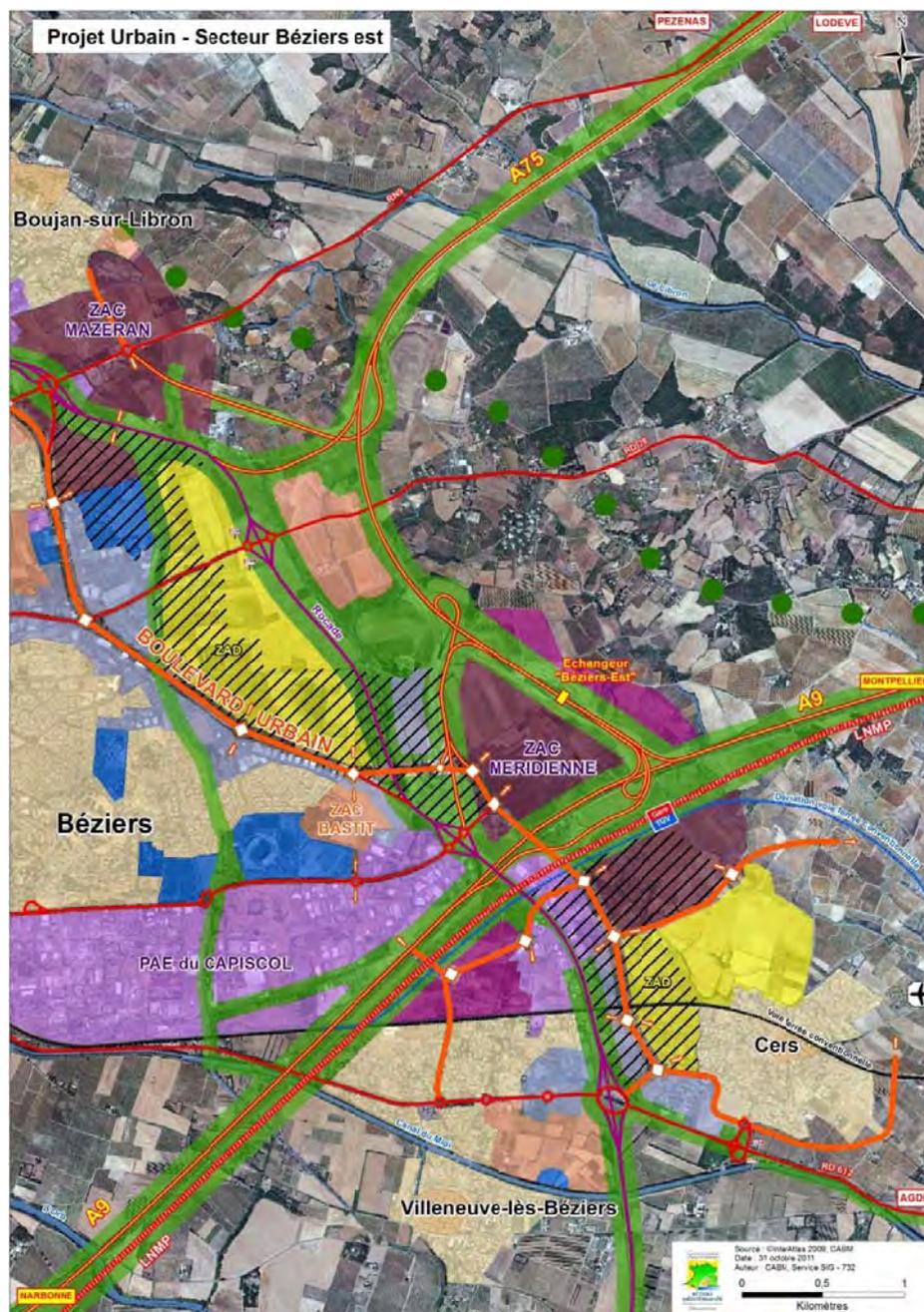


Figure 86 - Le projet urbain du pôle Béziers Est

Au regard de cette amélioration de l'accessibilité, le pôle Béziers Est accueillera prioritairement de grands parcs d'activités avec chacune une vocation spécifique (Figure 86):

- ❑ Le technoparc de Mazeran (90 ha) dédié aux sciences de la vie, à la santé, aux énergies renouvelables et aux NTIC
- ❑ Le parc La Méridienne (80 ha), au droit de l'implantation de la gare, accueillera des activités logistiques et tertiaires.

La gare nouvelle se situe donc au sein d'une des principales zones de développement de l'agglomération biterroise, le pôle Béziers Est. Elle est ainsi destinée à être un levier pour le développement économique du territoire. Elle sera l'un des principaux pôles multimodaux de l'agglomération (Figure 87).

Elle sera ainsi, à l'échelle du bassin de vie biterrois, un levier pour l'activité touristique, du fait de sa proximité avec les principaux centres d'intérêts touristiques du territoire (Agde /Cap d'Agde, centres historiques de Pézenas, Béziers, canal du Midi). Elle pourra également être un levier pour le développement économique, du fait de son implantation à proximité de grandes zones d'activités⁴³.

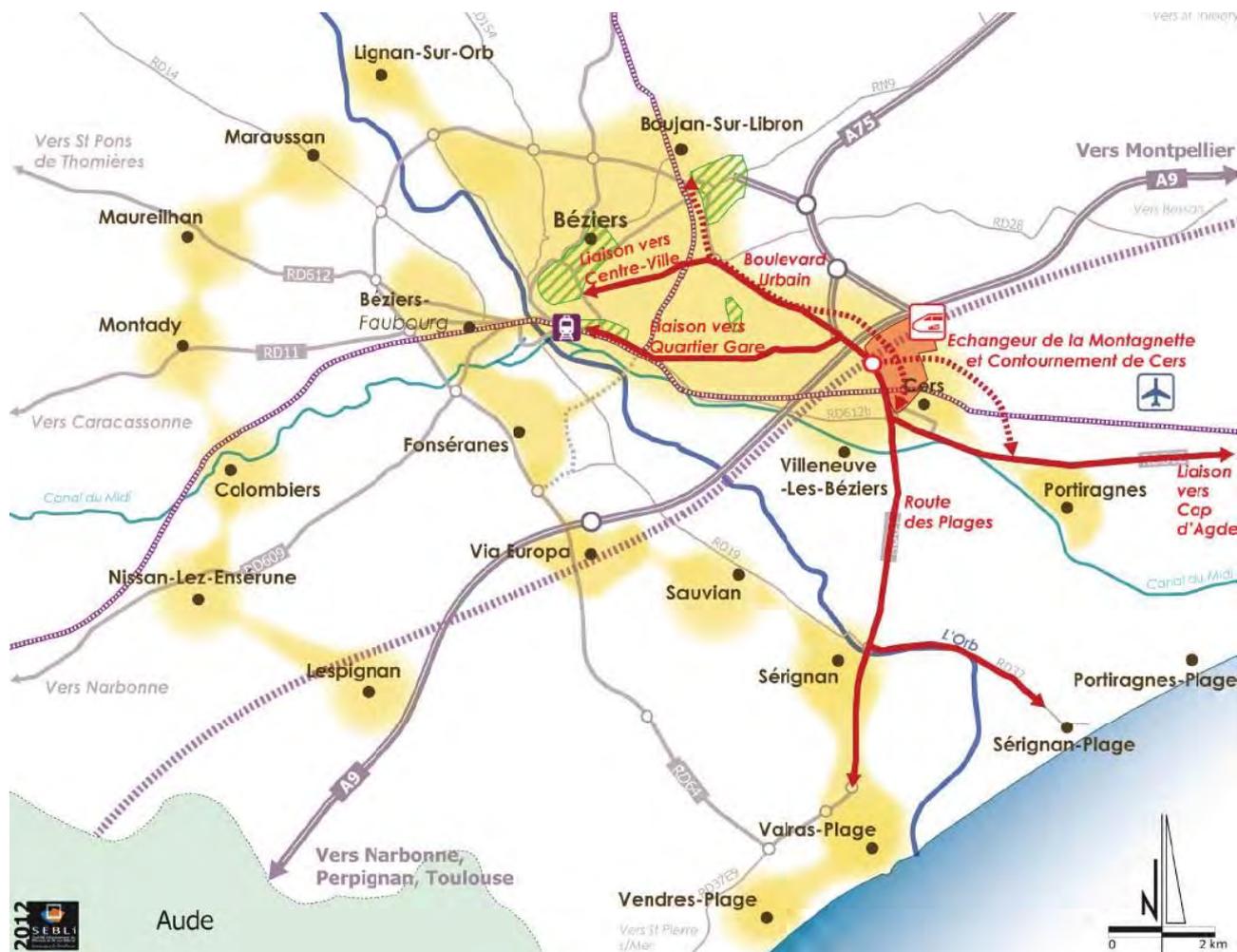


Figure 87 - La gare nouvelle et les principaux pôles de l'agglomération biterroise

Un quartier mixte se développera autour de la gare nouvelle et du boulevard I⁴⁴ (Figure 88) avec :

- ❑ Le parvis de gare, sur 6 hectares, accueillera des services et des activités tertiaires, en relation avec le tourisme.
- ❑ Le quartier d'affaire (13 ha) se situera sur le boulevard multimodal en entrée du pôle Béziers Est.
- ❑ un pôle d'équipements communautaires, sur 5 hectares.
- ❑ Un éco-quartier d'environ 1 500 logements qui accueillera sur 49 ha des logements individuels et collectifs ainsi que les équipements nécessaires.
- ❑ Au nord du quartier, un secteur commercial, en continuité avec les tissus existants.

⁴³ Etude urbaine de l'agglomération de Béziers – annexe 3

⁴⁴ Etude urbaine de l'agglomération de Béziers – annexe 3



Figure 88 – Quartier gare « Béziers A75 »



Figure 89 - Perspective sur le parvis de gare

2.2.4.6. Caractéristiques du pôle d'échange

Deux secteurs de localisation ont été étudiés pour la gare nouvelle de Béziers Est (Figure 73).

La première implantation dite « Intersection » se situe à l'intersection de la ligne nouvelle, de la ligne classique et des axes routiers majeurs que sont l'autoroute A9 et la route départementale D 612. Sa proximité avec les infrastructures de transport et les axes de développement urbain représentent un atout pour ce secteur (Figure 90). Toutefois, ce secteur est situé en zone inondable et cette localisation requiert une configuration plus complexe avec une gare dotée de quais TAGV sur un viaduc.

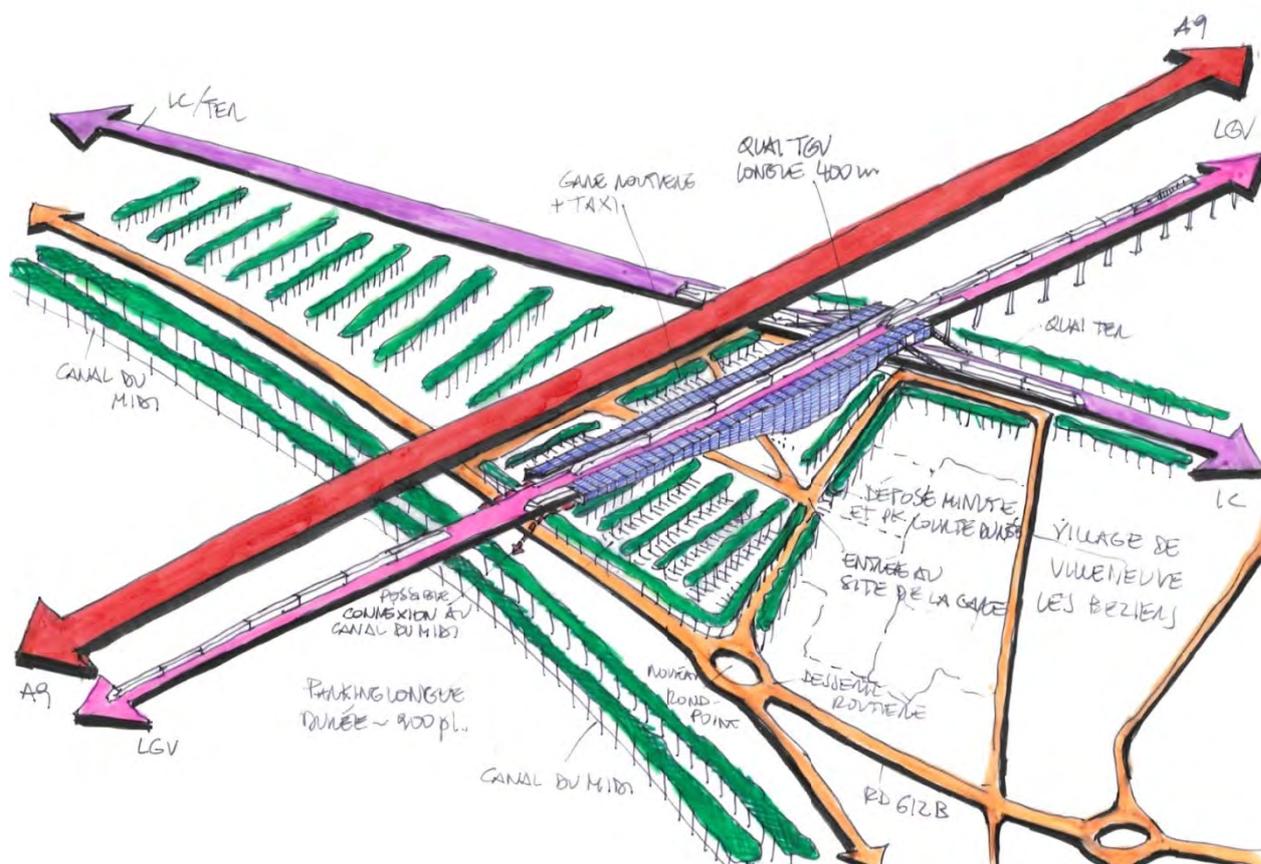


Figure 90 – Principes d'aménagement pour la gare nouvelle de Béziers « secteur intersection » – scénario « 1b » – Gare nouvelle de Béziers.

L'autre site est envisagé plus au nord le long de l'autoroute A9. Situé actuellement en bordure de la ville, il permet une urbanisation nouvelle au sud de la gare (Figure 91).

L'interconnexion avec la ligne classique nécessite ici un aménagement de l'infrastructure existante : soit les voies de la ligne classique sont déplacées afin d'intercepter la ligne nouvelle au droit de la nouvelle gare, soit une antenne est créée afin de relier la ligne classique à la gare nouvelle par une navette ferroviaire (comme celle exploitée entre Tours et Saint-Pierre-des-Corps).

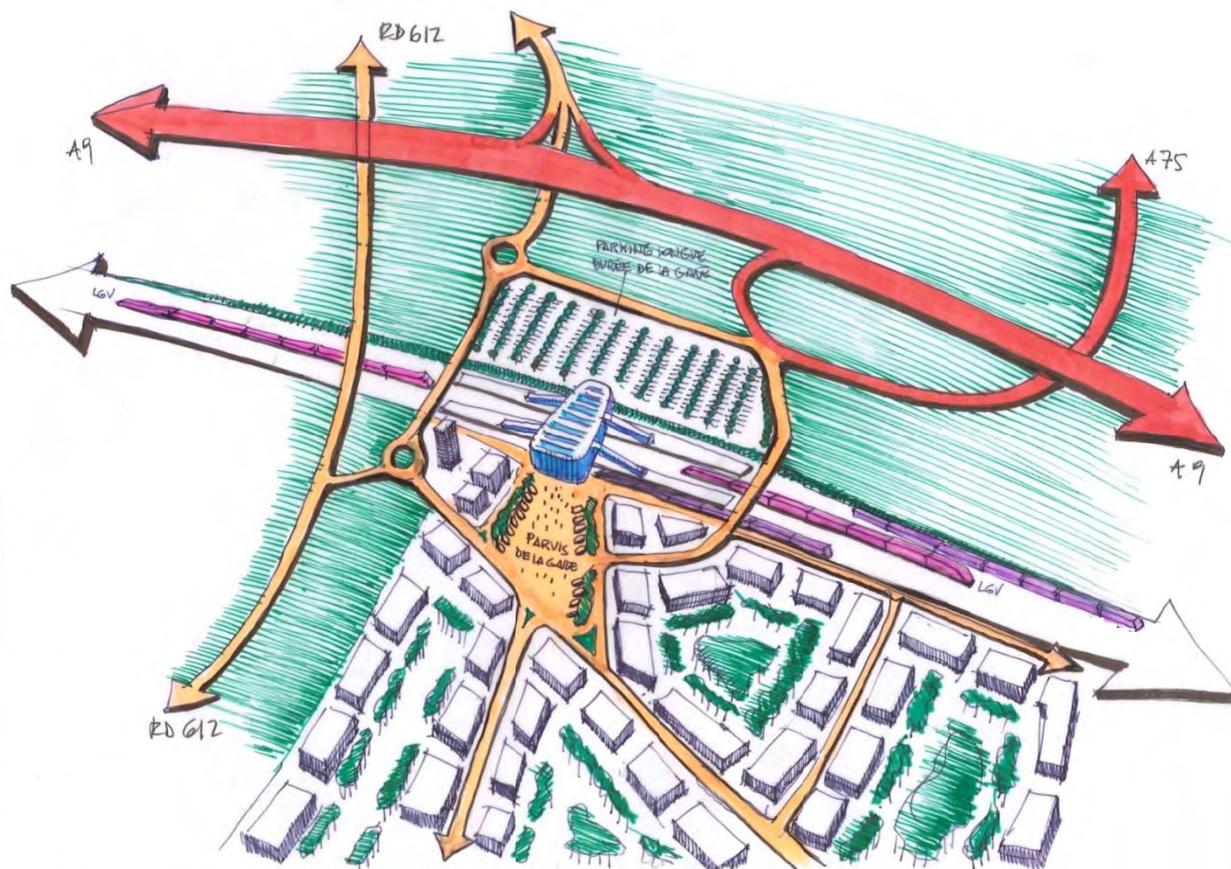


Figure 91 – Principes d'aménagement pour la gare nouvelle « secteur Béziers Est » – scénario « 1b » – Gare nouvelle de Béziers.

L'organisation générale de la gare s'articule autour des éléments principaux suivants :

- ❑ 26 000 m² de surfaces extérieures (parkings routiers et parkings dédiés aux modes doux)
- ❑ Un bâtiment voyageurs d'une surface d'environ 6 000 m² incluant des surfaces de services commerciaux, des services en gare, les espaces nécessaires à l'exploitation de la gare, et divers locaux techniques.
- ❑ Deux quais TAGV et deux voies centrales passantes les reliant au bâtiment voyageurs.

Dans le cas d'une gare en viaduc (gare « Intersection ») ou d'un dévoiement de la ligne classique (gare « Béziers A75 »), ces aménagements sont complétés de deux quais pour les trains régionaux accolés à la ligne classique.

2.2.5. Scénario de desserte par une gare nouvelle à Narbonne (1c)

Ce scénario prévoit une desserte du bassin de vie Béziers-Narbonne assurée par les gares existantes d'Agde, Béziers et Narbonne ainsi qu'une gare nouvelle, interconnectée à la ligne classique Toulouse-Narbonne et implantée à 8 kilomètres à l'ouest de Narbonne.

Les trains grandes lignes utilisant la ligne nouvelle peuvent marquer des arrêts uniquement en gare nouvelle de Narbonne. Seuls les trains utilisant la ligne classique peuvent desservir les gares de Narbonne, de Béziers et d'Agde.

Ce système de desserte, proche de celui utilisé pour la gare nouvelle de Nissan (scénario « 1a ») vient notamment de l'impossibilité de réaliser un raccordement entre ligne nouvelle et ligne classique au niveau de Nissan-lez-Enserune. Cet aspect a été démontré par les études menées en étape 1 et validé par la décision ministérielle d'étape 1 le 14 novembre 2011.

La desserte routière de la gare nouvelle de Narbonne Ouest est satisfaisante, du fait de sa proximité avec l'A9, l'A61 via le réseau départemental (RD6009 constituant la rocade de Narbonne Ouest et la RD 6113 allant vers Lézignan Corbières) (Figure 92).

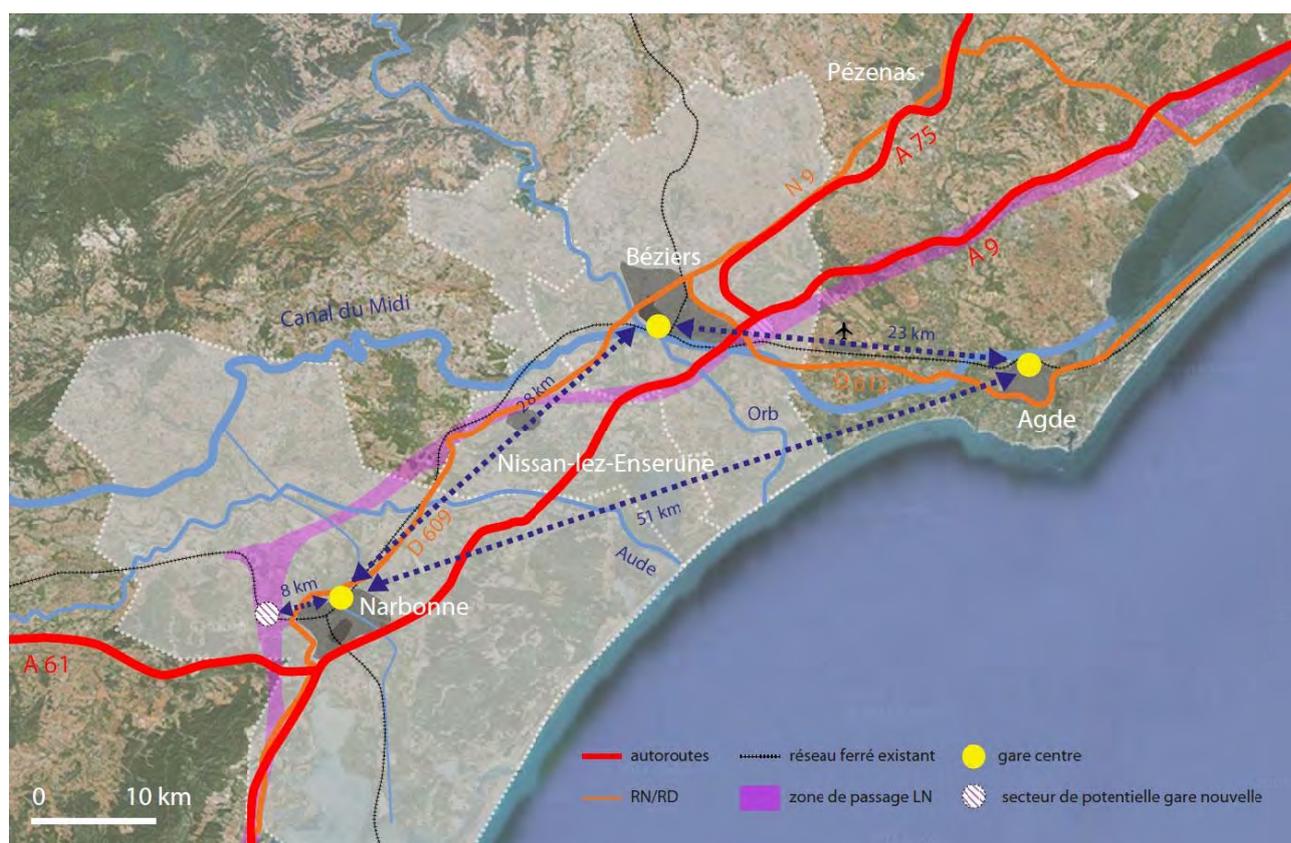


Figure 92 – Présentation générale des gares du territoire – scénario « 1c » - Gare nouvelle de Narbonne.

Le scénario de desserte par une gare nouvelle à Narbonne a donné lieu à l'étude de deux secteurs de localisations potentielles à l'ouest de Narbonne, sur la commune de Montredon, et longeant la ligne existante Toulouse-Narbonne (Figure 93) :

- ❑ La première localisation – Montredon 1 ou Gare « viaduc » - se situe au sein d'une vallée encaissée, au milieu des collines du Narbonnais. La gare serait construite en viaduc à environ 30 mètres du sol.
- ❑ La deuxième localisation – Montredon 2 ou Gare « Montredon » – se situe dans une plaine viticole constituant un bassin de rétention naturel.

La communauté d'agglomération du Grand Narbonne, dans son étude urbaine, présente sa stratégie et ses projets au regard des deux localisations proposées en concluant qu'elles sont relativement semblables en terme de dynamiques et de projets territoriaux. Pour autant, les partenaires adhèrent préférentiellement à l'option gare « viaduc ».

Pour améliorer la lisibilité du document, la présentation se basera sur la localisation Montredon 1.

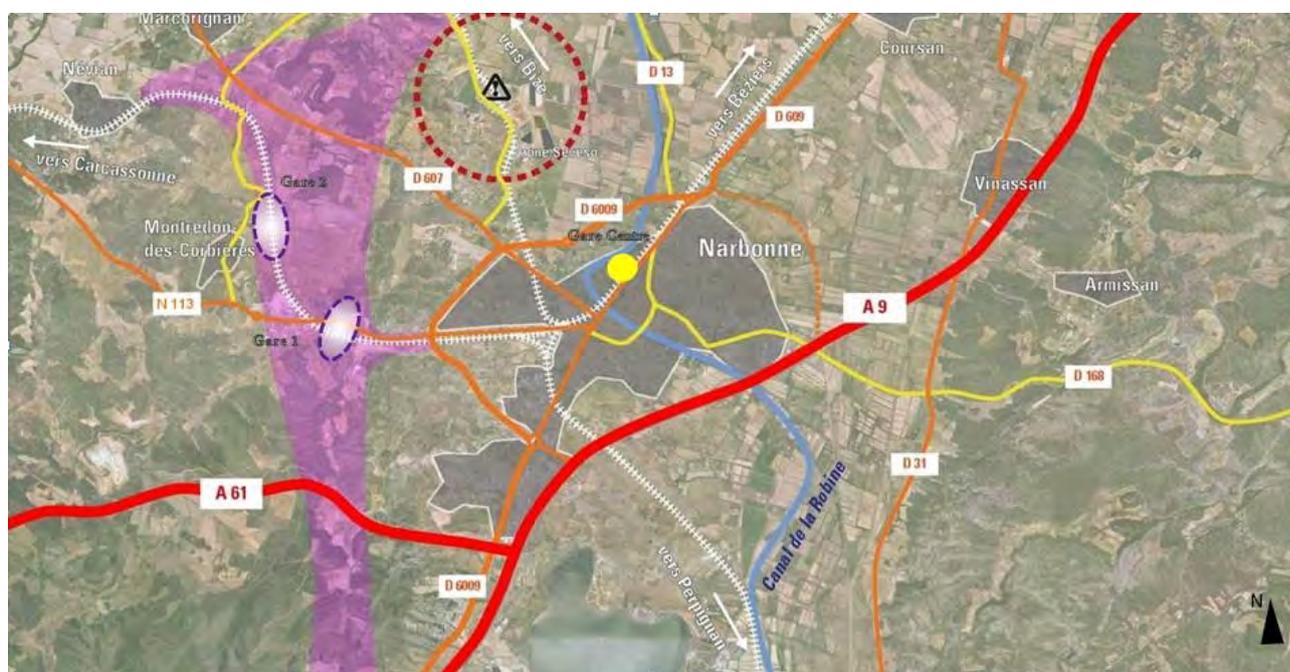


Figure 93 – Secteurs de localisation potentielle de la gare nouvelle à l'ouest de Narbonne.

Ces deux localisations ne sont pas équivalentes si l'on considère les raccordements nécessaires.

Dans le cas d'une gare située sur la ligne nouvelle (en viaduc), les raccordements avec la ligne Toulouse-Narbonne sont ceux étudiés dans les autres scénarios de desserte (Figure 94). Les acteurs audois (Communauté d'agglomération du Grand Narbonne, Conseil Général de l'Aude et communauté d'agglomération du Carcassonnais) se positionnent préférentiellement pour ce secteur.

Dans le cas d'une gare nouvelle située à l'ouest de la ligne nouvelle (à proximité du village de Montredon), les raccordements entre ligne nouvelle et ligne Toulouse Narbonne sont modifiés afin de permettre de positionner la gare nouvelle à l'interconnexion de la ligne existante (Figure 95).

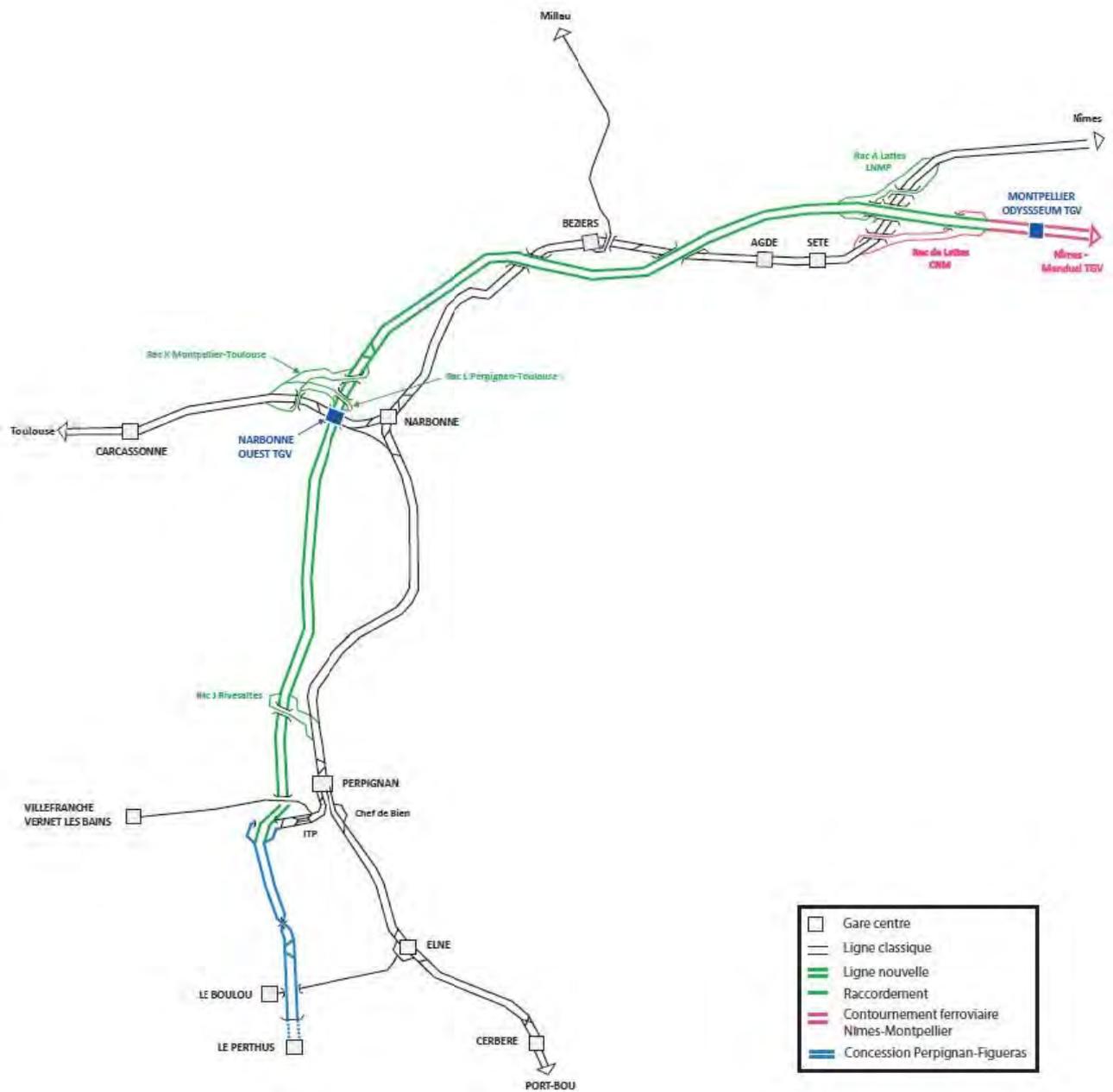


Figure 94 – Schéma d'exploitation – scénario « 1c » – Gare nouvelle de Narbonne.

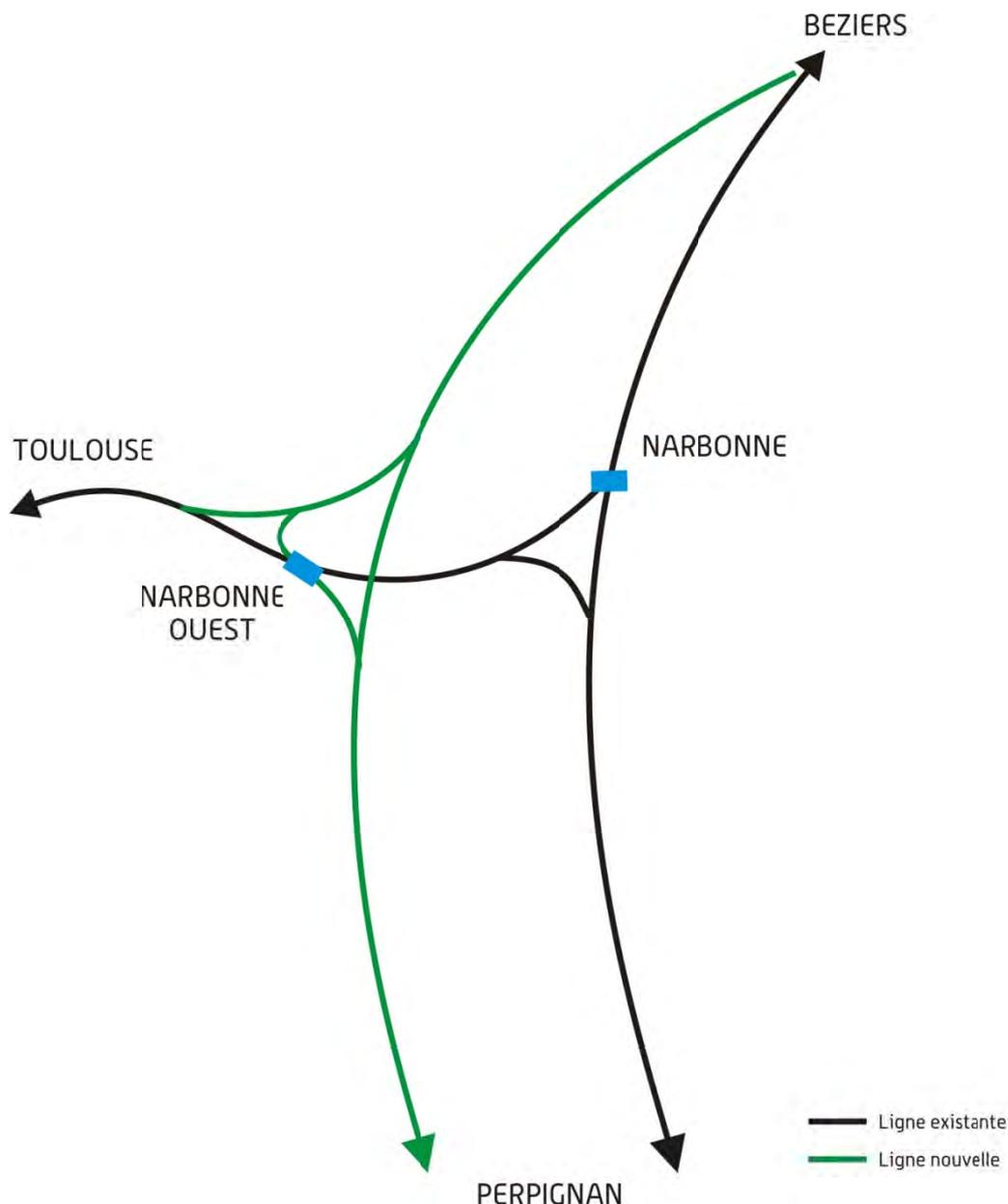


Figure 95 – Schéma d'exploitation du 2^e site de gare nouvelle – scénario « 1c » – Gare nouvelle de Narbonne.

2.2.5.1. Offre de transport par gare

Le schéma de desserte représenté ci-dessous permet de distinguer les différents trains traversant le Languedoc-Roussillon (Figure 96). Ce schéma met en évidence les trains circulant sur les projets CNM et LNMP (zone grisée) et ceux circulant sur la ligne classique (zone blanche) afin de desservir les gares du territoire.

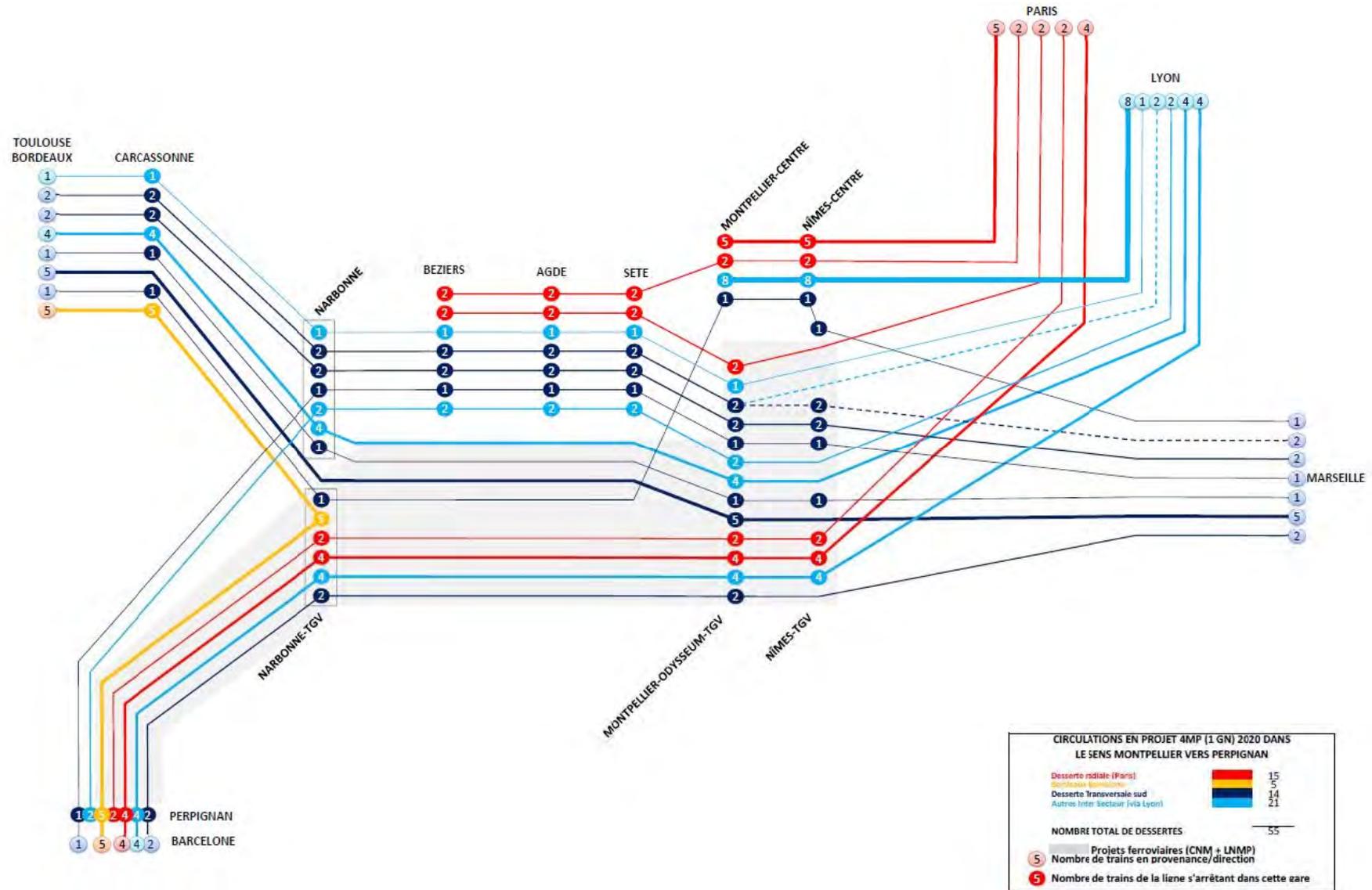


Figure 96 – Les différentes missions traversant le territoire d'étude – scénario « 1c » – Gare nouvelle de Narbonne.

En 2020, il y aura environ 55 trains grandes lignes par jour et par sens qui desserviront la région, répartis en trois grands types de missions :

- ❑ 36 trains entre le nord (Paris/Lyon) et le sud (Perpignan/Barcelone) ou l'ouest (Toulouse/Bordeaux).
- ❑ 14 trains entre la région PACA et l'ouest de la France (Toulouse/Bordeaux).
- ❑ 5 trains entre l'ouest (Toulouse/Bordeaux) et le sud (Perpignan/Barcelone).

L'évolution de ces trois grands types de missions entre 2012 et 2020 permet de renforcer fortement la desserte du territoire : + 33% pour les gares du territoire par rapport à 2012. Cependant cette amélioration profite inégalement aux différents territoires. Ainsi si le Narbonnais et l'Agathois voit leur desserte s'améliorer substantiellement, le Biterrois voit sa desserte se dégrader (Figure 97).

L'impossibilité de desservir les gares existantes depuis la ligne nouvelle et la nécessité de ne pas dégrader trop fortement la desserte de l'agglomération biterroise (la gare nouvelle en étant relativement éloignée) impliquent un accroissement des trains utilisant la ligne classique (depuis le raccordement de Lattes au nord et depuis le raccordement de Rivesaltes au sud) et s'arrêtant sur les trois gares existantes du territoire.

L'agglomération de Narbonne voit sa desserte très fortement augmenter (avec la gare centre et la gare nouvelle : + 77% par rapport à 2012) tandis que **l'agglomération de Béziers voit sa desserte décroître** (- 30% par rapport à 2012).

Gares		Situation en 2012	Scénario "Gare nouvelle à Narbonne Ouest"
Agathois	Agde	14	24
Biterrois	Béziers centre	34	24
Narbonnais	Narbonne centre	35	26
	Narbonne Ouest	-	36

Figure 97 – Nombre d'arrêts de trains grandes lignes par gare et par jour (deux sens confondus) – scénario « 1c » – Gare nouvelle de Narbonne.

L'ensemble des trains grandes lignes entre le nord (Paris, Lyon) et le sud (Perpignan, Barcelone) ne s'arrêtent qu'à Narbonne Ouest. La gare de Béziers conserve sa desserte de trains terminus depuis Paris, tandis que la gare centre de Narbonne conserve l'exclusivité des arrêts sur le territoire des trains Toulouse-Barcelone (Figure 98).

		Agde		Béziers		Narbonne		Narbonne TGV
		2012	2020	2012	2020	2012	2020	2020
Depuis Paris	Vers Béziers	3	4	3	4	-	-	-
	Vers Perpignan	2	-	3	-	3	-	6
	Vers Barcelone	-	-	-	-	2	-	4
Depuis Lyon	Vers Toulouse	-	1	3	1	4	5	-
	Vers Perpignan	2	2	2	2	2	2	4
	Vers Barcelone	-	-	-	-	-	-	4
Depuis Marseille	Vers Toulouse	-	4	4	4	5	5	1
	Vers Barcelone	-	1	1	1	-	1	2
Depuis Toulouse	Vers Barcelone	-	-	-	-	2	-	5
Total arrêt gare		7	12	16	12	18	13	18

Figure 98 – Nombre d’arrêts des trains grandes lignes par gare et par jour décomposé par mission (sens Montpellier vers Perpignan) – scénario « 1c » – Gare nouvelle de Narbonne.

De façon similaire au scénario « 1a », la majeure partie des trains grandes lignes ne marquent qu’un seul arrêt sur le territoire. Les gains de temps par rapport à 2012 sur les principales destinations sont conséquents, principalement pour la gare Narbonne Ouest (Figure 99).

	Béziers		Narbonne		Narbonne TGV
	2012	2020	2012	2020	2020
Paris	04:20	03:50	04:30	03:55	03:40
Lyon	02:40	02:25	02:50	02:10	02:00
Marseille	02:25	02:10	02:40	02:24	01:40
Toulouse	01:30	01:30	01:10	01:15	01:10
Barcelone	03:35	01:55	03:10	01:30	01:15

Figure 99 – Meilleurs temps de parcours – scénario « 1c » – Gare nouvelle de Narbonne.

2.2.5.2. Exploitation ferroviaire

Avec la présence d’une gare nouvelle à Narbonne, la quasi-totalité des trains grandes lignes circulent sur la ligne nouvelle entre Béziers et Narbonne. De ce fait, la ligne existante est dédiée aux trains régionaux et à une partie des trains de marchandises (selon l’hypothèse de mixité retenue)⁴⁵. Ce scénario de desserte permet de mieux répartir les circulations entre la ligne nouvelle et la ligne existante (Figure 94).

Contrairement au scénario avec la seule gare nouvelle de Béziers, il est techniquement très difficile de desservir la gare centre de Béziers et la gare nouvelle de Narbonne. Le raccordement à Nissan qui permettrait de relier les deux gares n’a pas été retenu dans la décision ministérielle d’étape 1 (il devrait être construit pour partie dans les basses plaines de l’Aude). De ce fait, les trains grandes lignes présents sur la ligne nouvelle ne desservent pas le Biterrois. Les trains grandes lignes desservant Béziers utiliseraient toujours la ligne actuelle depuis Montpellier.

⁴⁵ Pour plus de précisions se reporter au dossier ministériel mixité – Etape 2.

Les points d'entrées et de sorties de la ligne nouvelle sont localisés au niveau de Montpellier, à l'ouest de Narbonne (raccordements entre ligne nouvelle et la ligne existante Narbonne-Toulouse) et à Rivesaltes (raccordement permettant de rejoindre Perpignan centre depuis la ligne nouvelle).

Le raccordement « K » de Montpellier vers Toulouse à l'ouest de Narbonne servirait à 10 trains grandes lignes par jour. Sa réalisation pourrait être phasée dans ce scénario. En effet ces 10 trains directs entre Montpellier et Toulouse pourraient soit venir renforcer la desserte de Narbonne ouest (avec un rebroussement pour repartir vers Toulouse) soit desservir Narbonne centre soit desservir Narbonne centre si les raccordements « B » ou « D » sont réalisés (permettant de relier la gare centre de Narbonne depuis la ligne nouvelle). Ces deux raccordements (« B » ou « D ») sont liés respectivement aux scénarios de mixité jusqu'à Béziers ou jusqu'à Nissan.

En complément, le choix de faire arriver la future Liaison Toulouse Narbonne par le couloir sud rendrait à terme inutile le raccordement « K »

Il est important de noter que le secteur de gare nouvelle « Montredon 2 » n'est pas compatible avec la mixité de Montpellier à Perpignan. En effet, son point de jonction avec LNMP mixte en direction de Perpignan se trouve alors en zone de tunnel, compte tenu des rampes à 12,5 ‰. La réalisation d'un raccordement dénivelé à grande vitesse en zone de tunnel a été écartée.

En conclusion, la desserte du territoire par une seule gare nouvelle à Narbonne ouest ne permet pas de desservir le biterrois de manière satisfaisante.

2.2.5.3. Accessibilité, zones de chalandise

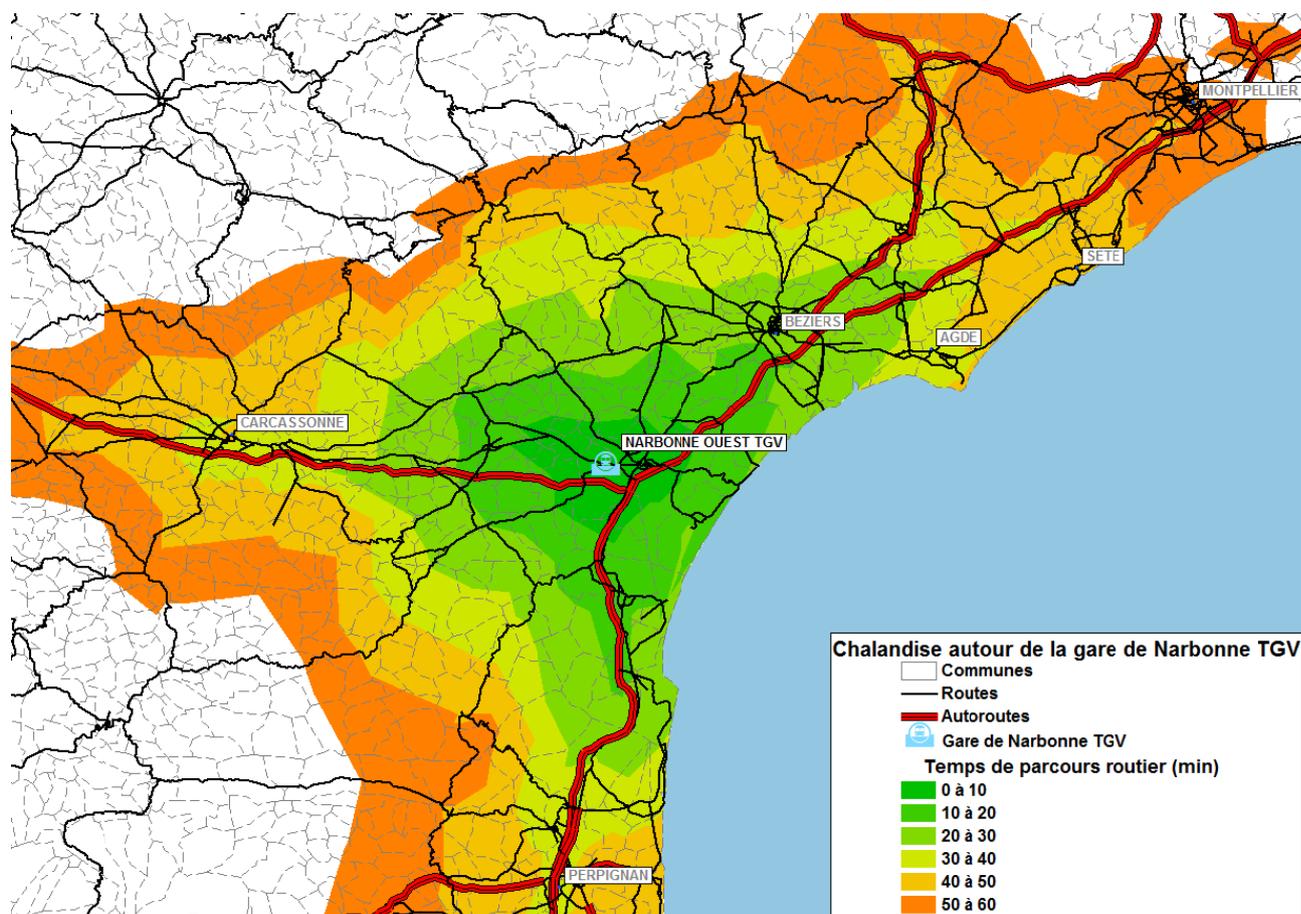


Figure 100 – Temps d'accès aux gares– scénario « 1c » – Gare nouvelle de Narbonne.

La proximité de Narbonne Ouest avec le réseau autoroutier et départementale lui confère une bonne accessibilité, relativement comparable à celle de Narbonne centre. Ainsi 50 000 personnes et 25 000 emplois sont situés à moins de 10 minutes de la gare nouvelle⁴⁶.

Sa position, en frange de l'agglomération narbonnaise, et sa bonne desserte expliquent que son accessibilité se situe entre celle de Nissan (situation périphérique et faible accessibilité routière) et celle de Béziers (forte accessibilité routière dans une périphérie plus dense). Ainsi 260 000 personnes et 110 000 emplois se situent à moins de 30 minutes de la gare de Narbonne Ouest contre 225 000 personnes et 100 000 emplois à moins d'une demi-heure de Nissan et 390 000 personnes et 155 000 emplois à moins d'une demi-heure de la gare de Béziers Est.

L'analyse des zones de chalandise (Figure 101 et Figure 102) montre que les zones de chalandise de Béziers et de Narbonne Ouest sont relativement similaires à celles du scénario « 1b » avec une gare nouvelle à Béziers et qui correspondent approximativement aux aires urbaines respectives de Narbonne et de Béziers.

De la même façon que pour le scénario « 1b », on constate une complémentarité entre la gare nouvelle et la gare centre de Narbonne, cette dernière jouant un rôle de gare secondaire de rabattement sur la zone de chalandise de la gare nouvelle.

⁴⁶ 500 000 personnes et 220 000 emplois sont à moins de 40 minutes de la gare nouvelle.

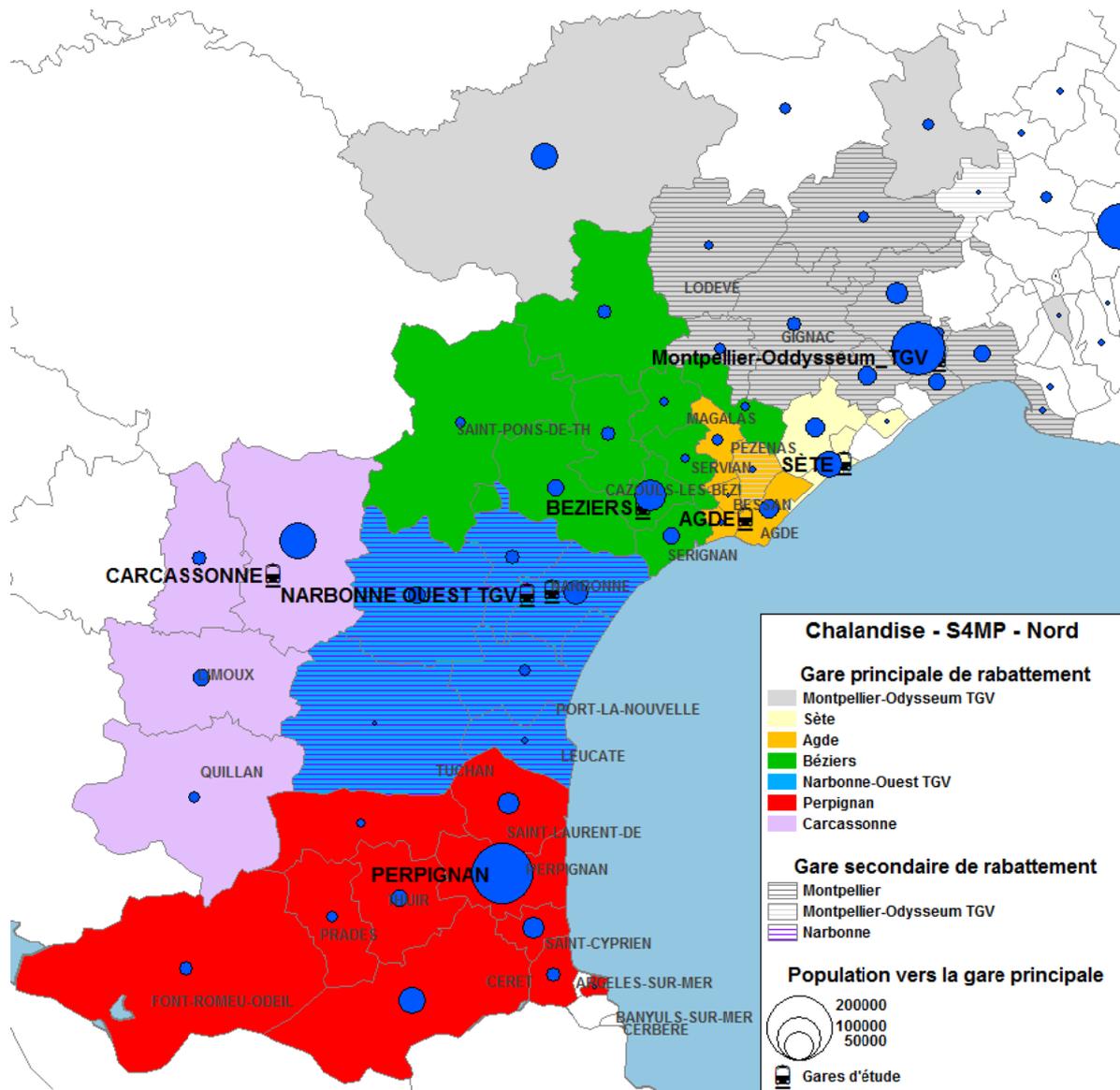


Figure 101 – Zone de chalandise des gares pour un voyage en direction du nord – scénario « 1c » – Gare nouvelle de Narbonne.

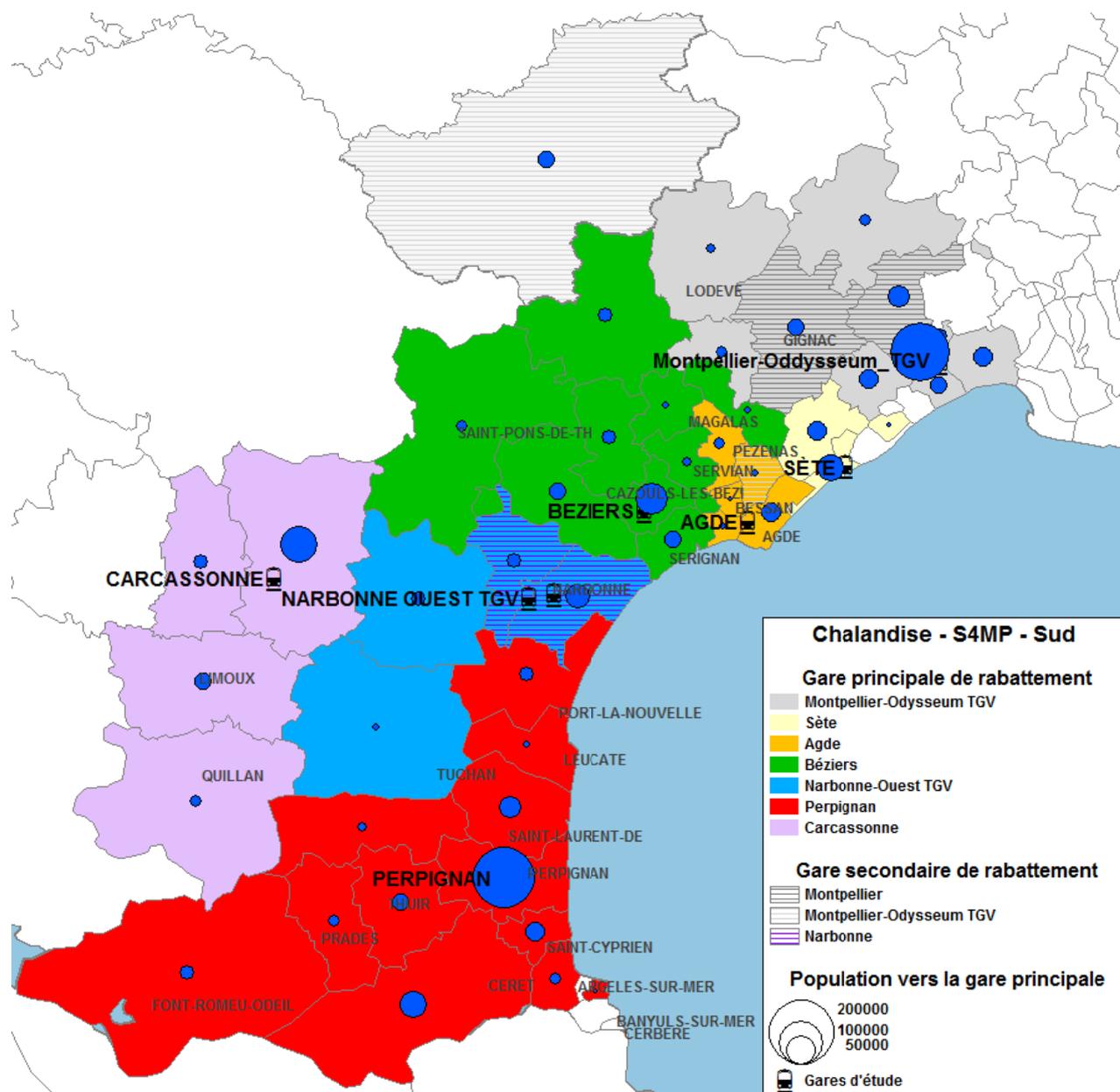


Figure 102 – Zone de chalandise des gares pour un voyage en direction du sud – scénario « 1c » – Gare nouvelle de Narbonne.

2.2.5.4. Fréquentation des gares

La fréquentation sur l'ensemble des gares du territoire augmente fortement, de façon équivalente aux autres scénarios basés sur une gare nouvelle (Nissan et Béziers Est).

La moitié de cette augmentation se concentre sur la gare nouvelle de Narbonne, qui devient la gare principale du territoire avec une fréquentation équivalente à la gare de Béziers. La gare d'Agde connaît un doublement de sa fréquentation.

L'agglomération narbonnaise a ici une fréquentation double par rapport à l'agglomération biterroise : 3.68 millions de voyageurs/ an (en considérant Narbonne Ouest et Narbonne centre) contre 1.97 millions de voyageurs/an sur la gare de Béziers.

Gares	fréquentation 2009	pourcentage correspondances 2009	fréquentation 2020	pourcentage correspondances 2020
Agde	0,62	5%	1,31	5%
Béziers	1,18	13%	1,97	4%
Narbonne	1,06	36%	1,67	37%
Narbonne TGV	-	-	2,02	32%
TOTAL	2,86	21%	6,97	20%

Figure 103 – Fréquentation Grandes Lignes et TER par gare en millions voyageurs/an – scénario « 1c » – Gare nouvelle de Narbonne.

En conclusion :

- ❑ La desserte offerte est plus importante au niveau du bassin de vie Béziers-Narbonne qu'en 2012.
- ❑ L'agglomération de Narbonne, avec deux gares voit sa desserte fortement s'améliorer. La desserte de l'agglomération de Béziers, à l'inverse, se dégrade par rapport à 2012.
- ❑ Les gains de temps obtenus par rapport à la situation actuelle sont conséquents pour le Narbonnais.

2.2.5.5. Insertion territoriale du pôle d'échanges

Caractéristiques environnementales des secteurs

Le secteur « Montredon 1 » présente des enjeux environnementaux modéré dans le fond de vallée. Les collines au nord du secteur, couvertes de garrigue, abrite de nombreuses espèces intéressantes : le Léopard ocellé, l'Emyde lépreuse, la grenouille Perez et la chauve-souris Murin de Capaccini (Figure 104).

Pour ce secteur de gare nouvelle le risque d'inondation devra être pris en considération, en raison de la présence de deux cours d'eau.

Les parcelles de ce secteur relèvent pour moitié du domaine public.

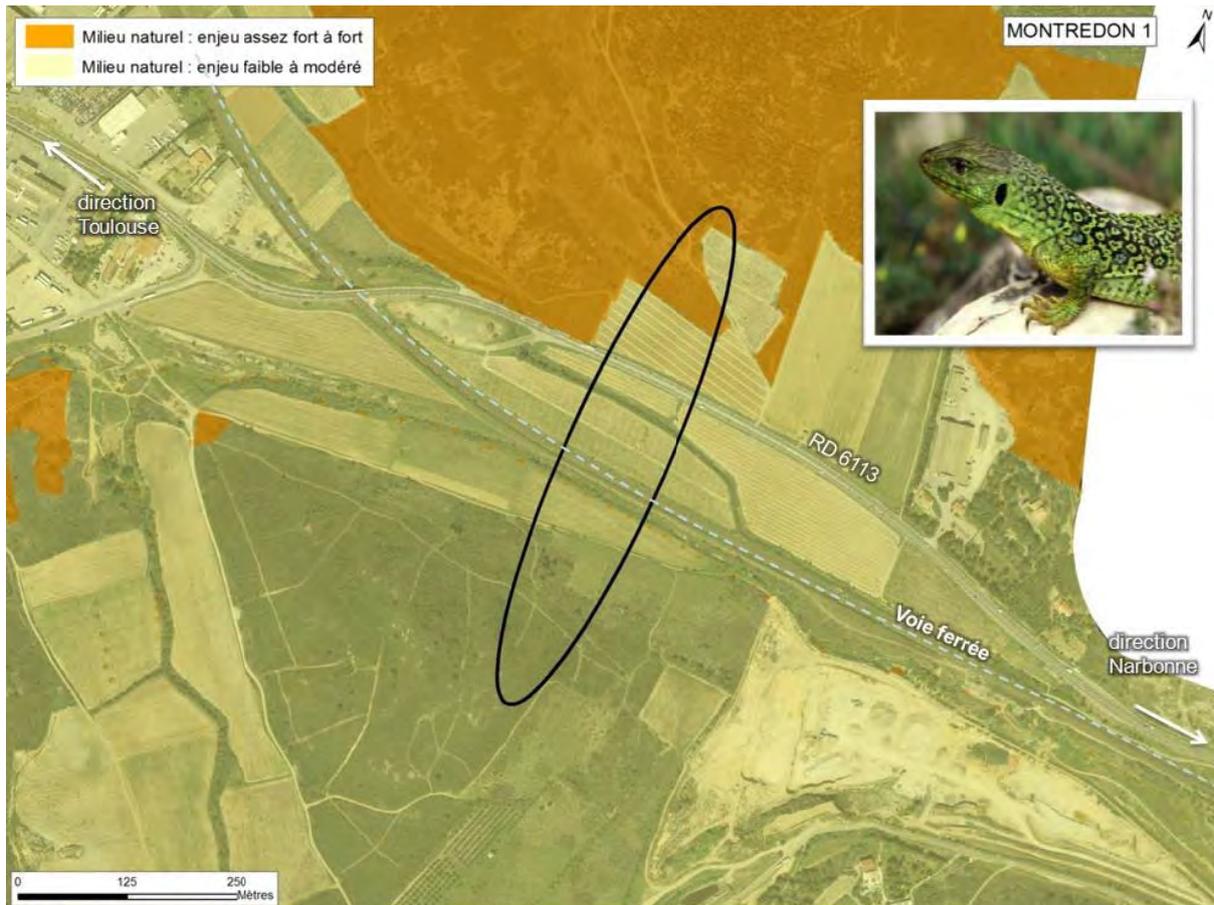


Figure 104 – enjeux environnementaux – secteur « Montredon 1 » - scénario « 1c » - gare nouvelle à Narbonne

Le secteur « Montredon 2 » est identifié par le PPRI de Montredon comme inondable. Situé en fond de plaine, il est un bassin de rétention naturelle.

Le milieu naturel ne présente pas de sensibilité particulière. Le secteur se situe dans les collines de l'arrière-pays Narbonnais qui accueille de nombreuses espèces naturelles de grand intérêt. Le terrain est occupé par des terrains viticoles pour partie et des friches. Aucun bâti n'est observé dans le périmètre retenu.

Hors de l'emprise ferroviaire relevant du domaine public, l'ensemble des parcelles nécessiteront le recours à l'expropriation via la déclaration d'utilité publique (DUP).

Accessibilité territoriale

Au regard des projets routiers du conseil général de l'Aude, la gare nouvelle disposera de deux accès rapides depuis les deux échangeurs sur l'A9. Le projet de prolongement en 2x2 voies de la rocade sud améliorera encore cette accessibilité depuis la sortie sud de l'A9. La gare nouvelle disposera d'un accès rapide depuis l'A61 sans avoir à traverser les zones urbaines. Cela permettra une bonne accessibilité de la gare depuis Carcassonne et Castelnaudary.

Le projet des acteurs territoriaux est de construire en proximité immédiate de la gare nouvelle un pôle multimodal structurant à l'échelle de l'agglomération, complémentaire à celui de la gare centre et à l'interconnexion des réseaux de transport public d'agglomération et du département. Ce pôle aura pour vocation d'être un pôle de rabattement (abaissant la part des voitures dans le centre de l'agglomération) pour organiser la desserte des pôles de l'arrière-pays et les liaisons entre Narbonne et les principaux pôles urbains du département.

La gare devrait donc disposer d'une bonne accessibilité en mode routier et en transports en commun.

Dynamiques territoriales

La communauté d'agglomération Grand Narbonne est composée de trente-sept communes, pour une population de 120 000 habitants en 2007.

Elle est un pôle urbain majeur de l'Aude, l'axe Narbonne – Carcassonne (le sillon audois) structurant très fortement le département.

Cette agglomération a connu lors de la dernière décennie des dynamiques démographiques soutenues (taux annuel d'évolution de +1.2 % entre 1999 et 2007) et une évolution importante de son tissu économique. Si celui-ci reste marqué par l'importance du tourisme et des services à la personne, il a connu une diversification notamment avec le développement d'une filière environnement, en articulation avec l'offre de recherche (centre INRA) et universitaire présente sur le territoire.

Ces développements doivent se faire avec des disponibilités foncières peu nombreuses et souvent contraintes, notamment par les risques d'inondation.

L'agglomération de Narbonne souhaite prolonger et approfondir ses dynamiques actuelles – démographiques et économiques – en les accueillant dans une structure urbaine rénovée.

Le projet d'agglomération vise principalement les objectifs suivants⁴⁷ :

- La diversification du tissu économique, en l'appuyant sur le développement de l'offre universitaire
- L'accueil de la croissance démographique en assurant la mixité sociale
- La diversification de l'offre touristique, principalement vers l'arrière-pays

Les développements urbains à venir de l'agglomération s'articuleront grâce aux réseaux de transports en commun, afin de faire émerger des polarités secondaires fortes, bien reliées à Narbonne. Ils se concentreront sur des espaces, les « agrafes », articulant plusieurs secteurs de l'agglomération (arrière-pays, littoral et centre) et plusieurs infrastructures de transport (Figure 105). Ce projet est porté par la communauté d'agglomération du Grand Narbonne, le Conseil Général de l'Aude et la communauté d'agglomération du Carcassonnais.

⁴⁷ Eléments tirés de l'étude urbaine du grand Narbonne – Annexe 3

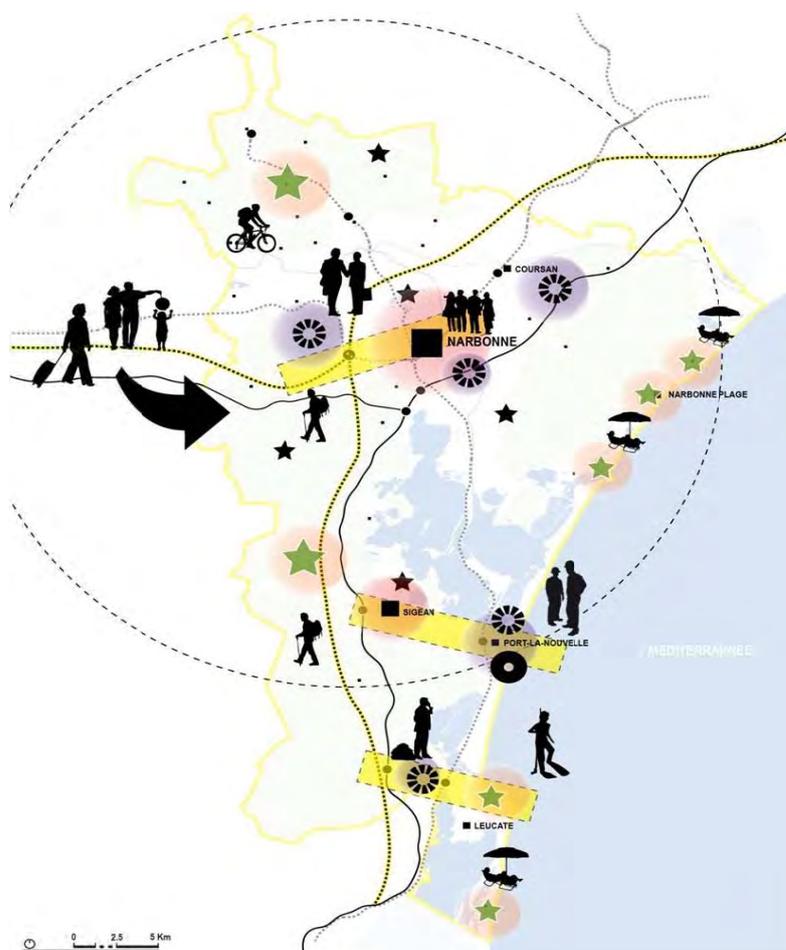


Figure 105 – Projet de l'agglomération Narbonnaise

Ainsi, l'agrafe ouest (Figure 106) permettra de relier le centre de Narbonne et l'arrière-pays autour d'une nouvelle ligne de transports en commun en site propre sur la route de Bordeaux entre la gare centre et la commune de Bordeaux. Celle-ci articulera donc différents projets urbains et paysagers pour restructurer l'entrée ouest de l'agglomération. Elle a également comme objectif d'organiser le développement de l'arrière-pays en recherchant un équilibre entre extension et renouvellement urbain et en s'appuyant sur la topographie et les différents paysages⁴⁸.

⁴⁸ Élément tirés de l'étude urbaine Grand Narbonne – Annexe 3

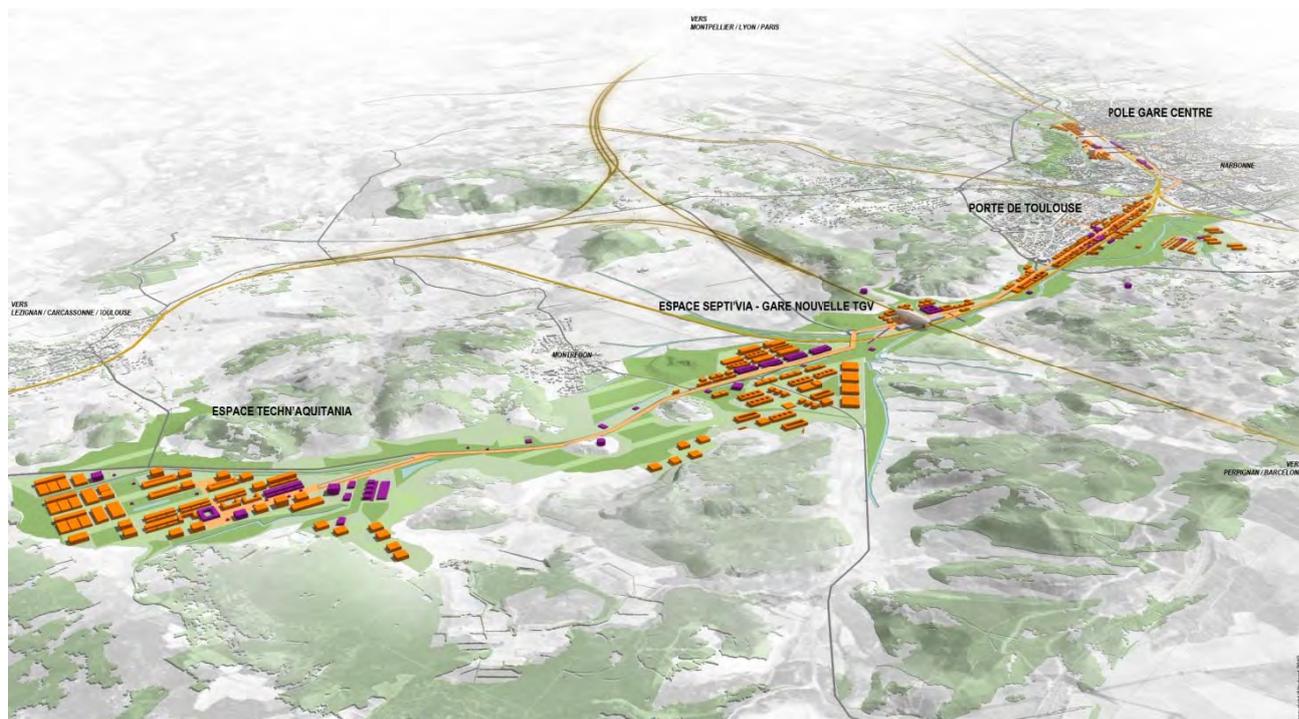


Figure 106 –L'agrafe ouest avec une gare nouvelle

Les développements prévus permettront l'accueil d'environ 3 500 emplois et 7 500 habitants⁴⁹.

Sur le secteur le plus à l'ouest (« Techn'aquitania »), la création d'un technopôle, combinant production, recherche et université est programmé dans le prolongement des développements actuels autour des biotechnologies (parc méditerranéen de l'Innovation).

A proximité de la gare nouvelle, la zone industrielle de la Plaine mutera progressivement en une plateforme dédiée à l'éco construction et un **marché alimentaire des producteurs locaux** (sur le modèle d'un marché de gros positionné sur les circuits courts, exclusivement réservé aux producteurs locaux) sera créé.

Le secteur de la gare nouvelle accueillera un **pôle multimodal, comprenant une gare routière (avec des arrêts des lignes desservant l'arrière pays et des lignes départementales)**, le terminus du bus en site propre et un parking relais. Il accueillera également deux équipements touristiques pour tirer parti de l'accessibilité du lieu : un **centre d'information et d'interprétation autour du patrimoine audois et une plateforme d'éco tourisme**, tournée vers la découverte de l'arrière pays et des vins locaux (en lien avec le domaine INRA sur Gruissan et le musée du vin sur Lézignan Corbières).

Sur l'entrée de ville de Narbonne, la régénération des quartiers Saint-Jean, Saint-Pierre et Berre Cesse, sera poursuivi avec la création d'un pôle tertiaire d'économie sociale et solidaire. Plus au sud, un éco-quartier en frange du Rec de Veyret permettra également de répondre aux enjeux résidentiels.

Enfin, le quartier de la gare fera l'objet de réaménagements (au sud des voies ferrées) et de renouvellement important.

Ce projet d'agrafe ouest s'inscrit également à l'échelle départementale en permettant une plus grande structuration du sillon audois et le développement des synergies (tourisme et économie) entre les territoires qui le composent.

⁴⁹ L'ensemble des éléments présentés proviennent directement de l'étude urbaine du Grand Narbonne – Annexe 3

✚ La gare nouvelle et les dynamiques territoriales

La gare nouvelle se situe ainsi dans un des espaces majeurs de développement de l'agglomération narbonnaise et du département audois.

Le développement d'un pôle multimodal et d'un bus en site propre vers la gare centre permettra d'en faire un pôle majeur de l'agglomération. La gare nouvelle ne génère pas seulement des opérations d'aménagement à ses abords mais elle influe sur les développements à l'échelle de l'espace de développement qu'est l'agrafe ouest.

Dans la continuité des stratégies actuelles – touristiques et économiques notamment – des équipements et des opérations d'aménagement se développera à proximité de cette nouvelle porte d'entrée de l'agglomération : centre oeno-touristique, marché des producteurs locaux, technopôle.

Le parti pris d'aménagement de l'agglomération de Narbonne vise à structurer son entrée ouest mais également à garantir une très bonne accessibilité du site à l'échelle départementale, la gare nouvelle étant la gare grande vitesse de l'Aude dans son ensemble (Figure 107).

La gare nouvelle de Narbonne participe ainsi aux dynamiques départementales. Elle sera un levier pour le développement et la mise en réseau d'équipements touristiques et pour le développement économique.

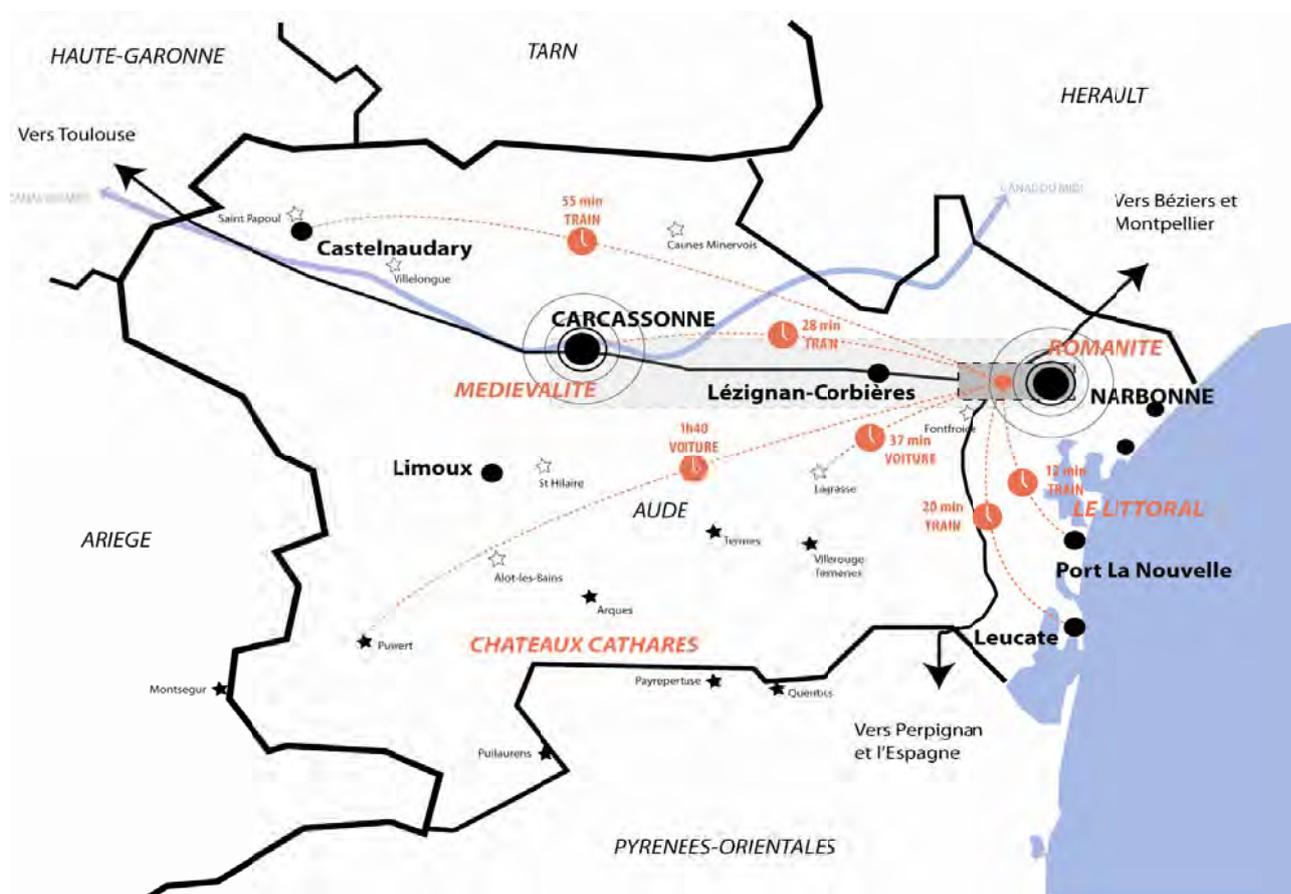


Figure 107 – La gare nouvelle et le développement touristique à l'échelle du département

2.2.5.6. Caractéristiques principales de la gare nouvelle

Deux secteurs ont été étudiés pour implanter la gare nouvelle de Narbonne (Figure 93), les deux situés à l'ouest de la ville de Narbonne sur la commune de Montredon.

Le premier permet de situer la gare nouvelle à l'intersection entre la ligne nouvelle, la ligne classique Toulouse-Narbonne et la RD 6113. Cette implantation est localisée au sein d'une vallée encaissée enjambant deux ruisseaux et se situant en zone inondable. La gare nouvelle est organisée en viaduc surplombant la ligne classique et la route nationale. Se situant à une trentaine de mètres au-dessus du sol naturel, elle constituera un signal fort dans l'entrée ouest de l'agglomération narbonnaise (Figure 108).

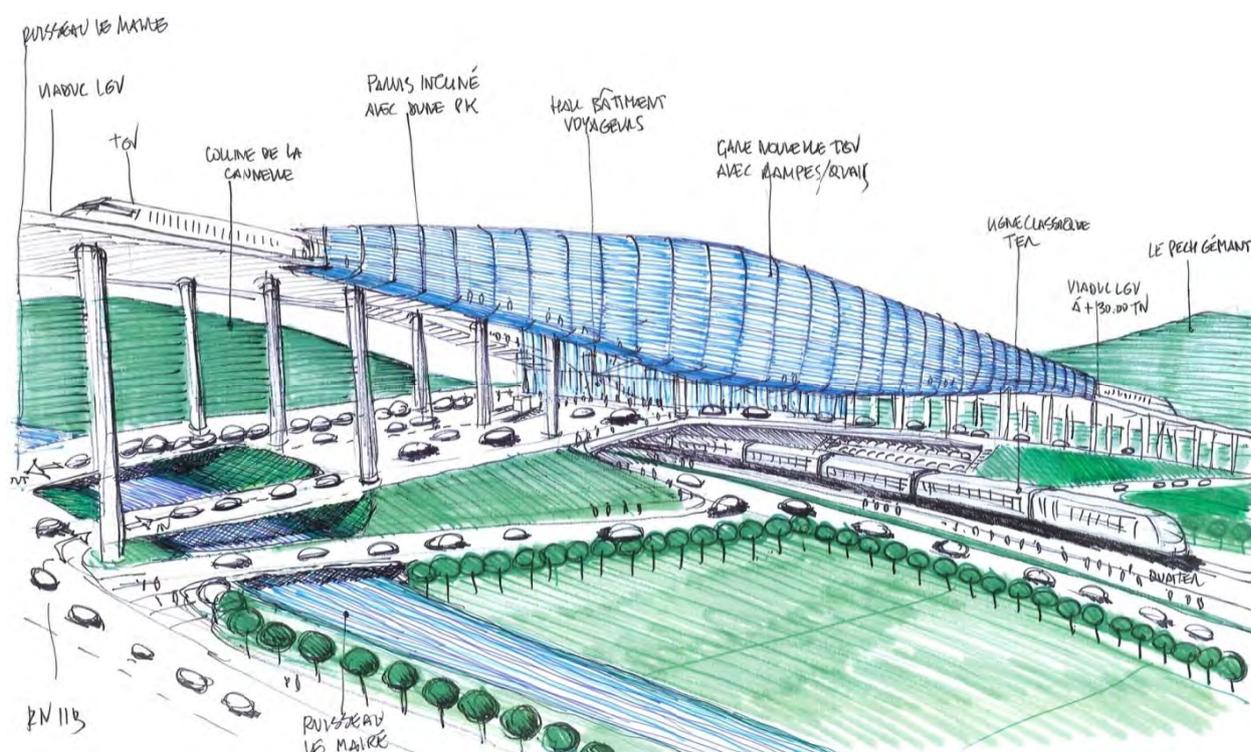


Figure 108 – Esquisse d'aménagement pour la gare nouvelle de Narbonne-Ouest « secteur 1 » – scénario « 1c » – Gare nouvelle de Narbonne.

Une seconde implantation a été étudiée permettant une organisation similaire à celles étudiées pour les deux autres scénarios de gare nouvelle (scénario « 1a » et « 1b »).

Au droit de la gare nouvelle, la ligne nouvelle et la ligne classique se rejoignent parallèlement et au même niveau. L'accès au parvis se fait par une voirie routière créée à cet effet. Situé entièrement en plaine agricole cette implantation laisse la possibilité à un développement urbain futur à l'est de la gare (Figure 109).

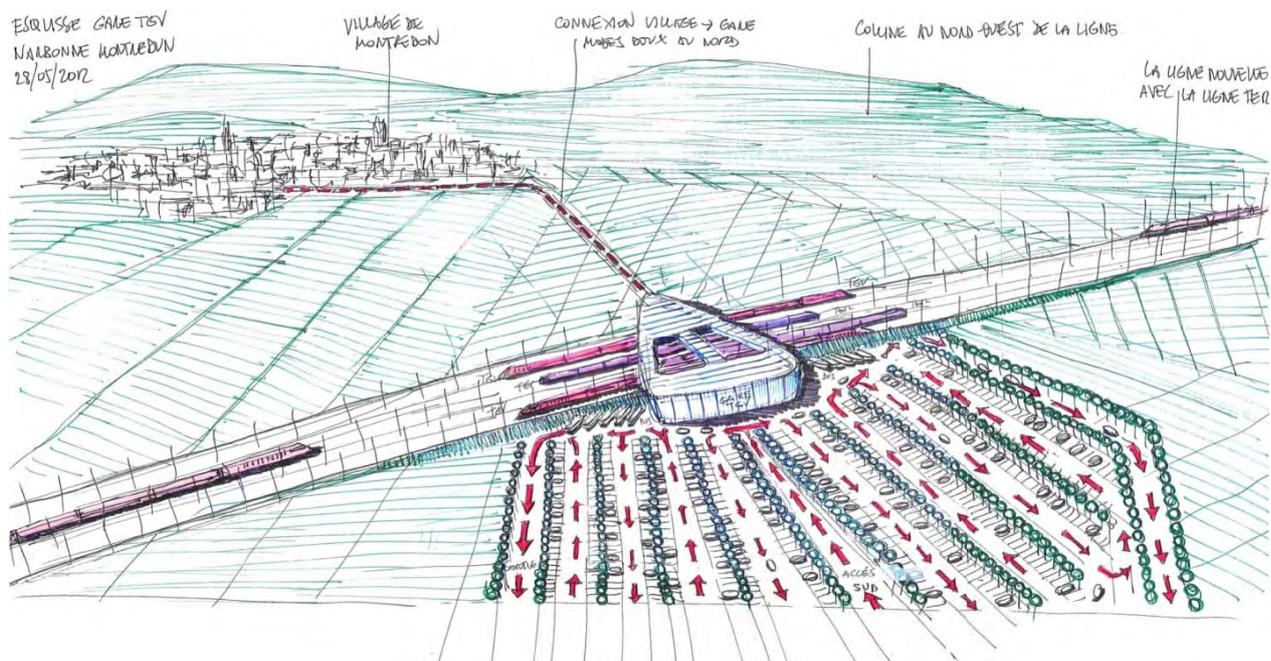


Figure 109 – Principes d'aménagement pour la gare nouvelle de Narbonne « en plaine » – scénario «1c » – Gare nouvelle de Narbonne.

✚ Principes d'aménagement de la gare nouvelle

L'organisation générale de la gare s'articule autour des éléments principaux suivants :

- ❑ 22 000 m² de surfaces extérieures (parkings routiers et parkings dédiés aux modes doux)
- ❑ Un bâtiment voyageurs d'une surface d'environ 6 000 m² incluant des surfaces de services commerciaux, des services en gare, les espaces nécessaires à l'exploitation de la gare, et divers locaux techniques.
- ❑ Dans le cas d'une gare en viaduc (secteur 1), deux quais TAGV reliés au bâtiment voyageur ainsi que deux voies centrales passantes seraient réalisés. Ils sont complétés de deux quais TER accolés à la ligne classique.
- ❑ Dans le cas d'une gare nouvelle en plaine (secteur 2), deux quais communs aux TAGV et aux TER sont reliés au bâtiment voyageurs par une passerelle.

2.2.6. Scénario de desserte par deux gares nouvelles à Béziers et à Narbonne (2)

Dans ce scénario, la desserte grandes lignes du territoire est assurée par les deux gares nouvelles présentées dans les scénarios « 1b » (Béziers Est) et « 1c » (Narbonne Ouest). La gare de Narbonne Ouest est interconnectée avec la ligne classique Toulouse et Narbonne. La gare nouvelle de Béziers est interconnectée avec le secteur de la gare nouvelle « intersection ». Le secteur gare « A75 » nécessite quant à lui la création soit d'une antenne ferroviaire soit d'un dévoiement de la ligne existante Montpellier-Béziers afin d'être interconnecté avec le réseau existant.

Ces deux gares nouvelles disposent d'une accessibilité routière satisfaisante : proximité de l'A9 et de l'A75 pour Béziers Est ; proximité de l'A9 et de l'A61 pour Narbonne Ouest. (Figure 110)

La majorité des trains utilisant la ligne nouvelle dessert le territoire grâce aux deux gares nouvelles.



Figure 110 – Présentation générale des gares du territoire – scénario « 2 » – Gares nouvelles à Béziers et à Narbonne.

Le présent scénario de desserte ne requiert pas de raccordement supplémentaire (Figure 111).

Pour ce scénario, différents secteurs d'implantation ont été étudiés pour les gares nouvelles de Béziers et de Narbonne (§ 2.2.4 et 2.2.5).

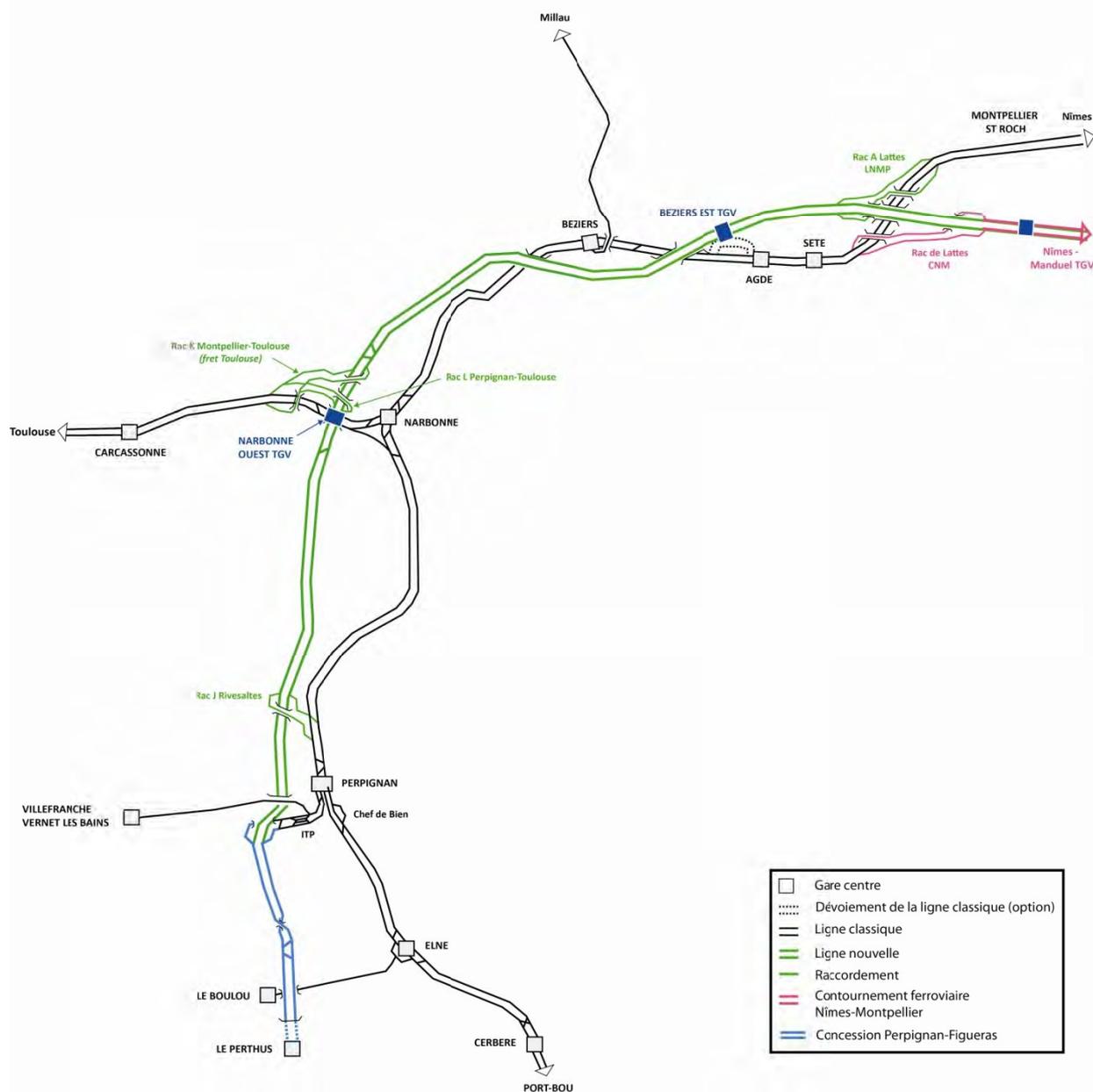


Figure 111 – Raccordements entre ligne classique et ligne nouvelle
– scénario « 2 » – Gares nouvelles à Béziers et à Narbonne.

2.2.6.1. Offre de transport par gare

Le schéma de desserte présenté ci-dessous permet de distinguer les différents trains desservant le Languedoc-Roussillon (Figure 112). Ce schéma met en évidence les trains circulant sur les projets CNM et LNMP (zone grisée) et ceux circulant sur la ligne classique (zone blanche) afin de desservir les gares du territoire.

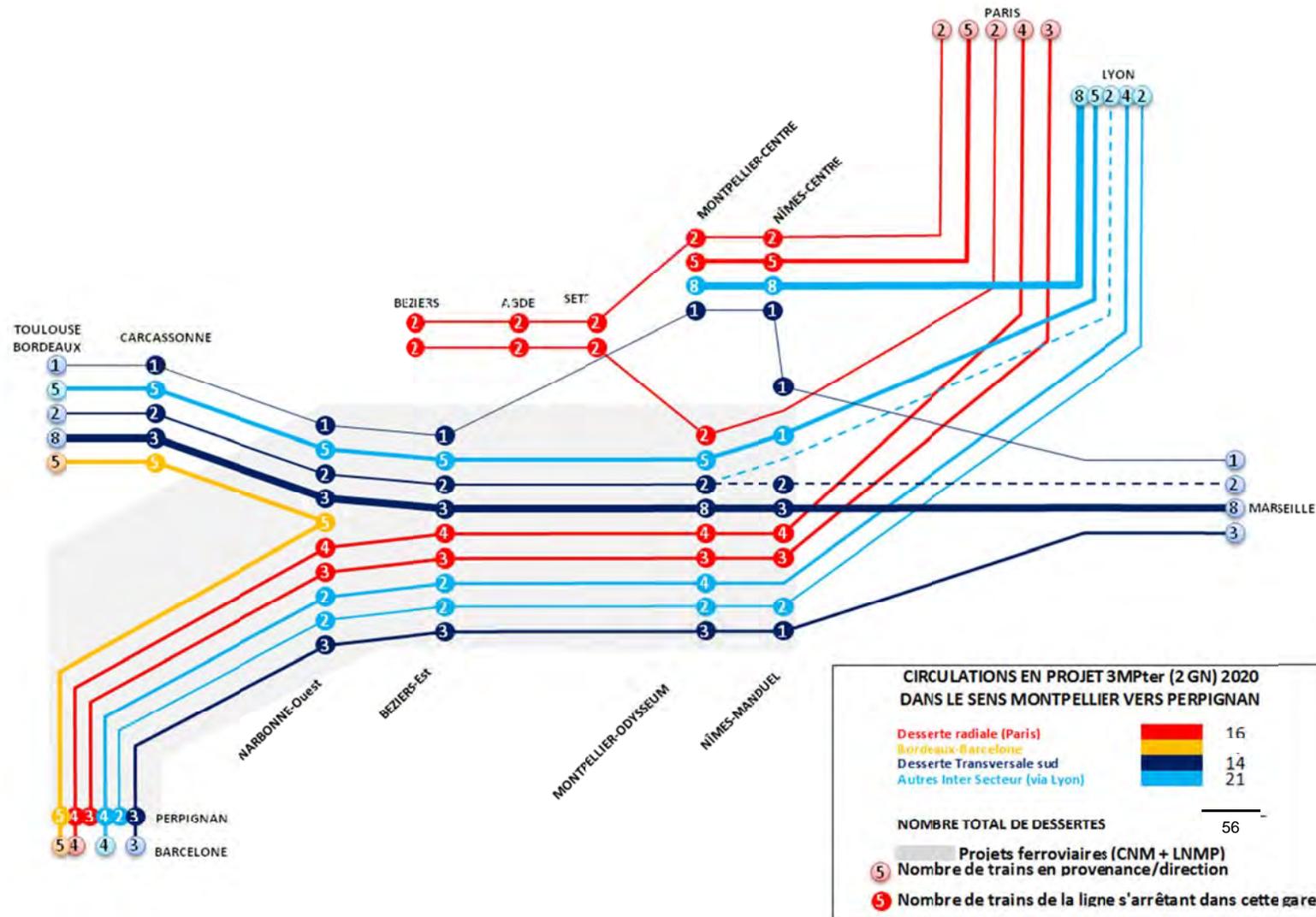


Figure 112 – Offre ferroviaire – scénario « 2 » – Gares nouvelles à Béziers et à Narbonne.

En 2020, il y aura environ 56 trains grandes lignes par jour et par sens qui traverseront la région, répartis en trois grands types de missions :

- ❑ 37 entre le nord (Paris/Lyon) et le sud (Perpignan/Barcelone) ou l'ouest (Toulouse/Bordeaux).
- ❑ 14 entre la région PACA et l'ouest de la France (Toulouse/Bordeaux).
- ❑ 5 entre l'ouest (Toulouse/Bordeaux) et le sud (Perpignan/Barcelone).

L'évolution de ces trois grands types de missions entre 2012 et 2020 permet de renforcer très fortement la desserte du territoire : + 52% pour les gares du territoire par rapport à 2012. (Figure 113)

L'amélioration globale de la desserte, concentrée sur les deux gares nouvelles, **profite de façon équilibrée aux agglomérations de Narbonne et de Béziers** qui ont un niveau de desserte identique.

Gares		Situation en 2012	Scénario "Deux gares nouvelles"
Agathois & Biterrois	Agde	14	8
	Béziers centre	34	8
	Béziers Est	-	50
Narbonnais	Narbonne centre	35	-
	Narbonne Ouest	-	60

Figure 113 – Nombre d'arrêts de trains grandes lignes par gare et par jour (deux sens confondus) – scénario « 2 » – Gares nouvelles à Béziers et à Narbonne.

La création de deux gares nouvelles à Béziers et à Narbonne situées sur la ligne nouvelle permet une nette évolution de leur desserte, la majorité des trains utilisant la ligne nouvelle marquant un arrêt à Béziers Est et à Narbonne Ouest⁵⁰.

Les dessertes de Béziers et de Narbonne sont très semblables, Narbonne conservant néanmoins sa fonction de carrefour avec l'arrêt de trains effectuant le trajet entre Perpignan et Toulouse.

Les gares centres, dont Agde, voient leur desserte grandes lignes diminuer. Agde disposera de huit trains en provenance ou à destination de Paris. Toutefois, la capacité libérée sur le réseau existant par la ligne nouvelle, permet d'améliorer la desserte d'Agde par les trains régionaux par rapport à la situation actuelle.

⁵⁰ Seuls 5 trains effectuent le trajet direct de Montpellier vers Toulouse, et 2 de Montpellier vers Perpignan.

		Agde		Béziers		Béziers TGV	Narbonne		Narbonne TGV
		2012	2020	2012	2020	2020	2012	2020	2020
Depuis Paris	Vers Béziers	3	4	3	4	-	-	-	-
	Vers Perpignan	2	-	3	-	7	3	-	7
	Vers Barcelone	-	-	-	-	4	2	-	4
Depuis Lyon	Vers Toulouse	-	-	3	-	5	4	-	5
	Vers Perpignan	2	-	2	-	6	2	-	6
	Vers Barcelone	-	-	-	-	4	-	-	4
Depuis Marseille	Vers Toulouse	-	-	4	-	6	5	-	6
	Vers Barcelone	-	-	1	-	3	-	-	3
Depuis Toulouse	Vers Barcelone	-	-	-	-	-	2	-	5
Total arrêt gare		7	4	16	4	25	18	0	30

Figure 114 – Nombre d'arrêts des trains grandes lignes par gare et par jour, décomposé par mission (sens Montpellier vers Perpignan) – scénario « 2 » – Gares nouvelles à Béziers et à Narbonne.

Les trains qui desservent les gares de Béziers Est et Narbonne Ouest ne marquent pas d'autres arrêts sur le territoire. Les gains obtenus sur les temps de parcours depuis ces gares vers les grandes destinations sont donc parmi les plus élevés (de l'ordre d'une heure par rapport à la situation en 2012⁵¹).

De plus, ce principe de desserte par deux gares nouvelles, permet également des gains de temps de parcours au départ des gares centres de Béziers et Narbonne grâce à des rabattements par des trains régionaux.

	Béziers		Béziers TGV	Narbonne		Narbonne TGV
	2012	2020	2020	2012	2020	2020
Paris	04:20	03:50	03:30	04:30	04:00	03:45
Lyon	02:40	02:15	02:00	02:55	02:25	02:10
Marseille	02:25	01:55	01:40	02:40	02:00	01:45
Toulouse	01:30	01:40	01:25	01:15	01:25	01:10
Barcelone	03:35	01:40	01:25	03:10	01:30	01:15

Figure 115 – Meilleurs temps de parcours – scénario « 2 » – Gares nouvelles à Béziers et à Narbonne.

2.2.6.2. Exploitation ferroviaire

Avec la présence de deux gares nouvelles, la totalité des trains grandes lignes circule sur la ligne nouvelle entre Béziers et Narbonne (Figure 112). De ce fait, la ligne existante est dédiée aux trains régionaux et à une partie des trains de marchandises (selon l'hypothèse de mixité retenue)⁵². **Ce scénario est compatible avec les différentes hypothèses de mixité de la ligne nouvelle.**

Les points d'entrées et de sorties de la ligne nouvelle sont localisés au niveau de Montpellier, à l'ouest de Narbonne (raccordements entre ligne nouvelle et la ligne existante Narbonne-Toulouse) et à Rivesaltes (raccordement permettant de rejoindre Perpignan centre depuis la ligne nouvelle).

⁵¹ Ces calculs de temps de parcours intègrent les gains de temps offerts par le CNM, Figueras-Barcelone...

⁵² Pour plus de précisions se reporter au Dossier ministériel mixité – Etape 2.

Le raccordement « K » de Montpellier vers Toulouse à l'ouest de Narbonne servirait à 10 trains grandes lignes par jour. Sa réalisation pourrait être phasée dans ce scénario. En effet ces 10 trains directs entre Montpellier et Toulouse pourraient soit venir renforcer la desserte de Narbonne ouest (avec un rebroussement pour repartir vers Toulouse) soit desservir Narbonne centre soit desservir Narbonne centre si le raccordement « B » ou « D » est réalisé (permettant de relier la gare centre de Narbonne depuis la ligne nouvelle). Ces deux raccordements (« B » ou « D ») sont liés respectivement aux scénarios de mixité jusqu'à Béziers ou jusqu'à Nissan.

En complément, le choix de faire arriver la future Liaison Toulouse Narbonne par le couloir sud rendrait à terme inutile le raccordement « K ».

Il est important de noter que le secteur de gare nouvelle « Montredon 2 » n'est pas compatible avec la mixité de Montpellier à Perpignan. En effet, son point de jonction avec LNMP mixte en direction de Perpignan se trouve alors en zone de tunnel, compte tenu des rampes à 12,5 ‰. La réalisation d'un raccordement dénivelé à grande vitesse en zone de tunnel a été écartée.

2.2.6.3. Accessibilité, zones de chalandise

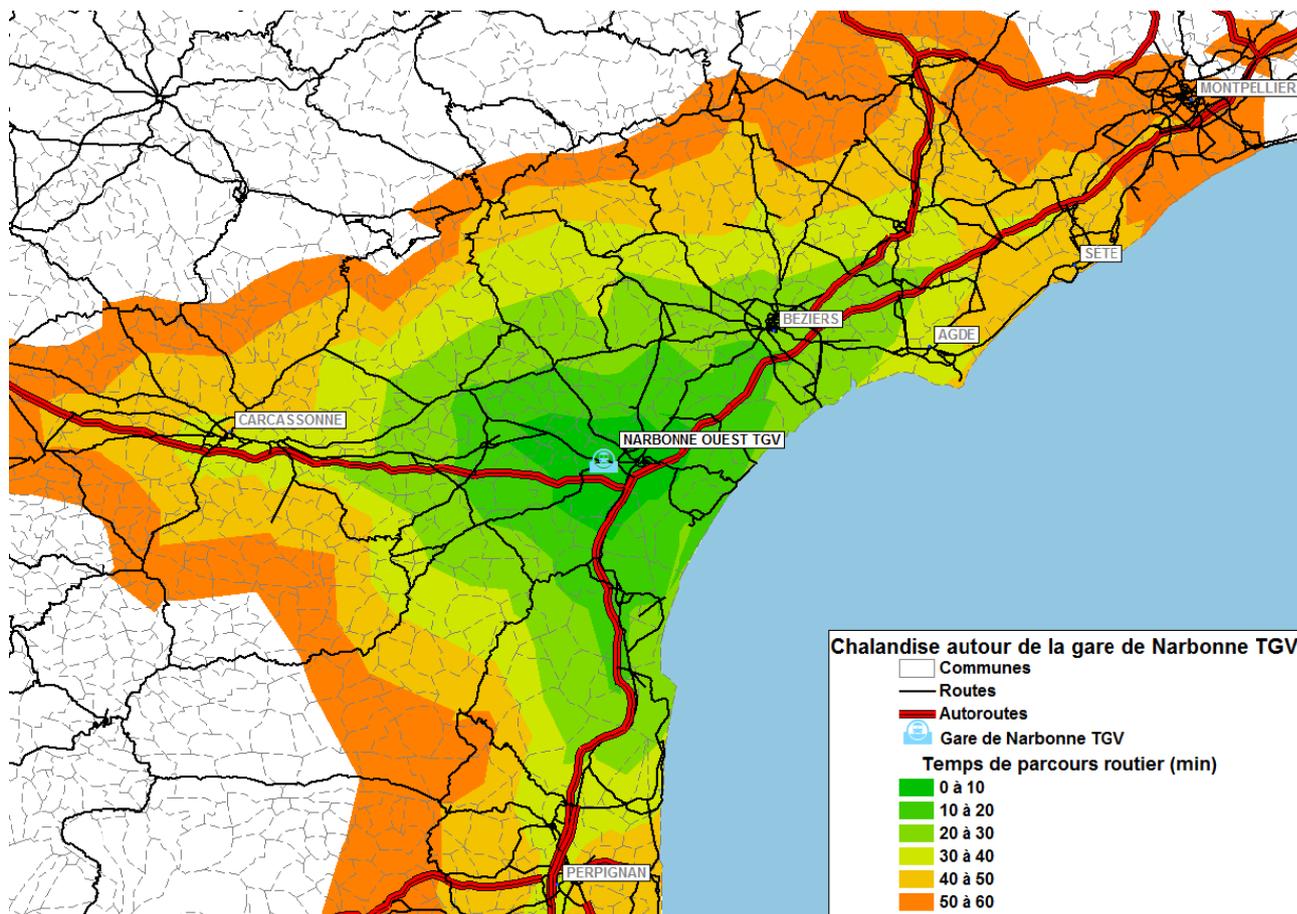


Figure 116 – Temps d'accès aux gares – scénario « 2 » – Gares nouvelles à Béziers et à Narbonne.

Les bonnes accessibilités observées respectivement pour la gare nouvelle de Béziers Est dans le scénario « 1b », et pour la gare nouvelle de Narbonne Ouest dans le scénario « 1c », combinent ici leurs effets pour faire de ces deux gares nouvelles des arrêts très attractifs pour la desserte du territoire.

Ainsi, 140 000 personnes et 70 000 emplois se trouvent à moins de 10 minutes de l'une des deux gares, et 645 000 personnes et 265 000 emplois sont situés au maximum à 30 minutes des gares nouvelles de Béziers Est et Narbonne Ouest.

L'analyse des zones de chalandises conduit aux mêmes conclusions que l'analyse de l'offre ferroviaire : l'attractivité de la gare nouvelle de Béziers Est est plus élevée que dans le scénario « 1b » une gare nouvelle avec 200 000 voyageurs potentiellement attirés pour des trajets vers le nord ou vers le sud. De même, l'attractivité de la gare nouvelle Narbonne Ouest est meilleure dans ce scénario que dans le scénario « 1c », en raison d'une meilleure offre ferroviaire.

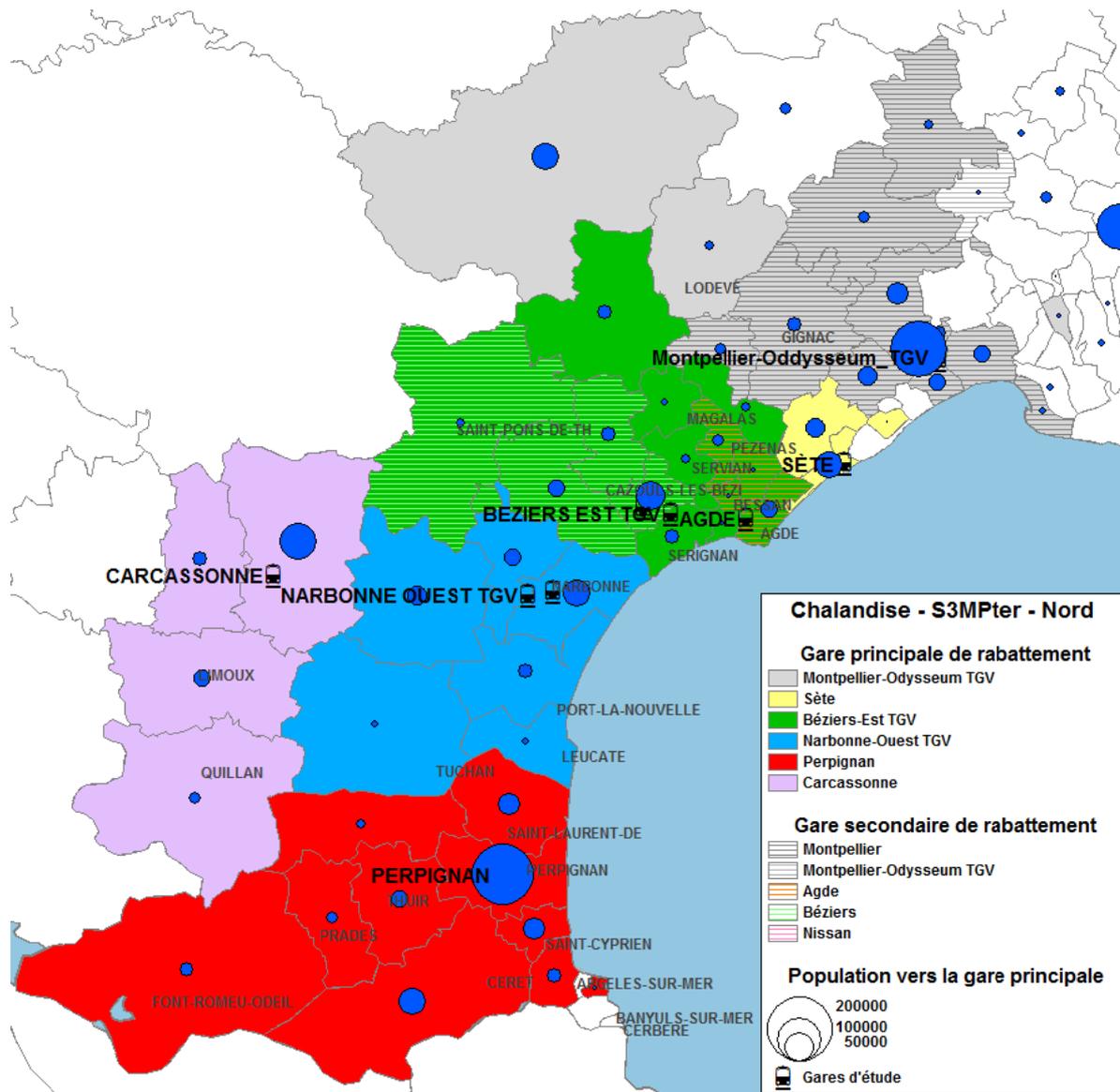


Figure 117 – Zone de chalandise des gares pour un voyage en direction du nord – scénario « 2 » – Gares nouvelles à Béziers et à Narbonne.

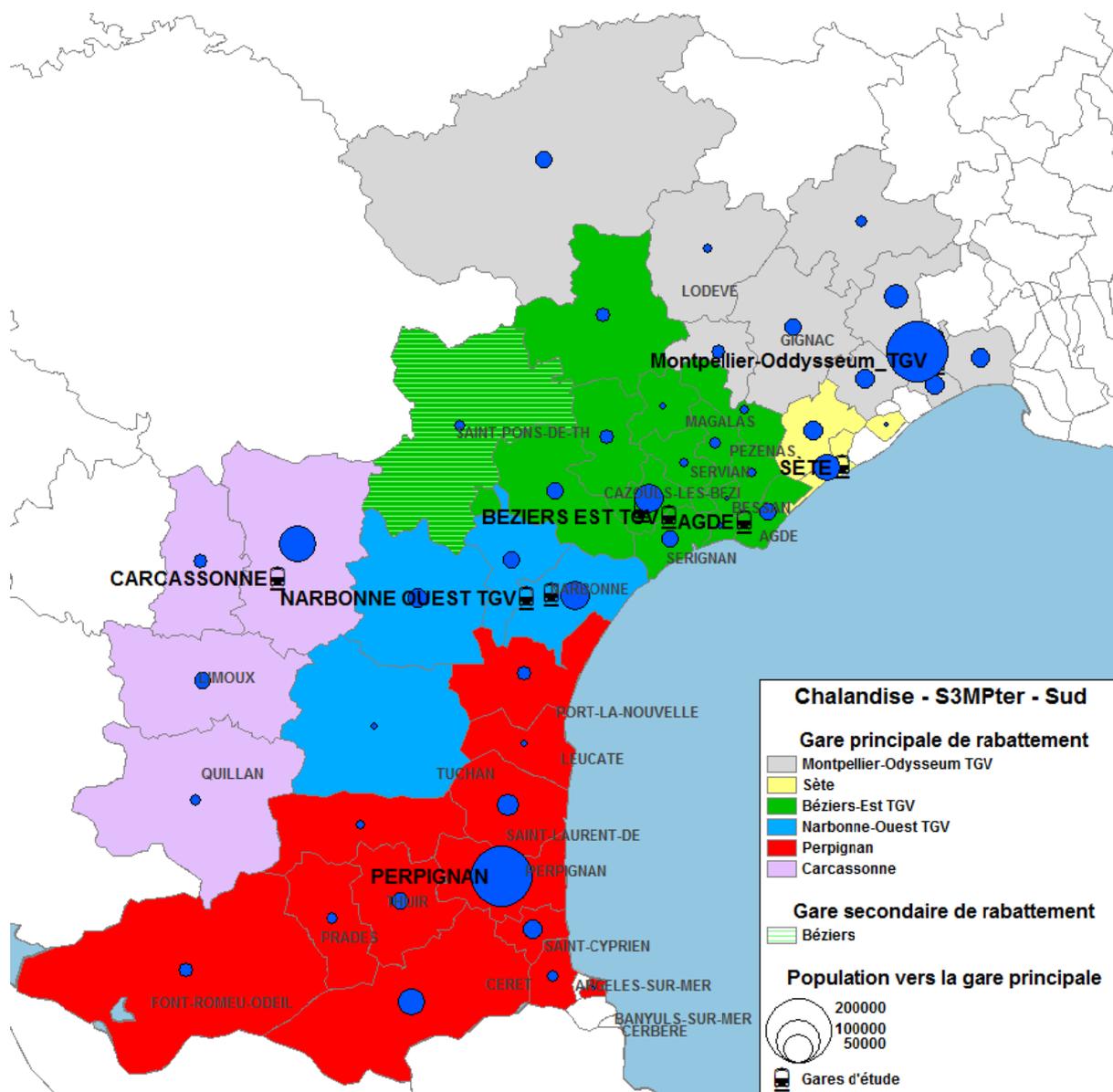


Figure 118 – Zone de chalandise des gares pour un voyage en direction du sud – scénario « 2 » – Gares nouvelles à Béziers et à Narbonne.

2.2.6.4. Fréquentation des gares

La création de deux gares nouvelles permet la plus forte augmentation de fréquentation parmi les différents scénarios de desserte présentés : hausse de 167% de la fréquentation globale des gares du territoire par rapport à la fréquentation de 2009 (Figure 119).

La répartition de cette croissance de fréquentation est cohérente avec l'offre de desserte décrite ci-avant. Les gares des agglomérations de Béziers et Narbonne bénéficient respectivement de + 158% et + 253% de fréquentation (gare centre et gare nouvelle incluses).

La gare de Narbonne Ouest bénéficie des missions entre Toulouse et Perpignan, renforçant ainsi l'effet positif des correspondances sur sa fréquentation.

Globalement, l'agglomération de Narbonne concentre presque la moitié des fréquentations du bassin de vie et ceci principalement grâce aux correspondances qui représentent un tiers de la fréquentation des gares narbonnaises.

La gare nouvelle de Béziers Est est quant à elle la première gare d'entrée et de sortie du territoire avec 47 % des entrées et sorties contre 40 % pour Narbonne.

Dans ce scénario, le « rôle » que joue actuellement chaque gare existante dans la desserte du territoire est conservé, Narbonne pour l'organisation des correspondances, et Béziers comme porte d'entrée du territoire.

La croissance de la fréquentation est cependant **inégaie entre gare centre et gare nouvelle**, comme dans le cas des scénarios « 1b » et « 1c » de desserte avec une gare nouvelle. Cependant, cet effet ici est particulièrement marqué : la fréquentation en gare centre de Béziers n'augmente que de 5 % dans ce scénario lié à la croissance du trafic régional (contre 18 % dans le scénario « 1b ») ; la fréquentation en gare centre de Narbonne diminue de 6 % (alors qu'elle augmente de 52 % dans le scénario « 1c »), car la gare centre de Narbonne est dans le présent scénario exclusivement desservie par trains régionaux.

Gares	fréquentation 2009	pourcentage correspondances 2009	fréquentation 2020	pourcentage correspondances 2020
Agde	0,62	5%	0,85	5%
Béziers	1,18	13%	1,31	5%
Béziers TGV	-	-	1,73	3%
Narbonne	1,06	36%	1,03	36%
Narbonne TGV	-	-	2,72	33%
TOTAL	2,86	21%	7,64	19%

Figure 119 – Fréquentation grandes lignes et TER par gare en millions voyageurs/an – scénario 2 « Deux gares nouvelles à Béziers et Narbonne » – Gares nouvelles à Béziers et à Narbonne.

En conclusion :

- ❑ La desserte offerte dans ce scénario est la plus importante parmi celles proposées par les différents scénarios étudiés, les agglomérations de Béziers et de Narbonne bénéficiant d'une desserte quasi identique.
- ❑ Cette desserte est assurée principalement par les gares nouvelles, de façon équilibrée entre Béziers Est et Narbonne Ouest.
- ❑ Les gains de temps obtenus par rapport à la situation actuelle sont conséquents pour les trajets depuis les gares nouvelles.

2.2.6.5. Insertion territoriale des pôles d'échanges

Les éléments concernant l'accessibilité territoriale des deux gares nouvelles et leur rapport aux dynamiques territoriales sont présentés dans les paragraphes 2.2.4.5 et 2.2.5.5.

Les projets territoriaux des agglomérations de Béziers et de Narbonne sont différents et les projets urbains autour des deux gares nouvelles apparaissent comme complémentaires :

- ❑ la gare nouvelle de Béziers serait le centre d'un quartier avec des logements, des équipements communautaires et un quartier d'affaire ;
- ❑ la gare nouvelle de Narbonne, située au sein d'un vaste espace de développement et de régénération, serait un pôle multimodal, articulé directement avec des équipements touristiques, un marché des producteurs et une technopôle dédiée à des activités se développant spécifiquement sur l'agglomération.

2.3. PERPIGNAN : L'OPPORTUNITÉ D'UNE GARE NOUVELLE

2.3.1. Les dynamiques territoriales

Préfecture du département des Pyrénées-Orientales, Perpignan se situe au centre de la plaine du Roussillon. En 2007, la ville comptait 116 000 habitants, l'agglomération 215 000 et l'aire urbaine 280 000.

L'agglomération, bien qu'excentrée sur le territoire départemental, exerce un poids démographique et économique croissant sur l'ensemble du département ainsi que sur quelques communes avoisantes.

Perpignan absorbe la majorité de la croissance démographique des Pyrénées-Orientales avec un taux de croissance de +1,53 % pour le territoire de la plaine du Roussillon contre +1.37% à l'échelle du département. Le territoire du SCoT de la Plaine du Roussillon représente de fait 74% de la population départementale (320 000 habitants).

Ces dynamiques démographiques entraînent une extension de l'agglomération vers le sud essentiellement et sur le littoral. Aujourd'hui, 2/3 de la population départementale habite au sud de la Têt.

Les stations balnéaires sur la côte tendent à se transformer en « villes littorales ». Canet en Roussillon et Saint-Cyprien, au sud-est de l'agglomération, sont ainsi devenues les villes les plus peuplées du département (après Perpignan). Entre 2003 et 2007, entre 200 et 300 logements, en grande majorité sous la forme d'immeubles collectifs, ont été construits chaque année dans ces deux communes (Figure 121).

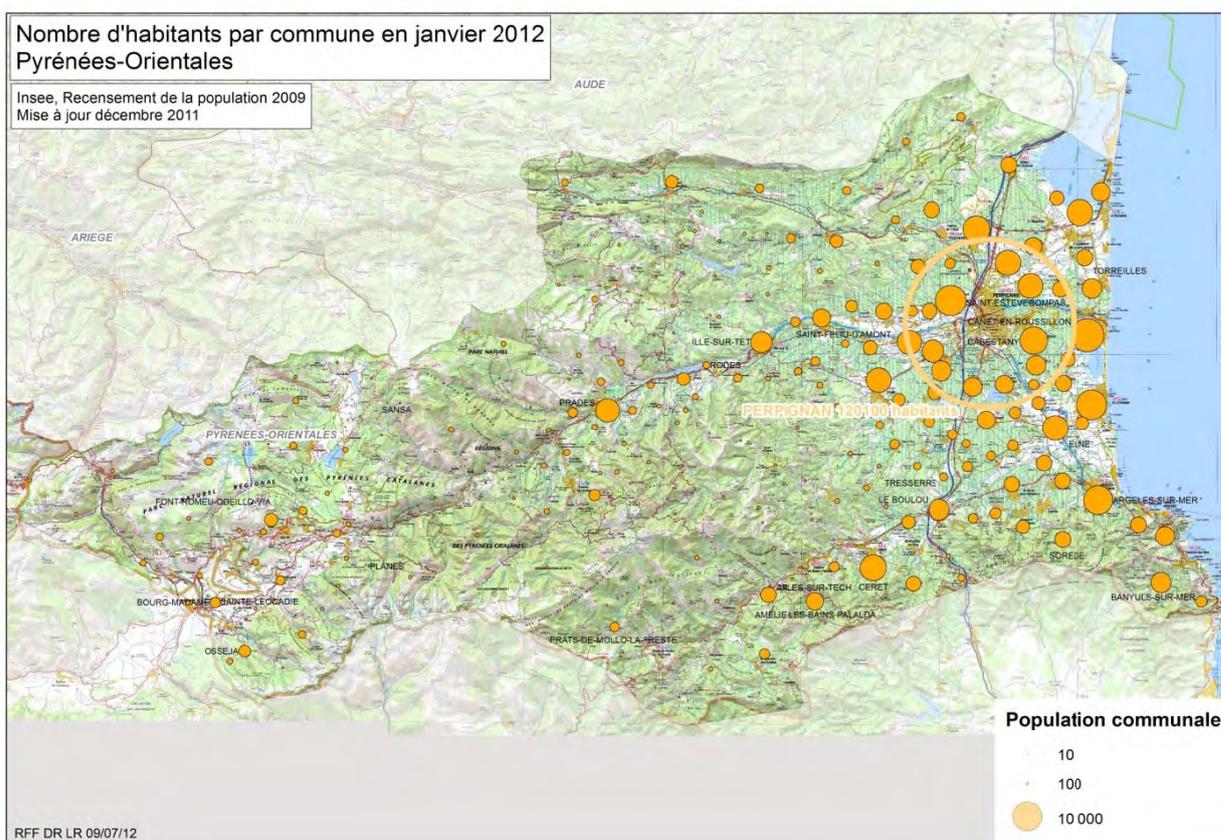


Figure 120 - Population des communes de l'agglomération perpignanaise en 2012⁵³

⁵³ Insee : recensement de la population 2009, mise à jour décembre 2011.

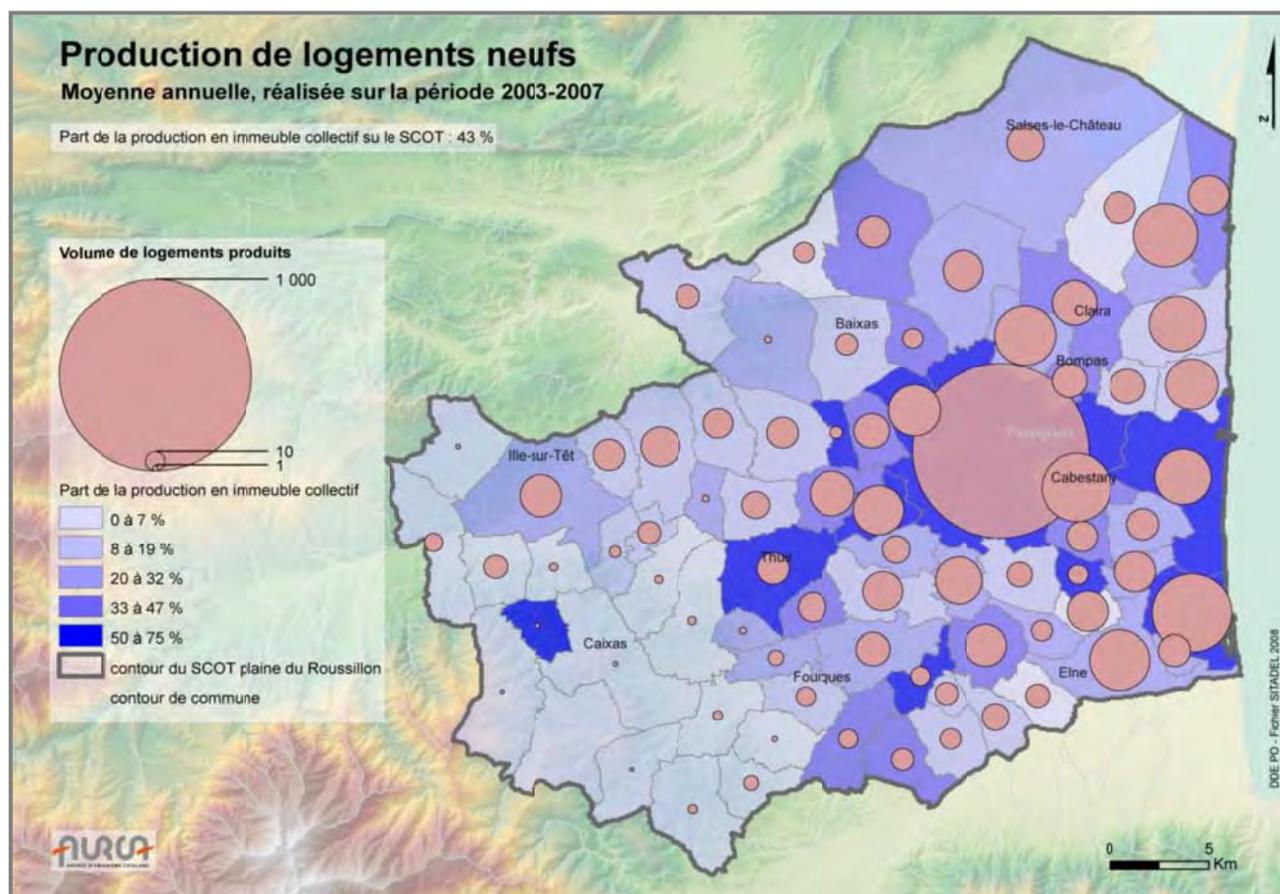


Figure 121 - production de logements par commune entre 2003 et 2007
- source SCOT Plaine du Roussillon

Perpignan, située à deux heures environ de Barcelone et à seulement une heure de Gérone, entretient une relation de proximité avec la Catalogne. La future LGV Perpignan-Barcelone, mise en service à l'horizon 2013 (le tronçon Figueras-Perpignan a été ouvert commercialement en décembre 2010), va bouleverser ce rapport en positionnant Gérone à moins de 25 minutes, et Barcelone à moins d'une heure de trajet.

La coopération avec la Catalogne constitue ainsi pour Perpignan un des leviers qui lui permettra de s'élever au statut d'agglomération européenne de l'arc méditerranéen.

Des relations de coopération sont déjà structurées :

- ❑ Un EuroDistrict est en cours de constitution : porté par le département des Pyrénées-Orientales avec la province de Gérone (composée de six « comarcas », c'est-à-dire des échelons de gouvernement local, comparables aux « Pays » français), il vise à développer des projets très concrets de développement partagé (hôpital transfrontalier...).
- ❑ Le réseau de villes Perpignan-Figuères-Gérone, porté par la communauté d'agglomération de Perpignan, vise à définir une politique de développement commune à l'échelle de l'espace transfrontalier, avec quelques sujets particulièrement forts : santé, culture, transports (en particulier avec l'aéroport de Gérone qui accueille de nombreux vols internationaux et lowcost, et qui concurrence aujourd'hui l'aéroport de Perpignan pour la desserte de la Catalogne nord grâce à la diversité des destinations et à des tarifs attractifs).

2.3.2. Les scénarios de desserte de Perpignan

Lors du débat public mené en 2009, la desserte du territoire par une gare nouvelle a été évoquée et a fait l'objet en 2008 d'une étude de la SNCF pour en apprécier l'opportunité et, le cas échéant, déterminer les réserves foncières nécessaires.

L'ouverture en 2009 de la ligne nouvelle Perpignan-Figueras a entraîné la modernisation de la gare centre de Perpignan en un véritable pôle d'échange multimodal. C'est pourquoi les acteurs locaux (communauté d'agglomération de Perpignan Méditerranée et le Conseil Général des Pyrénées Orientales) se sont exprimés lors du débat public en 2009 en faveur d'un scénario de desserte de l'agglomération par la gare existante. C'était l'une des conclusions du débat public.

Dans la lettre relative au dossier d'étape 1 du 14 novembre 2011, la ministre de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de la Mer et le secrétaire d'Etat chargé des Transports ont demandé d'étudier la possibilité d'une gare nouvelle à Rivesaltes pour la desserte du Roussillon. Le scénario de desserte par une gare nouvelle se base sur le site de Rivesaltes, situé à une dizaine de kilomètres au nord de l'agglomération perpignanaise, qui bénéficie d'une desserte routière satisfaisante puisqu'il est connecté à l'A9 et la RD6009. Son interconnexion avec la ligne classique nécessiterait néanmoins la création d'un service ferroviaire en antenne (Figure 122).



Figure 122 - Localisation globale de sites étudiés sur l'agglomération de Perpignan – source Etude SNCF de 2008

2.3.3. Les résultats des études d'étape 2

Lors des études préalables au débat public, la SNCF avait mis en évidence la nécessité d'avoir des arrêts systématiques en gare centre de Perpignan en l'absence de gare nouvelle. Les études menées par RFF au cours de l'étape 2 viennent confirmer à nouveau l'intérêt de desservir Perpignan centre par une forte majorité des trains grandes lignes. En effet, la ligne nouvelle Montpellier Perpignan permet d'améliorer la desserte de Perpignan et génère une augmentation de fréquentation d'environ 700 000 voyageurs supplémentaires par an. Avec une gare nouvelle et la répartition de la desserte entre les deux gares, l'augmentation de fréquentation serait de 500 000 voyageurs par an.

Les études menées en étape 2 ont également démontré qu'une gare nouvelle dans les Pyrénées Orientales (à Rivesaltes) :

- ❑ ne permet pas de renforcement de la desserte du Roussillon mais une répartition de la desserte entre la gare centre de Perpignan et la gare nouvelle. Sans gare nouvelle, Perpignan centre aurait entre 40 et 42 arrêts grandes lignes (par jour, deux sens). Avec une gare nouvelle, Perpignan centre aurait 26 arrêts (par jour, deux sens) et la gare nouvelle 14 arrêts (par jour, deux sens).
- ❑ est éloignée des zones denses de population essentiellement localisées au sud de la Têt.
- ❑ n'offre pas de gains de temps pour les déplacements vers la Catalogne par rapport à la gare de Perpignan centre pour une majorité de la population du Roussillon (nécessité de se rendre au nord de Perpignan pour ensuite aller en direction de la Catalogne au sud). Pour des déplacements vers la Catalogne du sud et l'Espagne, les habitants du sud de la Têt vont privilégier la gare de Figueras à celle de Rivesaltes.
- ❑ serait non desservie par des services régionaux fréquents, sauf à mettre en place une exploitation par navette ferroviaire pour chaque train grandes lignes. Au contraire tous les trains régionaux sont concentrés dans la gare existante, ils permettent ainsi un rabattement efficace depuis les stations littorales d'Argelès, Collioure, Banyuls ou depuis les villes de la vallée de la Têt, Prades, Villefranche de Conflent...
- ❑ permet des gains de temps pour les voyageurs en transit (ne s'arrêtant pas dans le Roussillon) mais aucun pour les habitants des Pyrénées Orientales qui prendront le train depuis la gare de Perpignan centre ou Rivesaltes.

En complément, les inventaires faune-flore-habitat ont mis en évidence la présence d'espèces protégées sur le site historique de la gare nouvelle à Rivesaltes. Ce secteur est devenu la seule zone de reproduction de l'alouette calandre en Languedoc-Roussillon.

En conséquence, les études montrent que la réalisation de la gare nouvelle sur le site historique sera compliquée en raison des contraintes environnementales et que la gare existante restera plus attractive qu'une gare nouvelle. La gare centre de Perpignan continuera à offrir la meilleure accessibilité à la grande vitesse pour les habitants du Roussillon.

3. EVALUATION COMPARATIVE DES DIFFERENTS SCENARIOS DE DESSERTE DU BITERROIS ET DU NARBONNAIS

3.1. PRESENTATION SYNTHETIQUE DES SCENARIOS DE DESSERTE

3.1.1. Les scénarios combinatoires de desserte et de mixité

Les études ont porté sur 5 scénarios de desserte, détaillés ci-dessous :

- Desserte par les gares centres de Béziers et Narbonne
- Desserte par une gare nouvelle à Béziers est
- Desserte par une gare nouvelle à Nissan-Lez-Ensérune
- Desserte par une gare nouvelle à Narbonne ouest
- Desserte par 2 gares nouvelles à Béziers est et à Narbonne ouest

Les scénarios de desserte par une gare nouvelle à Béziers est ou à Narbonne ouest ne permettent pas d'assurer une desserte satisfaisante de l'agglomération n'ayant pas de gare nouvelle. De ce fait, le choix porte spécifiquement sur 3 scénarios de desserte (gares centre, une gare nouvelle à Nissan-lez-Ensérune et 2 gares nouvelles).

Ces 5 scénarios de desserte sont à coupler avec les scénarios de mixité suivants :

- Ligne nouvelle mixte de Montpellier à Béziers
- Ligne nouvelle mixte de Montpellier à Nissan-Lez-Ensérune
- Ligne nouvelle mixte de Montpellier à Narbonne
- Ligne nouvelle mixte de Montpellier à Perpignan

Cela représente une vingtaine de scénarios combinatoires entre la desserte du territoire et la mixité de la ligne nouvelle.

Comme précisé dans le dossier ministériel « mixité », les résultats des études ont mis en évidence que les scénarios combinant un arrêt de la mixité à Béziers ou à Nissan et une desserte par les gares centres concentrent les circulations sur la ligne existante alors que la ligne nouvelle serait sous utilisée.

3.1.2. Les fiches de synthèse des scénarios combinatoires (desserte et mixité)

Les fiches de synthèse suivantes permettent de comparer les scénarios combinatoires (desserte et mixité) préférentiels.

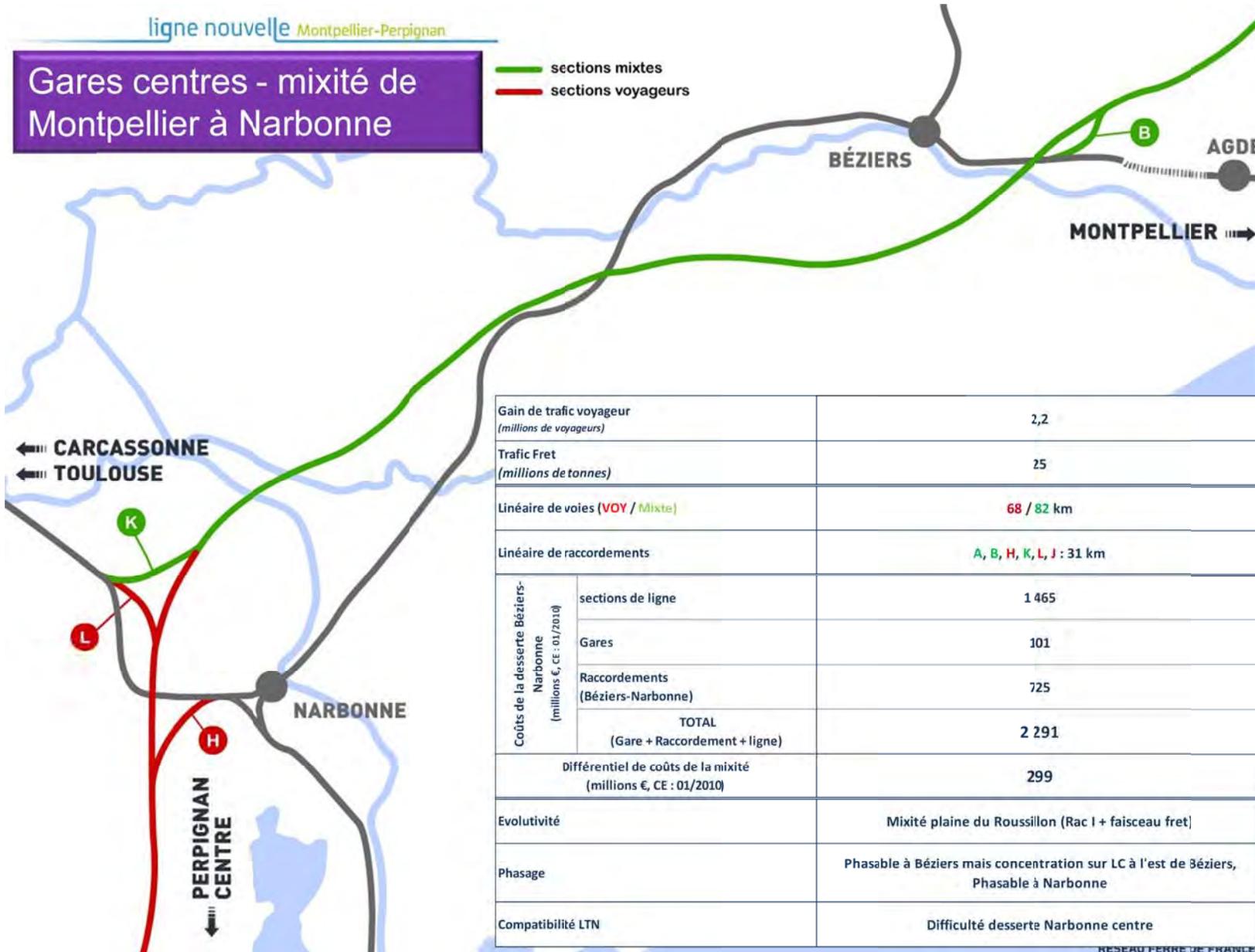


Figure 123 – Scénario de desserte par les gares centre et mixte de Montpellier à Narbonne.

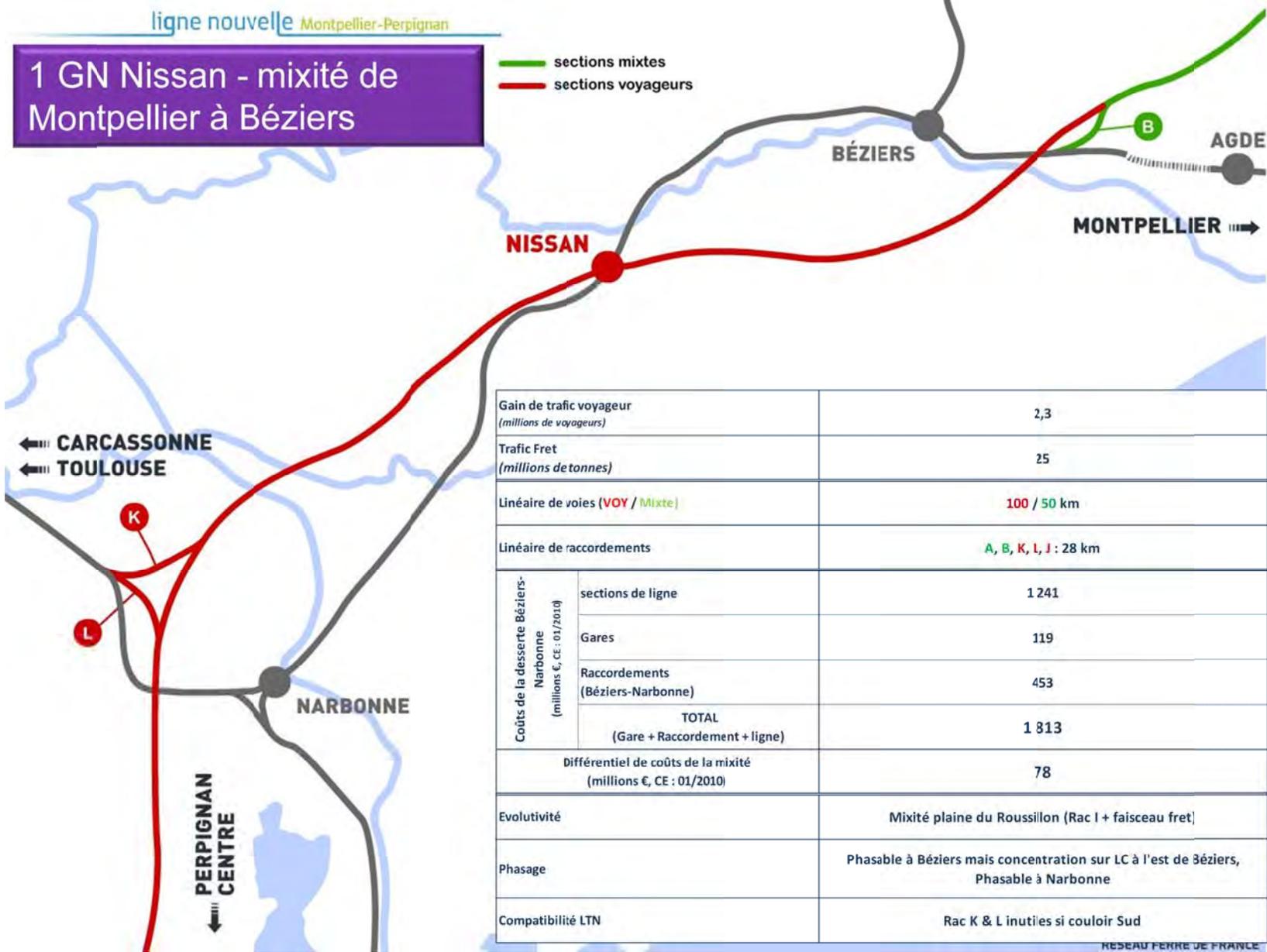


Figure 124 – Scénario de desserte par une gare nouvelle à Nissan et mixte de Montpellier à Béziers.

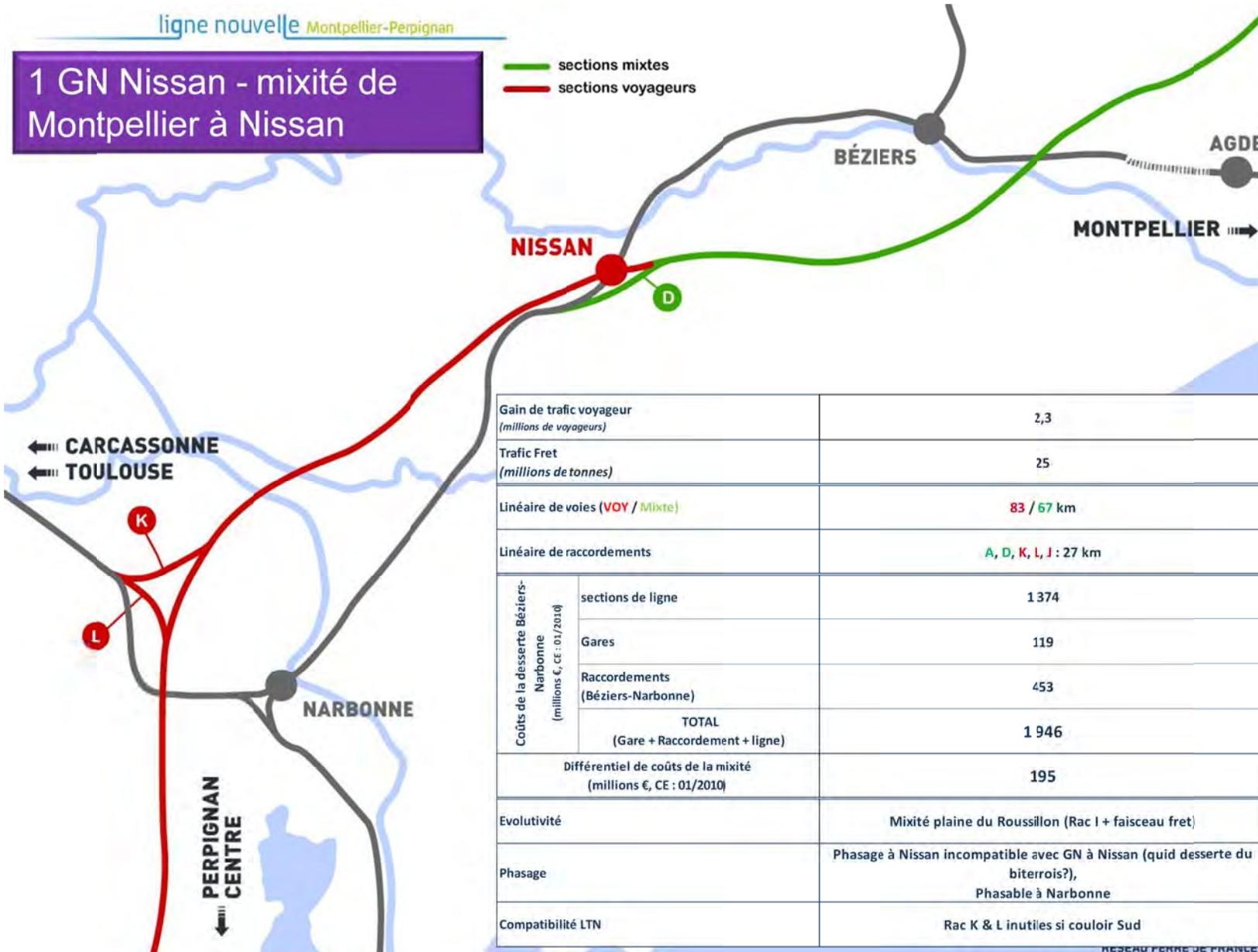


Figure 125 – Scénario de desserte par une gare nouvelle à Nissan et mixte de Montpellier à Nissan.



Figure 126 – Scénario de desserte par une gare nouvelle à Nissan et mixte de Montpellier à Narbonne.

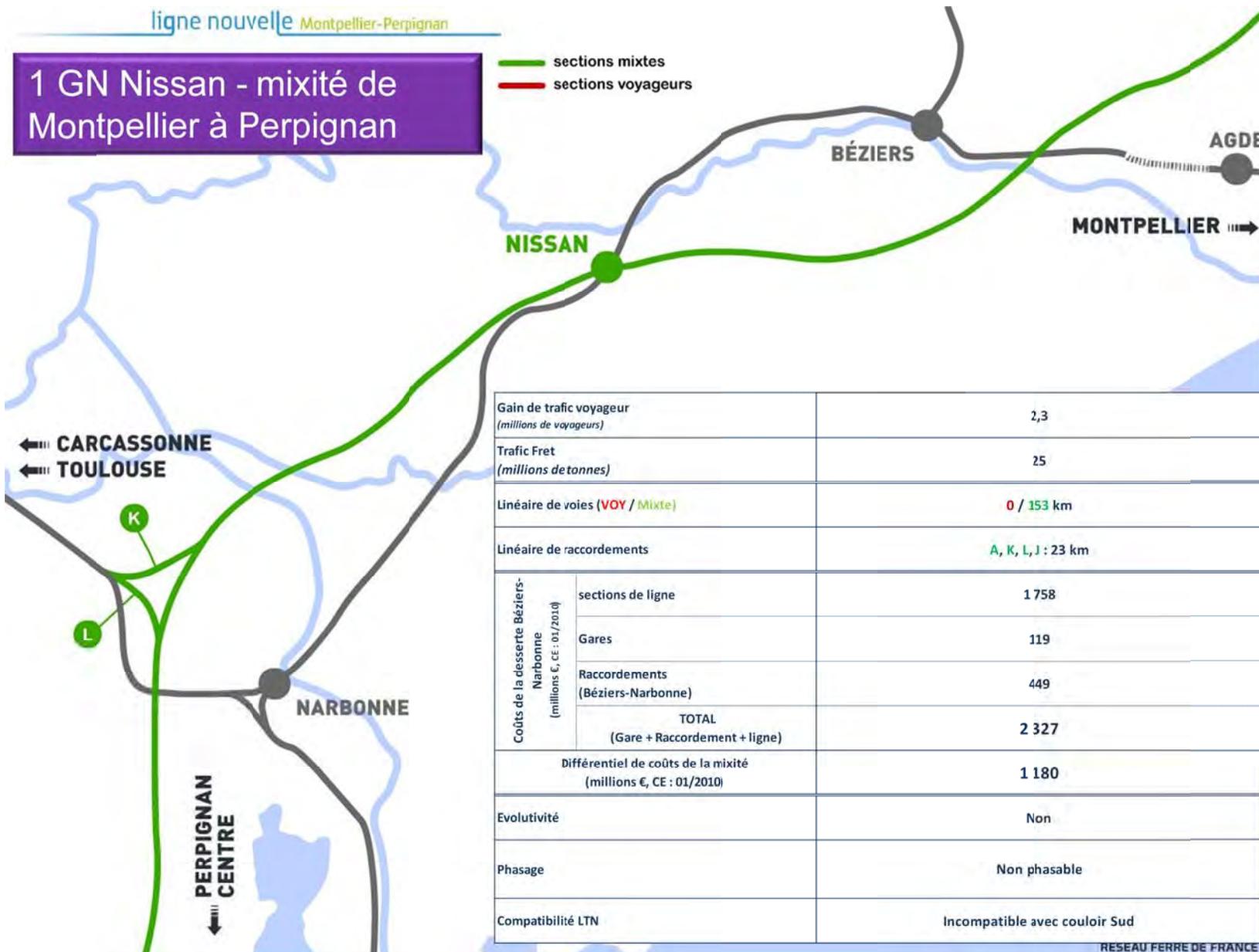


Figure 127 – Scénario de desserte par une gare nouvelle à Nissan et mixte de Montpellier à Perpignan.

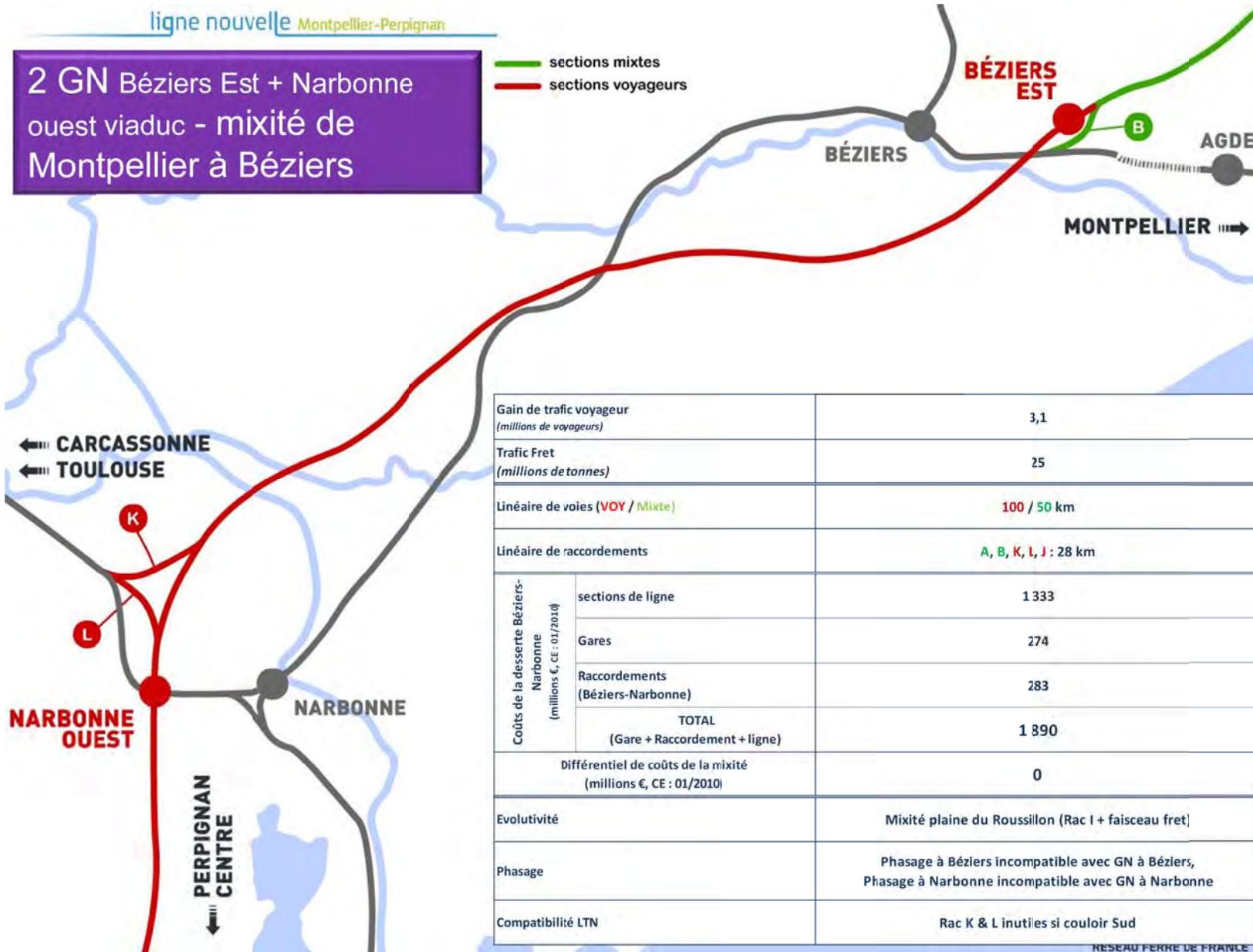


Figure 128 – Scénario de desserte par deux gares nouvelles (Béziers est + Narbonne ouest 1) et mixte de Montpellier à Béziers.

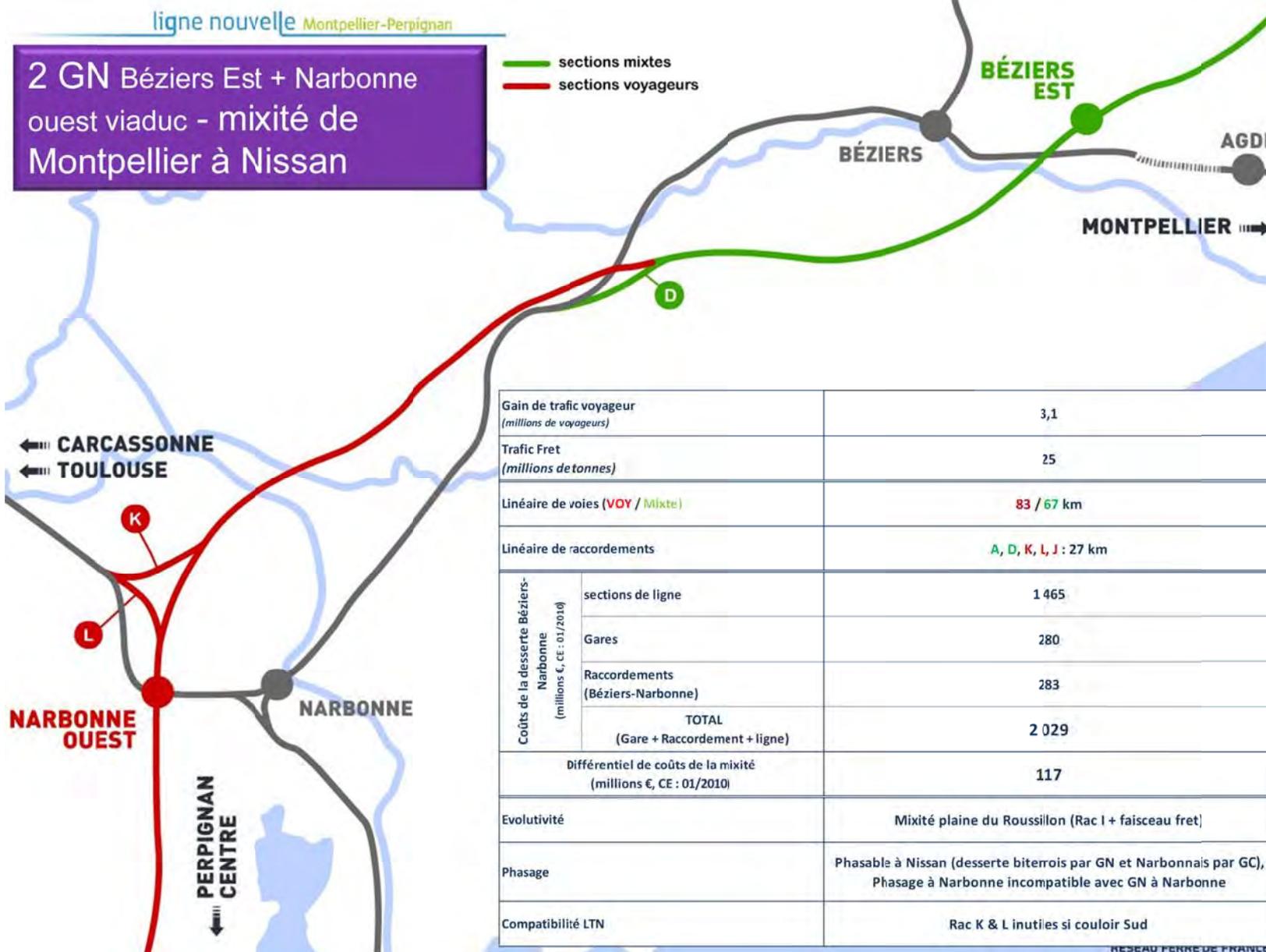


Figure 129 – Scénario de desserte par deux gares nouvelles (Béziers est + Narbonne ouest 1) et mixte de Montpellier à Nissan.

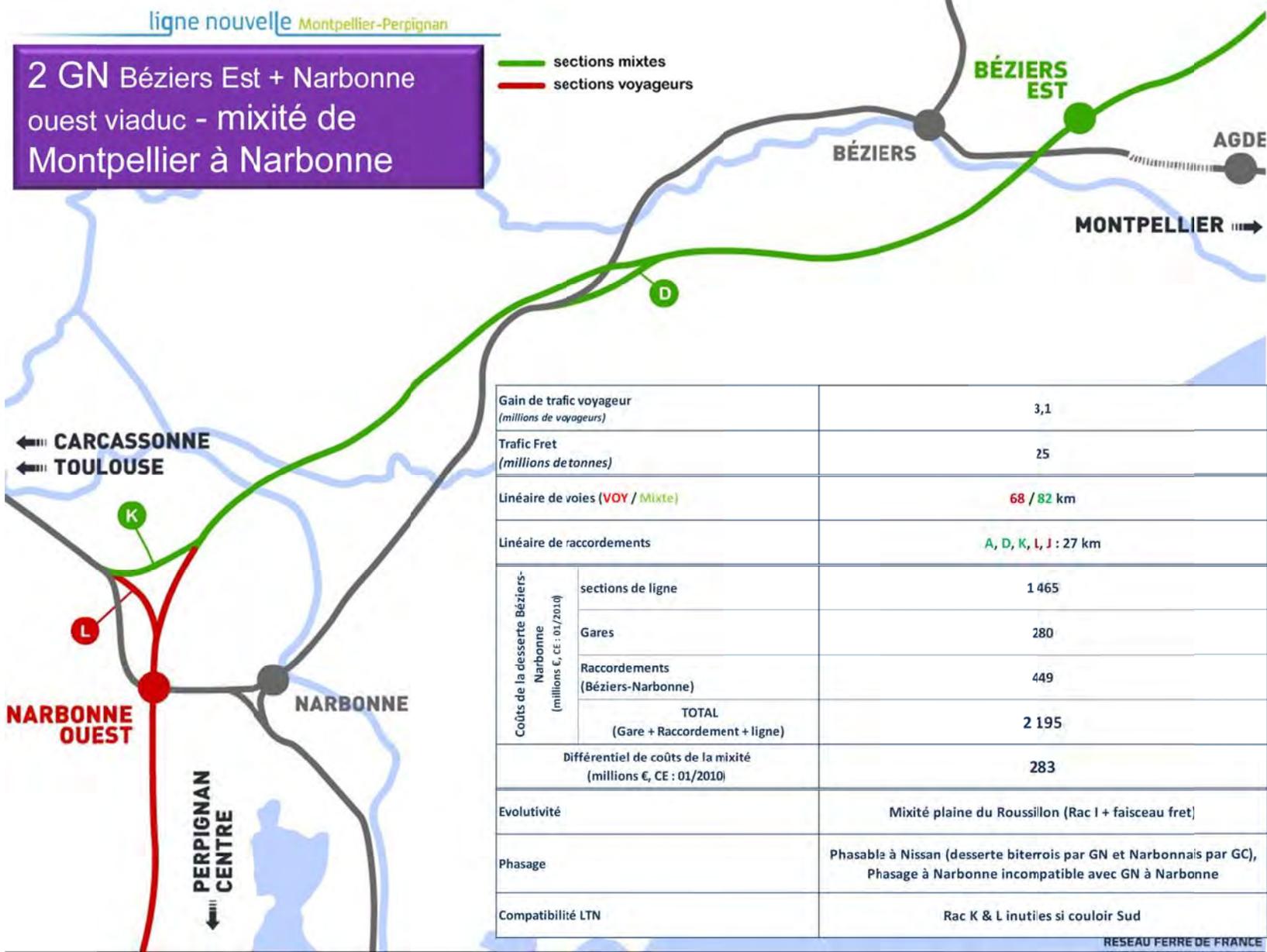


Figure 130 – Scénario de desserte par deux gares nouvelles (Béziers est + Narbonne ouest 1) et mixte de Montpellier à Narbonne.

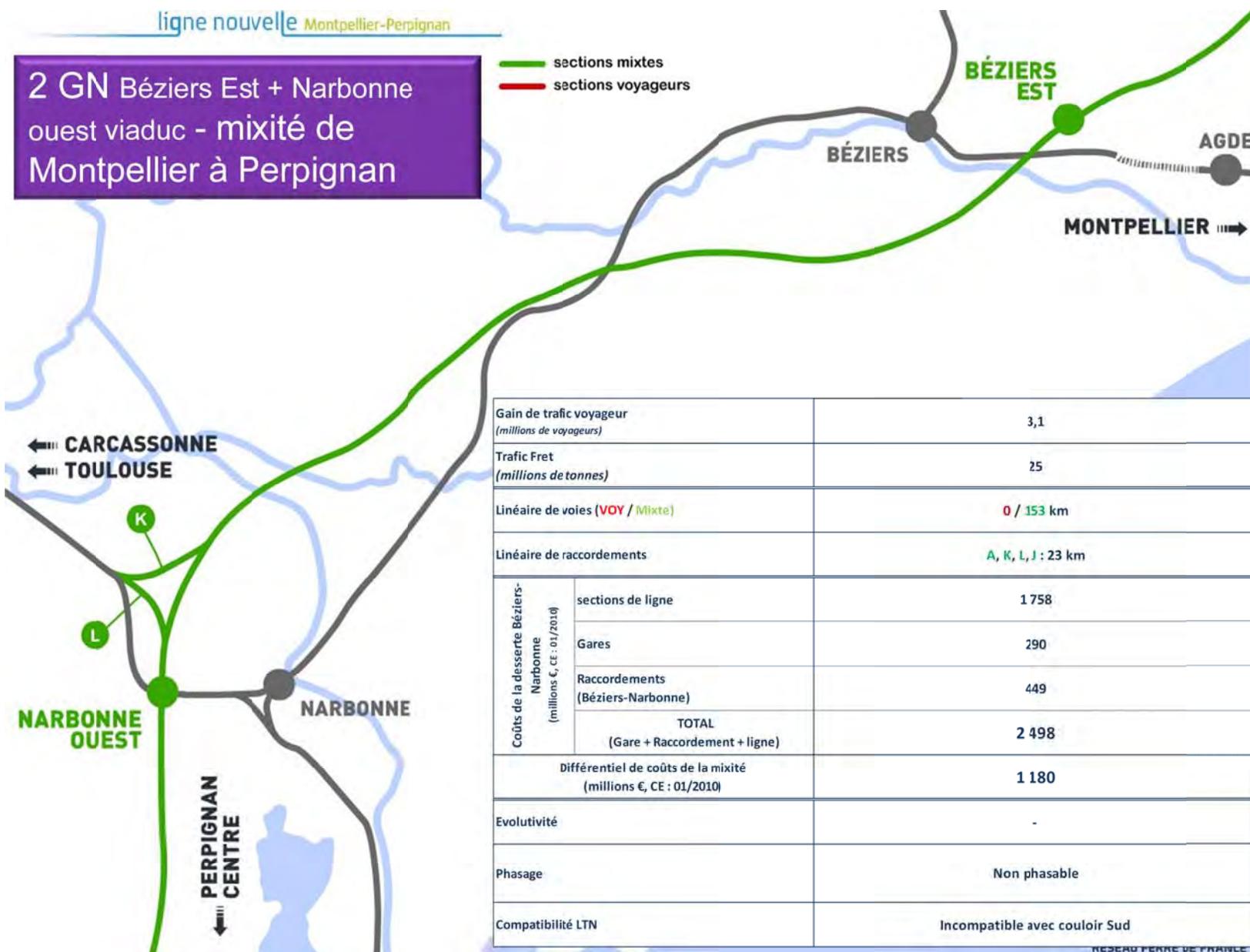


Figure 131 – Scénario de desserte par deux gares nouvelles (Béziers est + Narbonne ouest 1) et mixte de Montpellier à Perpignan.

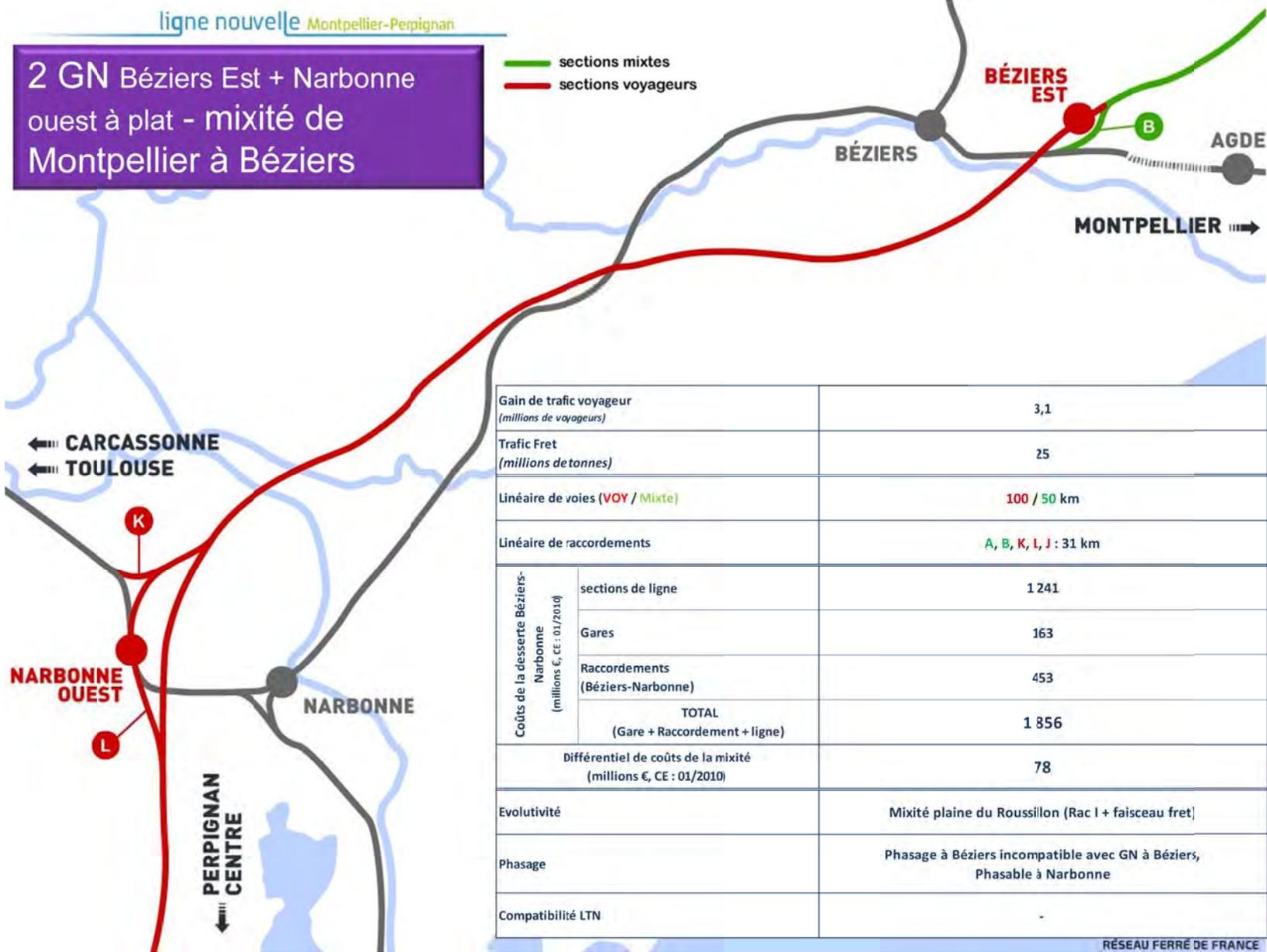


Figure 132 – Scénario de desserte par deux gares nouvelles (Béziers est + Narbonne ouest 2) et mixte de Montpellier à Béziers.

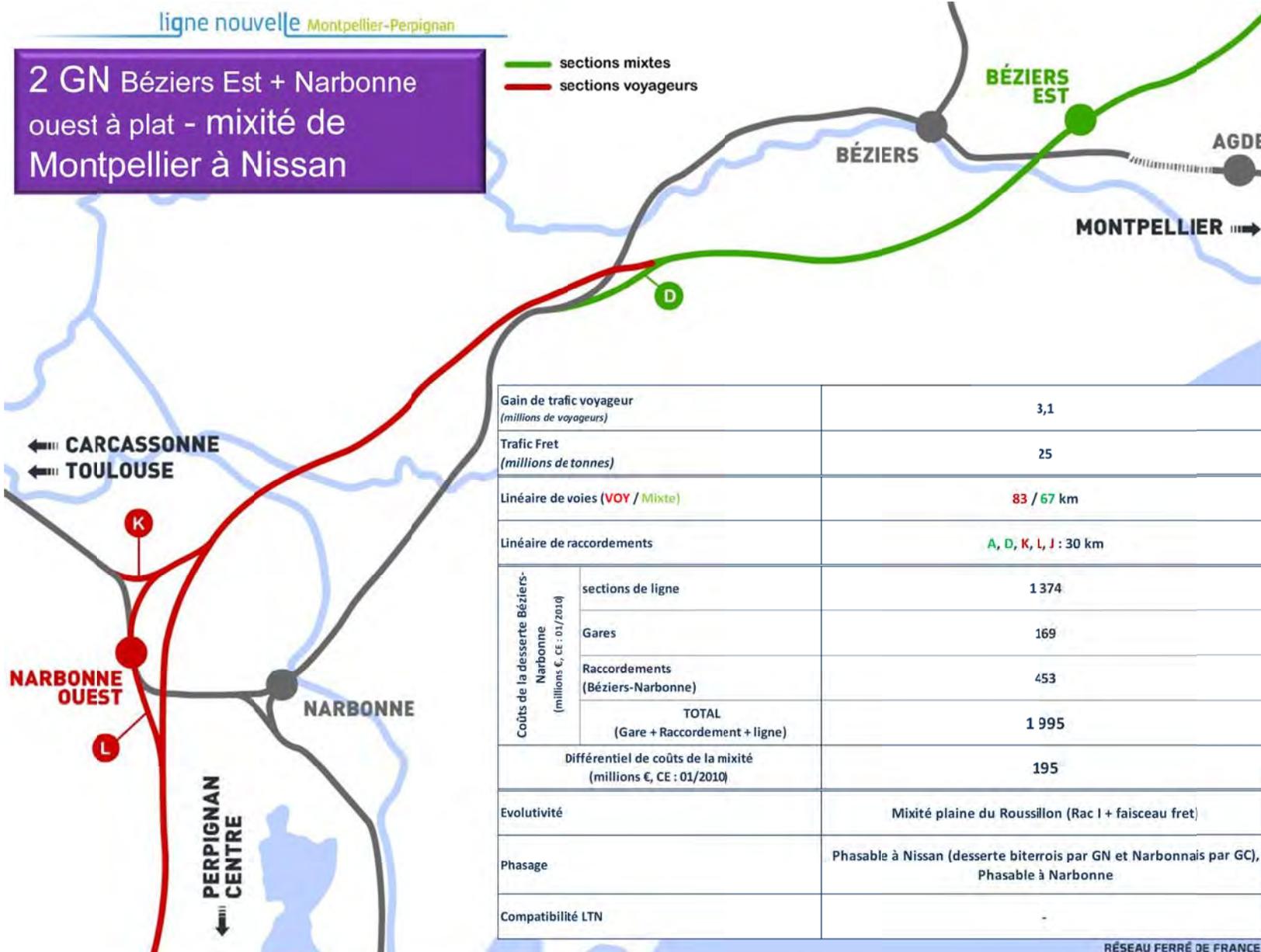


Figure 133 – Scénario de desserte par deux gares nouvelles (Béziers est + Narbonne ouest 2) et mixte de Montpellier à Nissan.

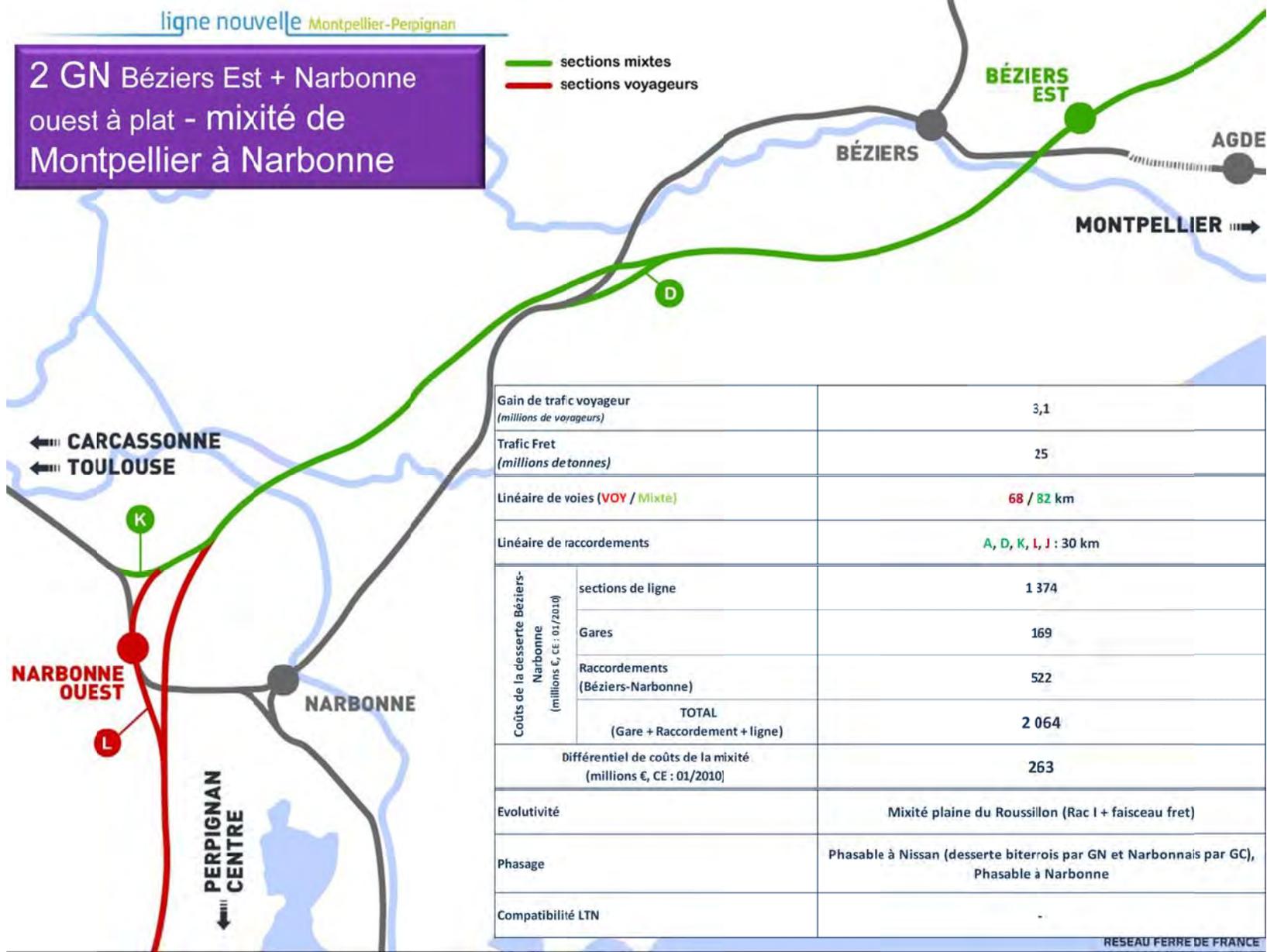


Figure 134 – Scénario de desserte par deux gares nouvelles (Béziers est + Narbonne ouest 2) et mixte de Montpellier à Narbonne.

3.2. COÛTS DES SCÉNARIOS DE DESSERTE

Les coûts des scénarios de desserte intègrent non seulement le coût des gares nouvelles ou du réaménagement des gares centres⁵⁴ mais également les raccordements nécessaires pour assurer la desserte du territoire.

Le coût des scénarios de desserte est présenté en différentiel par rapport au scénario de desserte de moindre coût qui est celui d'une gare nouvelle sur la commune de Nissan-Lez Ensérune :

- Desserte par les gares centres : + 280 M€
- Desserte par deux gares nouvelles : + 40 à + 80 M€

⁵⁴ Estimation réalisée par Gares & Connexions.

4. CONCLUSION

Les projets de territoire des porteurs de projet

Les projets territoriaux des agglomérations de Béziers et de Narbonne et de la communauté de commune de la Domitienne sont différents et les projets urbains autour des deux gares nouvelles apparaissent comme complémentaires :

- ❑ la gare nouvelle de Nissan serait insérée dans un site aux enjeux paysagers et patrimoniaux importants. Des liaisons douces seraient développées entre la gare et les sites majeurs (Canal du Midi) et une offre foncière à proximité pourrait permettre d'attirer des activités économiques
- ❑ la gare nouvelle de Béziers serait le centre d'un quartier avec des logements, des équipements communautaires et un quartier d'affaire.
- ❑ la gare nouvelle de Narbonne, située au sein d'un vaste espace de développement et de régénération, serait un pôle multimodal, articulé directement avec des équipements touristiques, un marché des producteurs et un technopôle dédié à des activités se développant spécifiquement sur l'agglomération.

Etude de trafic « voyageurs »

- ❑ Dans le scénario de desserte par les gares centre, 270 000 personnes et 115 000 emplois sont à 30 minutes de la gare de Narbonne ; 230 000 personnes et 95 000 emplois se trouvent à 30 minutes de la gare de Béziers et environ 50 000 personnes et 30 000 emplois sont à 10 minutes de chacune des deux gares.
- ❑ Dans le scénario de desserte par une gare nouvelle à Nissan, 225 000 personnes et 95 000 emplois sont à 30 minutes, ce qui correspond aux valeurs constatées pour la gare de Béziers centre ; 19 000 habitants et 8 000 emplois sont à moins de 10 minutes.
- ❑ Dans les scénarios avec une gares nouvelles à Béziers Est, 390 000 personnes et 150 000 emplois sont à 30 minutes de cette gare et 90 000 personnes et 45 000 emplois sont à 10 minutes.
- ❑ Dans les scénarios avec une gare nouvelle à Narbonne Ouest, 260 000 personnes et 110 000 emplois sont à 30 minutes de cette gare et 50 000 personnes et 25 000 emplois sont à 10 minutes.

Pour les trafics voyageurs « grandes distances », le choix de desserte par les gares centres ou par des gares nouvelles modifie le type de missions assurées par les trains ainsi que les temps de parcours ; la répartition des trains sur le doublet de lignes est donc adaptée à chaque scénario fonctionnel. Selon le scénario de desserte, il y aurait entre **110 et 112 trains grandes lignes** qui circuleraient à travers la région et de l'ordre de 50 à 90 trains régionaux entre Montpellier et Perpignan (Figure 135).

Le scénario de desserte offrant la meilleure desserte grandes lignes est celui disposant de gares nouvelles, avec entre 50 et 60 arrêts grandes lignes dans ces gares nouvelles. Le scénario de desserte par une gare nouvelle à Nissan permet de disposer de 54 arrêts pour l'ensemble du territoire Béziers-Narbonne. Le scénario de desserte par une gare nouvelle uniquement à Béziers permet néanmoins d'assurer la desserte du Narbonnais par sa gare centre. L'inverse n'est pas possible, ce qui induit dans le cas d'un scénario de desserte avec uniquement une gare nouvelle à Narbonne, une dégradation de la desserte du Biterrois (Figure 136).

	GL	TR
Nîmes-Montpellier	102	94
Montpellier-Sète	72	92
Sète-Narbonne	72	80
Narbonne-Perpignan	42	50
Narbonne-Toulouse	42	42
Perpignan-Figueras	32	0

Figure 135 – Circulations par section en 2020

Desserte par gare (trains/jour), deux sens confondus	Gares centre	2 Gares nouvelles	1 Gare nouvelle		
			Nissan	Béziers Est	Narbonne ouest
Montpellier	32	32	32	32	32
Montpellier-TGV	66	66	66	66	66
Sète	20	8	8	16	24
Agde	20	8	8	16	24
Béziers	42	8	8	16	24
Béziers-Est		50		40	
Nissan			54		
Narbonne	42		8	40	26
Narbonne-Ouest		60			36
Perpignan	40	42	40	42	42

Figure 136 – Arrêts dans les gares en 2020 selon les scénarios de desserte

Selon les scénarios de desserte du territoire, le volume de trafics voyageurs serait compris entre 32.8 et 33.8 millions de voyageurs à l'horizon 2020.

	Actuel (2008)	Sans projet Référence	Avec projet LNMP				
			Gares centre	2 Gares nouvelles	1 Gare nouvelle		
					Nissan	Béziers Est	Narbonne Ouest
Radial - LR	3,84	4,40	4,68	4,95	4,81	4,86	4,76
Province - LR	5,11	7,67	8,29	8,57	8,25	8,33	8,37
International - LR	0,62	1,90	2,27	2,32	2,21	2,35	2,27
Transit	3,85	7,82	8,75	8,92	8,83	8,87	8,85
Interne LR	5,29	8,86	8,86	9,01	8,83	8,89	8,93
TOTAL	18,71	30,64	32,85	33,76	32,93	33,30	33,19
Gain de trafic			2,21	3,12	2,29	2,66	2,55

Figure 137 – Arrêts dans les gares en 2020 selon les scénarios de desserte

Le projet LNMP apporte des gains de fréquentation, qui vont se répartir différemment dans les gares selon le choix de scénario de desserte. La présence d'une ou deux gares nouvelles permet d'augmenter sensiblement la fréquentation « voyageurs » des gares de ce territoire. La desserte par une gare nouvelle va concentrer la fréquentation « grandes lignes » dans celle-ci et induire une majorité de voyageurs régionaux dans les gares centre. La présence de deux gares nouvelles renforce ce phénomène où les gares nouvelles deviennent les gares pour les déplacements longues distances et les gares « centre », des gares pour les déplacements régionaux (Figure 138).

	Gares centre	2 Gares nouvelles	1 Gare nouvelle		
			Nissan	Béziers Est	Narbonne Ouest
Montpellier	5 850 884	5 608 668	5 943 570	5 755 344	5 907 881
Montpellier-Oddysseum	3 815 554	4 160 054	3 896 712	3 964 127	3 794 392
Sète	1 649 018	1 671 880	1 677 876	1 660 118	1 692 172
Agde	1 222 289	832 384	1 240 789	911 449	1 267 361
Béziers	2 150 192	1 258 178	1 505 495	1 420 177	2 015 566
Béziers-Est		1 736 985		1 461 623	
Nissan			1 726 373		
Narbonne	1 984 036	562 739	1 369 005	1 949 596	895 516
Narbonne-Ouest		2 060 919			1 592 977
Perpignan	4 434 337	4 412 710	4 350 224	4 463 764	4 331 972
Carcassonne	1 609 798	1 696 517	1 624 269	1 551 658	1 672 740

Figure 138 – Fréquentation des gares en 2020 selon le scénario de desserte

L'enquête réalisée en 2010 dans les gares avait pour but de distinguer la part modale du rabattement des voyageurs prenant un train grandes lignes dans les gares centres du Languedoc-Roussillon (Figure 139).

Cette enquête a permis de mettre en évidence la part importante de rabattement ferroviaire en gare de Narbonne centre en raison de sa position de carrefour des lignes ferroviaires Montpellier-Perpignan et Toulouse-Narbonne.

De son côté, Béziers avait un taux de correspondance ferroviaire très faible (6 %) en 2010. La majorité des personnes se rendant à la gare en voiture.

Les résultats des études montrent que cet aspect est maintenu à Narbonne dans la majorité des scénarios de desserte avec une part importante de correspondance ferroviaire en 2020 (supérieur à 30 %). Nissan aurait également une part de correspondance ferroviaire importante du fait du rabattement par des trains régionaux depuis Narbonne centre pour des déplacements vers le nord et depuis Béziers centre pour des déplacements vers l'ouest et le sud.

Dans le cas de Béziers, les correspondances ferroviaires TR-TAGV resteraient limitées en gare nouvelle : les agathois se répartiraient entre les gares de Montpellier et Béziers et les habitants du centre-ville de Béziers auraient le choix entre le transport en commun depuis la gare routière située au cœur de la ville ou le train régional depuis la gare centre (en contrebas du centre-ville).

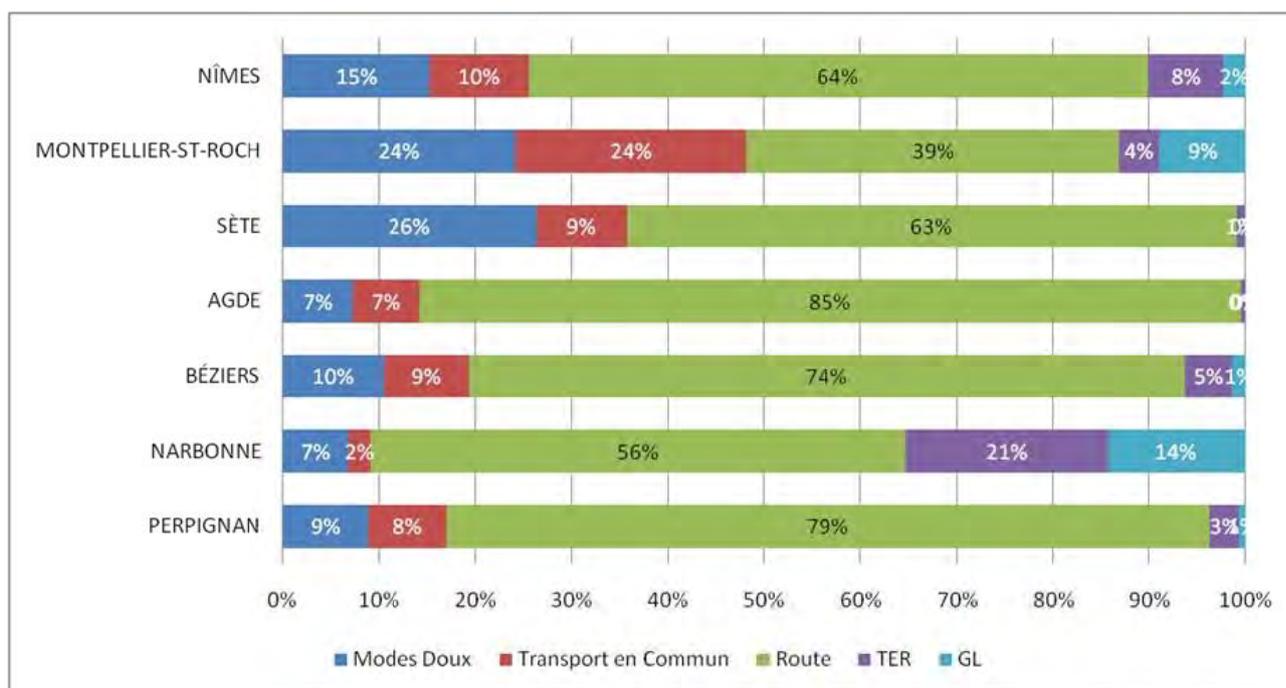


Figure 139 – Modes de rabattement vers les gares centre en 2010 (Source : Enquête RFF).

Etude de capacité et d'exploitation

Les études d'exploitation sont menées sur le doublet de ligne, de Nîmes à Perpignan / Concession Perpignan Figueras. Pour sa part, le CMN est mis en service avec une vitesse d'exploitation de 220 km/h, avec l'objectif d'augmenter la capacité de l'artère littorale languedocienne et de reporter une partie des circulations fret hors des centres villes.

Comme cité ci-avant, les études sont conduites avec un réseau ferré national (RFN) cadencés, ce qui impose le respect de trames horaires nationales (attaches horaires des TAGV aux nœuds de Lyon, Bordeaux, Toulouse, Marseille).

Pour les trains régionaux (TR), l'offre de service proposée par le conseil régional Languedoc-Roussillon se compose en deux types de mission - intercity ou périurbain, déclinées par section entre Nîmes et Cerbères-Carcassonne, avec 4 trains par heures entre Nîmes-Sète et 3 entre Sète et Narbonne et 2 entre Narbonne-Perpignan.

Les études de capacité ont ensuite évalué l'aptitude de scénarios fonctionnels (mixité, desserte) à absorber les trafics estimés, tant à la mise en service qu'après 30 ans d'exercice (horizon 2050). Il en ressort les conclusions suivantes :

- un scénario de desserte par des gares nouvelles à Béziers Est et Narbonne Ouest est compatible avec la mixité de Montpellier à Perpignan.
- un scénario de desserte par une gare nouvelle à Nissan est compatible avec la mixité de Montpellier à Perpignan, en présence du raccordement « K » direct Montpellier Toulouse.
- un scénario de desserte par une gare nouvelle à Nissan (+ raccordement « K ») ou Narbonne Ouest ou deux gares nouvelles à Béziers Est et Narbonne Ouest est compatible avec une mixité partielle de Montpellier à Narbonne Ouest / Nissan.
- un scénario sans gare nouvelle à Narbonne Ouest et mixte de Montpellier à Nissan concentre tous les flux TER, Fret et une majorité des TAGV sur la ligne classique au nord de Narbonne. Ce scénario est difficilement exploitable et peu robuste.
- un scénario de desserte par les gares centre de Béziers et Narbonne, mixte de Montpellier à Béziers est, concentre tous les flux TER, Fret et une majorité des TAGV sur la ligne classique à l'est de Béziers ; avec 8 circulations TAGV supplémentaires en provenance de Sète et Agde. Ce scénario est encore moins robuste que l'arrêt de la mixité à Nissan.
- un scénario de desserte par une gare nouvelle à Nissan, mixte de Montpellier à Nissan, mais sans le raccordement « K » - direct de Montpellier vers Toulouse, supprime les missions Béziers - Toulouse. En effet, dans ce scénario, la desserte vers Toulouse nécessite de passer par Narbonne centre, ce qui implique l'emprunt par les TAGV du raccordement « D » à Nissan. Or de par la configuration entre la gare de Nissan et le raccordement « D », les TAGV ne peuvent pas marquer l'arrêt en gare de Nissan. Les Biterrois désirant se rendre à Toulouse doivent donc rejoindre Narbonne centre.
- un scénario sans gare nouvelle à Narbonne et mixte de Montpellier à Perpignan est théoriquement envisageable du point de vue de l'exploitation ferroviaire. Cependant les études d'infrastructure infirment ce point. En effet, la desserte par la gare centre impose au TAGV de repartir sur LNMP via un raccordement prenant naissance sur la ligne Narbonne Toulouse. Or son point de jonction avec LNMP mixte en direction de Perpignan se trouve alors en zone de tunnel, compte tenu des rampes à 12,5 ‰. La réalisation d'un raccordement dénivélé à grande vitesse en zone de tunnel a été écartée.

- pour les mêmes raisons, un des deux sites de gare nouvelle à Narbonne ne permet pas la mixité au sud de Narbonne (secteur de Montredon).
- un scénario de desserte par une gare nouvelle à Narbonne Ouest (uniquement gare en viaduc) et mixte de Montpellier à Nissan permettrait des optimisations du raccordement « K » Montpellier Toulouse au vu des 5 AR de TAGV l'empruntant (phasage et/ou voie unique).
- le choix de faire arriver la future Liaison Toulouse Narbonne par le couloir « sud » rendrait à terme inutile le raccordement « K » direct entre Montpellier et Toulouse.
- le choix de faire arriver la future Liaison Toulouse Narbonne par le couloir « sud » est incompatible avec la mixité de LNMP au sud de Narbonne (raccordement en tunnel).
- en l'absence de gare nouvelle à Narbonne Ouest, le choix de faire arriver la future Liaison Toulouse Narbonne par le couloir « médian », nécessite de rejoindre la ligne classique avant les raccordements de LNMP. A défaut, les raccordements sur LNMP en direction de Montpellier et Perpignan « interdiront » la desserte de Narbonne centre (*se reporter aux pré-études fonctionnelles de la Liaison Toulouse Narbonne – Etude complémentaire de connexion LTN LNMP – avril 2012*).
- la desserte de Perpignan centre nécessite la création d'un raccordement « J » voyageur au nord-ouest de Rivesaltes.
- en l'absence du raccordement « J » de LNMP vers Perpignan centre, la réalisation d'une gare nouvelle à Rivesaltes maintiendrait les TAGV sur LNMP, ce qui limiterait sa capacité à accueillir des trains de fret venant de la concession Perpignan Figueras.

Dans l'hypothèse d'une desserte TAGV par les gares actuelles de Béziers, Narbonne et Perpignan, l'étude des graphiques d'occupation des voies (GOV) montre que les plans de voies de ces gares sont en capacité d'accueillir les trafics estimés. Le plus contraint se trouve être celui de Narbonne (nécessité de gérer la séparation des flux vers Perpignan et Toulouse).

Les études d'infrastructures

Concevoir une infrastructure apte à 350 km/h et en capacité d'accueillir des convois de fret moderne limite fortement les possibilités d'évitement des enjeux territoriaux. A titre d'exemple, pour l'option littorale, c'est le critère « vitesse » et non le critère « pente » qui impose de longer l'autoroute A9 au droit de Fitou, avant de s'en écarter pour poursuivre en tunnel sur plus de 7 km en direction de Salses-le-Château. Les rayons de courbure sont de l'ordre de 6000 m avec un devers admissible de 160 mm, volontairement limité par la présence du fret (difficulté de maintenance au-delà pour garantir la géométrie de la ligne).

Les pentes et rampes admissibles sont limitées à 12,5 ‰, pour des convois de 750 m de long et 1800 tonnes. Mais ces caractéristiques ne suffisent pas à assurer une compatibilité des circulations entre trains de fret et TAGV ; en effet, des linéaires de rampe à 12,5 ‰ finissent par dégrader fortement la vitesse moyenne des convois lourds, diminuant les temps de rattrapage. C'est pourquoi les études techniques limitent la pente moyenne à 5,5 ‰ sur 10 km glissant. Ce dernier critère est bien évidemment le plus contraignant dès que des reliefs apparaissent dans la zone de passage (Gardiole, vallées alluviales, Corbières maritimes). Ceci se traduit par un allongement des ouvrages d'art par rapport à une ligne voyageurs et notamment un linéaire de tunnel qui devient important. Les paragraphes suivants synthétisent les principaux éléments distinguant l'option « mixte » de l'option « voyageur ».

Compte tenu des contraintes locales (périmètre Seveso, champs d'inondation, relief, infrastructure existante, nécessité de créer des raccordements, secteurs d'habitat dense, ...) les gares nouvelles étudiées sont tracées avec un rayon de courbure en plan de 6000 m y compris au niveau des

quais. Cette valeur est similaire à celle existante en gare Avignon TGV et limite l'espace entre le quai et la marche d'accès au train.

Les principales caractéristiques « dimensionnantes » sont rappelées ci-après.

Gare de Perpignan centre

Les scénarios de desserte n'ont pas identifié d'aménagement en gare.

Raccordement « J » et desserte Perpignan Centre

Le raccordement fret « J » permet la desserte de Perpignan centre en arrivant du nord par la LNMP. Il devra franchir successivement la zone inondable du Roboul, éventuellement le raccordement fret « I », l'Agly et s'insérer entre les voies de la gare de Rivesaltes et la ligne Rivesaltes-Axat.

Nouvelle desserte au nord des Pyrénées Orientales

Certains tracés mixtes ne permettaient pas d'envisager une gare nouvelle à l'est du camp Joffre ; ils ont été abandonnés. Malgré tout, il n'est pas toujours possible de concilier tracé mixte, halte ferroviaire et raccordement « J » vers Perpignan, compte tenu de la sinuosité de la ligne et de la nécessité d'insérer des alignements droits pour les aiguillages. Les tracés « voyageurs » permettent plus de souplesse.

L'aménagement d'une halte devra s'accompagner d'une nouvelle desserte routière dans un territoire actuellement agricole, ou la présence d'espèces patrimoniales a été observée (inventaire faune flore RFF de 2010-2011).

Desserte Narbonne

Le principe de desserte de Narbonne influence fortement les caractéristiques de LNMP.

La desserte par la gare centre nécessite la réalisation d'un raccordement « H » dédié aux voyageurs, prenant naissance sur la ligne Narbonne Toulouse. Or son point de jonction avec une LNMP mixte en direction du Perpignan se trouverait alors en zone de tunnel, compte tenu des rampes à 12,5 ‰. La réalisation d'un raccordement dénivelé à grande vitesse en zone de tunnel a été pour cette raison écartée. Outre le réaménagement du bâtiment voyageur, la création d'une ou plusieurs passerelles d'accès aux quais, il conviendrait de réorganiser le parvis, en créant un parking silo ou souterrain en rapport avec une desserte TAGV étoffée.

Seule la réalisation d'une gare nouvelle sur le site de Narbonne Ouest, en viaduc, permettrait d'envisager une mixité au sud de Narbonne. L'autre option de gare, parallèle à la ligne actuelle au droit de Montredon, nécessite un raccordement vers LNMP en direction de Perpignan ; dans l'hypothèse d'une ligne mixte, cette jonction devrait intervenir en zone de tunnel, ce qui a été écarté.

La gare nouvelle sur le site de Montredon, à plat, est la plus simple techniquement car elle est implanté sur le raccordement (Figure 95) et non sur la ligne qui passe elle en viaduc. Mais elle s'insère dans l'actuelle zone d'expansion des crues du Rec de Veyret (zone Ri3). Et le système de raccordements « K » et « L » pour la connecter vers Toulouse est très contraint (tunnel sur le raccordement « K » d'environ 1 500 m).

L'autre site de gare nouvelle, porté par les acteurs audois, s'insère sur une portion de ligne en viaduc, ce qui revient à doubler le nombre de voie sur l'ouvrage d'art. Outre le coût du génie civil, il sera nécessaire de gérer les circulations verticales entre les quais TER et les quais TAGV, situés une trentaine de mètres au-dessus. Par contre, son positionnement pourrait permettre d'optimiser le système de raccordement (cf. ci-après).

❑ Raccordement « L » de Perpignan vers Toulouse

Les caractéristiques techniques de ce raccordement (de 3.5 à 5.5 km) sont imposées par l'existence et le positionnement d'une gare nouvelle à Narbonne Ouest. Dans l'hypothèse d'une desserte par la gare centre, sa réalisation pourra faire l'objet d'une optimisation ou d'un phasage.

❑ Raccordement « K » de Montpellier vers Toulouse

Pour permettre les liaisons de Montpellier vers Toulouse, le raccordement « K » nécessite un tunnel de plus d'1 km de long (linéaire de 6,5 km environ) dont le coût augmente avec les règles de sécurité imposées par la mixité (bi-tube). Sa réalisation peut éventuellement être optimisée suivant le positionnement des gares (gare viaduc), voire phasé en cas de mixité partielle s'arrêtant avant les basses plaines de l'Aude.

❑ Interface avec LTN

Dans le secteur de l'ouest narbonnais, l'impact de la mixité au sud de Narbonne dans l'éventualité d'une nouvelle Liaison Toulouse Narbonne attire l'attention ; le fuseau « sud » étudié dans le cadre des pré-études fonctionnelle de LTN, viendrait alors se raccorder à grande vitesse en zone de tunnel. Ce qui n'apparaît pas comme techniquement optimum. De plus, l'utilité du raccordement « K » deviendrait caduque (*se reporter aux pré-études fonctionnelles de la Liaison Toulouse Narbonne – Etude complémentaire de connexion LTN LNMP – avril 2012*). Enfin, les circulations Toulouse Perpignan ne pourraient plus desservir le Narbonnais.

De plus, la desserte par Narbonne centre est incompatible avec le fuseau « médian », sauf à ce que LTN se raccorde à la ligne Toulouse Narbonne existante avant Marcorignan.

❑ Desserte de Béziers et Narbonne par Nissan

Deux sites de gare nouvelle sont étudiés dans l'Hérault, l'un au droit du hameau de Péries, l'autre à proximité de Nissan. Le premier permet une configuration à plat, les quais TAGV jouxtant les quais TER. Il nécessitera un renforcement de la desserte routière et la création des accès routiers à la gare. Le second, porté par la communauté de commune La Domitienne, à l'interconnexion avec la ligne classique au droit de la gare actuelle, débouche des collines d'Ensérune pour enjamber la ligne actuelle en direction des plaines de l'Aude. Dans certaines configurations, il est nécessaire de réserver des voies pour le raccordement « D » (arrêt mixité partielle à Nissan).

❑ Desserte de Béziers

La desserte par la gare centre implique la réalisation d'un raccordement « B » (5.7 km) à l'est de l'agglomération pour rejoindre la ligne classique sur Cers / Villeneuve les Béziers avant le passage sous l'A9. La gare actuelle devrait faire l'objet d'un réaménagement, avec notamment la création d'un accès par le sud et d'une ou plusieurs passerelles d'accès aux quais, à vocation ferroviaire et urbaine. En parallèle, l'accessibilité routière depuis le sud devrait être confortée, ce qui entraînerait la reprise du plan de circulation périphérique. Cette nouvelle configuration par le sud nécessiterait également la mutation d'emprises ferroviaires appartenant à la SNCF et à RFF.

Trois sites de gare nouvelle ont été étudiés. L'un « dit canal du Midi » à l'interconnexion entre ligne classique et ligne nouvelle ; outre que le foncier nécessaire est actuellement urbanisé, cette gare serait en partie en viaduc, au-dessus de la ligne classique et du canal du Midi. Ses emprises sont partiellement en zone inondable et nécessiterait de recréer des accès routiers en zone pavillonnaire.

Le second site, porté par l'agglomération de Béziers, est au sud de l'échangeur A9-A75, au droit d'une ZAD. Deux altimétries sont étudiées suivant que la gare TAGV est interconnectée ou non au réseau TR. Soit le profil de la gare est positionné au-dessus, ce qui se traduirait par une altimétrie de LNMP plus haute que l'A9 dans la traversée de Villeneuve les Béziers vers l'Orb. Soit le profil de la ligne est abaissé pour connecter ce site au réseau régional, via une antenne de 5 km ou bien la déviation de la ligne classique sur 8,4 km. Si elle était retenue cette déviation pourrait être phasée. Dans cette seconde hypothèse il conviendrait de vérifier la faisabilité du dévoiement de 2 ruisseaux ou bien de leur franchissement par-dessous. A noter que la déviation de la ligne classique est incompatible avec le raccordement « B » (cas d'un arrêt de la mixité à Béziers).

Pour s'affranchir des contraintes des sites « canal du Midi » et « A9-A75 », il serait envisageable de s'éloigner plus à l'est, dans un secteur à vocation agricole. Ce site allongerait les accès routiers et rendrait impossible une déviation de la ligne classique ou la pertinence d'une desserte TER en antenne.

Tableau de synthèse

	Desserte	Béziers et Narbonne gare centre	Béziers et Narbonne gares nouvelles	Nissan gare nouvelle	Béziers gare centre Narbonne gare nouvelle	Béziers gare nouvelle Narbonne gare centre	Rivesaltes gare Nouvelle + Nissan gare nouvelle
Interconnexion TER	OUI	Béziers : à créer Narbonne : OUI	OUI	OUI	Béziers : à créer Narbonne : OUI	OUI sous réserve racc "J"	
Trafic en gare ¹ <i>(million de voyageur)</i>	5,36	6,45	5,84	5,77	5,74	5,82	
Gain de trafic <i>(million de voyageur)</i>	2,21	3,12	2,29	2,55	2,66	2,09	
Desserte TAGV	Béziers centre : 42 Béziers GN : 0	Béziers centre : 8 Béziers GN : 50	Nissan : 54 Béziers centre : 8 Narbonne centre : 8	Béziers centre : 24 Béziers GN : 0	Béziers centre : 16 Béziers GN : 40	Nissan : 54 Béziers centre : 8 Narbonne centre : 8	
	Narbonne centre : 42 Narbonne GN : 0	Narbonne centre : 0 Narbonne GN : 60	Perpignan centre : 40	Narbonne centre : 26 Narbonne GN : 36	Narbonne centre : 40 Narbonne GN : 0	Perpignan centre : 26 Rivesaltes : 14	
	Perpignan centre : 40	Perpignan centre : 42	Perpignan centre : 40	Perpignan centre : 42	Perpignan centre : 42		
Gare	Bz	ouverture BV vers le sud + accès routier au sud + passerelle	gare interconnectée en viaduc ou gare à connecter (hydraulique)	-	ouverture BV vers le sud + accès routier au sud + passerelle	gare interconnectée en viaduc ou gare à connecter (hydraulique)	-
	Ni	-	-	gare Péries (à plat) ou gare village (intersection) interface racc "D"	-	-	gare Péries (à plat) ou gare village (intersection) interface racc "D"
	Nb	création parking + parvis gare + passerelle	hydraulique - gare en grand viaduc (mixité sud OK) ou à plat (pas mixité au sud)	-	hydraulique - gare en grand viaduc (mixité sud OK) ou à plat (pas mixité au sud)	création parking + parvis gare + passerelle	-
Linéaire de mixité							
mixité totale	NON - racc H en tunnel	OUI avec racc "K" et "L"	OUI avec racc "K" et "L"	OUI avec racc "K" et "L"	NON - racc H en tunnel	OUI avec racc "K" et "L"	
arrêt à Narbonne Ouest	OUI si racc "K"	OUI si racc "K"	OUI si racc "K"	OUI si racc "K"	OUI si racc "K"	OUI si racc "K"	
arrêt à Nissan	NON - saturation LC	OUI si racc "D"	OUI si racc "D"	OUI si racc "D"	NON - saturation LC	OUI si racc "D"	
arrêt à Béziers Est	NON - saturation LC	OUI si racc "B"	OUI si racc "B"	OUI si racc "B"	NON - saturation LC	OUI si racc "B"	
mixité plaine du Roussillon	OUI si racc "I"	OUI si racc "I"	OUI si racc "I"	OUI si racc "I"	OUI si racc "I"	OUI si racc "I"	
Raccordements utiles aux TAGV ²							
Raccordement "J" <i>LNMP vers Perpignan centre</i>	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OPTIONNEL si gare dès la mise en service	
Raccordement "L" <i>Perpignan vers Toulouse</i>	OPTIONNEL trafic faible - 0 à 4 AR	OUI	OUI trafic faible - 4 AR	OUI	OPTIONNEL trafic faible - 0 à 4 AR	OUI trafic faible - 4 AR	
Raccordement "K" <i>Montpellier vers Toulouse</i>	OUI	OPTIONNEL rebroussement en GN de Narbonne ou racc "D" ou "B"	OUI	OPTIONNEL rebroussement en gare de Narbonne ouest	OPTIONNEL	OUI	
Raccordement "H" <i>Narbonne vers Perpignan</i>	OUI	NON	NON	NON	OUI	NON	
Raccordement "D" <i>LNMP vers Narbonne centre</i>	NON	NON	NON	NON	OUI	NON	
Raccordement "B" <i>LNMP vers Béziers centre</i>	OUI	NON	NON	NON	NON	NON	
Circulations sur les raccordements ³	"L"	0 - 8	32	8 - 14	32 - 38	0 - 8	6 - 14
	"K"	26	0 - 24 ⁵	32 - 46	10 - 24	12 - 26	34
	"D"	0	0 - 18 ⁵	0 - 18	0 - 18	34	0
	"B"	18	0 - 18 ⁵	0 - 18	0 - 18	0	0
Interfaces avec LTN ⁴	couloir "sud" incompatible avec la mixité de LNMP au sud de Narbonne						
	couloir "sud" rend à la mise en service de LTN inutile le raccordement "K"						
	couloir "médian" incompatible avec desserte de Narbonne	couloir "sud" : 5 AR TAGV Perpignan Toulouse ne passent plus par la gare	les 5 AR Perpignan Toulouse ne passent ni à Narbonne ni à Nissan	couloir "sud" : 5 AR TAGV Perpignan Toulouse ne passent plus par la gare	couloir "médian" incompatible avec desserte de Narbonne	les 5 AR Perpignan Toulouse ne passent ni à Narbonne ni à Nissan	
Investissements sur Béziers - Narbonne Gare(s) + Raccordement(s)	Réaménagement des 2 gares centre + Racc "B" + racc "H" + racc "K" + racc "L"	2 gares nouvelles + racc "L" + racc "K" ou "D" ou "B"	1 gare nouvelle + racc "K" + racc "L" racc "B" et "D" liés à la mixité	Réaménagement de Béziers centre + 1 gare nouvelle + racc "L" + racc "K" ou "D" ou "B"	Réaménagement de narbonne centre + 1 gare nouvelle + racc "K" + racc "D" + racc "H" + racc "L"	2 gares nouvelles + racc "K" + racc "L" racc "B" et "D" liés à la mixité	
Evolutivité	racc "I" et fasceau "fret" dans la plaine du Roussillon phasable suivant la montée en charge du trafic fret transpyrénéen						
	Racc "H" obligatoire à la mise en service LC chargée à l'horizon de mise en service	racc "K" et racc "B" optimisable racc "K" et "I" phasable	racc "K" obligatoire à la mise en service	racc "K" optimisable	racc "D" et "H" obligatoire	racc "K" obligatoire à la mise en service	
¹ sur le périmètre Agde-Béziers-Narbonne (TAGV + TR)		³ deux sens confondus - Fret + TAGV		⁵ l'absence du racc "K" impose le racc "B" ou "D"			
² ne sont mentionné ici que les raccordements utiles à la desserte "voyageur"		⁴ Liaison Toulouse Narbonne					

TABLEAU DES ILLUSTRATIONS

Figure 1 – Les 28 scénarios combinatoires.....	9
Figure 2 – Les 12 scénarios préférentiels.	11
Figure 3 – Les communes de la zone de passage.....	15
Figure 4 – L’arc méditerranéen et l’axe Grand Sud.	18
Figure 5 – Les projets de lignes nouvelles Sud Europe Méditerranée.....	18
Figure 6 – Les dates clés du projet de ligne nouvelle Montpellier-Perpignan.	19
Figure 7 – Principes de gouvernance du projet.....	20
Figure 8 – Les trois étapes des études préalables à la DUP.	21
Figure 9 – Modalité de répartition du financement des études préalables à la DUP.	22
Figure 10 – Dispositif de concertation des études préalables à la DUP.	25
Figure 11 – Calendrier de la concertation durant la 1 ^{ère} partie de l’étape 2 des Etudes Préalables à la DUP.....	27
Figure 12 – Evolution annuelle moyenne de la population entre 1968 et 2007.	30
Figure 13 – Artificialisation des sols entre 1968 et 1990.....	31
Figure 14 – Structuration de la Région Languedoc Roussillon – SRADDT Languedoc Roussillon	32
Figure 15 – Flux domicile-travail – étude « analyse des déplacements » -SETEC INTERNATIONAL - 2011.	34
Figure 16 – Principales infrastructures de transport en Languedoc Roussillon - SRADDT Languedoc Roussillon.....	35
Figure 17 – Trafic journalier moyen en 1985, 1995 et 2005 (en milliers de véhicules) – étude « analyse des déplacements » SETEC INTERNATIONAL - 2011.....	37
Figure 18 – Le Réseau ferré en Languedoc Roussillon.....	39
Figure 19 – Desserte des gares du Languedoc Roussillon – 2012.....	40
Figure 20 – Fréquentation des gares du territoire d’étude.....	40
Figure 21 – Dessertes aériennes supérieures à 1 aller-retour par semaine de la région Languedoc-Roussillon – 2008.....	42
Figure 22 – Schéma de synthèse du SRADDT Languedoc Roussillon.	43
Figure 23 – Caractéristiques principales des aires urbaines (source INSEE).....	44
Figure 24 – Nombre d’arrêts des trains grandes lignes par gare et par jour décomposé par mission (sens Montpellier vers Perpignan) – 2012.....	45
Figure 25 – Fréquentation grandes lignes et TER par gare en millions voyageurs/an.....	45
Figure 26 – Principales origines-destinations pour la gare de Béziers – 2010.	47
Figure 27 – Principales origines-destination pour la gare de Narbonne – 2010.	48
Figure 28 – Offre régionale (trains par jour).	50
Figure 29 – Schéma d’exploitation commun à tous les scénarios de desserte.....	51
Figure 30 – Présentation générale des gares du territoire – scénario « 0 » – Gares centre.....	52
Figure 31 – Schéma de desserte – scénario « 0 » – Gares centre.....	53
Figure 32 - Les différentes missions traversant le territoire d’étude.....	54
Figure 33 – Nombre d’arrêts de trains grandes lignes par gare et par jour (deux sens confondus)	55
Figure 34 – Nombre d’arrêts des trains grandes lignes par gare et par jour décomposé par mission (sens Montpellier vers Perpignan) – scénario « 0 » – Gares centre.	56
Figure 35 – Meilleurs temps de parcours – scénario « 0 » – gares centre.	56
Figure 36 – Temps d’accès aux gares existantes – scénario « 0 » – Gares centre.....	58
Figure 37 – Zone de chalandise des gares pour un voyage en direction du nord.....	59
Figure 38 – Zone de chalandise des gares pour un voyage en direction du sud.....	60
Figure 39 – Fréquentation grandes lignes et TER par gare en millions voyageurs/an.....	61
Figure 40 – Accès routiers à la gare de Béziers à l’échelle de l’agglomération.....	62
Figure 41 – Accès routiers à la gare de Béziers à l’échelle du quartier gare.....	63
Figure 42 – lignes de bus urbains desservant la gare centre de Béziers.....	64
Figure 43 – accès routiers à la gare centre à l’échelle de l’agglomération narbonnaise.....	65
Figure 44 – projets routiers prévus concernant l’agglomération narbonnaise.....	66
Figure 45 – tracé indicatif du projet de transport en commun en site propre sur Narbonne.....	66
Figure 46 – Opérations d’aménagement sur le quartier de la gare de Béziers.....	68
Figure 47 – Quartier Wilson - Béziers.....	68
Figure 48 – Projet sur le quartier de la gare de Narbonne.....	69

Figure 49 – Eléments de programme du Pôle d'échange multimodal de Béziers.....	70
Figure 50 – Esquisse du projet de Pôle d'échange multimodal de Béziers	71
Figure 51 – Projet de réaménagement du pôle d'échange multimodal de l'agglomération de Narbonne - Scénario « 0 » - Gares centres	72
Figure 52 – Esquisse du pôle d'échange multimodal de l'agglomération de Narbonne.....	72
Figure 53 – présentation générale des gares du territoire	73
Figure 54 – Schéma de desserte – scénario « 1a » – Gare nouvelle de Nissan.	74
Figure 55 – Secteurs de localisation possibles	75
Figure 56 – l'offre ferroviaire – scénario « 1a » – Gare nouvelle de Nissan.	76
Figure 57 – Nombre d'arrêts de trains grandes lignes par gare et par jour (deux sens confondus)	77
Figure 58 – Nombre d'arrêts des trains grandes lignes par gare et par jour décomposé par mission (sens Montpellier vers Perpignan) – scénario « 1a » – Gare nouvelle de Nissan.....	78
Figure 59 - Meilleurs temps de parcours – scénario « 1a » – Gare nouvelle de Nissan.....	78
Figure 60 – Temps d'accès aux gares existantes – scénario « 1a » – Gare nouvelle de Nissan. ..	80
Figure 61 – Zone de chalandise des gares pour un voyage en direction du nord	81
Figure 62 – Zone de chalandise des gares pour un voyage en direction du sud.....	82
Figure 63 - Fréquentation grandes lignes et TER par gare en millions voyageurs/an	83
Figure 64 – éléments paysagers et patrimoniaux sur Nissan	84
Figure 65 – Dynamiques territoriales et gare nouvelle de Nissan.....	85
Figure 66 – la gare nouvelle de Nissan et le paysage	86
Figure 67 – potentiel de développement autour de la gare nouvelle de Nissan	86
Figure 68 – Principes d'aménagement pour la gare nouvelle	87
Figure 69 - Esquisse du bâtiment de la gare nouvelle de Nissan, secteur de localisation Periès ..	88
Figure 70 - Esquisse du bâtiment de la gare nouvelle de Nissan, secteur de localisation village ..	88
Figure 71 – présentation générale des gares du territoire	89
Figure 72 – Présentation des deux raccordements entre ligne classique et ligne nouvelle	90
Figure 73 – Secteurs de localisation potentielle de la gare nouvelle à l'est de Béziers.	91
Figure 74 – les différentes missions traversant le territoire d'étude	92
Figure 75 – Nombre d'arrêts de trains grandes lignes par gare et par jour (deux sens confondus)	93
Figure 76 – Nombre d'arrêts des trains grandes lignes par gare et par jour décomposé par mission (sens Montpellier vers Perpignan) – scénario « 1b » – Gare nouvelle de Béziers.....	94
Figure 77 – Meilleurs temps de parcours – scénario « 1b » – Gare nouvelle de Béziers.	94
Figure 78 – Temps d'accès aux gares – scénario « 1b » – Gare nouvelle de Béziers.	96
Figure 79 – Zone de chalandise des gares pour un voyage en direction du nord	97
Figure 80 – Zone de chalandise des gares pour un voyage en direction du sud.....	98
Figure 81 – Fréquentation grandes lignes et TER par gare en millions voyageurs/an	99
Figure 82 – Secteur « Béziers Intersection » - zones inondables.....	100
Figure 83 – Secteur « Béziers A75 » - enjeu environnemental.....	100
Figure 84 – bassin de vie biterrois	102
Figure 85 - Les quatre pôles de développement d'intérêt territorial - source : SCoT du Biterrois	103
Figure 86 - Le projet urbain du pôle Béziers Est.....	104
Figure 87 - La gare nouvelle et les principaux pôles de l'agglomération biterroise.....	105
Figure 88 – Quartier gare « Béziers A75 ».....	106
Figure 89 - Perspective sur le parvis de gare.....	106
Figure 90 – Principes d'aménagement pour la gare nouvelle de Béziers « secteur intersection »	107
Figure 91 – Principes d'aménagement pour la gare nouvelle « secteur Béziers Est »	108
Figure 92 – Présentation générale des gares du territoire	109
Figure 93 – Secteurs de localisation potentielle de la gare nouvelle à l'ouest de Narbonne.	110
Figure 94 – Schéma d'exploitation – scénario « 1c » – Gare nouvelle de Narbonne.	111
Figure 95 – Schéma d'exploitation du 2 ^e site de gare nouvelle.....	112
Figure 96 – Les différentes missions traversant le territoire d'étude.....	113
Figure 97 – Nombre d'arrêts de trains grandes lignes par gare et par jour (deux sens confondus) – scénario « 1c » – Gare nouvelle de Narbonne.....	114
Figure 98 – Nombre d'arrêts des trains grandes lignes par gare et par jour décomposé par mission (sens Montpellier vers Perpignan) – scénario « 1c » – Gare nouvelle de Narbonne.....	115

Figure 99 – Meilleurs temps de parcours – scénario « 1c » – Gare nouvelle de Narbonne.	115
Figure 100 – Temps d'accès aux gares– scénario « 1c » – Gare nouvelle de Narbonne.....	116
Figure 101 – Zone de chalandise des gares pour un voyage en direction du nord	118
Figure 102 – Zone de chalandise des gares pour un voyage en direction du sud.....	119
Figure 103 – Fréquentation Grandes Lignes et TER par gare en millions voyageurs/an	120
Figure 104 – enjeux environnementaux – secteur « Montredon 1 » - scénario « 1c » - gare nouvelle à Narbonne	121
Figure 105 – Projet de l'agglomération Narbonnaise	123
Figure 106 –L'agrafe ouest avec une gare nouvelle	124
Figure 107 – La gare nouvelle et le développement touristique à l'échelle du département	125
Figure 108 – Esquisse d'aménagement pour la gare nouvelle de Narbonne-Ouest « secteur 1 »	126
Figure 109 – Principes d'aménagement pour la gare nouvelle de Narbonne « en plaine ».....	127
Figure 110 – Présentation générale des gares du territoire	128
Figure 111 – Raccordements entre ligne classique et ligne nouvelle	129
Figure 112 – Offre ferroviaire – scénario « 2 » – Gares nouvelles à Béziers et à Narbonne.....	130
Figure 113 – Nombre d'arrêts de trains grandes lignes par gare et par jour (deux sens confondus) – scénario « 2 » – Gares nouvelles à Béziers et à Narbonne.	131
Figure 114 – Nombre d'arrêts des trains grandes lignes par gare et par jour, décomposé par mission (sens Montpellier vers Perpignan) – scénario « 2 » – Gares nouvelles à Béziers et à Narbonne.....	132
Figure 115 – Meilleurs temps de parcours	132
Figure 116 – Temps d'accès aux gares – scénario « 2 » – Gares nouvelles à Béziers et à Narbonne.....	133
Figure 117 – Zone de chalandise des gares pour un voyage en direction du nord	134
Figure 118 – Zone de chalandise des gares pour un voyage en direction du sud.....	135
Figure 119 – Fréquentation grandes lignes et TER par gare en millions voyageurs/an	136
Figure 120 - Population des communes de l'agglomération perpignanaise en 2012.....	137
Figure 121 - production de logements par commune entre 2003 et 2007	138
Figure 122 - Localisation globale de sites étudiés sur l'agglomération de Perpignan – source Etude SNCF de 2008.....	139
Figure 123 – Scénario de desserte par les gares centre et mixte de Montpellier à Narbonne.	142
Figure 124 – Scénario de desserte par une gare nouvelle à Nissan et mixte de Montpellier à Béziers.	143
Figure 125 – Scénario de desserte par une gare nouvelle à Nissan et mixte de Montpellier à Nissan.	144
Figure 126 – Scénario de desserte par une gare nouvelle à Nissan et mixte de Montpellier à Narbonne.....	145
Figure 127 – Scénario de desserte par une gare nouvelle à Nissan et mixte de Montpellier à Perpignan.....	146
Figure 128 – Scénario de desserte par deux gares nouvelles (Béziers est + Narbonne ouest 1) et mixte de Montpellier à Béziers.	147
Figure 129 – Scénario de desserte par deux gares nouvelles (Béziers est + Narbonne ouest 1) et mixte de Montpellier à Nissan.	148
Figure 130 – Scénario de desserte par deux gares nouvelles (Béziers est + Narbonne ouest 1) et mixte de Montpellier à Narbonne.	149
Figure 131 – Scénario de desserte par deux gares nouvelles (Béziers est + Narbonne ouest 1) et mixte de Montpellier à Perpignan.....	150
Figure 132 – Scénario de desserte par deux gares nouvelles (Béziers est + Narbonne ouest 2) et mixte de Montpellier à Béziers.	151
Figure 133 – Scénario de desserte par deux gares nouvelles (Béziers est + Narbonne ouest 2) et mixte de Montpellier à Nissan.	152
Figure 134 – Scénario de desserte par deux gares nouvelles (Béziers est + Narbonne ouest 2) et mixte de Montpellier à Narbonne.	153
Figure 135 – Circulations par section en 2020.....	156
Figure 136 – Arrêts dans les gares en 2020 selon les scénarios de desserte.....	156

Figure 137 – Arrêts dans les gares en 2020 selon les scénarios de desserte.....	156
Figure 138 – Fréquentation des gares en 2020 selon le scénario de desserte	157
Figure 139 – Modes de rabattement vers les gares centre en 2010 (Source : Enquête RFF).....	158

5. ANNEXES

ANNEXE 1

DECISION MINISTERIELLE – ETAPE 1

ANNEXE 2

BILAN DE LA CONCERTATION – ETAPE 2 PREMIERE PARTIE

Cette annexe est constituée d'un rapport synthétisant la démarche et les résultats des échanges conduits par RFF durant la première partie de l'étape 2.

Elle décrit les outils mis en place pour informer l'ensemble des partenaires et le grand public, liste les éléments de débat soulevés lors des commissions, ateliers thématiques, réunions publiques et entretiens bilatéraux et présente les principaux enseignements retirés pour la poursuite de l'étape 2.

Suite à la concertation de juin et juillet 2012

ANNEXE 3

ETUDES DES COLLECTIVITES