

Note sur la desserte de Béziers

1. OBJET

Cette note présente les éléments de contexte pour la desserte de Béziers et explique les critères ayant aboutis au choix de la desserte par une gare nouvelle. Elle apporte également les éléments de compréhension des impacts d'un projet sans gare nouvelle dans le biterrois.

2. LES SCENARIOS DE DESSERTES

Suite au débat public, SNCF Réseau (anciennement RFF) a engagé des études entre 2010 et 2012 visant à évaluer les modalités de desserte de l'ouest Héraultais. Pour ce faire 5 scénarios de desserte ont été étudiés et comparés. Ces résultats sont présentés dans les dossiers ministériels « desserte du territoire et mixité », disponible en ligne sur le site Internet du projet à l'adresse suivante : <https://www.ligne-montpellier-perpignan.com/docutheque/term/etape-2-0>

Les 5 scénarios sont les suivants :

- Desserte par les gares centres de Narbonne et Béziers
- 2 Gares nouvelles
- 1 gare Nouvelle à Béziers et desserte par la gare centre de Narbonne
- 1 gare nouvelle à Narbonne et desserte par la gare centre de Béziers
- 1 gare Nouvelle à Nissan-Lez-Enserune

3. LES ETUDES DE TRAFIC ET LES ELEMENTS DE CONTEXTE

Afin d'identifier le scénario de desserte le plus favorable pour l'ouest Héraultais, SNCF Réseau a réalisé plusieurs études qui ont permis d'évaluer et de caractériser pour chaque option de desserte :

- Les gains de trafics du projet LNMP (cf. *tableau 1*)
- La répartition des trafics en gare de Béziers centre et Béziers gare nouvelle dite gare nouvelle « A75 » (cf. *tableau 2*)

Il est à noter que ces études ont pris en compte les améliorations des accès routiers et piétons de la gare de Béziers centre portées par le projet de Pôle d'échanges Multimodal 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 [...] ».

Ces études se sont également appuyées sur les zones de chalandise² des deux gares Biterroises, Béziers Centre et Béziers « A 75 », dont les analyses rendaient compte de la situation suivante :

- Gare « Béziers centre » : 230 000 habitants et 95 000 emplois à 30 minutes, 50 000 habitants et 30 000 emplois à 10 minutes
- Gare nouvelle « A 75 » à Villeneuve les Béziers : 390 000 habitants et 150 000 emplois à 30 minutes, 90 000 habitants et 45 000 emplois à 10 minutes.

Les résultats des études de trafic sont résumés dans les deux tableaux suivants :

Desserte	Trafic en gare (millions de voyageurs)	Gain de trafic (millions de voyageurs)
Béziers et Narbonne par leurs gares centres	5,36	2,21
Béziers et Narbonne avec 2 gares nouvelles	6,45	3,12
Nissan gare nouvelle	5,84	2,29
Béziers centre et Narbonne gare nouvelle	5,77	2,55
Béziers gare nouvelle et Narbonne gare centre	5,74	2,66

(Tableau 1 : gains de trafic du projet LNMP fonction du scénario de desserte³)

Desserte	Trafic en gare de Béziers centre	Trafic en gare de Béziers « A 75 »
Béziers et Narbonne par leurs gares centres	2 150 192	
Béziers et Narbonne avec 2 gares nouvelles	1 258 178	1 736 985
Nissan gare nouvelle	1 505 495	
Béziers centre et Narbonne gare nouvelle	2 015 566	
Béziers gare nouvelle et Narbonne gare centre	1 420 177	1 461 623

(Tableau 2 : répartition des trafics en gare de Béziers centre et Béziers gare nouvelle selon le scénario de desserte⁴)

¹ Dossier Ministériel desserte des agglomérations, p 162

² Dossier Ministériel desserte des agglomérations, p 155

³ Dossier Ministériel desserte des agglomérations, p 164

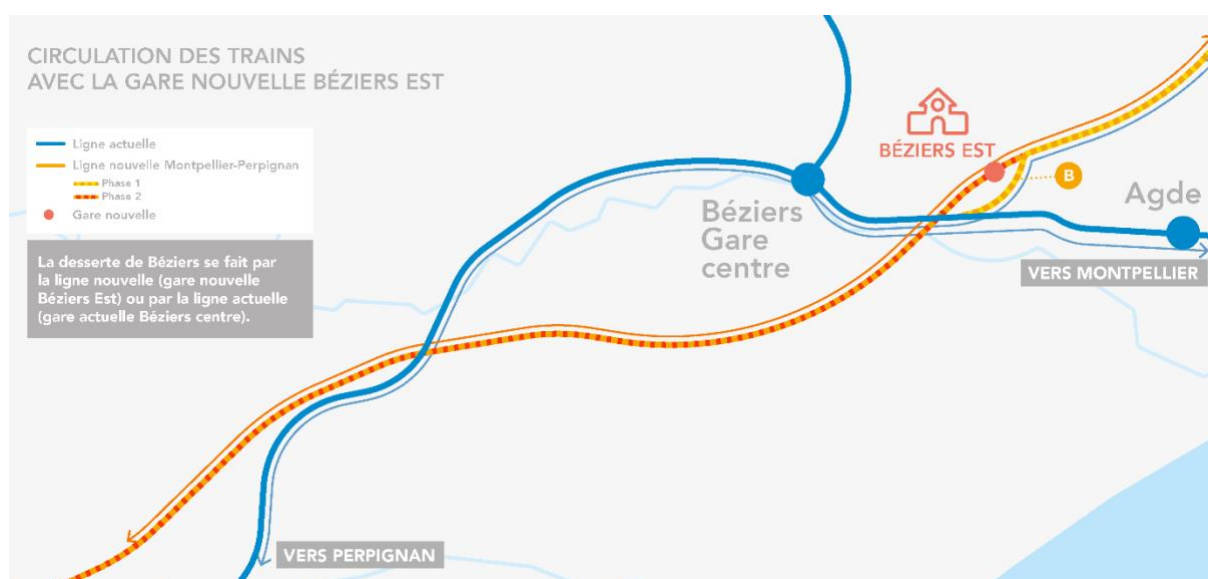
⁴ Dossier Ministériel desserte des agglomérations, p 157

4. LA GARE NOUVELLE « A 75 », MEILLEURE SOLUTION POUR LE PROJET ET LE BITERROIS

Ces résultats ont démontré que la réalisation d'une gare nouvelle à l'Est de Béziers constitue le meilleur scénario de desserte pour le territoire biterrois (+40% de trafic voyageur). Cette gare nouvelle, grâce à une bonne accessibilité via l'A75, vient avantageusement compléter la gare centre et son projet de PEM en offrant une desserte grande ligne non seulement pour l'Ouest Héraultais mais également pour le Sud Aveyron (Millau) et l'Ouest de la Lozère (Marvejols, Saint-Chely d'Apcher...).

La comparaison des cinq scénarios met donc en évidence que la gare nouvelle Béziers « A 75 » :

- Permettrait d'augmenter le nombre de voyageurs
- Serait un levier pour le développement économique du territoire
- Garantirait l'intérêt des opérateurs pour la desserte de l'Agglomération de Béziers



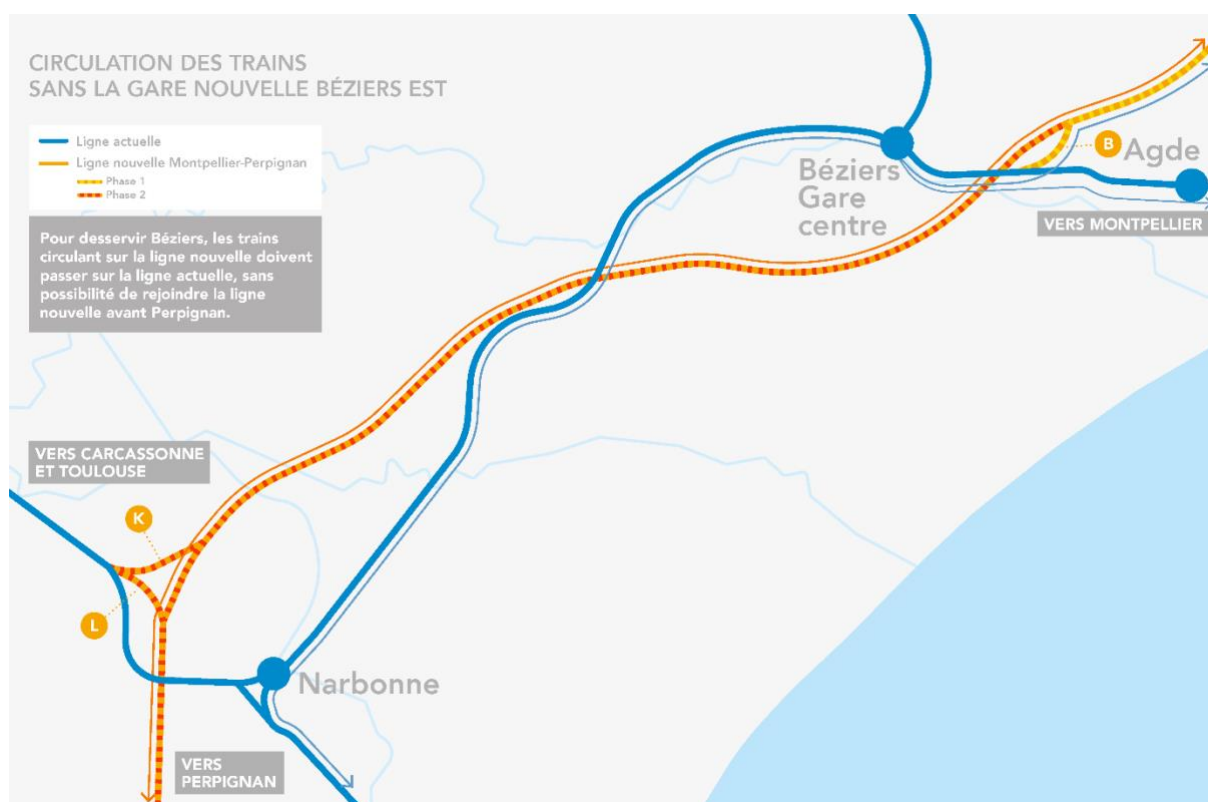
(Figure 1 : desserte de Béziers par la gare centre et la gare nouvelle « A75 »)

5. SANS GARE NOUVELLE « A 75 » : L'ALTERNATIVE « BEZIERS CENTRE ET NARBONNE CENTRE »

[Pour rappel, en phase 1 (création de la section Montpellier-Béziers), l'ensemble des trains voyageurs et fret emprunteront le raccordement de Villeneuve lès Béziers et transiteront donc via la gare centre de Béziers.]

Ce scénario de desserte par les gares centre de Béziers et de Narbonne priverait les futures Entreprises Ferroviaires (EF) des gains de temps permis par la ligne nouvelle sur les deux tiers de son tracé : en effet, les circulations empruntant la ligne classique pour desservir Béziers centre ne pourront plus revenir sur LNMP avant Perpignan.

Ces EF, dont le service est librement organisé, pourraient donc privilégier un passage direct par la ligne nouvelle afin de bénéficier pleinement de cette réduction des temps de parcours entre Montpellier-Perpignan (Barcelone) ou Toulouse, et ce au détriment de la desserte du biterrois via la gare centre de Béziers.



(Figure 2 : scénario de desserte sans gare nouvelle « A75 »)

L'absence de gare permettra-t-elle de modifier le tracé de la ligne nouvelle dans sa traversée de Villeneuve-lès-Béziers ?

La création d'une gare nouvelle nécessite un alignement droit de la ligne nouvelle. Ainsi, sans gare nouvelle, le tracé de la ligne nouvelle pourra être « remonté » vers l'autoroute sans toutefois pouvoir revenir dans les emplacements réservés du PIG 2000 (du fait des modifications de l'environnement : échangeur A75, débranché du raccordement...). Ainsi, au niveau de la « Montagnette » à Villeneuve lès Béziers, un faible nombre de bâti (estimé à 4 à 5 maisons maximum) pourrait ne plus être directement impacté mais serait à proximité immédiate de la ligne nouvelle.

Un raccordement permettant aux trains circulant sur la ligne classique en direction de Perpignan, de revenir sur la ligne nouvelle à Narbonne est-il envisageable ?

La création de ce raccordement à Narbonne a été étudié dans les scénarios de phasage du projet. Il a été abandonné par le président du Cotech car non efficace (circulations inférieures à 70 km/h et cisaillement des circulations sur la ligne classique), coûteux et créant un nouveau goulet d'étranglement au niveau du triangle ferroviaire de Narbonne.

6. SANS GARE NOUVELLE « A 75 » : L'ALTERNATIVE « BEZIERS CENTRE ET NARBONNE GARE NOUVELLE » PAR UN NOUVEAU RACCORDEMENT A L'OUEST DE BEZIERS

Dans un scénario sans gare nouvelle à Béziers, afin de garantir un certain niveau de desserte de la gare centre, il serait nécessaire de créer un raccordement à l'ouest de Béziers, sur la commune de Nissan-Lez-Enserune, seul site techniquement compatible. Les trains desservant Béziers centre pourraient ainsi reprendre la ligne nouvelle via ce raccordement (rac C) et circuler à grande vitesse jusqu'à Rivesaltes en desservant au passage la gare nouvelle de Narbonne.



(Figure 3 : scénario de desserte sans gare nouvelle « A75 » et avec un nouveau raccordement)

Pour autant cette solution (détournement par la gare Centre et retour sur LNMP par le raccordement), augmente le temps de parcours de Montpellier à Narbonne de 6 minutes par rapport à la desserte de Béziers par une gare nouvelle. Or si les études montrent que le gain de trafic apporté au projet par ce scénario n'est pas le plus faible des cinq, il est difficile de préjuger des niveaux de desserte proposés par les entreprises ferroviaires qui auraient à choisir entre un arrêt en gare de Béziers centre ou un temps de trajet plus court d'environ 10 minutes pour relier Montpellier à Narbonne, Perpignan ou Toulouse (6 minutes liées à la sortie de la LGV plus le temps d'arrêt en gare de Béziers).

Il est à noter que dans ce cadre, une desserte de Béziers centre aurait pour conséquences non seulement une sous-utilisation de la nouvelle infrastructure entre Villeneuve-lès-Béziers et Nissan-Lez-Enserune (toutes les circulations fret, TER et donc une partie de l'offre grande ligne empruntant la ligne classique), mais également le maintien d'un goulet d'étranglement sur la ligne classique au droit de Béziers malgré la réalisation d'un doublet de ligne.

Les conséquences de ce scénario ne se limitent pas aux problématiques « trafics » et « exploitation » : la construction d'un raccordement imposerait la création de 2 km de voies sur la commune de Nissan-Lez-Enserune et aurait un fort impact environnemental (proximité de la zone Natura 2000 et de la Zone de Protection Spéciale « Étang de Capestang ») et paysager (remblais de grande hauteurs, supérieurs à 13m). En effet, cette zone, située à proximité immédiate du hameau de Périès, se trouve dominée par l'oppidum d'Enserune, monument historique au pied duquel passe le canal du Midi classé au patrimoine mondial de l'UNESCO, et site classé au titre de sa grande valeur paysagère.

Enfin, non seulement le coût de ce raccordement (estimé à environ 95 M€) est plus élevé que celui d'une gare nouvelle à Villeneuve-lès-Béziers (estimée à 85 M€), mais sa réalisation, au détriment de la gare, priverait le territoire des bénéfices qu'il aurait pu tirer d'une telle infrastructure.

Résumé des deux scénarios sans gare nouvelle « A 75 » :

Desserte par la gare centre sans rac C à Nissan :

- Aucune possibilité de retour sur la ligne nouvelle pour les EF avant Perpignan. Le risque que les opérateurs ne privilégient pas la desserte de Béziers est très élevé.
- Goulet d'étranglement en avant gare de Béziers : risque moyen de saturation.

Hypothèses de création d'un rac C à Nissan :

- Retour possible sur la ligne nouvelle à Nissan. Néanmoins la perte de temps de 6 minutes liée à l'emprunt de la ligne classique fragilise la desserte de Béziers par les opérateurs.
- Goulet d'étranglement en avant gare de Béziers : risque important de saturation.
- Fort impact environnemental et paysager d'un raccordement non concerté dans la plaine de Nissan-Lez-Ensérune.
- Rapport Coûts/Bénéfices d'un raccordement beaucoup plus faible que celui d'une gare nouvelle pour le territoire.