

Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan

Le mirage des Gares Nouvelles

La présentation SNCF Réseau

Dans la concertation sur les fonctionnalités phase 2 Béziers – Perpignan, prévue à l'automne 2025, SNCF Réseau présente les gares nouvelles avec une analyse et comparaison de 4 scénarii :

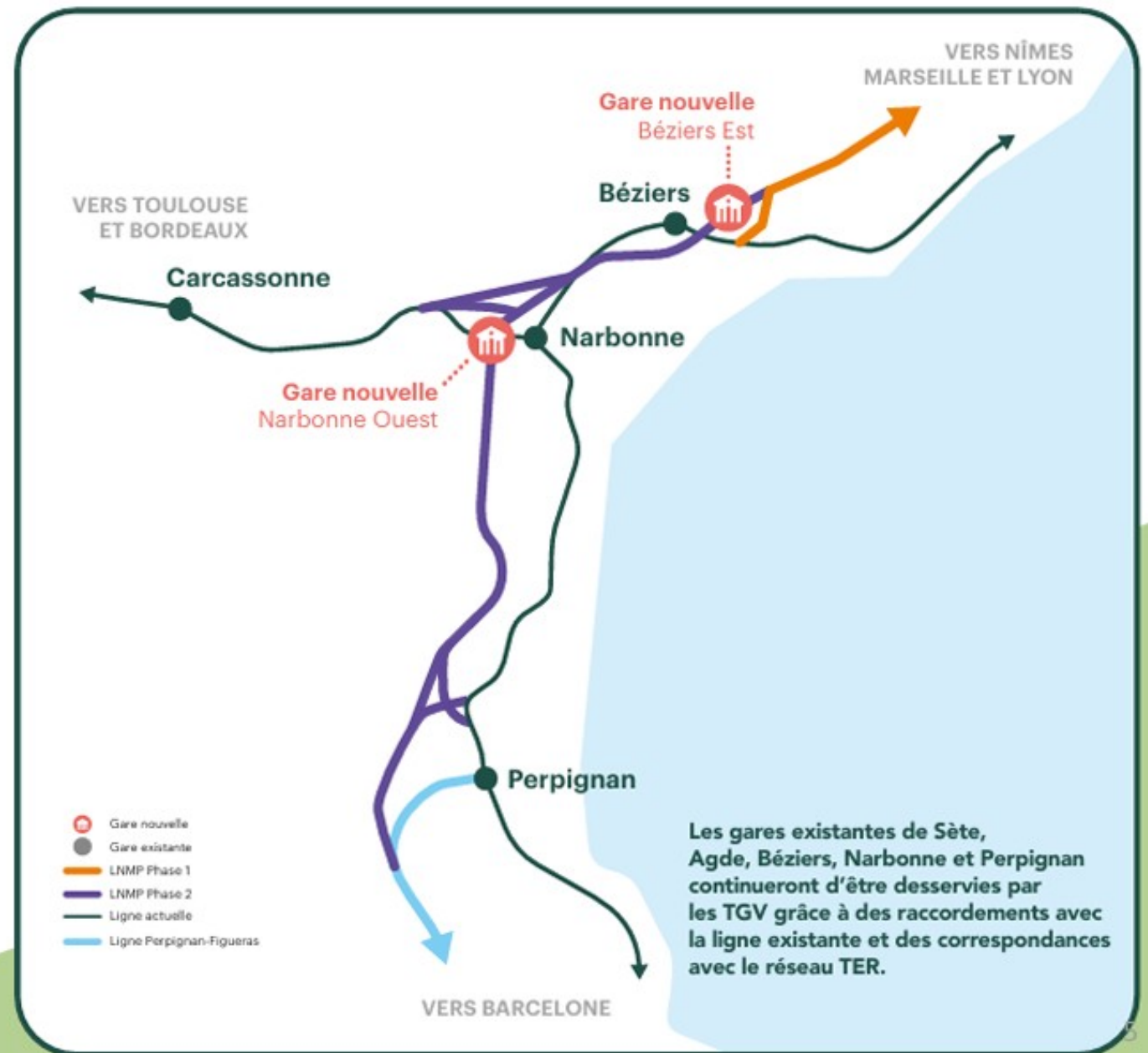
Scénario 1

2 gares nouvelles à Béziers Est et Narbonne Ouest
(scénario actuel)

C'est le scénario du pire

. Avantage : les agglos de Béziers et Narbonne (2x130 000 habitants) sont préservées en susceptibilité.

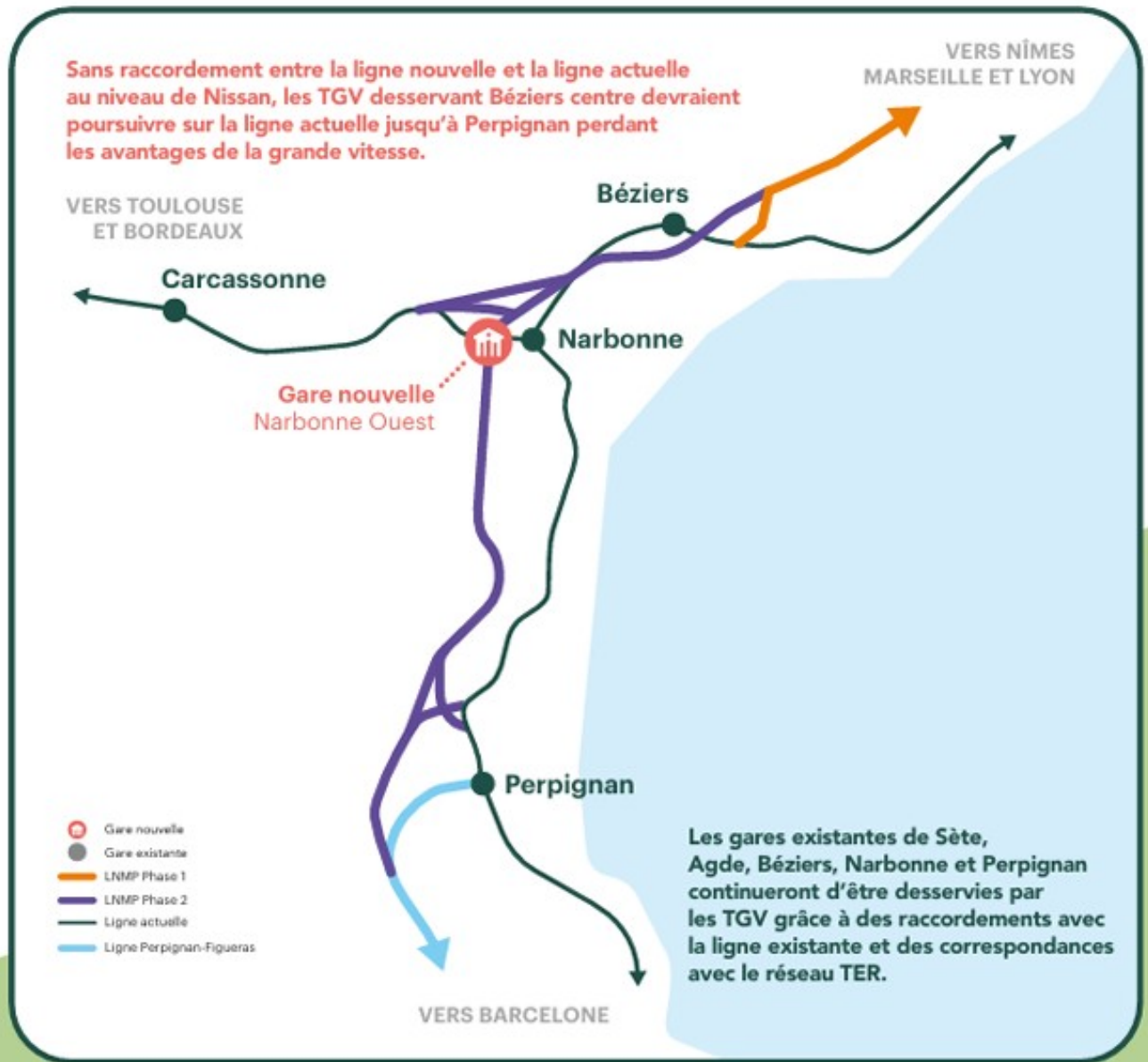
. Inconvénient : un coût maximal (2x70M€ de construction, 2x1M€/an d'exploitation, 2x2ha artificialisés, zones inondables, liaisons gares nouvelles – centres villes, dessertes routières des gares). Tout cela pour 2 agglos bien plus petites que Nîmes, Montpellier ou Perpignan.



Scénario 2

1 gare nouvelle à Narbonne Ouest
sans raccordement à Nissan-lez-Enserune

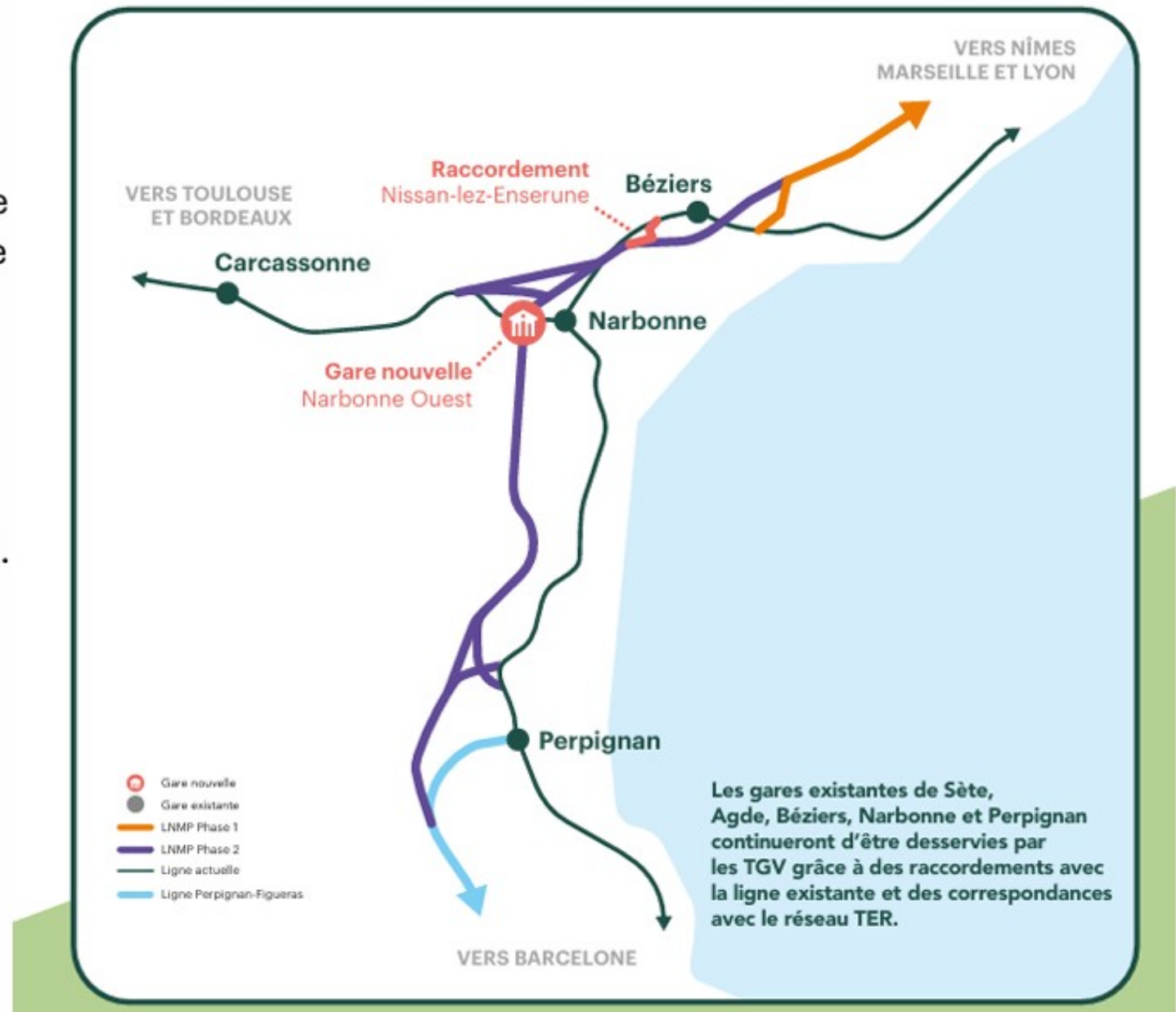
- Avantage : Narbonne est carrefour entre la ligne transversale Bordeaux-Nice et la ligne Perpignan-Barcelone.
- Inconvénient : la desserte de Béziers devient secondaire.



Scénario 3

1 gare nouvelle à Narbonne Ouest
avec un raccordement à Nissan-lez-Enserune

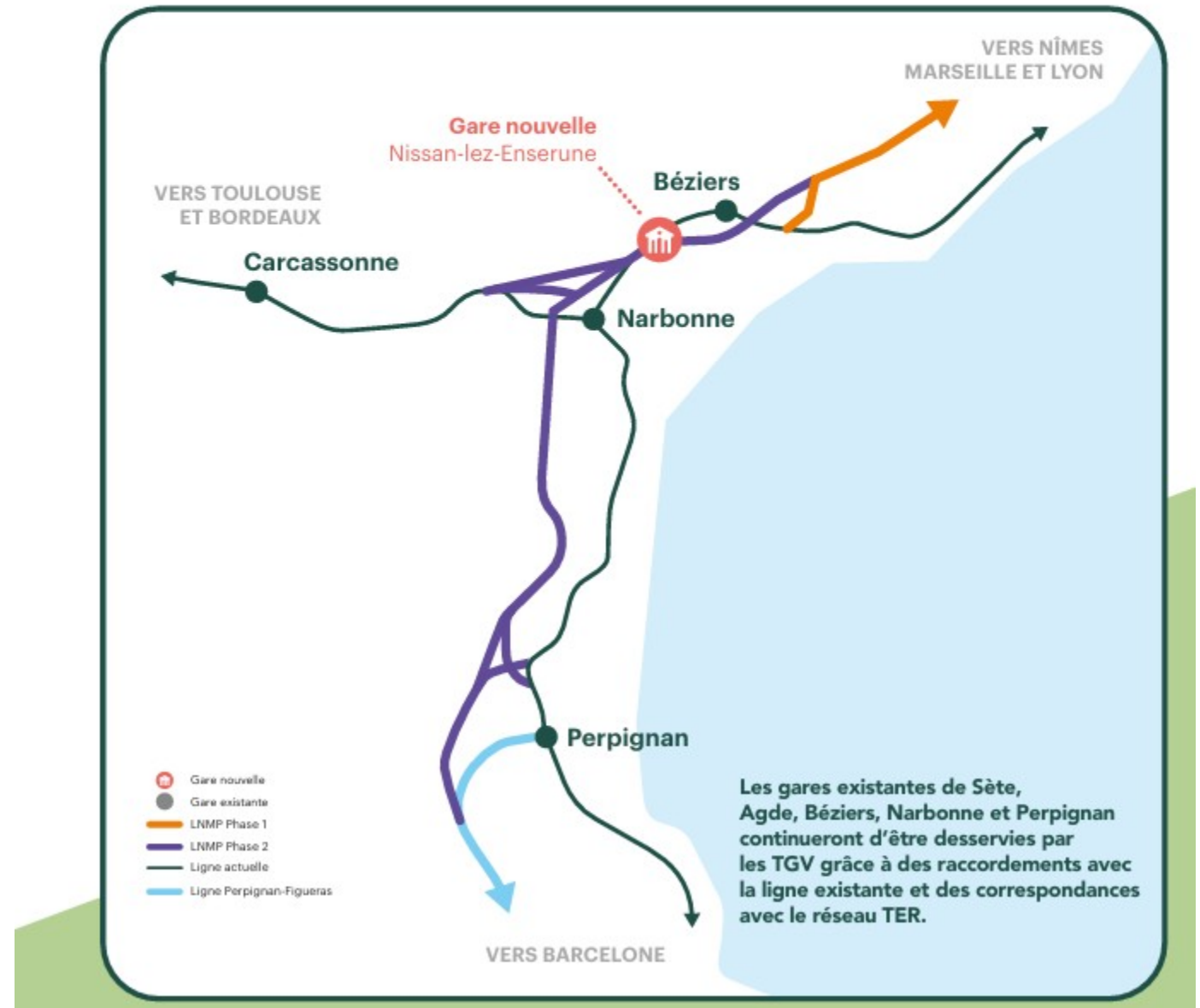
- **Avantage :** L'agglomération de Béziers retrouve l'avantage de la grande vitesse.
- **Inconvénient :** le coût du raccordement identique à celui d'une gare (mais sans les 1M€ d'exploitation par an).



Scénario 4

1 seule gare nouvelle à Nissan-lez-Enserune

- **Avantage :** un moindre cout par rapport à la solution précédente. Narbonne et Béziers sont préservés en susceptibilité. 10mn en TER de part et d'autre de la gare de Nissan.
- **Inconvénient :** Le carrefour Bordeaux-Nice et Perpignan-Barcelone est décalé vers l'Est.



Critique de la présentation SNCF

La présentation par SNCF réseau du scénario 1 (2 gares) sous forme d'un plan réduisant la ligne grande vitesse à Béziers, Narbonne et Perpignan est très subjective, voire trompeuse.

Elle tend à donner une importance exagérée à 2 agglomérations moyennes.

Il s'agit pourtant bien d'une ligne à grande vitesse qui reliera Lyon à Barcelone, voire Paris à Madrid, et non pas d'une ligne régionale.

Desserte d'une ligne à grande vitesse

L'existence des gares nouvelles ne peut être qu'un compromis entre :

- la démographie des agglomérations desservies
- la distance entre 2 dessertes
- le temps de parcours objectif de la ligne
(50km 10mn / Montpellier-Perpignan 30mn)

Lignes LGV actuelles / Dessertes



Desserte d'une ligne à grande vitesse

Insérer 2 gares dans ce schéma ?

- pour desservir des agglomérations moins importantes ?
- distantes de 35km ?
- augmentant de 10mn le temps de parcours de la ligne ?
- ou desservies par des TGV 1 fois sur 2, sur 3 ?

Nous ne devons pas surestimer l'agglomération dans laquelle on vit.

Le mirage économique

Il faut redescendre un peu sur terre !

2 gares nouvelles ne représentent pas 2 fois plus de voyageurs, ni un développement économique particulièrement stimulé.

Sans connexion performante avec un réseau de transport en commun, une gare nouvelle n'a que peu d'effet sur l'économie locale. Par exemple, si le Cap d'Agde représente 200 000 habitants en été, il n'en reste pas moins qu'il faudrait aménager sa liaison avec les gares... pour 2 mois par an.

Ainsi la gare nouvelle du Creusot est un échec de développement économique.

De même, Montpellier Sud de France (2 millions de voyageurs en transit contre 8 à Montpellier St-Roch), Nîmes Pont du Gard, Valence TGV ne sont pas des modèles de boom économique.

Conclusion

La gare nouvelle unique TGV de Nissan (Béziers – Narbonne) est le meilleur choix.

L'étude détaillée réalisée en 2012 sur le « Projet de gare nouvelle de Nissan conçu pour le territoire Coeur Languedoc » par RFF, La Domitienne et AREP reste une référence à actualiser.

https://www.ligne-montpellier-perpignan.com/sites/ligne-montpellier-perpignan.com/files/rff/mediatheque/domitienne_dossier-gare_071112_a.pdf