



Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan Pourquoi une gare nouvelle Béziers Est à Villeneuve-Lès-Béziers A75 ?

AVANT PROPOS

La question de la nécessité de gares nouvelles sur BEZIERS et NARBONNE a été abordée sous un angle avant tout purement ferroviaire et à la lumière des réussites et des échecs que le déploiement du réseau à très grande vitesse a engendré.

Le bien fondé du choix du site retenu et la nécessité d'une gare nouvelle est toujours à démontrer. Comment peut il en être autrement puisque ce choix résulte aussi d'une obstination à créer des gares excentrées, non ou mal connectées au réseau existant, donnant dans le même temps satisfaction aux égos des édiles du moment.

Pour ce qui est du projet A 75 nous devons élargir notre argumentaire.

Pour ce faire il y a lieu de porter une attention sur les projets de développement en cours ou à venir sur l'Est de BEZIERS. Pour compléter la démarche on doit prendre en compte un élément important, celui de la démographie à l'appui des dernières études réalisées par l'INSEE OCCITANIE pour les trois décennies à venir avec comme horizon 2050.

ETAT DES LIEUX BEZIERS EST

Si l'on porte un regard objectif sur le choix du site A75 , on peut comprendre que ce dernier ait été retenu en raison notamment de son arrimage à une réserve foncière importante de friches agricoles abandonnées.

Un projet de territoire a été confié en 2005 à la SEBLI, VIATERRA aujourd'hui, par la Municipalité du moment (R.COUDERC Maire et Président de l'agglo) décidée à saisir l'opportunité de voir BEZIERS passer de ville passante à celle de carrefour grâce à la jonction A9 / A75 réalisée en 2010.

Il en est ressorti :

- la réalisation du parc logistique de la MERIDIENNE (Commune de VILLENEUVE LS BEZIERS), un projet lancé en 2010 et mené à terme en 2013. Sur les 80 ha du parc restent encore quelques emplacements non utilisés mais réservés,
- l'implantation de plusieurs zones commerciales en bordure de la rocade essentiellement sur la commune de BEZIERS,

sans que l'on puisse parler de véritable projet de territoire ni "d'activités de vitrines".

A ce jour il est question de:

La création d'un parc photovoltaïque porté par Total Energies.

Il serait situé sur la commune de BEZIERS au lieu dit "BADONES". Sa zone d'étude (autorisant l'implantation de photovoltaïque) est comprise entre la RN9, l'A75 et la bretelle de sortie BEZIERS CENTRE.

Il a reçu un avis favorable d'implantation de l'autorité environnementale saisie en Juillet 2022, mais cette dernière est en attente d'un bilan d'étude carbone et des incidences possibles sur le climat...

La création d'un Campus universitaire

Le 10 Octobre 2024 a été présenté en mairie de BEZIERS le projet ambitieux de création d'une Université de médecine chinoise couplée à une clinique, en partenariat avec l'université de SHANGAI. Un accord cadre a été signé avec les chinois en Mars dernier pour constitution de la société "Campus Santé Nature Méditerranée". Le terrain de 5 ha (30 000 M2 de plancher) envisagé pour son implantation se situe sur le Technoparc de MAZERAN (Commune de BOUJAN). Il a fait l'objet d'une réservation auprès de VIATERRA.

Le projet est porté par un ostéopathe formé à SHANGAI accompagné d'investisseurs locaux. Les premières études ont été réalisées par deux cabinets d'architectes Biterrois.

"Ce programme est en train d'évoluer. Les choses sont en cours d'affinage et se font normalement au regard de l'envergure du Projet" selon la Direction de VIATARRA.

Un Projet d'aménagement urbain.

Un projet d'aménagement en cours d'étude concerne le secteur de La CLAUDERY qui se situe dans le prolongement du Parc de La Méridienne (commune de VILLENEUVE), inséré entre la rocade, la commune de CERS et le rond point de la Méditerranée (RD 612b).

Ce projet est traité en deux parties :

- une partie permettant d'étendre la zone d'activités économiques nécessaire au maintien des entreprises impactées par la ligne nouvelle (7 ha),
- une deuxième partie pour la création d'un quartier d'habitat (28 ha), multi-sites puisque traversé par la ligne classique. **Soit 460 logements collectifs, 320 logements individuels et collectifs**, un projet se voulant "allier qualité urbaine, paysagère et architecturale, favoriser la proximité et la diversité des fonctions urbaines, limité sur le milieu naturel et agricole", répondre à la demande locative.
- Après avoir satisfait aux recommandations de l'autorité environnementale le projet, lancé en 2005 et repris en 2020 par une nouvelle municipalité est aujourd'hui en phase d'approbation.

EVOLUTION DEMOGRAPHIQUE ATTENDUE

Un Département attractif

Depuis 2010 l'HERAULT connaît un regain de population grâce notamment à des naissances plus nombreuses que les décès et à un solde migratoire favorable supérieur à celui de la Région.

Sa situation est à tel point remarquable que le département a fait l'objet d'une étude fine réalisée par l'INSEE OCCITANIE. Selon cette dernière le nombre d'habitants n'a cessé de croître à un taux régulier (1,4%) soit en moyenne 13 700 habitants par an.

La population se répartit pour 75% sur la bande littorale très recherchée ainsi que sur la métropole, son arrière pays et la vallée de l'Hérault.

Entre 2025 et 2030 l'INSEE table sur un excédent migratoire de 15 200 habitants par an. Si les tendances démographiques se maintiennent la population du département devrait compter 1,43 million d'habitants en 2030 dont 530 000 pour la seule aggro de MONTPELLIER. L'INSEE prévoit une augmentation de la population jusqu'en 2050 en raison d'un excédent migratoire appelé toutefois à se réduire, l'attractivité du département pour les jeunes se focalisant sur le montpelliérain.

L'installation attendue d'un déficit naturel sur le département en raison du vieillissement et de l'arrivée aux grands âges de la génération Baby-Boom va contribuer à créer une disparité au détriment du Biterrois en raison d'un surcroît de décès.

Quant au montpelliérain, trois arrivants sur quatre s'y installent aujourd'hui, le solde naturel resterait positif jusqu'en 2050.

Pour la période 2020 – 2050 sur les 245 000 habitants supplémentaires attendus dont 15% de retraités, la moitié serait âgée de 65 ans ou plus.

La croissance démographique du Biterrois

Au 1^{er} Janvier 2025 BEZIERS compte 81456 habitants après être tombée à 69 153 en 1969.

Depuis 2010 la ville connaît une croissance démographique régulière qui en fait l'une des plus dynamiques d'Occitanie avec 9 100 habitants de plus soit un taux de croissance moyen de 0,9 % par an. 60 % de la population de la CABEM réside dans la ville centre.

Au 1^{er} Janvier 2025 quatre communes affichent une population supérieure à 4000 habitants : SERIGNAN (8775), SERVIAN (5780), SAUVIAN (5624), VALRAS (4150), VILLENEUVE (4020) pour cette dernière un accroissement en cours conséquent en raison d'un important effort de construction de logements locatifs. (Loi SRU).

Toujours selon l'INSEE, sur les trois prochaines décennies (2030-2040-2050), si les tendances actuelles se maintiennent, l'accroissement de la population du territoire biterrois devrait se tasser progressivement pour se stabiliser à l'horizon 2035-2040. La migration inter-régionale composée de retraités pour une part importante resterait son principal moteur, les décès détériorant le solde naturel (décès > naissances).

Cette tendance au tassement se constate déjà au niveau de l'agglomération.

Sur les 17 communes qui la composent seules 4 ont un solde naturel positif à savoir dans l'ordre SERVIAN, ESPONDEILHAN, COULOBRE et BEZIERS.

Quant au taux d'accroissement moyen annuel:

- pour la période 2015 – 2024 il est de 0,95%
- pour celle de 2024 - 2031 il serait à 0,70 % (projection INSEE).

UNE GARE A 75 SUR LE BITERROIS POUR QUOI ?

Edouard PARENT chef de la Mission LNMP (Réunion publique 29 Avril 2015)

“Une gare nouvelle serait un levier majeur s'inscrivant dans un grand projet de territoire”

- Une gare complémentaire de la gare centre,
- La gare d'un quartier d'affaires,
- Une gare permettant l'accès à la grande vitesse pour des parcours de longue distance ...

Mais aussi une gare nouvelle serait :

- des temps de parcours réduits,
- une inter modalité optimisée,
- un accès facilité aux principaux pôles économiques et touristiques de l'HERAULT (AGDE, PEZENAS),
- un gain de temps porte à porte.

Un levier majeur ?

Entre 2010-2025 le tissu économique de l'agglomération s'est construit, porté par les parcs d'activités desservis grâce à un réseau routier donnant accès aux autoroutes et plus particulièrement ceux du Biterrois (MAZERAN, LA MERIDIENNE, MERCORENT, LE CAPISCOL).

Il ne cesse de se développer en partenariat avec l'aménageur VIATERRA donnant la possibilité d'accueillir des activités de pointe tel que le projet industriel GENVIA ou encore tout récemment CONNEXIO filiale du groupe d'envergure nationale INHERENT opérateur numérique de premier plan, mais également de répondre aux besoins de PME/PMI ou d'artisans locaux (projet ECCHOBLOC). A noter l'investissement de SCHLUMBERGER, acteur historique de Béziers, de 70 millions d'Euros dans la création d'un nouvel atelier de 6000 m² sur le site de la CAMERON (livraison 2026) pour la fabrication de pièces lourdes destinées aux nouveaux marchés tel que l'éolien confortant ainsi le renouveau industriel du Biterrois.

Quant aux projets cités plus haut ils s'inscrivent dans le temps long et touchent à des domaines régis par des normes contraignantes (environnement, reconnaissance de nouvelles disciplines) qui laissent entrevoir des difficultés d'approbation.

C'est sur l'Ouest de BEZIERS qu'une tendance pour un grand projet de territoire dénommé BEZIERS ANTIQUE, route de LESPIGNAN (quartier des BREGINES), trace son sillon. L'appel d'offres lancé par l'AGGLO a été remporté par une société spécialiste de la réalisation et de la gestion de lieux chargés d'histoire.

On peut faire le constat d'un dynamisme économique qui n'a rien à devoir à ce jour au ferroviaire.

Un copié-collé de Sud de France...

Les études INSEE de 2009 sur lesquelles les concepteurs du projet se sont appuyés sont confirmées à ce jour pour une partie de l'Hérault seulement, particulièrement pour l'agglomération de MONTPELLIER, jusqu'à en constater un devenir de métropole régionale.

Son attractivité axée sur le développement du tertiaire supérieur, dont le meilleur exemple est l'émergence du quartier CAMBACERES, qui se structure autour de la gare nouvelle et qui a vocation de devenir une référence pour l'économie numérique, fait de la Métropole, quatrième concentration de matière grise de France, une puissance économique.

Dynamisme démographique et forte attractivité sont générateurs d'emplois mais aussi peuvent susciter des besoins de déplacements entre pôles régionaux grâce à l'accompagnement de la grande vitesse.

Mais pour ce qui est du Biterrois il en va tout autrement, le temps long écoulé dément l'option d'une gare nouvelle dédiée à la seule grande vitesse et pensée pour accompagner un souhait de projet de territoire. Il est étonnant que SNCF RESEAU ne se soit pas plus attardé sur le poids économique de chacune des deux agglomérations et sur leur capacité respective de développement plutôt que de prendre pour argent comptant ce qui n'a été qu'une simple annonce.

Les toutes récentes études menées par l'INSEE pour les trois décennies à venir mettent en avant un dynamisme démographique déclinant comme évoqué plus haut. L'attractivité économique plutôt traditionnelle et à peu de valeur ajoutée peine au regard de celle de la Métropole et de plus doit faire face à un chômage récurrent élevé de 14%.

Quant aux déplacements la grande vitesse ne s'impose pas à ceux du quotidien pour gagner les lieux de travail ou les universités de la Région.

Les perspectives d'évolution de la démographie et d'une économie trop ancrée sur la route ne permettent pas d'affirmer aujourd'hui la nécessité d'une gare TGV non connectable au réseau existant.

Une gare A75 sous exploitée

Une gare "enterrée" comme le sera "l'A75" est une gare de temps perdu...et le risque d'une clientèle éparse. On connaît aujourd'hui la complexification qu'engendre l'implantation de gares nouvelles sur le même secteur que la gare historique avec pour conséquence des ruptures de correspondances ferroviaires et routières.

A ce sujet la situation du Pôle Multimodal de la gare du Midi, situé dans un étau à très forte urbanisation et d'accès routier contraignant dû à la densité du trafic ne facilitera pas l'ordonnancement des correspondances route-rail avec une gare A75.

"L'A75" se veut être une gare facilitant l'accès à la grande vitesse mais pour combien d'arrêts TGV / jour **(1)** et pour quel nombre de voyageurs ? pour quels trajets longues distances hors BEZIERS – PARIS ou BEZIERS – ESPAGNE ?

Le seul critère pour arrêter un TGV dans une gare nouvelle, qui plus est dans un contexte concurrentiel, c'est le nombre de passagers qu'il doit prendre. On sait que les objectifs de rentabilité concernant les gares nouvelles de milieu de ligne reposent sur l'évaluation de leurs fonctionnalités à rabattre une clientèle sans préjudice de gain de temps pour les voyageurs de la ligne de bout en bout et donc :

- en minimisant le nombre d'arrêts entre les destinations principales de la ligne,
- la clientèle supplémentaire apportée par un arrêt intermédiaire doit compenser les coûts d'infrastructures et de perte de temps **(2)**.

La probabilité d'une desserte non rentable cela veut dire des coûts d'exploitation à la charge du contribuable. On sait que faute de connexion performante avec le reste du réseau et sauf exception, les gares nouvelles excentrées sont des gares de passage. Leur desserte est limitée. Elles servent surtout aux déplacements d'une population "locale".

SNCF Réseau n'a jamais été clair sur le montage financier des gares nouvelles et de leur exploitation sauf à en donner une approche sans plus de précision sur " qui paye quoi".

(1) Le nombre d'arrêts / jour sera fortement dépendant de la concurrence et donc difficile à prévoir.

(2) Un arrêt dans une gare TGV c'est au minimum 7 minutes, une durée qui pèjore le gain de temps généré par la grande vitesse (surtout sur un linéaire aussi court que celui de la LNMP).

UN PROJET A REVOIR

En fait se pose la question des critères qui ont conduit à retenir la nécessité de deux gares de milieu de ligne, espacées de 38 km, sur un linéaire court de LGV calibré pour une vitesse de 320 km/h, une option qui ne donne pas de réponse satisfaisante et qui va à l'encontre du concept de Très Grande Vitesse. Des études trop anciennes, dont certaines surévaluées comme celles concernant les trafics, doivent être réactualisées avec objectivité. Il en est une qui doit être sérieusement prise en compte c'est le vieillissement du Biterrois et de son aire d'attractivité, une tendance annoncée lourde d'après les analyses affinées de l' INSEE Occitanie.

Par ailleurs les contraintes d'exploitation de la grande vitesse permettent de mieux cerner la question des gares nouvelles sans que pour autant l'on puisse y voir la logique d'une option loin d'être gratuite. Il est un point qui mérite un éclairage, utile pour les collectivités concernées, celle de la sous exploitation : elle recoupe l'ensemble des problématiques concourant à la nécessité ou pas de gare nouvelle,

Une réflexion s'impose sur ce que pourrait apporter le raccordement à la LGV du tronçon de ligne compris entre BEZIERS-EST et NARBONNE-SUD encadré par deux "Pôles Majors" des gares centre de BEZIERS (en cours de réalisation) et de NARBONNE (?) une option qui ne règlera pas le rebroussement des relations du type TOULOUSE- BARCELONE au prix de 11 minutes en moyenne de temps de manœuvres mais qui pourrait être repris, au moins en partie grâce au raccordement à la LGV. Un tel dispositif permettrait :

- de faire l'économie de deux gares nouvelles et leurs aménagements,
- d'assurer pleinement la continuité de la Grande Vitesse entre le réseau Européen et le réseau Espagnol en particulier pour les TGV de bout en bout,
- de favoriser l'accès à la grande vitesse d'une partie des flux des autres TGV,
- de bénéficier de la densité de clientèle rabattue dans chacun des deux PEM,
- de générer de la souplesse dans la gestions des circulations, la mixité de la LN sur la totalité de son linéaire aidant,
- de réaliser la mutualisation de deux carrefours, l'un autoroutier, l'autre ferroviaire,
- de satisfaire le mieux possible aux exigences de la concurrence et du service transfrontalier.

Reconsidérer le poids du tourisme

Penser que la gare A75 faciliterait l'accès routier à AGDE / PEZENAS est aujourd'hui une vision dépassée du moteur économique qu'est le tourisme pour nos territoires.

Les bassins de vie de BEZIERS et d'AGDE c'est une capacité d'accueil de 280 000 lits et une fréquentation estimée à plus de 16 millions de nuitées / AN soit 37% du total du département.

Par ailleurs l'essor économique des bassins de MARSEILLAN (Porte de THAU) et de THAU est le résultat d'une volonté d'arrimage au tourisme de la diversité de leurs territoires dans une démarche ambitieuse de rivaliser avec les grandes destinations de la Méditerranée :-

- 9 millions de nuitées réalisées par 1 300 000 touristes,

- plus d'1 milliard d'Euros de retombées,

- une capacité d'accueil de 55 000 lits,

des chiffres (bilan 2024) qui ne peuvent être éludés lors de la nécessaire réactualisation de ce dossier.

La route n'étant pas son meilleur allié, une gare A75 n'aurait que peu ou pas d'impact sur le service rendu et sur l'économie du cordon littoral compris entre les embouchures de l'ORB et de l'HERAULT, au delà par synergie jusqu'à SETE.

Après la mise en service de la phase 2 le PEM MAJOR de BEZIERS confortera de facto son statut de point d'ancrage de dessertes des bassins de vie d'AGDE et de MARSEILLAN (200 000 hab à l'année, 450 000 en hte saison) ainsi que celui de la basse vallée de l'ORB et au delà (ligne de BEZIERS – CLERMONT FERRAND).

Il permettrait de plus à ces territoires de se voir facilité l'accès à la grande vitesse grâce au raccordement à la LNMP de la section de ligne comprise entre BEZIERS EST et NARBONNE SUD.

NARBONNE et BEZIERS, cités ambitieuses et fières, se retrouvent aujourd'hui au cœur des enjeux d'un territoire dont elles ont fait l'Histoire, compris entre l'EST de la première et l'Ouest de la seconde, Cela mériterait de revoir la faisabilité du projet "GARE CŒUR DU LANGUEDOC" à NISSAN. Ce projet a muri "autour d'un réel consensus de bon sens" selon P.CROS le maire de la ville. Il a fait l'objet d'une présentation à RFF (aujourd'hui SNCF Réseau) en Avril 2012 par Michel BOZZARELLI alors Président de la CC LA DOMITIENNE et défenseur du projet non sans avoir rappelé que les enjeux avaient conduit l'Etat, dès 1995, à privilégier ce scénario.

Les arguments avancés :

Une gare à vocation Européenne

"- La gare serait implantée au cœur d'une zone de chalandise de plus de 310 000 hab (1). Cette gare s'inscrirait dans une logique territoriale répondant à un réel besoin tant en terme de fréquentation évaluée à 1,3 million de voyageurs (1) que de zone de chalandise.

Son positionnement participe au rapprochement des deux bassins de vies et à un développement économique harmonieux tout en faisant l'union d'un site touristique d'exception complété par celui d'ENSERUNE".

Une inter modalité aisée

"Le site joue pleinement la carte de l'inter modalité et garantit une accessibilité aisée y compris avec les hauts cantons surtout en haute saison contrairement à l'Est Biterrois".

Sensibilité environnementale

"Le projet respecte les enjeux majeurs de la biodiversité sans aucune zone inondable ni classée. Concernant la maîtrise foncière il y a peu de bâti et une grande disponibilité de terrains contrairement à BEZIERS dont le site retenu connaît une problématique sérieuse de cours d'eau à contourner".

Le projet le moins cher

"La DOMITIENNE affiche un projet évalué à 45 M€ qui plus est intègre parfaitement la mixité voyageurs et fret contre 80 (1) à celui de BEZIERS".

Et de conclure :

" Au cœur du LANGUEDOC trouvera t'on un pôle cardinal de correspondance au centre d'une étoile ferroviaire ?" (2)

(1) Chiffres à revoir.

(2) étoile comprise entre le Sud AVEYRON (RODEZ) et le littoral.

Conditionner l'implantation d'une gare nouvelle à la réalisation d'un grand projet pour un territoire qui a d'autres atouts à faire valoir est difficilement recevable. Il faut interpréter l'effort de développement du tourisme déjà évoqué comme étant le Grand Projet de nos territoires. Outre les arguments qui plaident en défaveur de l'option de deux gares, l'entêtement à imposer celle ci contribuerait à entraver le rapprochement des deux bassins de vie et à s'avérer dommageable pour l'attractivité de l'une ou l'autre des deux cités.

Resterait la réponse "politique" à cette problématique de gare : elle pourrait s'appeler NISSAN. Enfin si gare nouvelle il devait y avoir sur VILLENEUVE une alternative existe portée par le site Canal trop vite écarté en faveur de l'A75.

Un choix du moindre risque parce que

- positionné à l'intersection de la LC et de la LGV donc permettant l'inter modalité TGV/TER,
- situé en zone bleue et de plus bénéficiant du programme de travaux de protection de la commune contre le risque inondation engagé par la municipalité (construction d'une digue, de bassins de rétention),
- à cheval sur l'EST et l'OUEST Biterrois propice à un large rabattement,
- facilement accessible depuis la gare centre et son PEM par voie routière (5 kms) et ferroviaire (4 kms).

Une GARE CANAL c'est un ensemble de fonctionnalités qui complètent celles de la gare centre et de son PEM, c'est à dire tout ce qu'une Gare A75 ne pourra offrir.

La nécessaire remise à plat du projet devra intégrer la forte probabilité d'automatisation de liaisons ferroviaires (entre gare centre et gare canal par exemple) facilitant leur cadencement.

On sera à l'aube de 2050.

Pour TGV Sud Territoires Environnement : Patrice FOULQUIER

TGV Sud Territoires-Environnement

2 rue Jeanne Jugan, boîte n°37, 34500 Béziers

contact : Michel BERNARD

michel.bernard545@orange.fr

Maison de la Vie Associative,

<https://tgyste.over-blog.com/>

06 6517 1202

FNAUT Fédération NAtionale des Usagers des Transports - Occitanie Pyrénées Méditerranée

21 Rue Ernest Renan, 34500 Béziers

contact : Christian PERROT

christian.perrot@outlook.fr

<https://www.fnaut.fr/region/occitanie/>

06 0180 3221