



# DOSSIER ECONOMIQUE

## POUR LES FEDERATIONS DU PCF

**Hérault, Aude, Pyrénées-Orientales**

**Objet :** Note sur les infrastructures ferroviaires à grande vitesse sur les départements de l'Hérault, de l'Aude et des Pyrénées-Orientales.

### 1. PREAMBULE

Le 7 septembre dernier, après des années de tergiversations, le projet de Ligne nouvelle mixte TGV/FRET entre Montpellier et Perpignan a fait un bond en avant, c'est aussi le cas pour le prolongement entre Bordeaux et Toulouse. Un accord financier a été trouvé pour le premier tronçon Montpellier-Béziers. L'ensemble des collectivités locales concernées a donné son feu vert pour un tracé d'un coût total de huit milliards d'euros et d'une première phase à 2.4 milliards à horizon 2024.

Le montage financier, imposé par le gouvernement, est le suivant :

- **Europe 20%**
- **Etat : 40%**
- **Collectivités : 40%**

Pour l'ensemble des collectivités de l'ex-Languedoc-Roussillon, la part s'élève à 984.4 Millions d'euros avec la répartition suivante :

**Région :** 400 millions  
**CD HERAULT :** 139.4  
**CD AUDE :** 79.7  
**CD PO :** 103  
**Montpellier/Métropole :** 85.5  
**Sète agglo :** 12.4  
**Hérault Med (Agde/Pézenas) :** 8.1  
**Béziers Med :** 34.6  
**Grand Narbonne :** 32.6  
**Carcassonne :** 24  
**Perpignan Méditerranée :** 61.6

### Première Phase Montpellier-Béziers

52,3 Km de LGV  
 7 Km de raccords  
 Début travaux 2030  
 Mise en service : 2034  
 Nombre TGV actuels à Béziers : 17  
 Nombre de TGV projetés à Béziers : 28  
 Fréquence TER : 20mn  
**Temps gagné : 18 mn**  
 Montants : 2.4 milliards

### 2. PROBLEMATIQUE

La problématique réside dans le fait que le Gouvernement a mandaté Sncf Réseau pour engager les concertations sur le projet d'origine concernant notamment le tracé, les gares nouvelles, la mixité de la ligne entre Béziers et Perpignan ...

En effet, après des débats passionnés en territoire, les deux gares nouvelles Béziers-Est et Narbonne-Montredon sont présentées dans le projet. La mixité Voyageurs/Fret de la portion Béziers-Perpignan a disparu et la fin du tracé sur Perpignan laisse libre cours au débat, un débat plutôt orienté sur la nécessité de la construction d'une deuxième gare TGV à PPN vraisemblablement localisée à Rivesaltes.

Certes, ces projets s'inscrivent dans la phase 2 du projet qui est loin d'être acquise et surtout financée ! Sur le sujet, le Gouvernement a enfin accepté la proposition de la Région de la création d'un établissement public permettant de recourir à l'emprunt à l'image de ce qui a été fait pour le projet du Grand Paris ...

Il paraît évident que la priorité du moment reste le montage financier de la phase 1 qui sera un élément déterminant afin de gagner la réalisation du premier parcours entre Béziers et Perpignan sans donner trop de prises à ceux qui rêvent de faire capoter le projet. Par ailleurs, nous avons tout intérêt à mener de front les deux projets « Occitans » LNMP (Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan) et GPSO (Bordeaux-Toulouse, Bordeaux-Espagne) sur les mêmes thèmes, développement du TER, doublet de lignes et aménagement du territoire.

Sur la LNMP, il aura fallu toute la ténacité de la région Occitanie pour voir enfin se concrétiser cet outil. Cette ligne permettra de développer l'ensemble des trains qu'il soit TER, TET, Inter-cités sans oublier bien évidemment le Fret Ferroviaire dans le cadre du report modal de la route vers le rail.

Sans l'outil grande vitesse de Montpellier à Béziers, l'objectif des 100 000 voyageurs en Occitanie ne pourra pas être atteint tant la partie de la ligne classique est saturée. Le fait de disposer d'un doublet de ligne apte à tous les trains permettra d'éviter ce que l'on a vécu à Villeneuve-Les-Béziers en novembre 2019 et il y a quelques semaines entre Lunel et Nîmes avec des voies emportées et de longues périodes de fermeture.

Mais un tel outil industriel doit être réfléchi en fonction des besoins si on ne veut pas reproduire les errements du Contournement Nîmes-Montpellier. Car dans les faits, la région Occitanie investit pour un outil qui est indispensable pour développer le TER mais pour le doublet de ligne, c'est officiellement valable pour les TGV et les trains de Fret uniquement sur Béziers-Montpellier ! Lors de l'épisode méditerranéen entre Lunel et Nîmes, la région a obtenu de SNCF Réseau que des TER puissent emprunter le contournement alors que c'était jusqu'alors impossible !

Bien évidemment, le choix politique de la majorité de ne pas faire appel au financement public-privé pour les deux lignes est à souligner et devrait nous permettre d'envisager ces projets sous l'aune du seul besoin des habitants de l'Occitanie et non du taux de rentabilité et de profit d'un opérateur privé. Au final, les collectivités locales financeront 40 % du projet soit 3.2 milliards et devraient avoir leur mot à dire sur le sujet, sans mettre en péril le projet final ! Il convient donc, dans ce cadre, de bien réfléchir à créer :

- **Les conditions d'un débat politique sur la Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan ;**
- **Un futur PEM(Pole d'échange Multimodal) de Béziers suffisamment dimensionné en phase 1 ;**
- **Une argumentation sur l'inutilité des trois gares TGV à Béziers, Narbonne et à Perpignan en phase 2 ;**
- **L'insertion au futur projet de l'ensemble des liaisons et raccords nécessaires ;**
- **Le retour de la mixité Fret voyageur sur Béziers-Perpignan**
- **Un débat au sujet de la mixité des infrastructures LGV au delà du Fret (voir nota ci-après)**

### 3. La question centrale des gares nouvelles

Point n'est besoin de développer le sujet tant les exemples de Nîmes-Pont du Gard et Montpellier St-Roch sont générateurs de problèmes pour les usagers. Mais si nous ne prenons pas le sujet sur le plan politique, nous pourrions nous retrouver avec 5 gares TGV hors des villes sur l'ensemble de la ligne, Nîmes, Montpellier, Béziers, Narbonne et Perpignan en 200 km !

Difficultés à partir et à revenir de la même gare, coûts cachés supplémentaires pour les collectivités (accès routier, transport en commun, augmentation des péages ferroviaires), pas ou peu de connexion avec le réseau classique sont les inconvénients majeurs de ces gares nouvelles excentrées.

Il convient plutôt de réfléchir non seulement aux flux de déplacement mais aussi au fonctionnement des nœuds de notre mobilité.

Ainsi, alors que l'on souhaite un peu partout densifier les villes, réduire les parcours automobiles pour des raisons économiques, écologiques, urbanistiques et favoriser les transports en commun, faciliter les déplacements avec de moindres ruptures de charge, recréer du lien social, lutter contre les comportements trop individualistes, il ne semble guère judicieux d'éclater en périphérie des villes l'installation des nouvelles gares TGV.

Cela conduit inévitablement à multiplier les déplacements automobiles pour rejoindre les parkings de ces gares nouvelles, à négliger le plus souvent une correspondance ou connexion entre TGV, TER et Corail Intercités du fait du décalage entre gare TGV et emprise de ligne classique.

Mieux vaut créer de véritables pôles ferroviaires assurant des connexions plurimodales, à la fois lieux de voyage mais aussi de repos (en cas d'attente), de détente, de sociabilité, disposant de cheminots, de guichets et de commerces et services appropriés.

#### 4. Nota sur la mixité des infrastructures ferroviaires :

Une autre problématique se fait jour concernant l'utilisation et la mixité totale des infrastructures ferroviaires. L'exemple du contournement Montpellier-Nîmes est à méditer.

En effet, cet outil, construit au départ pour les TGV et les trains de Fret afin de dé-saturer le nœud ferroviaire de Nîmes en créant un doublet de ligne a surtout été pensé en fonction du gestionnaire privé de l'infrastructure.

Or, le fait de penser une structure enfermée, sans connexions entre une ligne LGV et la ligne classique sur Montpellier et Nîmes ne permet pas un itinéraire équivalent pour les TET et les TER. Par exemple, s'il est possible de desservir Montpellier Sud de France en venant de SETE il n'est pas possible de desservir Nîmes-Centre et Nîmes-Pont du Gard et pareil au retour !

En matière de production ferroviaire, cet outil est n'est pas efficient du point de vue du TER.



En matière de prospective, sur la partie ex-LR de l'Occitanie, il y aura donc un doublet de ligne de la frontière espagnole à Nîmes avec la moitié des infrastructures (Lignes à Grande Vitesse) interdites au TER, infrastructures qui, de par les normes de construction, seront moins fragilisés par les épisodes climatiques que la ligne classique !

En résumé, un doublet de ligne pour les TGV et le Fret.

**Il convient donc de réfléchir à l'avenir à une interaction plus fonctionnelle de l'ensemble des infrastructures ferroviaires en région Occitanie en partant des besoins et non en fonction des desideratas des opérateurs ferroviaires ou de SNCF Réseau.**

Les contraintes techniques sont de deux ordres : la nature du courant 25000 volts courant alternatif monophasé 50 hertz pour les LGV et 1500 volts courant continu pour la ligne classique et la signalisation cabine pour les LGV et par signalisation au sol pour les engins moteurs.

Pour les engins moteurs, il conviendra donc de s'orienter, soit sur la piste de l'achat de bi-mode 1500/hydrogène ou bi-mode 1500/25000 hydro ou modification du parc actuel en hydrogène. Nous n'avons pas dans le parc de bi-mode 1500/25000.

Pour la partie signalisation, il conviendra la-aussi de faire étudier le coût d'une modification du parc actuel en l'équipant de signalisation cabine et capteurs aptes à circuler sur la nouvelle infrastructure et ensuite doter le futur matériel en acquisition.

**En opérationnel, cela aurait plusieurs avantages :**

1. En cas d'incident pour la gestion du matériel : plus de matériel enfermé...un véritable doublet de ligne tous modes ferroviaires.
2. Dans les circulations, possibilités de faire du semi-direct, de l'intercité TER, du TER GV de ville à ville, etc....

**A titre d'exemple, on pourrait faire :**

- Du Béziers/Montpellier direct en pointe (80% des voyageurs montant à Béziers vont à Montpellier) en 25 mn avec dans les 3 mn un départ simultanée par ligne classique avec dessertes existantes.
- Du Perpignan/Barcelone par LGV avec arrêt à Figueras en coopération avec les espagnols en 1h20.
- De l'intercité Toulouse-Perpignan-Montpellier avec des gains de trajets importants etc....

#### **DEUXIEME PHASE BEZIERS-PERPIGNAN**

97,7 Km de LGV

23 Km de raccords

Deux gares nouvelles a Béziers et Narbonne

Début travaux : ?

Mise en service : ?

Montants : 4.8 milliards

Gain de temps au total entre Montpellier et Perpignan : 39mn

**La période est propice à un changement de paradigme concernant les infrastructures ferroviaires dédiées comme la région Occitanie a su le faire avec la CGT et les usagers pour la Rive Droite du Rhône.**

**Il semblerait que pour un projet aussi structurant pour nos territoires, avec un investissement important, à hauteur de 3.2 milliards d'euros, la région Occitanie, sans être autorité organisatrice pour les LGV, pourrait poursuivre le débat pour sortir des modèles imposés par la Direction de la Sncf et par le Ministère ...**

## ANNEXE 1

### CALENDRIER DE RÉALISATION DE LA PHASE 1



## Annexe 2



Cet argumentaire contre la mixité entre Béziers et Perpignan est celui du gouvernement et de SNCF Réseau et se trouve sur internet à l'adresse suivante <https://www.ligne-montpellier-perpignan.com>

## ARGUMENTAIRE SNCF RESEAU EN DEFAVEUR D'UNE SOLUTION MIXTE ENTRE BEZIERS ET RIVESALTES

### Pourquoi la Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan n'est-elle pas mixte sur l'intégralité de son tracé ?

La ligne nouvelle permettra la mixité des circulations - Fret et TGV - entre Montpellier et Béziers, puis entre Rivesaltes et Toulouse. La section entre Béziers et Rivesaltes sera dédiée uniquement au trafic voyageur. Ces fonctionnalités ont été **discutées lors de nombreuses phases de concertation** et ont été validées par la décision ministérielle n°2 du 15 décembre 2013 et confirmées ensuite par les décisions ministérielles n°3 du 29 janvier 2016 et n°4 du 1<sup>er</sup> février 2017

Pour le comprendre, il faut au préalable rappeler l'objectif stratégique du projet LNMP, qui ne vise pas à remplacer la ligne existante par une ligne nouvelle, mais à créer un « **doublet** » de lignes **complémentaires** formant ensemble un réseau ferroviaire plus performant : le report de TGV et d'une partie des trains de fret vers la ligne nouvelle dégageant des gains de capacité sur la ligne classique existante, le service ferroviaire y sera plus fréquent et plus régulier, permettant d'assurer une meilleure desserte des communes du littoral.

Pour autant, comme le montrent les études prévisionnelles de trafic menées en 2014-2015, cet objectif n'est pas conditionné au report des trafics fret de la ligne classique à la ligne nouvelle sur **l'intégralité du tracé** : Ainsi entre Béziers et Perpignan, le report des seuls TGV est suffisant pour assurer à long-terme une montée en puissance des services fret et régionaux sur la ligne classique. Les conclusions de ces études, qui sont en cours de réactualisation, sont par ailleurs confortées par « l'observatoire de la saturation ferroviaire entre Nîmes et Perpignan » (conduit par une autorité indépendante de SNCF Réseau), qui, dans son rapport de mai 2016, acte l'existence de réserves de capacité entre Béziers et Perpignan. Vous pouvez retrouver l'intégralité des études sur la mixité de la ligne en cliquant sur [ce lien](#).

Si les études de trafic et l'observatoire de la saturation n'en démontraient pas le caractère indispensable, l'hypothèse de mixité entre Béziers et Perpignan a néanmoins fait l'objet d'études de faisabilité en intégrant les contraintes techniques et géographiques spécifiques aux circulations fret (trains lourds, interopérabilité au niveau européen). Ces contraintes, supérieures à celles permettant la circulation des TGV, portent principalement sur la **géométrie de la ligne** : son profil en long (comme une route, une voie ferrée monte et descend pour s'adapter au relief, c'est ce que l'on appelle le profil en long) et dans une moindre mesure son tracé en plan. Mais elles portent également sur son gabarit (aptitude à accueillir des trains de marchandise au gabarit « d'autoroute ferroviaire »), sa signalisation ou encore la nécessité de prévenir toute pollution accidentelle en recueillant les eaux de plateforme.

La contrainte la plus importante sur la section Béziers-perpignan demeure les rampes (pentes) qui doivent être 3 fois plus faibles pour les circulations Fret (trains lourds) que pour les TGV alors que le relief traversé, les Corbières, est mouvementé.

Ainsi, aucune variante de tracé apte à la mixité étudiée entre Béziers et Perpignan n'a été retenue lors des phases de concertation : passant à proximité de communes comme Fitou ou Salses-le-château, elles imposaient, entre autre, de grands linéaires de tunnels au sud de Narbonne et la construction de bassin de rétention dans des zones inondables comme celle des basses plaines de l'Aude. A titre d'exemple, pour le tracé acté par décision ministérielle, la mixité de la ligne imposerait la construction d'un **tunnel bitube d'environ 11km de long sous les Corbières**, plus long et plus coûteux que le Tunnel du Perthus sous les Pyrénées.

Enfin, la fragilité de la ligne classique face au changement climatique est un argument qui revient souvent en faveur de la mixité de la ligne nouvelle sur l'intégralité de son tracé. Or si la ligne classique venait à ne plus pouvoir être utilisée, **la ligne nouvelle ne pourrait pas répondre seule aux besoins de déplacements**. Un doublet de ligne reste donc indispensable et il faudra probablement un jour reconstruire/adapter certaines sections de la ligne classique pour la soustraire aux risques, cela à des coûts importants. Aussi, afin de mieux appréhender ces risques, une étude pour évaluer la vulnérabilité de la ligne classique au changement climatique (élévation du niveau de la mer, précipitations, etc.) est engagée. Ses résultats seront rendus publics dans le Dossier d'Enquête d'Utilité Publique à l'automne 2021. Ils permettront notamment de programmer les aménagements nécessaires pour sécuriser son exploitation à long terme et pérenniser la desserte ferroviaire

Pour conclure, au regard de son **faible bénéfice pour l'exploitation et la qualité de service**, et de la nécessité de **maintenir la capacité d'investir à terme dans la modernisation de la ligne classique**, l'État et les partenaires du projet **n'ont pas retenu la mixité pour la section de ligne nouvelle Béziers - Rivesaltes**, préférant la dédier « Voyageurs ».

## 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 chalandise<sup>2</sup> 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
<b>Béziers et Narbonne avec 2 gares nouvelles</b>	<b>6,45</b>	<b>3,12</b>
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 desserte<sup>3</sup>)

Desserte	Trafic en gare de Béziers centre	Trafic en gare de Béziers « A 75 »
Béziers et Narbonne par leurs gares centres	2 150 192	
<b>Béziers et Narbonne avec 2 gares nouvelles</b>	<b>1 258 178</b>	<b>1 736 985</b>
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 desserte<sup>4</sup>)

<sup>1</sup> Dossier Ministériel desserte des agglomérations, p 162

<sup>2</sup> Dossier Ministériel desserte des agglomérations, p 155

<sup>3</sup> Dossier Ministériel desserte des agglomérations, p 164

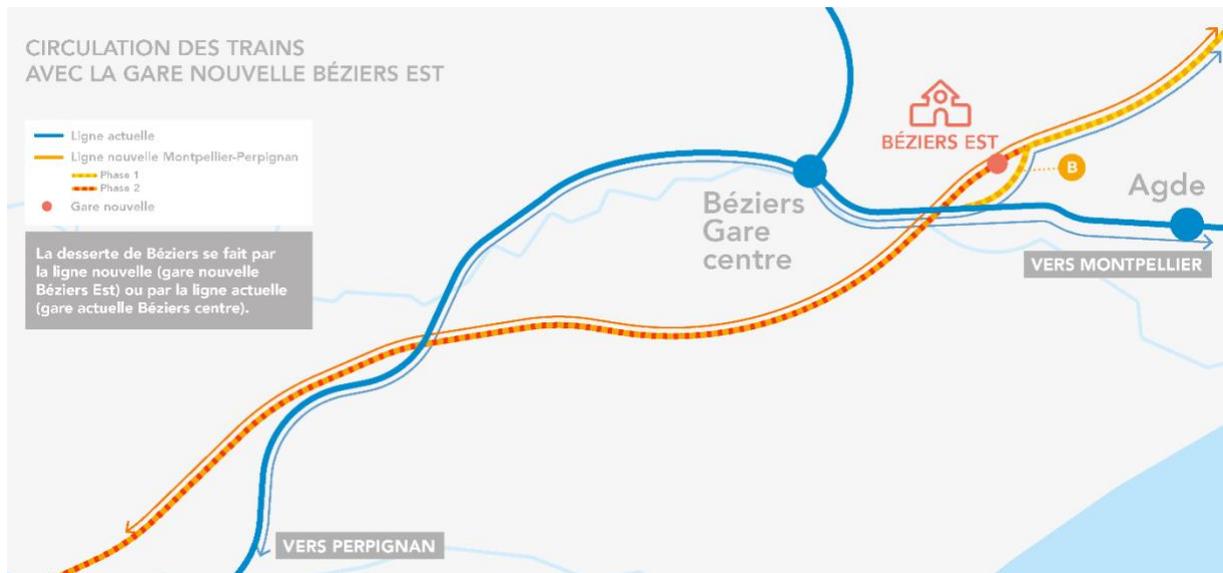
<sup>4</sup> Dossier Ministériel desserte des agglomérations, p 157

## 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.