

INVITATION SOIRÉE

NOUVELLES HALLES MUNICIPALES

Jeudi 19 décembre 2024
À partir de 19h00

PULSE
BÉZIERS MÉDITERRANÉE

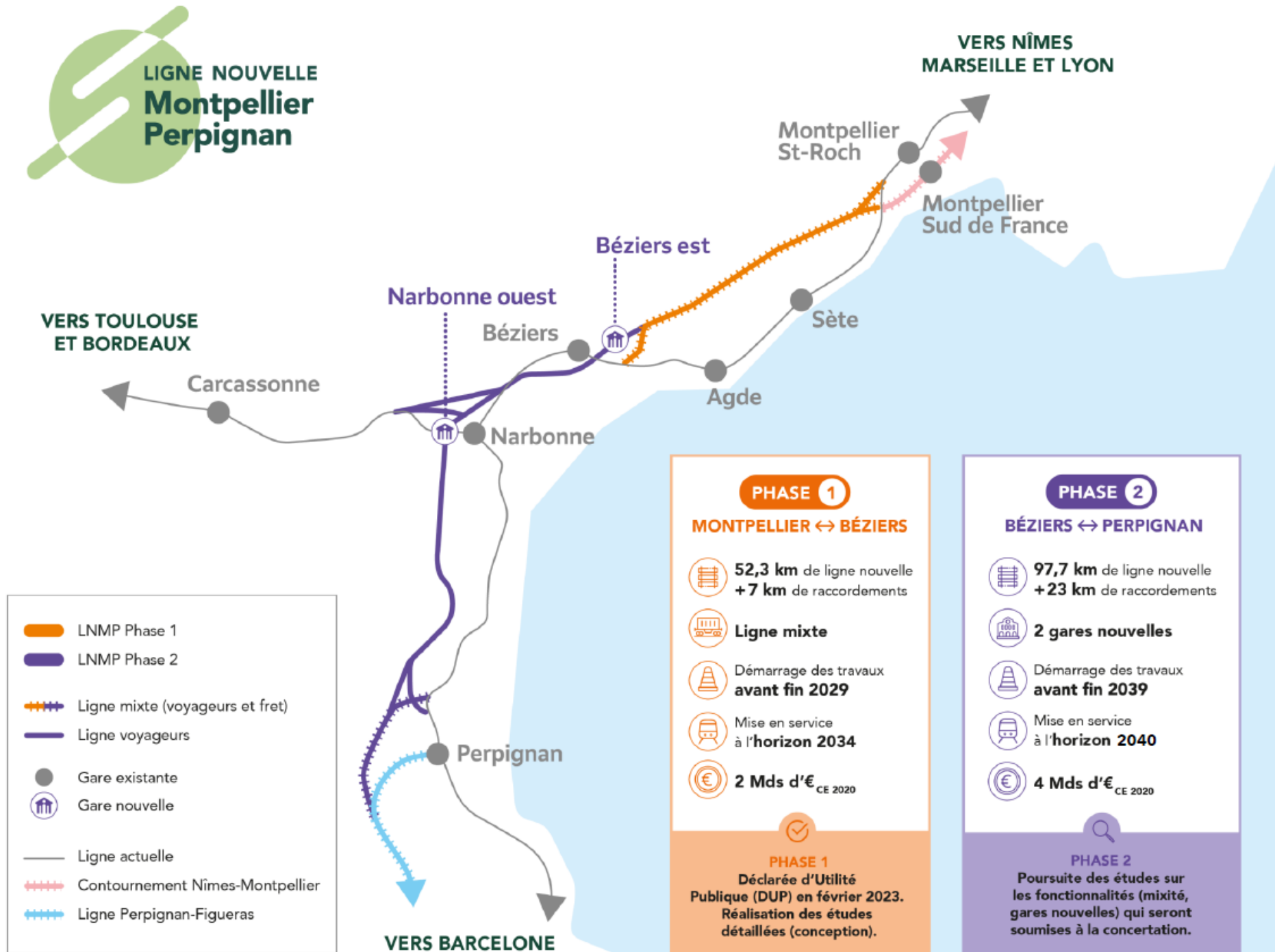
LNMP – Gare nouvelle

Réunion du 19 décembre 2024

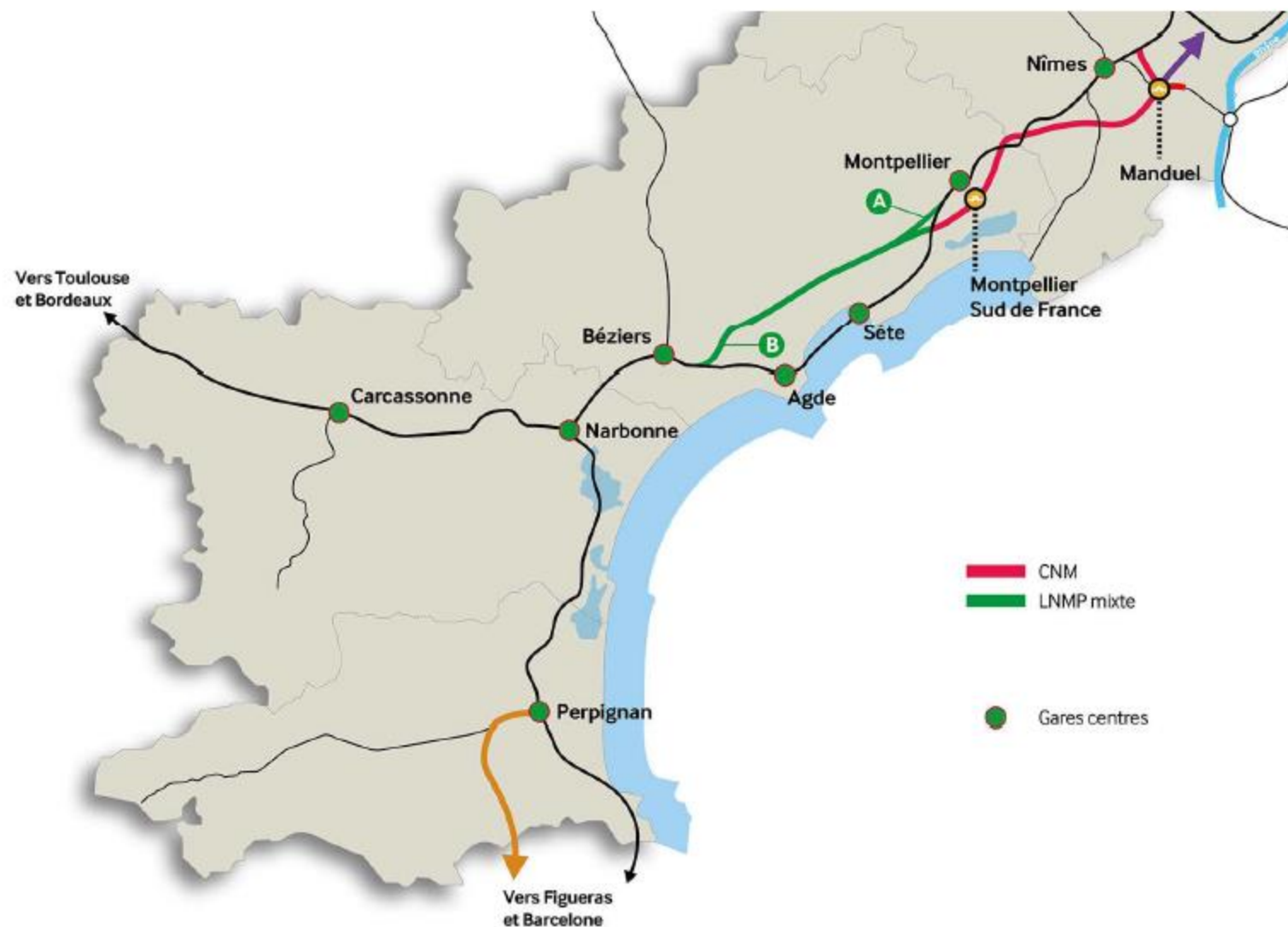




LIGNE NOUVELLE
**Montpellier
Perpignan**



1ÈRE PHASE ENTRE MONTPELLIER ET BÉZIERS

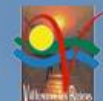






Étude prospective d'aménagement
Schéma de secteur
«Gare Béziers - Cap d'Agde»

SEBLi - 22 juin 2012



Préambule

Un territoire à enjeux

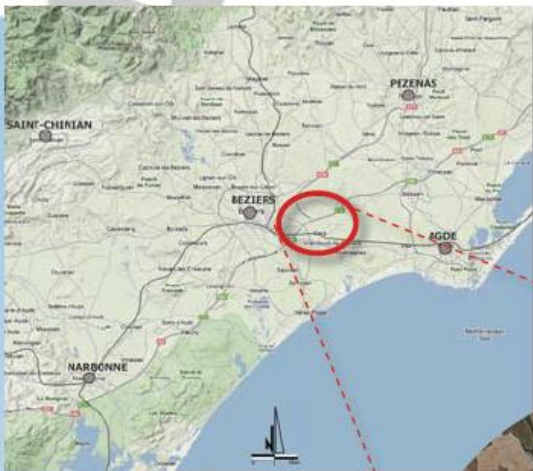
Le secteur Est de l'agglomération de Béziers est identifié depuis bientôt dix ans comme l'un des territoires présentant le plus de potentialités de développement.

Dès 2005, la Communauté d'Agglomération Béziers Méditerranée (CABM) a mené des études pour structurer l'urbanisation future de ce secteur, qui ont abouti à un schéma d'aménagement approuvé par délibération du Conseil Communautaire en février 2007.

En effet, ce territoire bénéficie de la convergence exceptionnelle de grandes infrastructures de transport, associée à d'importantes disponibilités foncières. Il est de plus le support d'un tissu d'activités économiques, dense et dynamique.

La reprise des études sur le projet de Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan (LNMP), qui traverse le « Secteur Est » à la hauteur de Cers et Villeneuve-les-Béziers, a conduit très naturellement à envisager l'implantation d'une gare TGV sur ce site. Une ZAD a rapidement été mise en place afin de garantir la maîtrise foncière.

La CABM a lancé la présente étude afin de préciser dans quelles conditions peut s'organiser l'implantation d'un tel équipement. En effet, il s'agit à la fois d'étudier l'intégration de la gare TGV au sein des différents projets d'urbanisation déjà programmés, mais également de proposer de nouveaux développements, propices à maximiser les effets positifs d'un tel équipement sur le territoire. Le projet urbain ainsi élaboré répond aux exigences d'accessibilité et de bon fonctionnement de l'équipement et de rayonnement sur le Biterrois et au-delà.



Un projet rassemblant les acteurs locaux

L'élaboration du projet s'est faite en intégrant les préoccupations de nombreux acteurs du territoire, qu'il s'agisse des communes directement traversées par la nouvelle infrastructure, de la communauté d'agglomération voisine Hérault Méditerranée, des chambres consulaires...

Ainsi, le projet urbain aujourd'hui présenté fait l'objet d'un très large consensus sur le territoire, dépassant largement les limites de la CABM. Certains de ces partenaires ont d'ailleurs tenu à témoigner de leur soutien (cf. courriers ci-après).



Logo de la Communauté d'Agglomération Béziers Méditerranée

République Française - Département de l'Hérault
Saint-Thibéry le, 10 février 2012

CABM
Date d'arrivée
15 FEV. 2012
N° ENREGISTREMENT : 153

Gilles D'ETTORE
Député Maire d'Agde
Président de la Communauté d'Agglomération
Hérault Méditerranée

A

Monsieur Raymond COUDERC
Sénateur Maire de Béziers
Président de la Communauté d'Agglomération
Béziers Méditerranée

Nos Réf. : GDE/PP/01/m

OBJET : projet de gare nouvelle « Béziers-Est »
Nos Réf. : DAEF cvr n°22

Monsieur le Président,

J'ai pris connaissance avec beaucoup d'intérêt de votre courrier dans lequel vous avez attiré mon attention sur l'enjeu du projet de gare nouvelle « Béziers Est » retenu dans le SCOT du Biterrois et porté par votre Communauté d'Agglomération.

Une délégation de votre agglomération, menée par votre vice-président délégué à l'aménagement de l'espace, monsieur SUÈRE, a bien voulu venir présenter lors du Bureau communautaire du 15 janvier dernier l'étude de schéma de secteur de ce projet urbain d'avenir. Cet exposé a montré en termes de réponses aux besoins des populations desservies, d'aménagement cohérent de l'espace et de schéma technique d'organisation de la future gare la faisabilité et la pertinence de l'implantation d'un tel équipement structurant pour le grand Biterrois.

Cette localisation, très facile d'accès, à proximité de l'aéroport Béziers Cap d'Agde présente un réel intérêt pour le développement du triangle Béziers/Agde/Pezenas et pour le territoire de l'Agglomération Hérault Méditerranée. Compte tenu de l'importance de l'activité touristique sur nos trois stations littorales (Portiragnes, Vias et le Cap d'Agde) la complémentarité dans les itinéraires à partir de la ligne ancienne et de la ligne nouvelle devra être optimisée pour offrir aux milliers de touristes un accès facile, direct et rapide à leur destination de villégiature.

Au vu de l'ensemble de ces éléments, je vous confirme que les élus de la Communauté d'Agglomération Hérault Méditerranée apportent leur soutien à la démarche engagée par votre EPCI pour la localisation d'une gare nouvelle dans le secteur « Béziers Est ».

Je vous prie de croire, monsieur le Président, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

Gilles D'ETTORE
Président de la Communauté
d'Agglomération Hérault Méditerranée
Député Maire d'Agde

21 "Le Causeur" - 22, avenue du 1^{er} Métréville - BP26 - 34630 SAINT-THIBÉRY - Tél. 04 99 47 48 49 - Fax. 04 99 47 48 50
Site Internet : www.heraulmediterranee.net - Email : accueil@heraultmediterranee.net



Villeneuve, le 25 juin 2012

Monsieur Raymond COUDERC
Président de la CABEM
39 Boulevard de Verdun
BP 50
34536 BEZIERS

Monsieur le Président,

Le projet d'installation de la future gare TGV à l'est de Béziers est un des enjeux majeurs pour la Communauté d'agglomération et la ville de Villeneuve-Lès-Béziers. La réussite de cette ambition passe par la démonstration notamment auprès des services de l'Etat que cette localisation offre les meilleures qualités en termes d'accessibilité, de desserte, de développement et d'intégration à un véritable projet urbain à proximité des échangeurs de l'A 9 et de l'A 75 et du futur ouvrage de franchissement de la RD 612 à hauteur de la Montagne.

Le porteur du territoire de Villeneuve-Lès-Béziers est fortement soutenu par ce projet.

Le Conseil Municipal de Villeneuve-Lès-Béziers a donc décidé de mettre en terme au projet de ZAC. En effet, initié par la précédente municipalité il n'était plus en adéquation avec les ambitions d'accueil d'une gare TGV et a nécessité que le programme prévu soit à la hauteur des enjeux pour la commune, pour l'agglomération et pour le Biterrois, en harmonie avec les prescriptions du SCOT.

Il convient d'ailleurs de souligner que la programmation urbaine spatialisée dans le cadre du projet ZAC a fait l'objet à la demande de la commune d'un classement en ZAD par les services de l'Etat.

Je partage avec vous la conviction que seul un projet dont l'impact dépassera largement la frontière de l'agglomération saura emporter l'adhésion des décideurs.

Au de là des divers schémas d'aménagement proposés sur ce secteur, il n'apparaît fondamentalement d'intégrer le tracé initial tel qu'il ressort du PIG de 1995 « décision ministérielle approuvant le dossier d'étude projet soumise de la ligne ferroviaire à grande vitesse entre SAINT BRÉS et le PERTUIS » auquel j'adhère totalement, notamment au regard de notre programme opérationnel de création d'un nouveau périmètre et programme ZAC.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, en l'expression de mes respectueuses salutations.

Le Maire
Jean-Paul GALONNIER



Mairie de Villeneuve-Lès-Béziers
MOTEL DE VILLE - RUE DE LA MARIANNE - 34420 VILLENEUVE LÈS-BÉZIERS
Tél : 04 67 39 47 80 - Fax 04 67 39 82 47 - e-mail : mairie.vl@wanadoo.fr



Cers le 26 juin 2012

Monsieur Raymond COUDERC
Président de l'Agglomération
BEZIERS MEDITERRANEE
Boulevard de Verdun

34500 BEZIERS

Objet : Gare TGV.
Réf. : 66/FJ 130.12

Monsieur le Président,

Je vous remercie, vous et vos services, pour toute l'énergie que vous mettez pour faire aboutir le projet de gare TGV sur notre territoire.

A l'évidence, cette réalisation jouerait un rôle important pour l'attractivité de l'ensemble du Biterrois et bien au delà.

Outre sa pertinence sur le plan général, ce projet concerne plus particulièrement le devenir de Cers.

En effet, sortir la ligne classique de la traversée de toute sa partie urbanisée est un élément majeur pour notre village.

L'implantation de la gare et le déplacement de la ligne classique permettraient aussi d'anticiper sur la réglementation européenne sur le « bruit ».

Avec mon conseil municipal et la quasi totalité de notre population, je tiens à vous préciser que nous soutenons, autant que faire se peut, le projet de gare « Béziers A75 ».

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, en l'expression de mes sentiments distingués.

Le Maire,
Conseiller Général



Gérard Gautier

MAIRIE - 9, Avenue de la Pharmacie - 34120 CERS - Tél. 04 67 39 30 28 - Fax 04 67 39 85 90 - mairie.cers@wanadoo.fr - www.ville.cers.fr



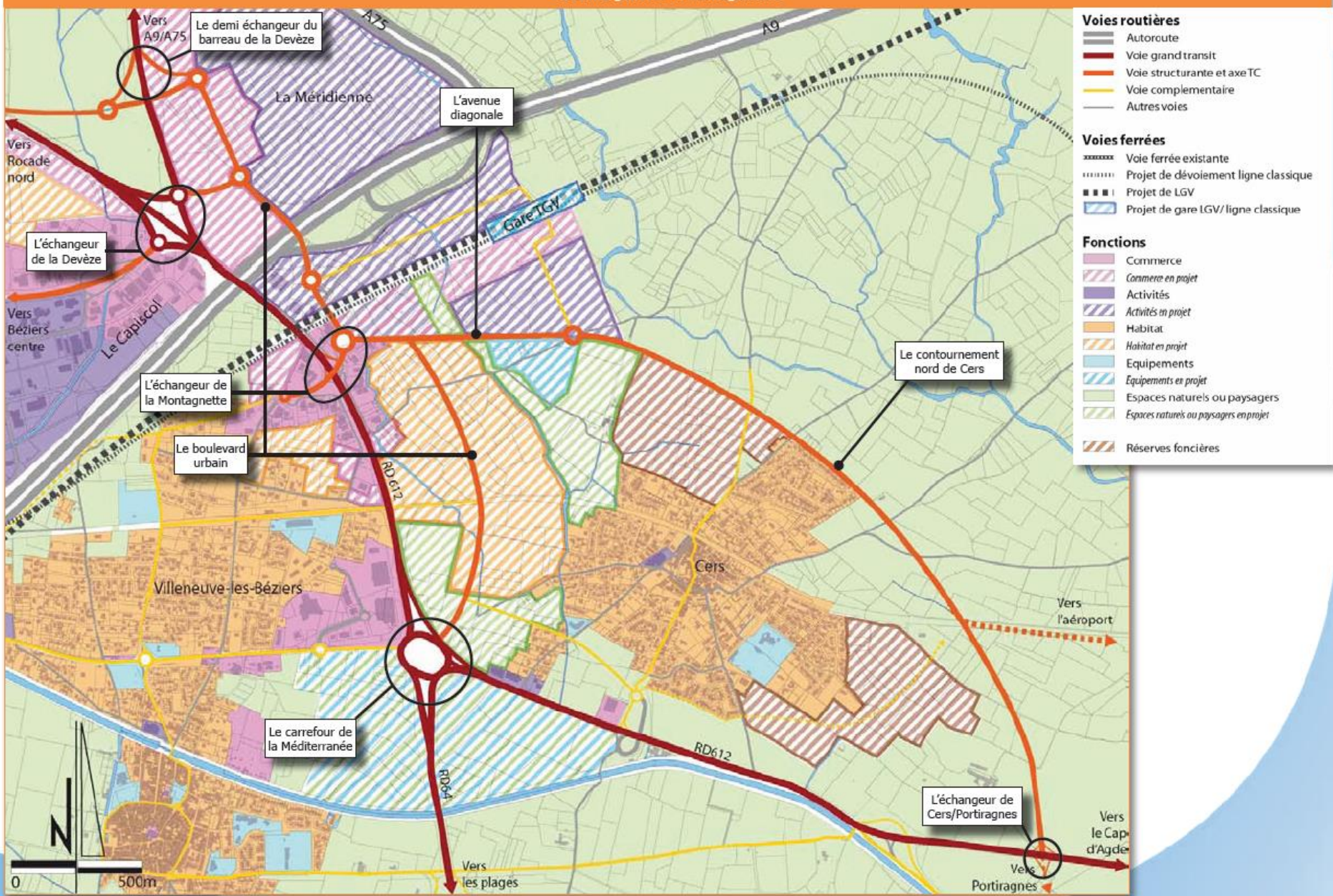
Révisé

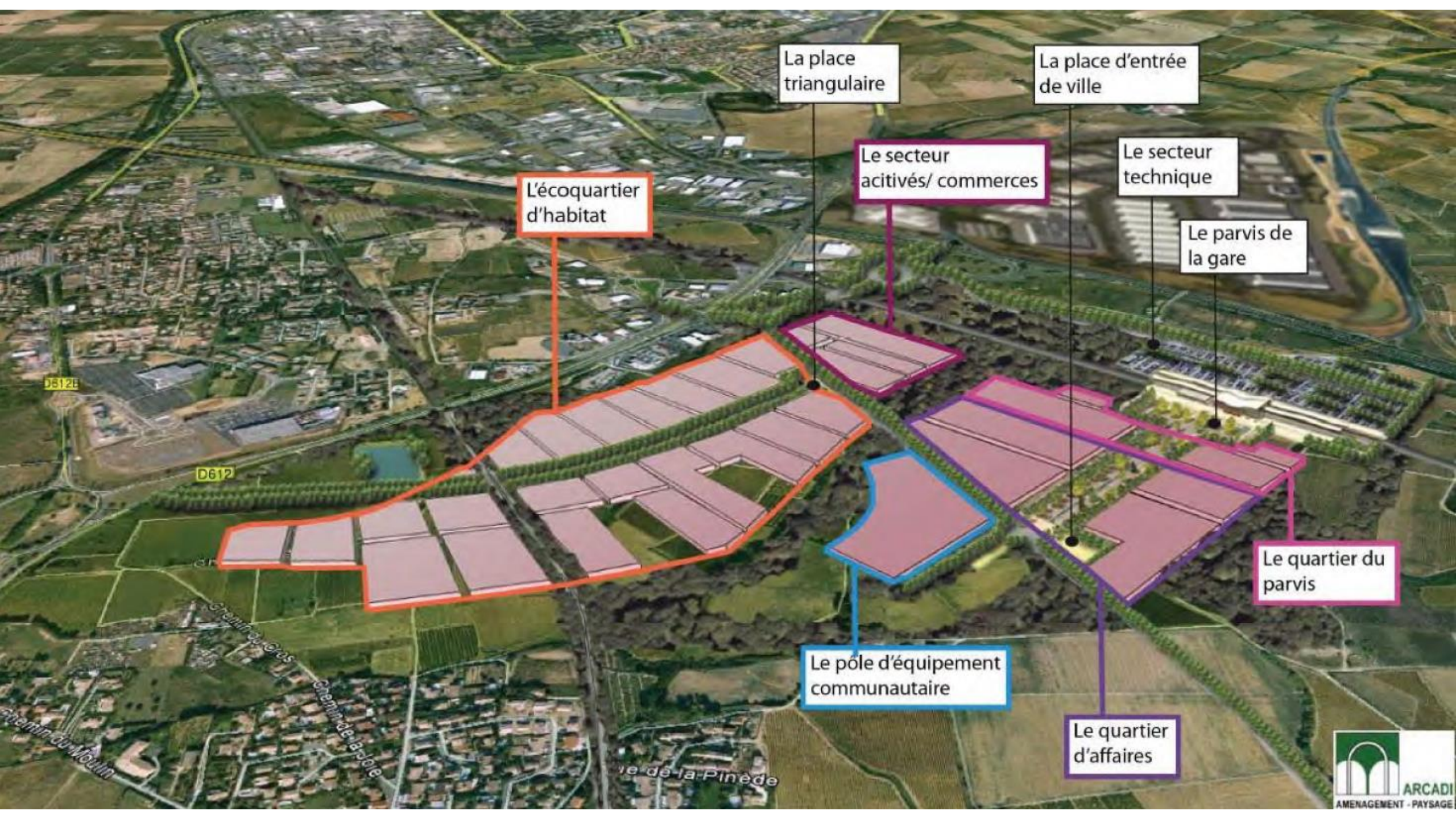
MOTION ADOPTÉE EN ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DU 25 JUIN 2012

Sur présentation de Daniel GALY, Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie Territoriale de Béziers Saint-Pons, les membres réunis en Assemblée Générale ont adopté la motion suivante :

« La Chambre de Commerce et d'Industrie Territoriale de Béziers Saint-Pons, soucieuse du développement économique de son territoire, prenant en compte sa situation géographique et son expansion démographique, considère comme une impérieuse nécessité la présence d'une gare TGV sur le Biterrois, et soutient la ville de Béziers dans son projet d'accueillir cette infrastructure ».

CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DE BÉZIERS SAINT-PONS
26, Avenue Paul Aron - CS 40371 - 34536 Béziers Cedex 3 - Tél. 04 67 809 809 - Fax 04 67 809 810 - www.bezierscci.fr





La place triangulaire

La place d'entrée de ville

L'écoquartier d'habitat

Le secteur acitivés/ commerces

Le secteur technique

Le parvis de la gare

Le quartier du parvis

Le pôle d'équipement communautaire

Le quartier d'affaires



Ligne nouvelle Montpellier Perpignan - Etape 2

Dossier ministériel

Desserte des agglomérations de Béziers, Narbonne et Perpignan

Octobre 2012



—DOVER—LONDON—WARSAWA—BRISTOL—BRUXELLES—DEN HAAG—AMST
—ROMA TERMINI—VENEZIA SANTA LUCIA—GARE DE LYON—MADRID AT
—AMSTERDAM—DRESDEN—HANNOVER—BERLIN—BRA
E—DÉVELOPPEMENT DURABLE—ACCOMPAGNEMENT—ORGANISATION—SÉCURITÉ—AMÉ
—ELLAS—PORTUGAL—ESPAGNE
—SOMMERGUT—WUTTENZ—KIEBISBERG—FUENCARRAL—STRELIN—EDWATH—HOURCADE—BRUXELLES MIO—SCHNEVE CORNHEN—WELN

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.

MONTIMAS

A9

A9

A75

A9

A9

E15



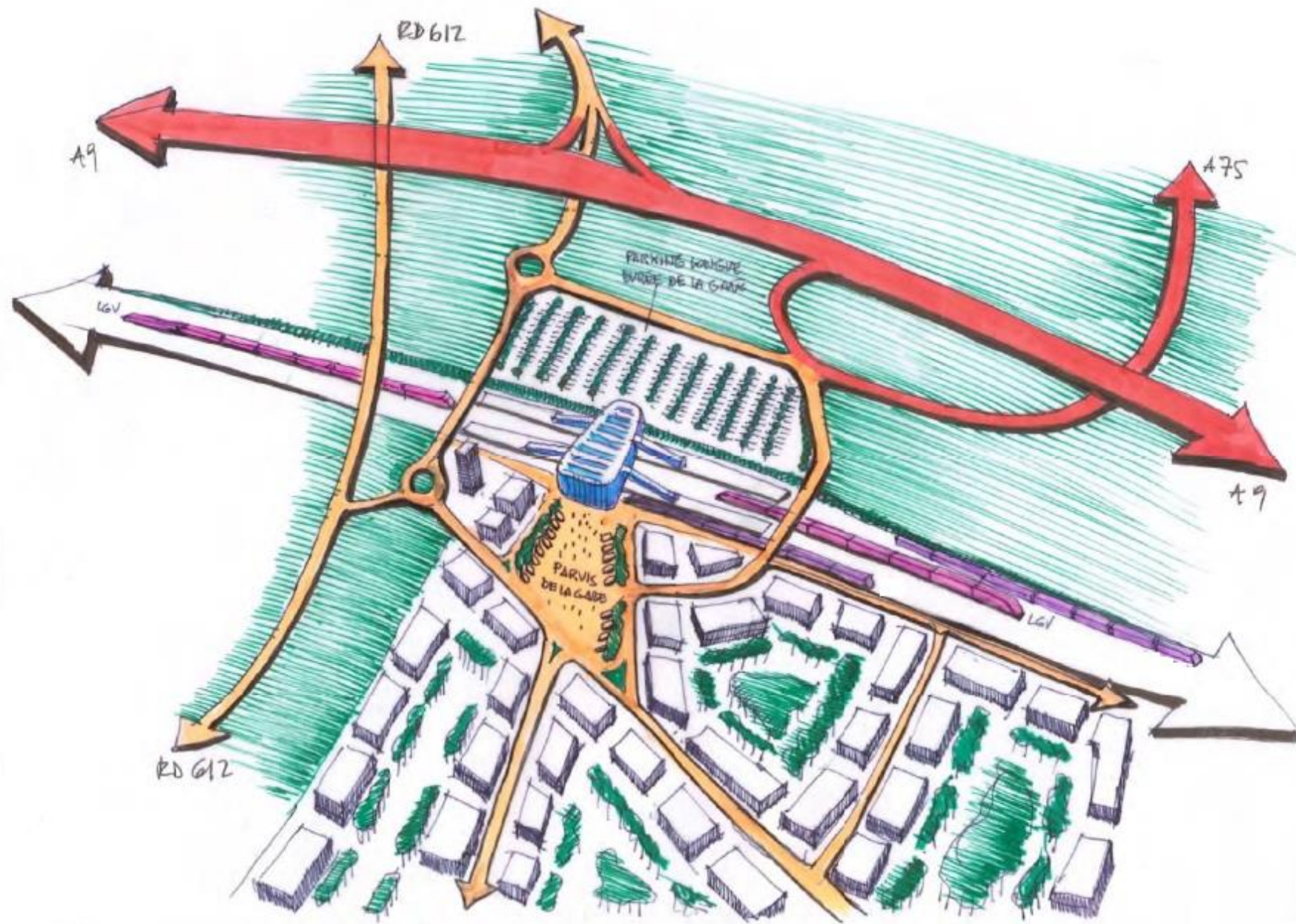


Figure 91 – Principes d'aménagement pour la gare nouvelle « secteur Béziers Est »
– scénario « 1b » – Gare nouvelle de Béziers.



Purple Campus Béziers

A75

A9

La Languedocienne

E15

E80



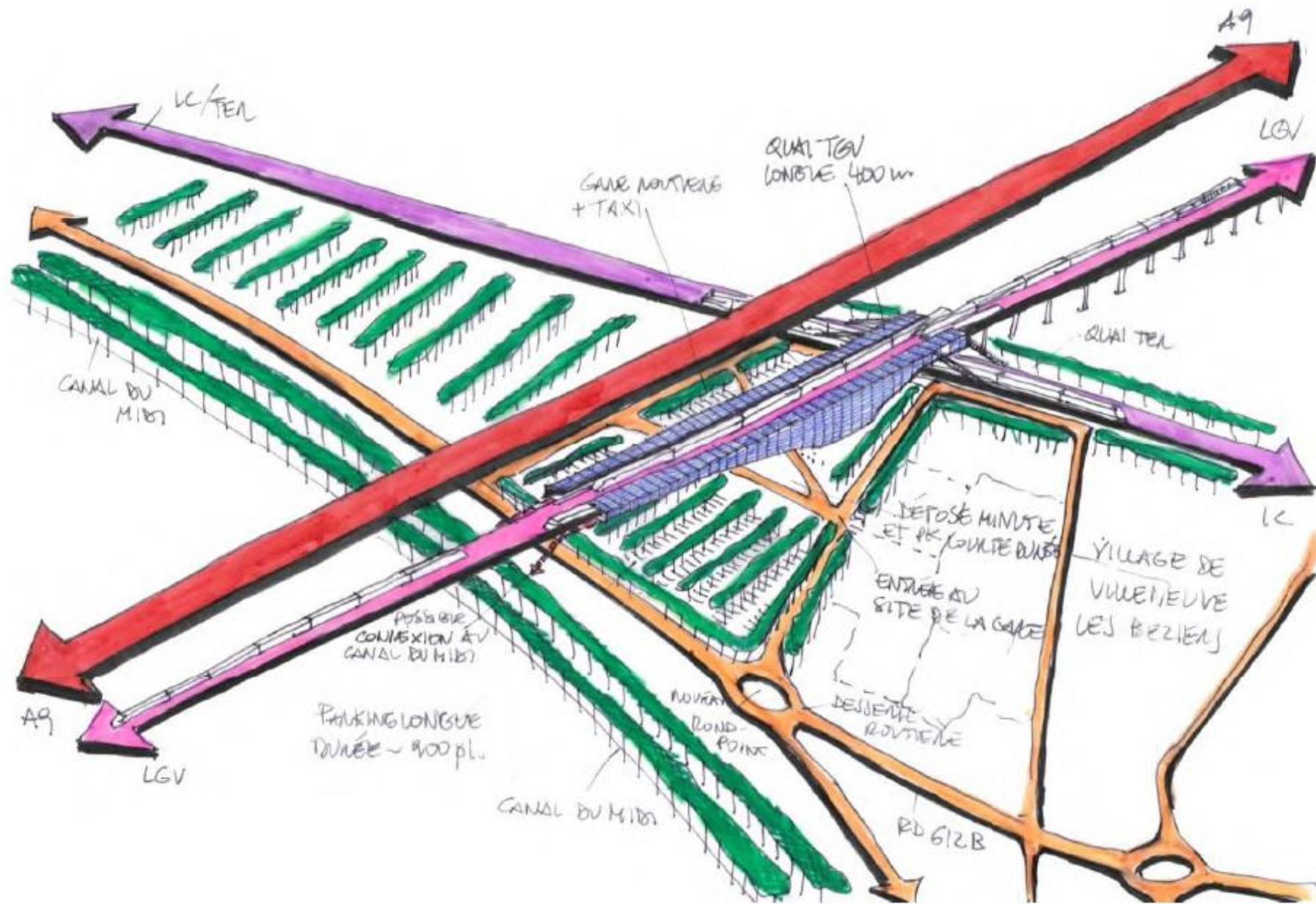


Figure 90 – Principes d'aménagement pour la gare nouvelle de Béziers « secteur intersection » – scénario « 1b » – Gare nouvelle de Béziers.

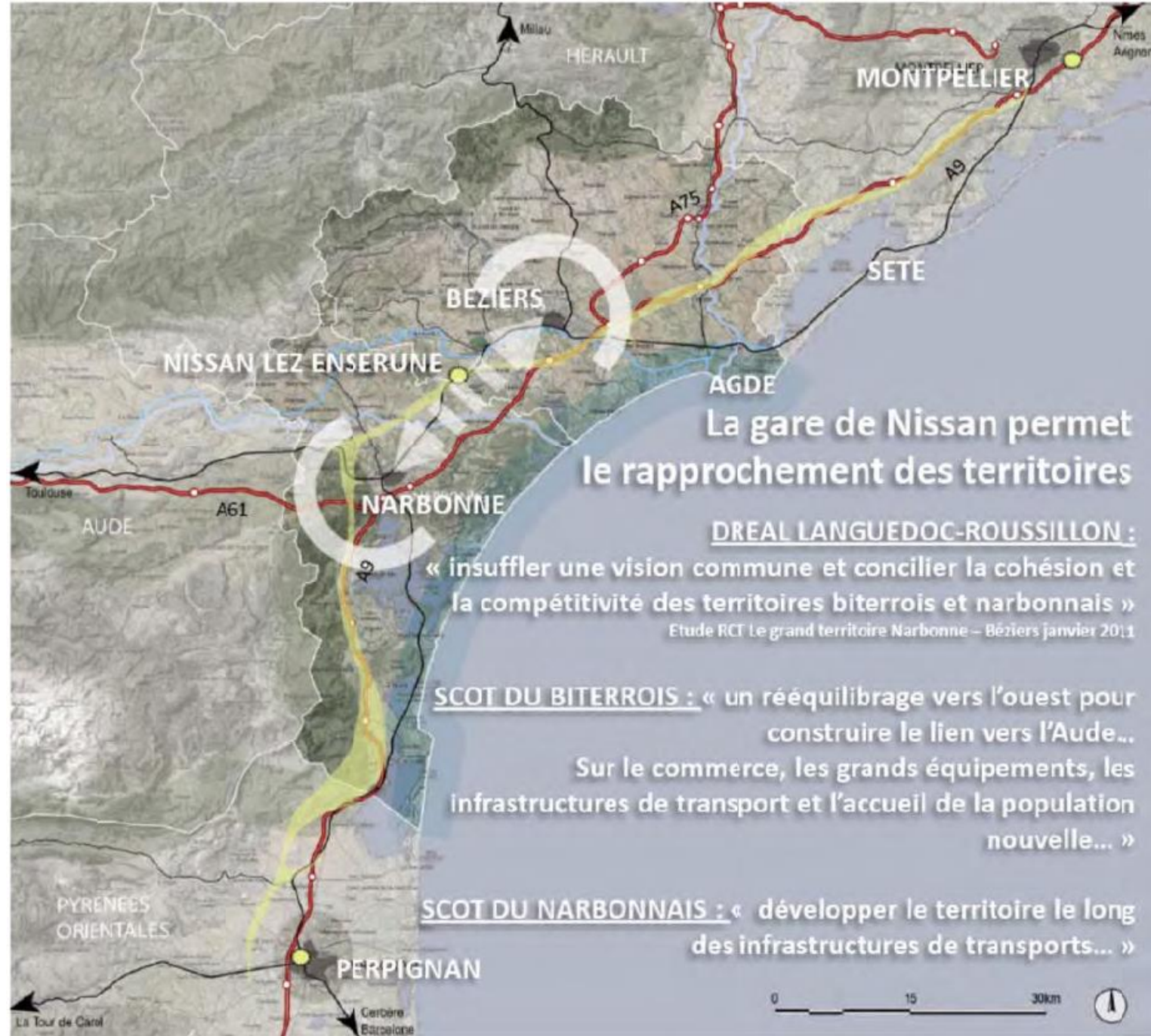


Figure 65 – Dynamiques territoriales et gare nouvelle de Nissan



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

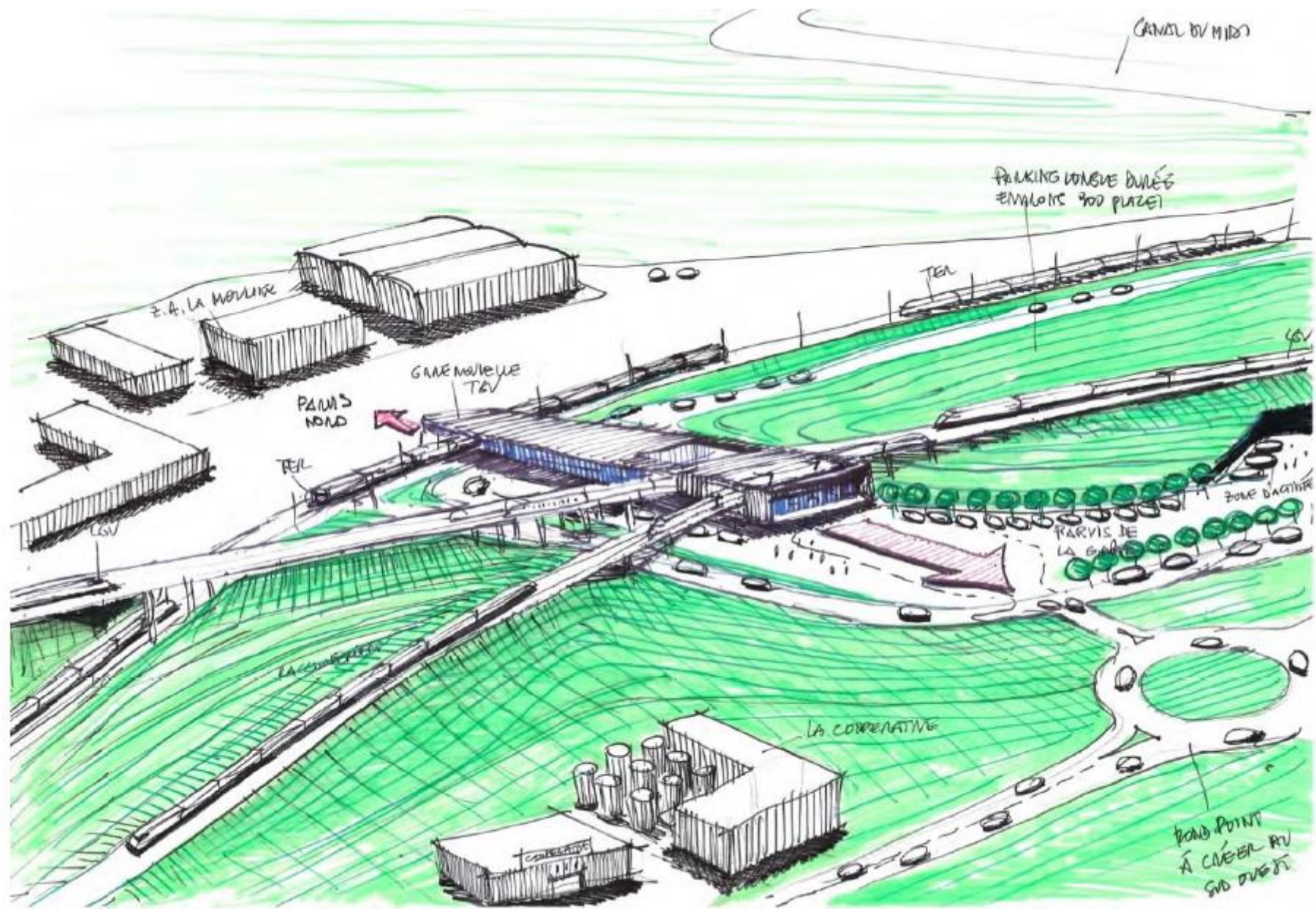


Figure 70 - Esquisse du bâtiment de la gare nouvelle de Nissan, secteur de localisation village

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).

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

		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		Narbonne centre : 26 Narbonne GN : 36	Narbonne centre : 40 Narbonne GN : 0		
		Perpignan centre : 40	Perpignan centre : 42	Perpignan centre : 40	Perpignan centre : 42	Perpignan centre : 42	Perpignan centre : 26 Rivesaltes : 14	
Gare	Bz	ouverture BV vers le sud + accès routier au sud + passerelle	gare interconnectée en viaduc ou gare non interconnectée (hydraulique)	-	ouverture BV vers le sud + accès routier au sud + passerelle	gare interconnectée en viaduc ou gare non interconnectée (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	-	

**ETUDE ET ANALYSE COMPARATIVE DES SITES
PROPOSES PAR SNCF RESEAU POUR LA
DEUXIEME GARE DU BITERROIS**

Rapport final

Version 3

Avril 2015

5 CONCLUSION

Les études de trafic réalisées par SNCF Réseau ont montré que le positionnement de la gare nouvelle du Biterrois au niveau du site « A75 » générerait une augmentation de trafic TAGV de plus de 140 000 voyageurs annuels sur l'ensemble du périmètre du SCOT du Biterrois, par rapport à une gare positionnée au niveau du site « Canal du Midi ».

Les analyses d'accessibilité montrent que le site « A75 » dispose d'une meilleure accessibilité routière que le site « Canal du Midi » pour l'ensemble des zones du bassin de chalandise potentiel de la gare, à l'exception d'un cône allant de Béziers au Tarn. Quelques indicateurs chiffrés attestent de cette meilleure accessibilité :

- la mise en accessibilité des deux sites nécessite un linéaire nouveau ou recalibré nettement moins important dans le cas du site « A75 » (600 mètres environ) que dans le cas du site « Canal du Midi » (1,8 km environ),
- la mise en service d'une nouvelle gare dans le Biterrois permet d'améliorer l'accès à l'infrastructure TGV pour environ 200 000 personnes si la gare est positionnée sur le site « A75 », contre 170 000 personnes seulement si la gare est positionnée sur le site « Canal du Midi »,
- le temps d'accès moyen sur l'ensemble du bassin de chalandise de la gare nouvelle est inférieur de 37 secondes sur le site « A75 » par rapport au site « Canal du Midi ».

Par ailleurs, le site « A75 » dispose d'un potentiel de mutation urbaine nettement supérieur au site « Canal du Midi », ce dernier pâtissant de la présence d'habitations à proximité qui ne permettent pas d'envisager un nouveau quartier gare.

Enfin, compte tenu de l'impossibilité de coordonner les horaires de passage des TER en gare nouvelle de Béziers avec les horaires d'arrivées / départs des TAGV, l'intérêt de l'interconnexion proposée au niveau du site « Canal du Midi » est peu évident, et correspond donc plus à une interconnexion d'affichage qu'à une interconnexion réelle pertinente du point de vue de l'utilisateur du train.

Décision Ministérielle n°3 du 29 janvier 2016



MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
ET DE L'ÉNERGIE

Le secrétaire d'Etat chargé des Transports, de la Mer
et de la Pêche

Paris, le 29 JAN. 2016

Ref. : D15024831

Monsieur le Président,

Après la mise en service du contournement ferroviaire de Nîmes et de Montpellier, prévue fin 2017, le projet de ligne nouvelle entre Montpellier et Perpignan vise à assurer la continuité de la grande vitesse ferroviaire entre la France et l'Espagne sur la façade méditerranéenne en créant environ 150 km de ligne nouvelle apte à la grande vitesse ferroviaire et en capacité d'accueillir des circulations mixtes fret et voyageurs sur les sections où les besoins le justifient et les contraintes le permettent.

Par courrier du 4 novembre 2015, le préfet de région Languedoc-Roussillon, préfet de l'Hérault, m'a fait part des propositions de tracé et d'implantation des gares nouvelles des agglomérations de Béziers et de Narbonne issues du comité de pilotage du 23 juin 2015. Ces propositions, qui ont fait l'objet d'une consultation formelle auprès des acteurs du territoire du 15 juillet au 21 septembre 2015, sont issues des études et concertations complémentaires qui ont été menées par SNCF Réseau à la suite de la décision ministérielle du 15 décembre 2013 et qui ont porté sur le tracé, l'implantation des gares nouvelles à Béziers et à Narbonne, et les raccordements au réseau ferré national nécessaires.

Au regard de ces propositions et des conclusions de la consultation formelle dont j'ai été destinataire, ainsi que du dossier ministériel que vous m'avez transmis le 14 décembre 2015, je décide des orientations suivantes, complétant les points laissés en suspens par la décision ministérielle du 15 décembre 2013 et fixant le cadre pour la tenue de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique :

Monsieur Jacques RAPOPORT
Président de SNCF Réseau
92 avenue de France
75648 PARIS CEDEX 13

- j'approuve le tracé issu du comité de pilotage du 23 juin 2015, qui correspond au tracé préférentiel présenté dans le dossier ministériel du maître d'ouvrage et reprend à 70 % le tracé du projet d'intérêt général (PIG) adopté en 2000 dans l'Hérault et en 2001 dans l'Aude et les Pyrénées-Orientales. Ce tracé a été optimisé sur la base des analyses multicritères réalisées afin d'améliorer l'insertion du projet dans son environnement, et notamment dans les secteurs à enjeux les plus sensibles ;

- la ligne nouvelle sera apte à accueillir à la fois des circulations de voyageurs et des trains de marchandises, d'une part, entre Montpellier et Béziers, et, d'autre part, dans la plaine du Roussillon, afin de permettre le raccordement, à terme, de la ligne nouvelle à la section internationale.

Dans ces conditions, le tracé approuvé inclut, d'une part, le raccordement de Villeneuve-lès-Béziers à la ligne classique et, d'autre part, la réalisation du faisceau fret de Rivesaltes ainsi que celle d'un tronçon mixte entre la commune de Rivesaltes, située au nord-ouest de Perpignan, et la commune de Toulouges, située à l'extrémité de la section internationale Perpignan-Figueras ;

- je décide de retenir les sites « A 75 profil haut » et « Pont-des-Charrettes » pour la localisation, respectivement, des gares nouvelles des agglomérations de Béziers et de Narbonne ;

- j'arrête que la desserte de Perpignan se fera par sa gare centre et que, dans ces conditions, la ligne nouvelle se raccordera à la ligne classique dans le secteur de Rivesaltes.

Compte tenu de ces orientations, j'arrête le coût de l'opération à 5,520 milliards d'euros, aux conditions économiques de juillet 2014. Ce coût inclut la réalisation du projet selon le tracé approuvé, la réalisation des deux gares nouvelles des agglomérations de Béziers et Narbonne, la construction des raccordements de la ligne nouvelle à la ligne classique à Villeneuve-lès-Béziers et dans le secteur de Rivesaltes, ainsi que la réalisation du tronçon mixte entre Rivesaltes et Toulouges, dont l'horizon d'engagement pourra être utilement éclairé par les travaux de l'observatoire de la saturation ferroviaire entre Nîmes et Perpignan.

Pour la suite des études et procédures préalables à l'engagement des travaux, une attention particulière devra être portée :

- à l'insertion territoriale et environnementale du projet, notamment dans les secteurs de Villeneuve-lès-Béziers, au droit du raccordement de la ligne nouvelle avec la ligne classique, et au droit du tronçon mixte prévu à terme entre Rivesaltes et Toulouges. Je serai en effet particulièrement attentif à ce que le projet se poursuive dans des conditions permettant de minimiser l'impact sur le bâti, les riverains, les activités économiques et agricoles ;
- aux impacts sur les terres agricoles et viticoles, en veillant notamment à limiter autant que possible le morcellement des parcelles ;
- à la prise en compte des enjeux patrimoniaux que constituent les sites classés, notamment au traitement architectural réservé au franchissement du canal du Midi et du canal de la Robine (inscrits au Patrimoine mondial de l'UNESCO), ainsi qu'à l'intégration paysagère du projet lors de la traversée du massif de la Gardiole ;
- à la transparence hydraulique du projet, notamment dans les basses plaines de l'Aude, en cohérence avec les prescriptions du schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) et du plan de prévention du risque d'inondation (PPRI) ;
- aux problématiques hydrauliques liées aux franchissements de nombreux cours d'eau par le projet ;

- à la sécurisation de l'alimentation en eau potable, notamment dans le secteur du Bassin de Thau ;

- à la sécurisation des conditions d'exploitation des tronçons mixtes, pour permettre la coexistence dans de bonnes conditions des circulations fret et voyageurs.

Sur ces bases, je vous demande de préparer le dossier support de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique de l'ensemble du projet de ligne nouvelle entre Montpellier et Perpignan et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme et, à cette fin :

- de poursuivre, en lien avec la mission de coordination technique et financière du projet, les études et la concertation sur les scénarios de phasage du projet afin de préserver, dans le dossier d'enquête, la faisabilité des raccordements au réseau ferré national qui seraient rendus nécessaires par ces phasages ;

- de solliciter, dès que le projet de dossier sera stabilisé, l'avis de l'Autorité environnementale du conseil général de l'environnement et du développement durable (Ae-CGEDD), ainsi que celui du commissariat général à l'investissement (CGI).

Je vous demande également d'initier, en lien les services de l'État concernés, l'ensemble des procédures préalables à la tenue d'une enquête publique sur l'ensemble du projet de ligne nouvelle entre Montpellier et Perpignan à l'hiver 2016-2017.

Je vous prie de recevoir, Monsieur le Président, l'expression de ma considération distinguée.

Alain VIDALIES

LIGNE NOUVELLE
MONTPELLIER PERPIGNAN

ON LA FAIT
ENSEMBLE!



BILAN
DE LA CONCERTATION
NOVEMBRE 2020 – JANVIER 2021

PHASE 1

La phase 1 du projet, devant relier Montpellier à Béziers à l'horizon 2030, apparaît aujourd'hui comme globalement acceptée dans les caractéristiques proposées par le maître d'ouvrage, sous réserve de la prise en compte d'impacts localisés portant notamment sur :

- La qualité de l'insertion paysagère au niveau du raccordement de Lattes, et notamment la gestion de la qualité des ouvrages dans le temps ;
- La protection de la biodiversité et du patrimoine dans le Massif de la Gardiole ;
- L'insertion paysagère et environnementale dans le Bassin de Thau et plus particulièrement concernant le Viaduc de Poussan ;
- Le maintien de la desserte du Bassin de Thau et en particulier la desserte TGV de la gare de Sète ;
- La réduction de l'impact viticole et paysager sur le territoire AOC du Pinet, assortie de mesures de compensation individuelles et collectives sur ce territoire.
- Les mesures d'insertion urbaine pour le raccordement de la ligne nouvelle à la ligne classique sur les communes de Villeneuve-lès-Béziers et de Cers.

SNCF Réseau prend acte de ces attentes constructives et légitimes qui seront traitées lors des phases ultérieures avec les acteurs du territoire.

Les enseignements pour la phase 2

PHASE 2

La phase 2 du projet devant relier Béziers à Perpignan à l'horizon 2040 a fait l'objet de nombreuses contestations. SNCF Réseau et les partenaires cofinanceurs auront à les prendre en compte dans la poursuite des études en examinant :

- Les possibilités d'accélération du calendrier afin de permettre que les travaux de la seconde phase puissent débuter dès la mise en service de la phase 1 ;
- Les modalités d'une éventuelle mixité totale du tracé entre Montpellier et Perpignan et la possibilité de construire un tunnel dans la traversée du Massif des Corbières ;
- Les conditions de la réalisation ou du report dans le temps du contournement ouest de Perpignan ;
- Les modalités envisageables pour la traversée de la commune du Soler ;

S'agissant des deux gares nouvelles qui ont fait l'objet de nombreuses critiques, il conviendra de réexaminer :

- Le coût, l'impact foncier et l'accessibilité urbaine et TER de la gare nouvelle de Béziers-est,
- Les conditions du rebroussement des TGV Montpellier-Toulouse en gare nouvelle de Narbonne-ouest et l'impact de cette manœuvre sur les temps de parcours ;
- L'hypothèse de la construction d'une seule gare nouvelle, interconnectée TER, à Nissan.

RAPPORT DES GARANTS

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER
PERPIGNAN PHASE 1

CONCERTATION DE SUIVI

2 NOVEMBRE 2020 – 15 JANVIER 2021

Sofia ALIAMET
Pierre-Yves GUIHENEUF
Désignés par la Commission nationale
du débat public

Version finale : 12 novembre 2021

**Contribution TGV Sud Territoires et Développement 15janvier 2021
sur concertation SNCF Réseau sur projet LNMP**

qu'il en sera ainsi, avec la nécessité de réexaminer la question de la mixité, de la desserte et du positionnement des gares, en remettant au cœur du débat les logiques de transport, de réseau et les enjeux de territoire. La pertinence de gares nouvelles à Béziers et à Narbonne et leur situation géographique devront être réexaminée : deux gares dans chacune des deux villes moyennes représentent un gâchis financier non seulement en investissement, mais aussi en coût de fonctionnement (1). La possibilité d'une gare unique dans le secteur de Nissan-lez-Ensérune devra être réévaluée, dans la perspective d'une ligne nouvelle mixte de bout en bout, justifiée par le manque de fiabilité de la ligne actuelle qui reporte le fret sur la route, avec l'importance des risques sanitaires qui y sont associés.

**NOTE CONJOINTE DE
TGV SUD TERRITOIRES ET ENVIRONNEMENT
ET DE L'
ASSECO-CFDT DES PAYS DU GRAND BITERROIS
EN VUE DE LA DÉLIBÉRATION DU CONSEIL COMMUNAUTAIRE
BÉZIERS-MÉDITERRANÉE CE 20 FÉVRIER**

LNMP ET GARE DE BEZIERS
Une opportunité de maximiser le potentiel de la gare centre de Béziers
évoluant en pôle d'échanges multimodal

alors une gare nouvelle à Béziers ou une gare nouvelle pour Béziers et Narbonne ? Cette question est encore à débattre en fonction des projets d'aménagement du territoire et une desserte ferroviaire optimale ; si on veut avoir un certain nombre de trains plus rapides, il faudra nécessairement limiter le nombre de leurs arrêts.

Il serait prudent de prévoir un emplacement réservé dans les documents d'urbanisme. Il n'est pas question de conserver le site « A75 » qui casse l'effet réseau puisqu'il ne permet pas de correspondances dans la même gare entre les TGV et d'autres trains de voyageurs. Deux hypothèses sont à réétudier selon que les communautés d'agglomération Béziers Méditerranée et Grand Narbonne réacceptent ou pas l'hypothèse d'une gare commune « cœur du Languedoc » permettant d'accéder en quelques minutes de TER aux PEM centraux de Béziers et Narbonne par un changement de quai à quai pour les TGV restant sur la LNMP. Si un complément d'études techniques, notamment par des experts de l'établissement public CEREMA (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement) en vérifie rapidement la faisabilité technique et économique et que les deux communautés d'agglomérations, en coopération avec la communauté de communes de la Domitienne l'acceptent, c'est le scénario d'un pôle d'échanges commun multimodal à Nissan, déjà dessiné en 2012, qui doit être privilégié.

Au cas où cette solution d'une gare commune n'aboutirait pas, il serait prudent de réserver, dans les documents d'urbanisme, le site dit « gare canal » ou « gare intersection », un peu plus proche de Béziers, à l'endroit où se croisent la ligne existante et la ligne nouvelle, ce qui comme dans l'hypothèse Nissan permet des correspondances ferroviaires, comme à Valence-TGV mais avec moins de cheminement piétonnier et adaptation aux risques d'inondation à proximité.

Sur ces sujets, SNCF Réseau rappelle que la surface d'emprise du projet (de Béziers à Perpignan) est estimée à environ 1800 hectares à l'heure actuelle. Les études d'impact agricole en cours permettront de préciser les surfaces agricoles concernées d'ici le printemps 2021. Le maître d'ouvrage précise que la détermination des mesures de compensation collective fait partie des volets étudiés et débattus avec la profession agricole et que les compensations individuelles relèvent des protocoles indemnitaires validés par les organismes agricoles et les outils d'aménagement prévus par le code rural dont les procédures d'aménagement foncier, agricole, forestier et environnemental (AFAFE).

L'emplacement des deux gares nouvelles

Les emplacements des deux gares nouvelles à Narbonne et Béziers, dont l'aménagement est prévu en phase 2 du projet, ont été largement interrogés voire contestés par plusieurs participant.e.s et acteurs associatifs.

Certain.e.s invitent à ne pas reproduire l'exemple de la gare TGV Montpellier Sud de France, jugée peu fréquentée, isolée et difficilement accessible aux voyageurs (manque de transports en commun, localisation éloignée du centre-ville).

*"Pensez à un maximum d'habitants avant de prendre des décisions. Les nouvelles gares de la région (Nîmes Pont du Gard et Montpellier Sud de France) ont privé une grande partie de la population d'un accès facile au train. Ne faites pas la même erreur !"*³⁰

S'agissant des gares de Béziers et Narbonne, des participant.e.s affirment qu'il serait plus judicieux de rénover et réorganiser les gares existantes en centre-ville et s'interrogent sur les lieux d'implantation jugés trop éloignés des centres-villes et peu accessibles en commun.

*"Étant donné le peu de temps gagné entre Narbonne et Montpellier, est-il justifié d'avoir une nouvelle gare de Narbonne au milieu des vignes ? Le temps gagné en train sera perdu pour aller en voiture/transport en commun à la nouvelle gare..."*³¹

*"Pourquoi envisager de créer une gare nouvelle à Béziers alors qu'il serait beaucoup plus judicieux de rénover et réorganiser celle qui existe et qui se situe en proche proximité du cœur de ville ?"*³²

Concernant spécifiquement l'emplacement de la gare nouvelle de Béziers dite "A75", ce dernier est jugé comme particulièrement impactant pour les riverains de Villeneuve-lès-Béziers, entraînant de nombreux impacts sur le bâti et des expropriations (dus au décalage de l'emplacement initial prévu pour cette gare).

Autre sujet d'inquiétude : l'absence de connexions suffisantes au réseau TER existant et les impacts d'un potentiel raccordement entre la ligne nouvelle et la ligne existante. Des participant.e.s ont par ailleurs rappelé que les inondations récentes (2019 notamment) avaient entraîné l'arrêt total de la ligne actuelle dans le secteur, car cette dernière avait été entièrement submergée.

En commission consultative, le Maire de Villeneuve a regretté l'impact de la future gare sur 100 à 120 habitants de la commune.³³

*"Il n'y a aucun intérêt d'avoir une gare à Villeneuve si elle n'est pas raccordée aux réseaux existants (TER.) Il vaut mieux une gare centre, à Béziers, plutôt qu'une gare excentrée (gare patate) comme il en existe des dizaines en France, ne répétez pas les mêmes erreurs."*³⁴

"Notre association estime que, en tenant compte des observations développées depuis 2009 renforcées par les impératifs de lutte contre le réchauffement climatique et contre la pollution de l'air en matière de report de la route au rail des transports, les arrêts préfectoraux du 30 janvier qualifient à tort d'intérêt

³⁰ Citation d'un.e participant.e sur le site internet de la concertation.

³¹ Contribution d'un.e participant.e sur le site internet de la concertation.

³² Contribution d'un.e participant.e sur le site internet de la concertation.

³³ Commission consultative de l'Hérault.

³⁴ Citation d'un.e participant.e sur le site internet de la concertation.

*général le projet aujourd'hui présenté de LNMP, car il ne prend pas en compte les observations formulées appelant des corrections en particulier pour limiter les destructions de maisons et de locaux sur Villeneuve-lès-Béziers et supprimer la réservation d'un espace pour la coûteuse création dans un secteur déjà souvent embouteillé d'une gare TGV Béziers-Est A75 sans connexion ferroviaire avec la gare centre"*³⁵

*"Villeneuve est la commune la plus impactée du projet pour ne pas dire sacrifiée avec l'assentiment sinon la connivence d'élus locaux qui ont subi plus que discuté les options "imposées" par SNCF/Réseau financement contraint oblige."*³⁶

En réponse aux interrogations sur l'emplacement des gares nouvelles, SNCF Réseau indique que la desserte de Béziers par sa gare centrale sera maintenue en phase 1 du projet et que la construction de la gare nouvelle n'est prévue qu'à partir de 2040. Le maître d'ouvrage rappelle les objectifs du projet : permettre la circulation des trains à vitesse commerciale de 320 km/h pour offrir aux voyageurs des trajets plus directs et rapides, reporter des circulations TGV et fret ferroviaire vers la ligne nouvelle, pour dégager des capacités de circulation sur la ligne classique et proposer ainsi un service régional plus fréquent et régulier.

Sur l'axe Montpellier-Béziers, SNCF Réseau précise que le taux d'utilisation de la ligne actuelle ne permet pas d'envisager de croissance à long-terme de l'offre ferroviaire sans risque de saturation. Le maintien de la desserte de Béziers par la gare actuelle obligerait en effet les TGV à rejoindre la ligne classique en amont de cette desserte, ce qui limite leur vitesse de circulation.

SNCF Réseau rappelle que l'emplacement de la gare nouvelle a été arrêté à l'issue d'une phase de concertation dédiée entre 2012 et 2013 et indique que ce nouvel emplacement permettrait de disposer d'une gare mieux adaptée à la desserte de sites touristiques de l'Hérault (car la gare serait située à proximité des A9 et A75). Pour le maître d'ouvrage, la nouvelle gare représenterait une baisse de la congestion routière saisonnière et libérerait des capacités de stationnement autour de la gare du centre-ville pour les usages TER.

S'agissant de la desserte de la nouvelle gare de Béziers, la desserte serait assurée par des transports en commun dont la politique de mise en œuvre devrait être définie par la Communauté d'agglomération de Béziers Méditerranée.

Pour répondre aux objectifs du projet, un autre emplacement de gare est suggéré par certains participant.e.s et acteurs associatifs (à l'instar d'ASSECO-CFDT OC) : l'aménagement d'une gare d'échanges à Nissan-Lez-Ensérune, option évoquée lors des phases de concertation antérieures puis finalement abandonnée. Cette option permettrait, selon ses partisans, d'accélérer les liaisons entre Montpellier et Toulouse et de tenir davantage compte des objectifs généraux du projet, phase 1 et phase 2 confondues.

Les orientations concernant la mise en œuvre de la phase 2 du projet et l'aménagement des gares nouvelles de Béziers et Narbonne sont ainsi largement questionnées. En la matière, certains acteurs associatifs invitent SNCF Réseau et l'Etat à prolonger les discussions avec les techniciens ferroviaires, les urbanistes, les représentants du maître d'ouvrage, les riverains, les élu.e.s et les acteurs associatifs du secteur.

Les caractéristiques générales du projet

Quel tracé pour la ligne nouvelle Montpellier Perpignan ?

En visioconférence, comme sur le site internet de la concertation, des participant.e.s s'interrogent sur le tracé du projet, en se demandant si les choix présentés étaient définitivement arrêtés.

³⁵ Contribution de l'ASSECO OD Midi Pyrénées.

³⁶ Contribution de Patrice Foulquier, association TGV Sud.

En réponse aux interrogations sur l'emplacement des gares nouvelles, SNCF Réseau indique que la desserte de Béziers par sa gare centrale sera maintenue en phase 1 du projet et que la construction de la gare nouvelle n'est prévue qu'à partir de 2040. Le maître d'ouvrage rappelle les objectifs du projet : permettre la circulation des trains à vitesse commerciale de 320 km/h pour offrir aux voyageurs des trajets plus directs et rapides, reporter des circulations TGV et fret ferroviaire vers la ligne nouvelle, pour dégager des capacités de circulation sur la ligne classique et proposer ainsi un service régional plus fréquent et régulier.

Sur l'axe Montpellier-Béziers, SNCF Réseau précise que le taux d'utilisation de la ligne actuelle ne permet pas d'envisager de croissance à long-terme de l'offre ferroviaire sans risque de saturation. Le maintien de la desserte de Béziers par la gare actuelle obligerait en effet les TGV à rejoindre la ligne classique en amont de cette desserte, ce qui limite leur vitesse de circulation.

SNCF Réseau rappelle que l'emplacement de la gare nouvelle a été arrêté à l'issue d'une phase de concertation dédiée entre 2012 et 2013 et indique que ce nouvel emplacement permettrait de disposer d'une gare mieux adaptée à la desserte de sites touristiques de l'Hérault (car la gare serait située à proximité des A9 et A75). Pour le maître d'ouvrage, la nouvelle gare représenterait une baisse de la congestion routière saisonnière et libérerait des capacités de stationnement autour de la gare du centre-ville pour les usages TER.

S'agissant de la desserte de la nouvelle gare de Béziers, la desserte serait assurée par des transports en commun dont la politique de mise en œuvre devrait être définie par la Communauté d'agglomération de Béziers Méditerranée.

Pour répondre aux objectifs du projet, un autre emplacement de gare est suggéré par certains participant.e.s et acteurs associatifs (à l'instar d'ASSECO-CFDT OC) : l'aménagement d'une gare d'échanges à Nissan-Lez-Ensérune, option évoquée lors des phases de concertation antérieures puis finalement abandonnée. Cette option permettrait, selon ses partisans, d'accélérer les liaisons entre Montpellier et Toulouse et de tenir davantage compte des objectifs généraux du projet, phase 1 et phase 2 confondues.

Les orientations concernant la mise en œuvre de la phase 2 du projet et l'aménagement des gares nouvelles de Béziers et Narbonne sont ainsi largement questionnées. En la matière, certains acteurs associatifs invitent SNCF Réseau et l'Etat à prolonger les discussions avec les techniciens ferroviaires, les urbanistes, les représentants du maître d'ouvrage, les riverains, les élu.e.s et les acteurs associatifs du secteur.



LE RAIL ET L'INTERMODALITÉ DANS VOTRE RÉGION

10 CHANTIERS POUR DEMAIN



2002–2030
ÉTAT DES LIEUX — CONCERTATION — PERSPECTIVES

Gares nouvelles

Chef de file de l'intermodalité, la Région soutiendra, à l'avenir, les projets de gares nouvelles seulement s'ils sont utiles à la population, interconnectés quai à quai avec le réseau classique et desservis par les réseaux urbains.





Automne 2025 : concertation sur les fonctionnalités, mixité et gares nouvelles

Analyse multicritère de différents scénarios de services

Voyageurs ou mixité ?

Analyse et comparaison de trois scénarii :

- Le tracé voyageur acté par Décision Ministérielle
- Un scénario mixte dit « Corbières Littorales »
- Un scénario mixte avec un passage en tunnel sous le massif des Corbières

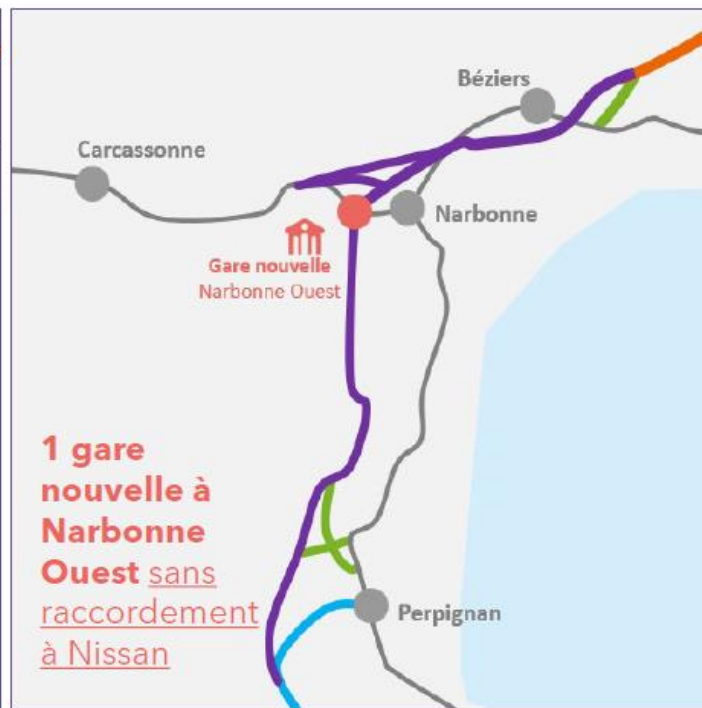
Les gares nouvelles

Analyse et comparaison de 4 scénarii :

- 2 gares nouvelles Béziers Est et Narbonne Ouest (scénario actuel)
- 1 gare nouvelle à Narbonne Ouest sans raccordement à Nissan
- 1 gare nouvelle à Narbonne Ouest avec un raccordement à Nissan
- 1 seule gare nouvelle à Nissan

➔ **Bilan de la concertation et décision ministérielle sur les fonctionnalités**

[Focus] scénarios gares nouvelles



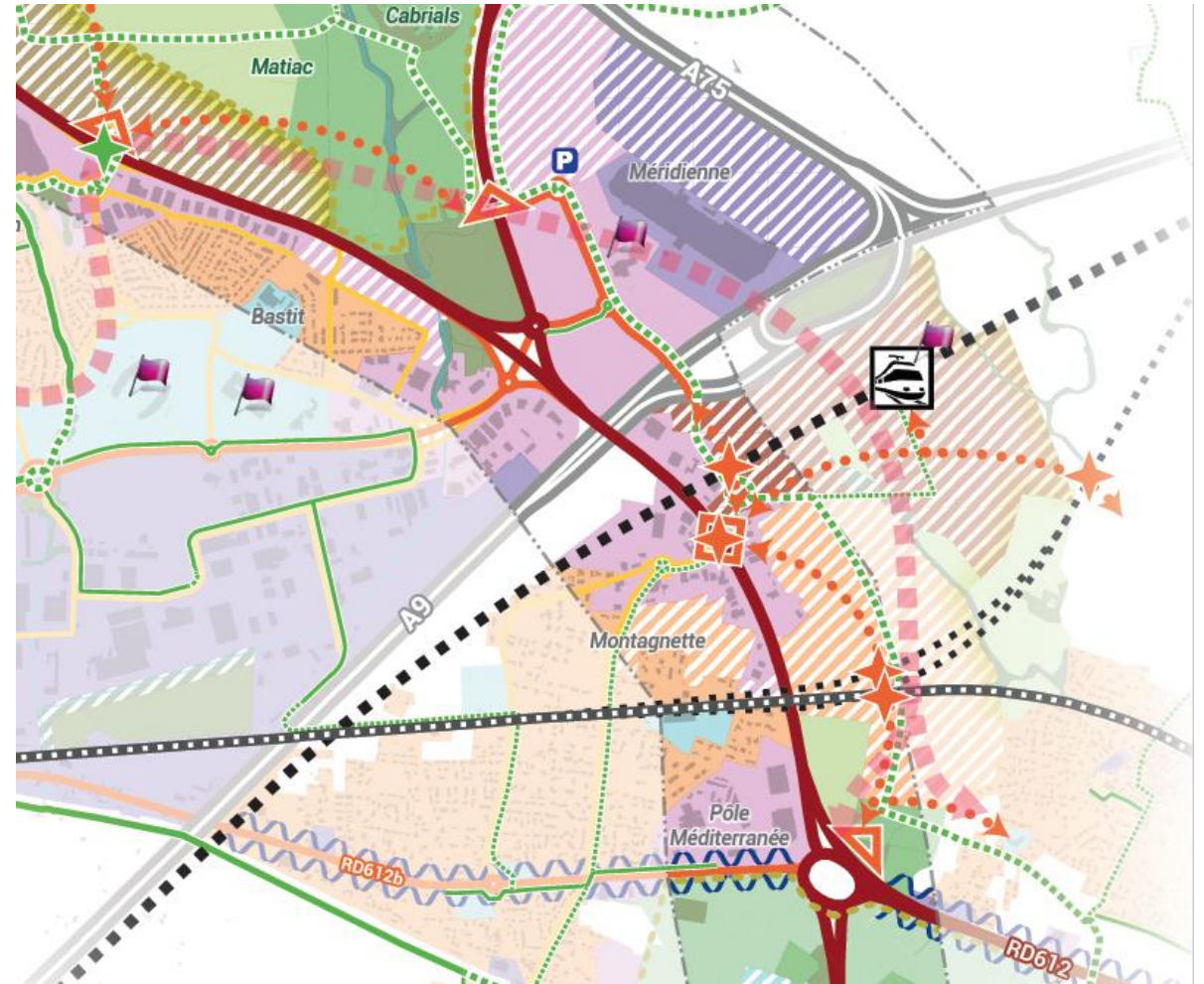


**FEUILLE DE ROUTE DE L'ETUDE DE SCHEMA DE DEVELOPPEMENT
DE L'AGGLOMERATION BEZIERS MEDITERRANEE
PRESENTATION, METHODE & BUDGET**

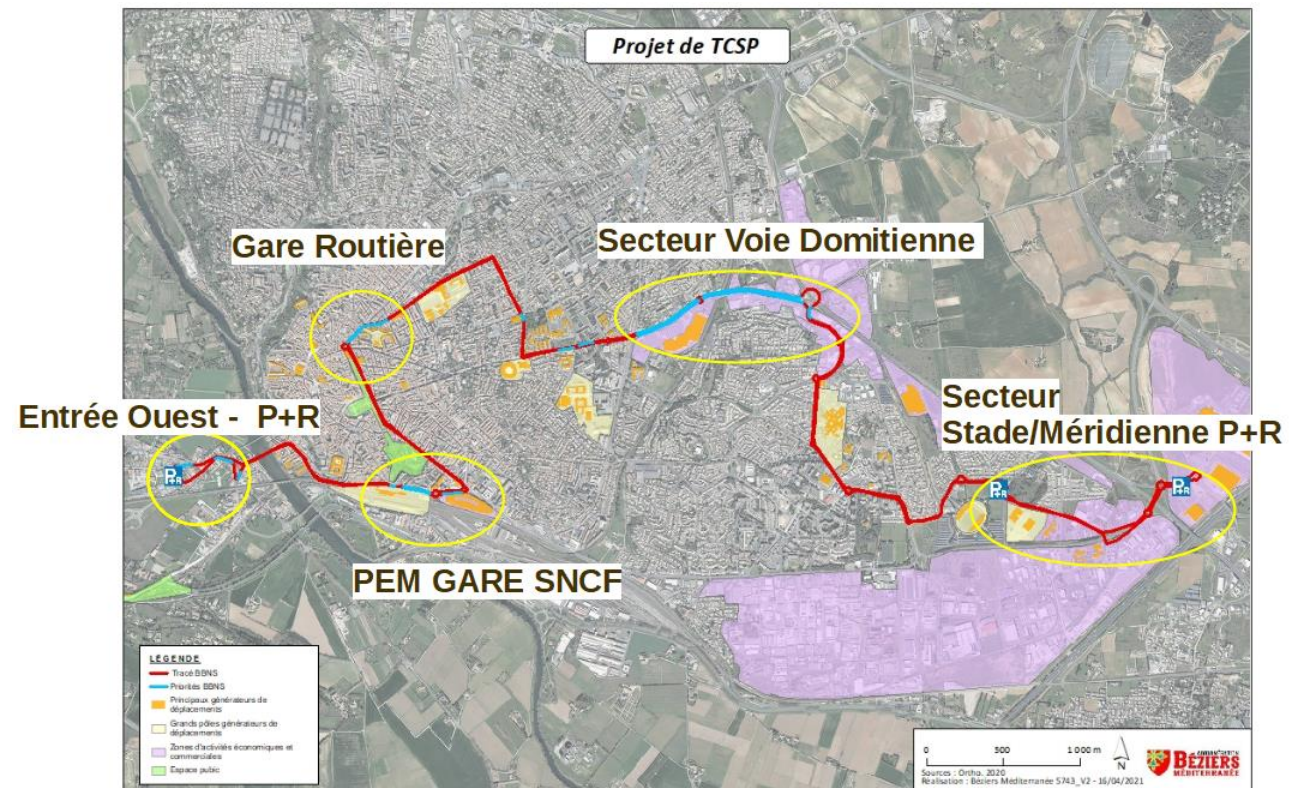


AGGLOMÉRATION
BÉZIERS
MÉDITERRANÉE

Éléments à valoriser



Éléments à valoriser



Éléments à valoriser



Éléments à valoriser





Éléments à valoriser

Note sur la desserte de Béziers

n° / affaire	Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan	rédigé par	Mission LNMP	le 18/01/21
		approuvé par	S. Lubrano	le 26/01/21
diffusion	Régine Bréhier, CGEDD Damien Teichner, DGITM	Emmanuèle Saura, SNCF Réseau		
objet	Présentation des éléments de contexte sur la desserte de Béziers			
classement	https://sncf-my.sharepoint.com/personal/7811041m_commun_ad_sncf_fr/Documents/Bureau/LNMP_Note Desserte de Béziers_v2.docx			

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.

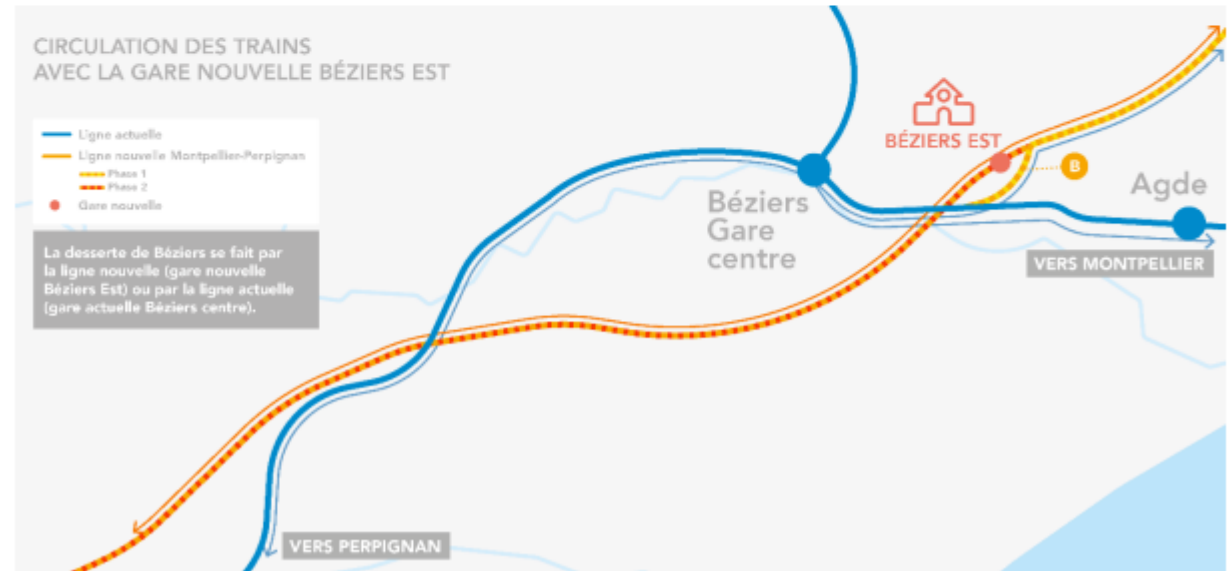
4. LA GARE NOUVELLE « A 75 », MEILLEURE SOLUTION POUR LE PROJET ET LE BITERROIS

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

Éléments à valoriser



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

Éléments à valoriser



LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

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

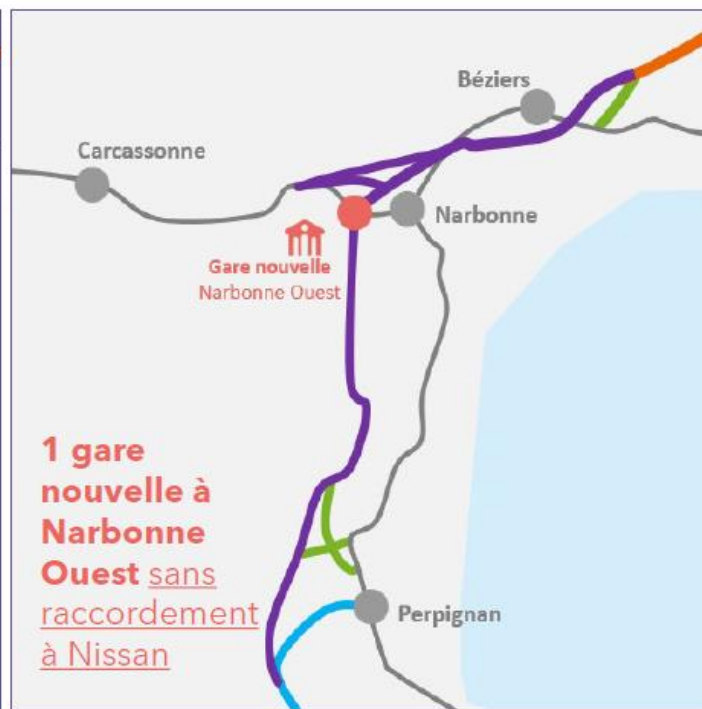
Desserte par la gare centre sans rac C à Nissan :

- 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.

[Focus] scénarios gares nouvelles





LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER - PERPIGNAN

[Découvrir le projet](#)

LE PROJET

La **Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan (LNMP)** prévoit la réalisation en deux phases de **150 km de lignes nouvelles** entre Montpellier et Perpignan pour répondre à la demande croissante de mobilité sur l'axe ferroviaire littoral de l'Occitanie. Elle vise à augmenter les capacités du réseau régional, à assurer la continuité de la grande vitesse ferroviaire entre la France et l'Espagne et contribue au maillage global européen pour le transport des personnes et des marchandises, concourant ainsi à la réduction de la pollution.

Cette ligne supplémentaire permettra de créer un doublet de lignes pour les voyageurs et pour le fret, formant ensemble un réseau ferroviaire plus performant, plus fiable et plus résilient face au changement climatique.

[Voir la carte](#)

UNE LIGNE EN +

C'est plus de trains, pour tous, sur toutes les lignes !





Portrait de territoire Agglomération Béziers Méditerranée

*Données Obséco
12 novembre 2024*

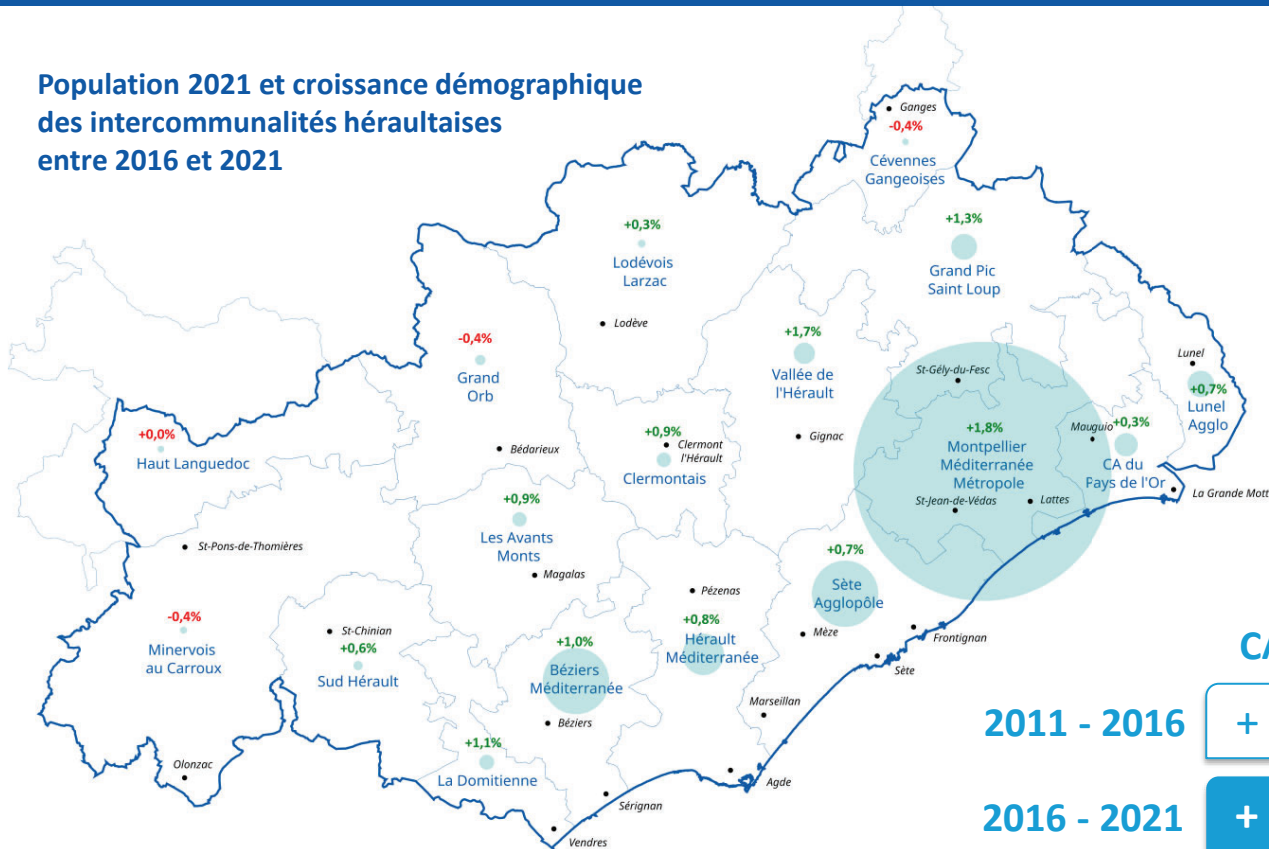


1^{er} ACCÉLÉRATEUR DES ENTREPRISES



Une croissance démographique dynamique

Population 2021 et croissance démographique des intercommunalités héraultaises entre 2016 et 2021



Population

CABM

2011

115 188

2016

123 613

2021

129 880

Taux de variation annuel moyen

CABM

Hérault

Occitanie

2011 - 2016

+ 1,4%

+ 1,3%

+ 0,8%

2016 - 2021

+ 1,0%

+ 1,2%

+ 0,7%

Sources : Insee RP 2021, réalisation CCI Hérault

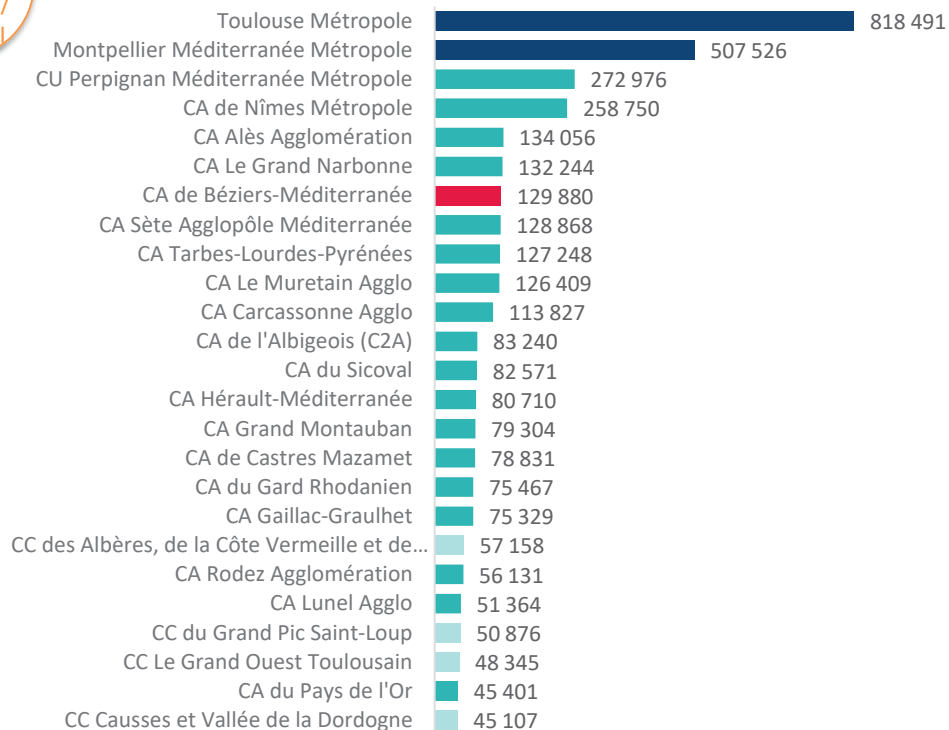
Source : Insee



Une croissance démographique qui reste positive

7^{ème}
rang
régional /
164 EPCI

Population 2021 des EPCI d'Occitanie



6^{ème}
rang
régional

Densité

CABM

429 hab. / km²

Hérault

197 hab. / km²

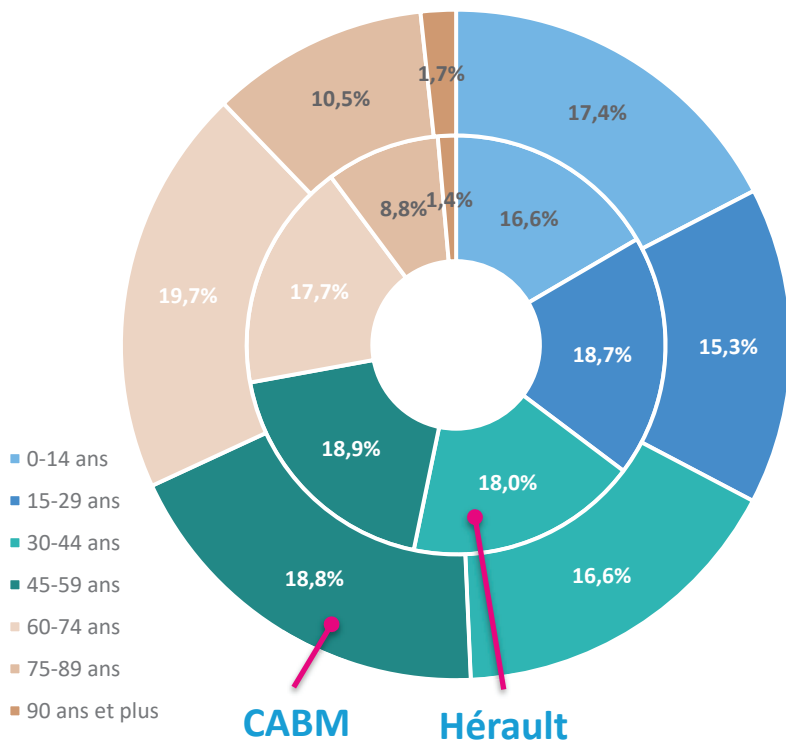
Occitanie

83 hab. / km²



Une progression des ménages d'une personne et familles monoparentales

Population par âge en 2021



Sources : Insee 2021

Composition des ménages en 2021

Ménages	Nombre	%	Taux de variation annuel 2016 - 2021
Ménage d'une personne	24 795	40,5%	+3,3%
Famille monoparentale	7 263	11,9%	+2,8%
Couple sans enfant	15 879	25,9%	+0,5%
Couple avec enfant(s)	12 312	20,1%	+0,2%
Autres sans famille	1 011	1,7%	-6,1%
Total	61 261	100,0%	+1,7%

Nombre moyen de personnes par ménages

	CABM	Hérault	Occitanie
2016	2,14	2,11	2,13
2021	2,07	2,06	2,07



Population de 15 ans et plus par catégorie socioprofessionnelle

CABM

Catégories	Nombre	%	Taux de variation annuel 2016 - 2021
Agriculteurs exploitants	564	0,5%	-0,5%
Artisans, Commerçants, Chefs d'entreprise	4 512	4,2%	+1,2%
Cadres, Profession intellectuelle supérieure	5 286	4,9%	+1,9%
Professions intermédiaires	11 435	10,7%	+1,6%
Employés	16 567	15,4%	-0,1%
Ouvriers	11 063	10,3%	+0,6%
Retraités	34 479	32,1%	+0,8%
Autres	23 349	21,8%	+1,8%
Total	107 256	100,0%	+1,0%

Hérault

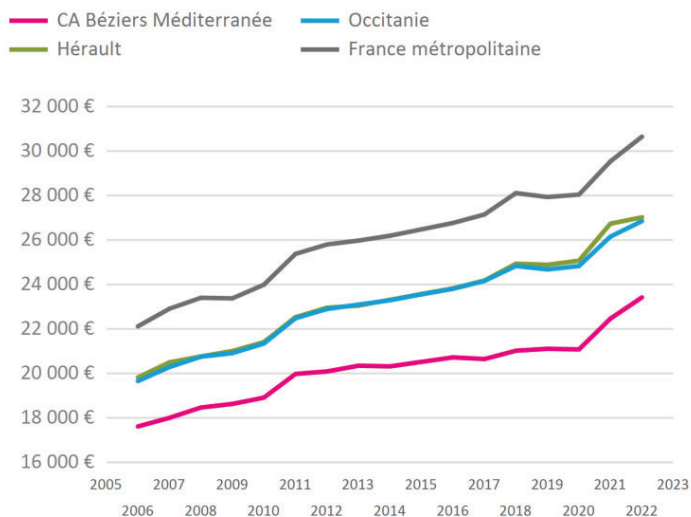
Catégories	Nombre	%	Taux de variation annuel 2016 - 2021
Agriculteurs exploitants	6 161	0,6%	-0,7%
Artisans, Commerçants, Chefs d'entreprise	46 794	4,6%	+2,5%
Cadres, Profession intellectuelle supérieure	96 489	9,6%	+3,4%
Professions intermédiaires	143 350	14,2%	+1,9%
Employés	152 701	15,1%	+0,3%
Ouvriers	88 033	8,7%	+0,1%
Retraités	277 738	27,5%	+1,2%
Autres	197 919	19,6%	+1,6%
Total	1 009 185	100,0%	+1,4%

Sources : Insee 2021



Des revenus moyens inférieurs au niveau départemental

ÉVOLUTION DU REVENU ANNUEL MOYEN



Sources : DGFIP – 2022 Impôt sur le revenu

Un revenu mensuel moyen inférieur par rapport à la Moyenne nationale

	2022	Revenu mensuel moyen
CA Béziers Méditerranée		1 952 €
Hérault		2 252 €
Occitanie		2 238 €
France métropolitaine		2 555 €

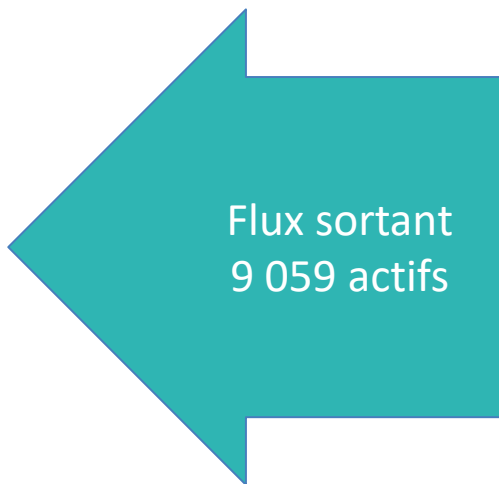
Une part de foyers fiscaux imposables inférieure au niveau départemental

	2022	Part des foyers fiscaux imposables
CA Béziers Méditerranée		32,3%
Hérault		40,2%
Occitanie		40,6%
France métropolitaine		45,5%

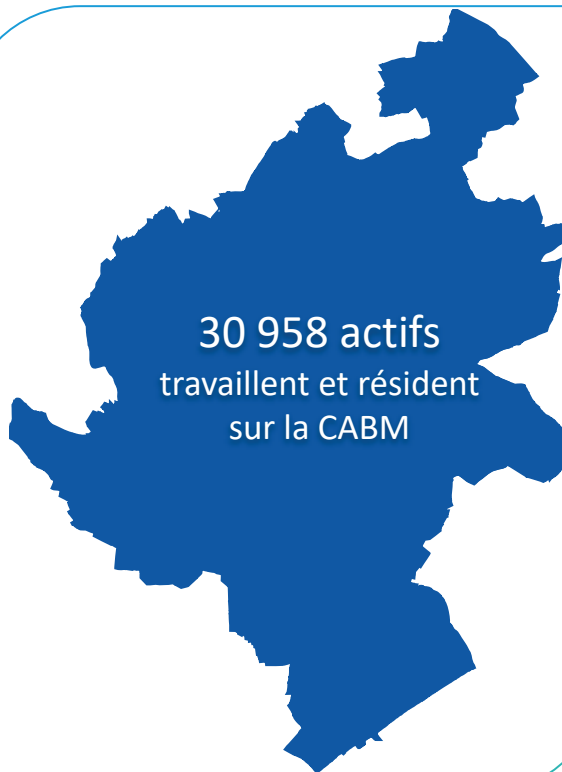


Une logique de bassin économique

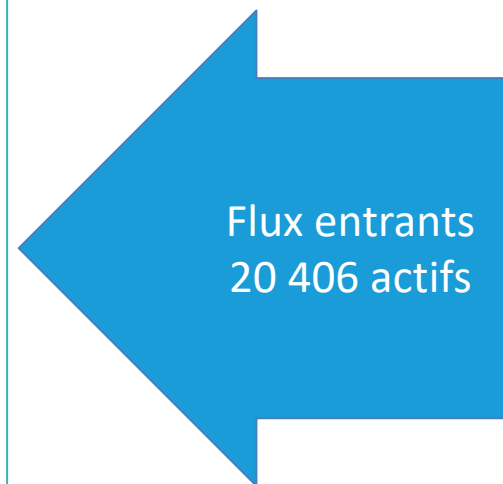
40 017 actifs
résidant sur la CABM



Actifs résidant sur la CABM et
travaillant dans une autre
intercommunalité



51 364 actifs
travaillent sur la CABM



Actifs résidant dans une autre
intercommunalité qui viennent
travailler sur la CABM

Tissu économique

OBSéco – Agglomération Béziers Méditerranée

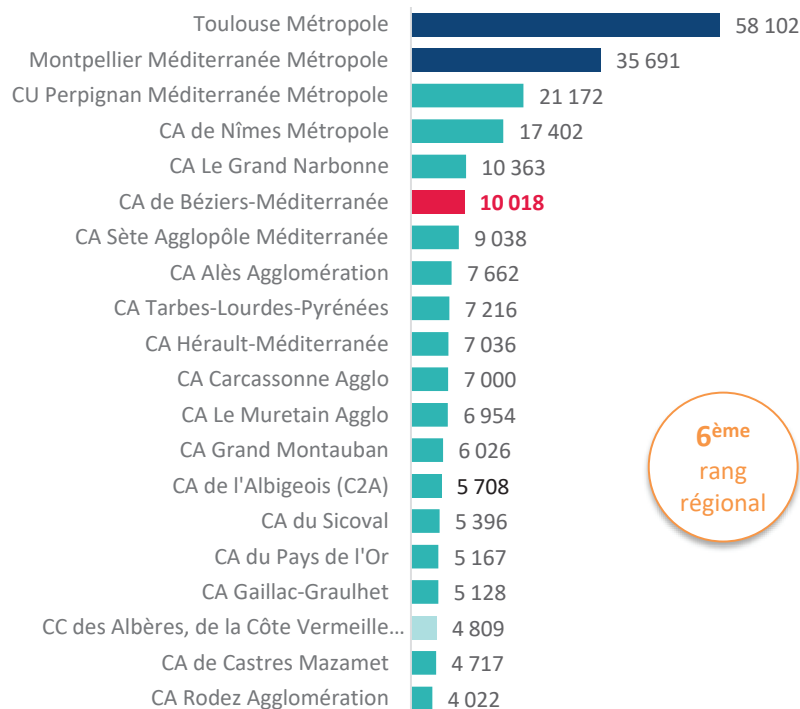


1^{er} ACCÉLÉRATEUR DES ENTREPRISES



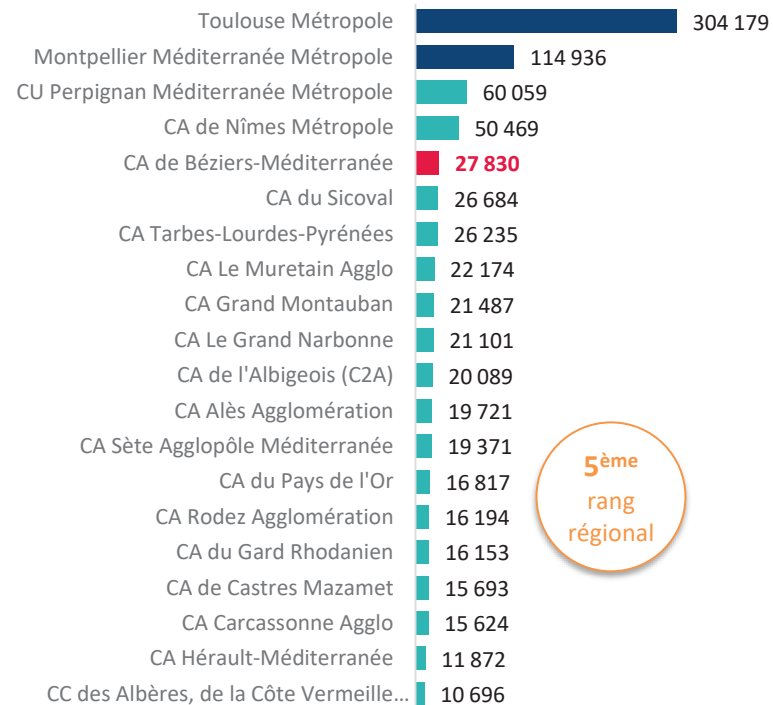
Une tissu économique qui pèse à l'échelle régionale

Nombre d'établissements inscrits au RCS au 06/11/2024



6^{ème}
rang
régional

Nombre de salariés du privé des établissements du RCS

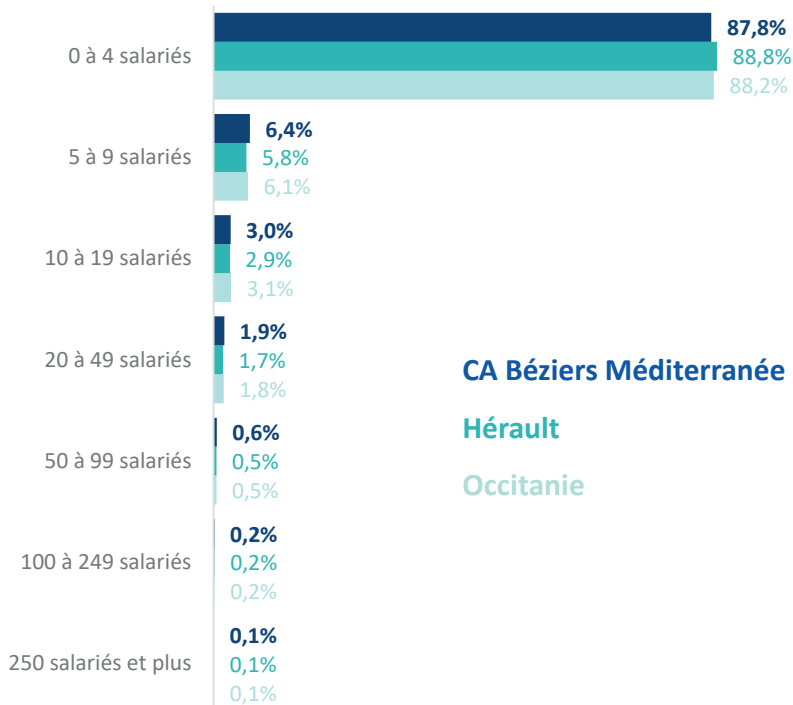


5^{ème}
rang
régional



Un tissu économique majoritairement composé de TPE

Répartition des établissements par taille (RCS)



Sources : CCI Hérault, 24/04/2024

10 018 établissements inscrits au RCS

La CCI Hérault analyse les établissements du ressort du Registre du Commerce et des Sociétés (RCS). Ce dernier regroupe toutes les personnes physiques et les personnes morales exerçant une activité commerciale. Toutes les entreprises dont l'activité est commerciale doivent obligatoirement s'y inscrire, et notamment :

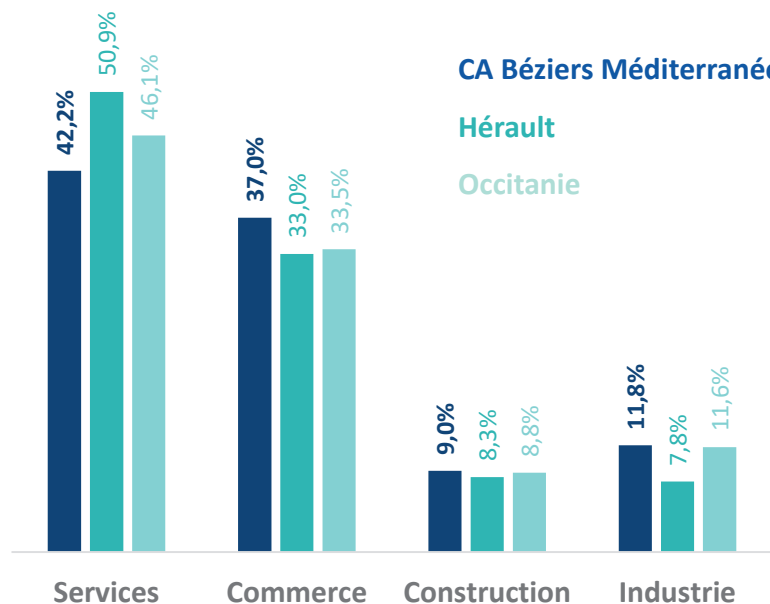
- les entreprises individuelles (EI) y compris les micro-entrepreneurs
- les entreprises unipersonnelles à caractère limitée (EURL)
- les sociétés à responsabilité limitée (SARL),
- les sociétés par actions simplifiées (SAS)
- les sociétés anonymes (SA)
- les sociétés en nom collectifs (SNC)
- les sociétés civiles
- les groupements d'intérêts économiques (GIE)

Parmi les établissements, ne faisant pas partie du RCS, nous retrouvons les professions libérales, les artisans exerçant en nom propre.



Une part de l'industrie plus importante qu'au niveau départemental

Part des établissements inscrits au RCS
selon le secteur d'activité



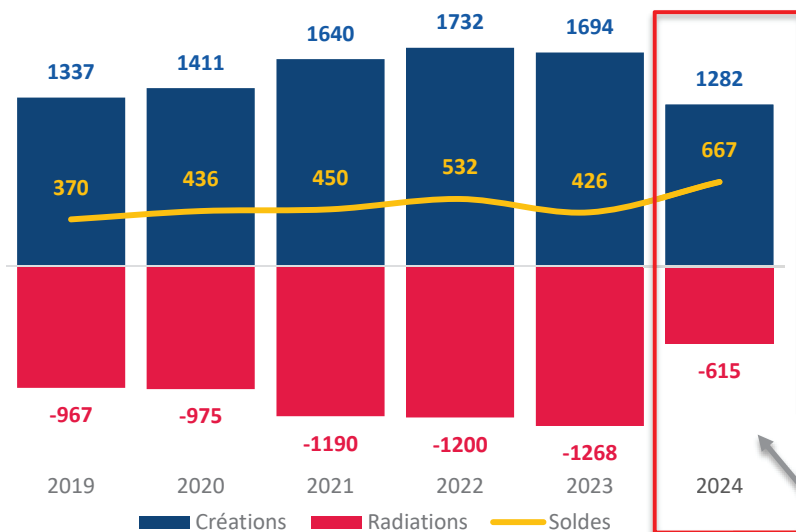
Nombre d'établissement
inscrits au RCS selon le
secteur d'activités

Industrie	1 182
Construction	897
Commerce	3 710
Services	4 229
Total	10 018

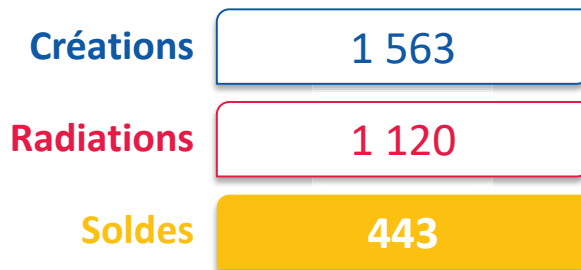


Une réelle dynamique entrepreneuriale

Créations / Radiations / Soldes
d'établissements du RCS au 06/11/2024



Moyenne entre 2019 et 2023
Créations / Radiations / Soldes



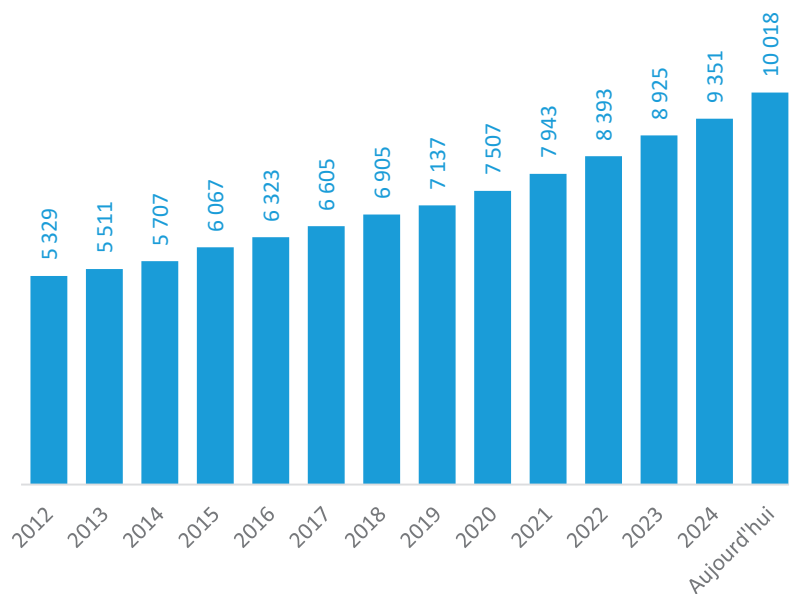
Tendances 2024, sur la base des créations et radiations enregistrées au 6 novembre 2024

Sources : Fichiers des CCI d'Occitanie 6 novembre 2024



Une dynamique essentiellement portée par les services

Evolution du nombre d'établissements au 1er janvier
Tous secteurs d'activités



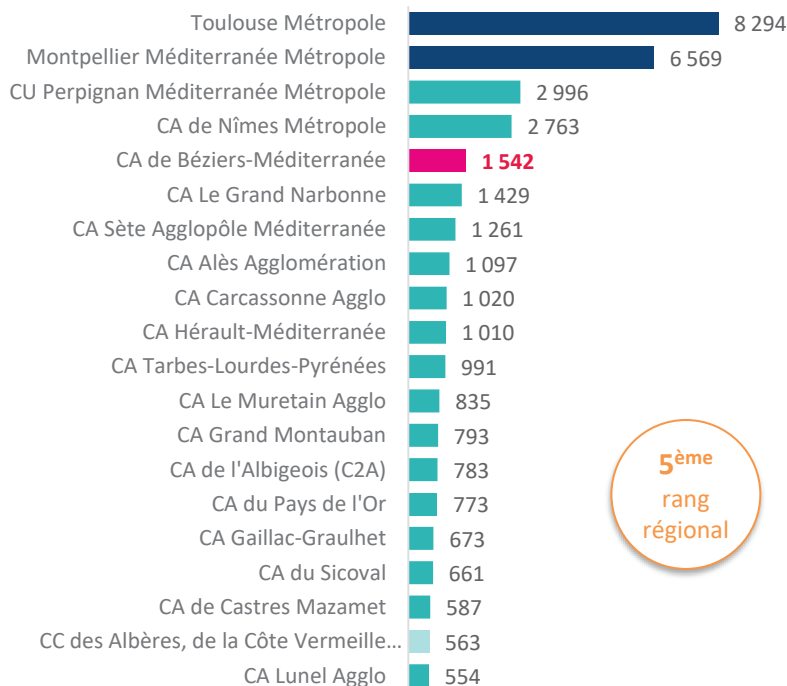
Solde moyen 2019 / 2023
créations - radiation
par secteur d'activités





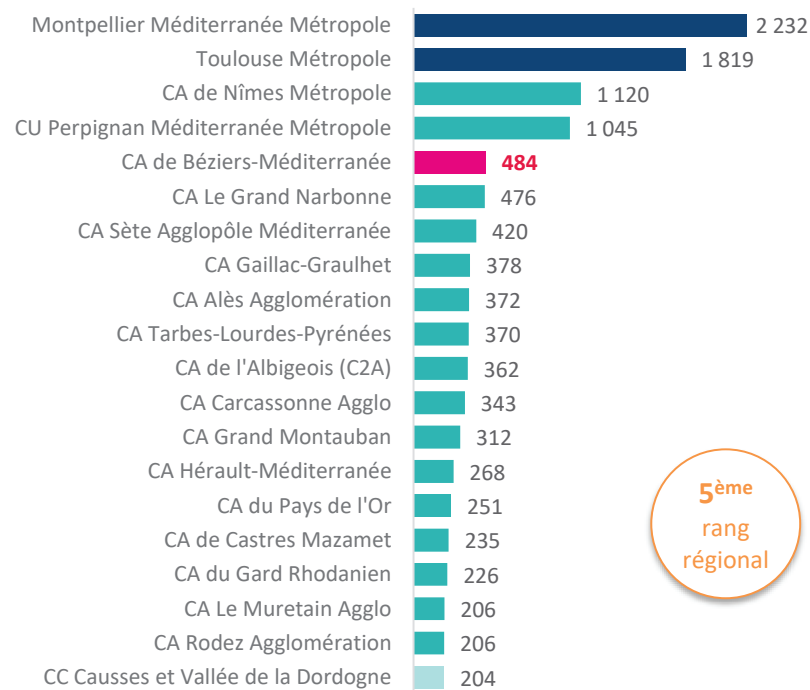
Une réelle dynamique entrepreneuriale

Créations annuelles moyenne d'entreprises entre 2019 et 2023 par EPCI



5^{ème}
rang
régional

Solde moyen (Création - radiations) entre 2019 et 2023 par EPCI



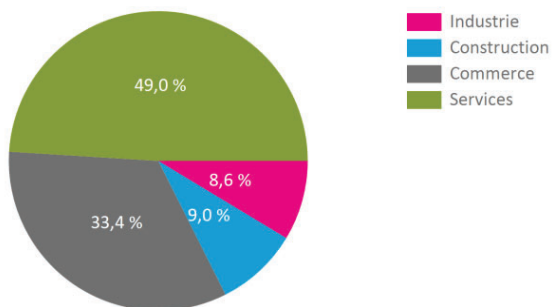
5^{ème}
rang
régional



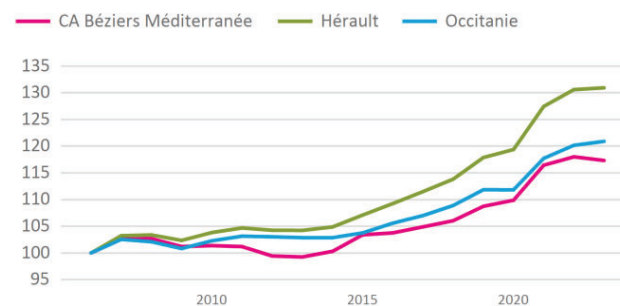
Une évolution dynamique de l'emploi

35 595 emplois salariés du privé en 2023

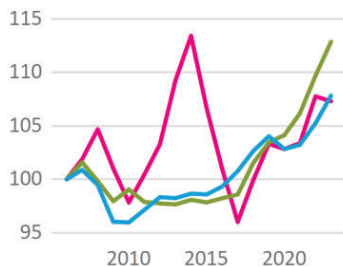
RÉPARTITION PAR SECTEUR



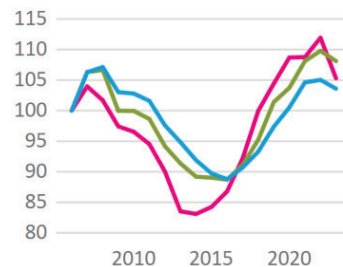
ÉVOLUTION INDICIAIRE - ENSEMBLE DES SALARIÉS



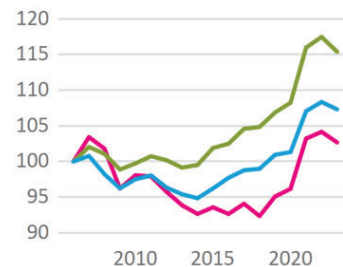
SALARIÉS DE L'INDUSTRIE



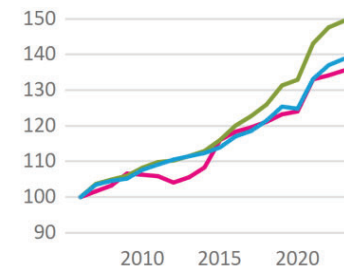
SALARIÉS DE LA CONSTRUCTION



SALARIÉS DU COMMERCE



SALARIÉS DES SERVICES





11 564

Le nombre de résidences secondaires

1 116

chambres en hôtellerie

7 272

emplacements de campings

1 262

lits en hébergements collectifs

80 à 100 millions d'euros

d'apport touristique dans le chiffre
d'affaires des commerces de détail