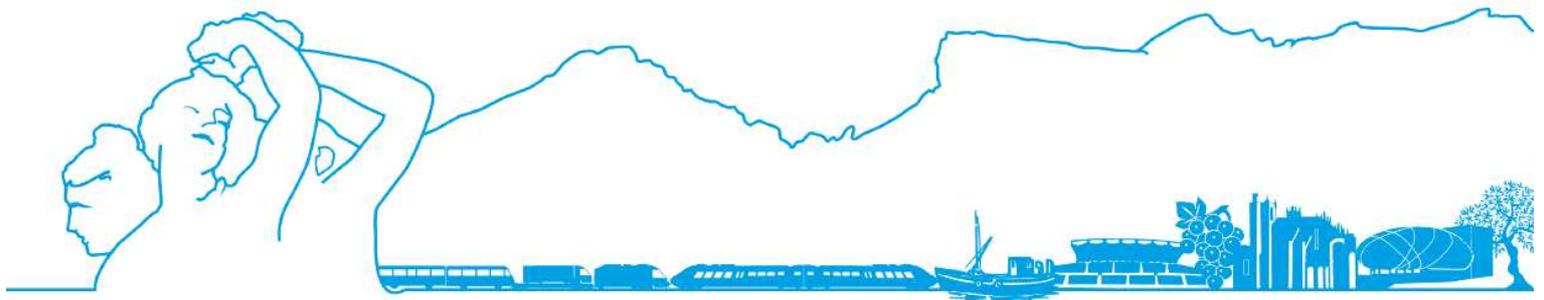


# ligne nouvelle Montpellier-Perpignan

Compte-rendu

## ATELIER « Desserte du territoire n°3 »

mardi 19 juin 2012 – NISSAN-LEZ-ENSÉRUNE  
Salle municipale Michel GALABRU



LISBOA – SALAMANCA – MADRID – BARCELONA – NARBONNE – MARSEILLE – VILNI  
SVERIGE – DANMARK – SUOMI – DEUTSCHLAND – SLOVENSKO – EESTI – SLOVENIJA – ELLÄS – PORTUGAL – ESPAÑA – POL  
— PARIS — KØBENHAVN — CALAIS — DOVER — LONDON — MONTPELLIER — WARSZAWA — BRISTOL — BRUXELLES — PERPIGNAN — DEN HAAG — AMSTERDAM — DORTMUND — BEZIERS — HANNOVER — BERLIN  
LISBOA – SÈTE – SALAMANCA – MADRID – BARCELONA –  
BELGIQUE — UNITED KINGDOM — ČESKÁ REPUBLIKA — SVERIGE — DANMARK — SUOMI — DEUTSCHLAND — SLOVENSKO — EESTI — SLOVENIJA — ELLÄS — PORTUGAL — ESPAÑA — POLSKA —  
OUVERTURE — INNOVATION — INTERCONNEXION — PARTENARIAT — ÉCO-RESPONSABILITÉ — RÉSEAU — AVENIR — MOBILITÉ — ACCÈS — EUROPE — TERRITOIRES — ÉVOLUTION — PERF  
BERLIN HAUPTBAHNHOF — LONDON SAINT PANCRAS — DUBLIN HI

Début de la réunion à 10h en présence de 52 participants.

NOM	PRÉNOM	FONCTION	ORGANISME
MORTINI	Thomas	Chef du bureau des politiques publiques	Sous-préfecture de Béziers
ODORICO	Hervé	Chargé de mission transport	DREAL - Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement
SENÉ	Frantz	Chargé de mission Planification/Habitat	DDTM de l'Hérault
PUJOL	Bernard	Directeur des transports	Conseil général de l'Aude
DEGAEFF	Jean-Pierre	Chef du service Mobilité et déplacements	Conseil général de l'Aude
TICHIT	Francis	Responsable des voies ferrées départementales	Conseil général de l'Hérault
PRAX	Romain	Responsable du service planification	Communauté d'agglomération Le Grand Narbonne
SUÈRE	Michel	Vice-président délégué à l'Aménagement de l'espace	Communauté d'agglomération Béziers-Méditerranée
BACCOU	Laurent	Chef du service Transports et déplacements	Communauté d'agglomération Béziers-Méditerranée
VIVER	Camille	Chef de projet prospective d'aménagement	Communauté d'agglomération Béziers-Méditerranée
BOZZARELLI	Michel	Président	Communauté de communes La Domitienne
CAMATS	David	Vice-président	Communauté de communes La Domitienne
CARALP	Alain	Vice-président	Communauté de communes La Domitienne
PESCE	Serge	Vice-président délégué aux finances	Communauté de communes La Domitienne
LAURENS	Danièle	Vice-présidente	Communauté de communes La Domitienne
BENHAIEM	Guillaume	Directeur des affaires générales	Communauté de communes La Domitienne
JACOB	Catherine	Directrice du Centre touristique et culturel de La Domitienne	Communauté de communes La Domitienne
MASSENAT	Diane	Agent de développement touristique	Communauté de communes La Domitienne
LAGLASSE	Gile	Responsable communication	Communauté de communes La Domitienne
ANDRIEU	Christophe	Responsable de l'action culturelle, patrimoniale et associative	Communauté de communes La Domitienne
LIOT-DASSAGATE	Sabrina	Responsable du développement économique	Communauté de communes La Domitienne
EJARQUE	Jean-René	Ancien maire de Nissan	Communauté de communes La Domitienne
LLOPEZ	Gérard	Adjoint au maire	Mairie de Lespignan
BEUSELINCK	Thierry	Conseiller municipal	Mairie de Lespignan
GUILLAUME	Jacques	Conseiller municipal	Mairie de Maureilhan
DURAND	Claude	Conseiller municipal	Mairie de Maureilhan
CROS	Pierre	Maire	Mairie de Nissan-lez-Ensérune
DANOY	Hélène	Conseillère municipale	Mairie de Nissan-lez-Ensérune
BERRAH	Bruno	Conseiller municipal	Mairie de Nissan-lez-Ensérune
BOUCABELLE	Yves	Conseiller municipal	Mairie de Nissan-lez-Ensérune
PINVIN	Philippe	Conseiller	CESER LR - Conseil économique, social et environnemental régional LR
DEPOIX	Nicolas	Chargé d'études	CESER LR - Conseil économique, social et environnemental régional LR

<b>MAUGER</b>	<b>Charlotte</b>	Conseillère en aménagement du territoire	CCIT de Narbonne/Lézignan/Port-la-Nouvelle
<b>AVELA</b>	<b>Marylène</b>	Directrice du service économie et développement territorial	CCIT de Béziers / Saint-Pons
<b>TERRASSE</b>	<b>Jacques</b>	Chargé de mission études et prospectives territoriales	Caisse des dépôts et consignations
<b>LAURANT</b>	<b>Guillaume</b>	Chargé d'études	Syndicat mixte du SCOT du Biterrois
<b>MILLAT</b>	<b>Régis</b>	Responsable secteur Béziers	Hérault Transport
<b>MENTION</b>	<b>Thierry</b>	Responsable des études urbaines	SEBLI - Société d'équipement du Biterrois et de son littoral
<b>QUÉTIN</b>	<b>François</b>	Adjoint au chef de département des projets de l'Arc Méditerranée	SNCF
<b>COMBARNOUS</b>	<b>Christine</b>	Déléguée régionale	SPPEF - Société pour la protection du paysage et de l'esthétique de la France
<b>BOISSEAU</b>	<b>Éric</b>	Délégué régional	FNAUT - Fédération nationale des associations d'usagers des transports
<b>FRANÇOIS</b>	<b>JP</b>	Représentant	Énergie TGV <sup>®</sup>
<b>SOUCHE</b>	<b>Claude</b>	Représentant	Énergie TGV <sup>®</sup>
<b>ARTIS</b>	<b>Louis-Jean</b>	Président	TGV <sup>®</sup> Développement LR
<b>POUZELGUES</b>	<b>Lucien</b>	Responsable	TGV <sup>®</sup> Développement LR
<b>GRANDJACQUET</b>	<b>Louis</b>	Président	TGV <sup>®</sup> Sud Territoires-Environnement
<b>CAUBET</b>	<b>Gabriel</b>	Président d'honneur	TGV <sup>®</sup> Sud Territoires-Environnement
<b>FARO</b>	<b>Raymond</b>	Membre du Conseil d'administration	TGV <sup>®</sup> Sud Territoires-Environnement
<b>GALAN</b>	<b>Jean-Claude</b>	Représentant	TGV <sup>®</sup> Sud Territoires-Environnement
<b>MICHEL</b>	<b>Pierre</b>	Représentant	TGV <sup>®</sup> Sud Territoires-Environnement
<b>ESCAFIT</b>	<b>Joan-Loïs</b>	Secrétaire	UL CFDT des Pays du Grand Biterrois
<b>RICHER</b>	<b>Jean-Pierre</b>	Garant de la concertation	Commission Nationale du Débat Public

## Les intervenants de Réseau Ferré de France (RFF) à la Direction régionale Languedoc-Roussillon pour cet atelier :

- Édouard PARANT, chef de mission Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan
- Bruno BEAUCHET, responsable des études socio-économiques
- Françoise UCAY, chef de projet, Inexia
- Florence FRÉRY, chef de projet, Inexia
- Silvio D'ASCIA, architecte, Inexia

## Déroulé de l'atelier

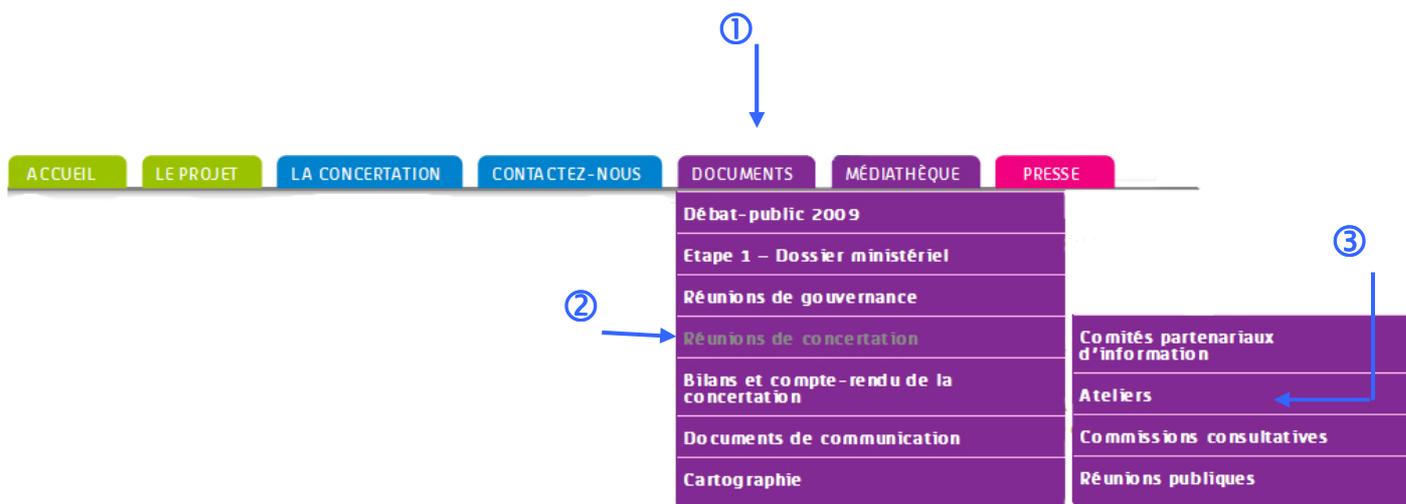
### ▪ Matin

- Propos liminaires
- Présentation du projet de territoire de la Communauté de communes La Domitienne
- Présentation des équipements structurants de Nissan-lez-Ensérune

### ▪ Après-midi

- Présentation des scénarios de desserte
- Analyse multicritère des sites

La lecture du présent compte-rendu est facilitée grâce au diaporama présenté en réunion. Le diaporama, ainsi que ce compte-rendu, sont en ligne sur le site [www.lalignenouvelle.com](http://www.lalignenouvelle.com) dans la rubrique Documents – Réunions de concertation – Ateliers



## PROPOS LIMINAIRES

**Édouard PARANT, RFF**, propose d'ouvrir ce troisième atelier dédié à la desserte du territoire, au cœur de la Communauté de communes La Domitienne. Avant de présenter l'ordre du jour, il donne la parole au représentant de l'État.

- ▶ **Thomas MORTINI, Chef du bureau des politiques publiques de la Sous-préfecture de Béziers**, salue les participants et leur demande de bien vouloir excuser Nicolas DE MAISTRE, Sous-préfet de Béziers, qui n'a pu se libérer pour cet atelier. En son nom, il souhaite la bienvenue à tous, salue la présence des nombreux élus et remercie le maire de Nissan pour son accueil. Puis il donne la parole à Michel BOZZARELLI, Président de la Communauté de communes La Domitienne pour présenter le projet qui concerne l'atelier d'aujourd'hui.

Il souligne avec satisfaction le travail de concertation mené par RFF, qui permet d'éclairer l'ensemble des élus et des acteurs du projet, notamment sur les choix de la desserte de ce territoire par la ligne nouvelle. Il termine en souhaitant que cette journée soit enrichie par une réflexion constructive.

**Édouard PARANT, RFF**, rappelle que la méthode de travail de l'atelier est participative et invite chacun à prendre la parole et à intervenir afin que les voix de RFF et de La Domitienne ne soient pas seules à se faire entendre aujourd'hui.

Il précise que tout au long du processus d'études, le garant de la concertation, Jean-Pierre RICHER est présent et observe les débats avec vigilance. Il ajoute que le garant suit le projet depuis près de 3 ans et demi et qu'il est possible de l'interroger sur sa manière de travailler, sur ce qu'il retire de la concertation et sur ce qu'il a pu observer. Son adresse mail s'affiche sur l'écran : [garant.lnmp@gmail.com](mailto:garant.lnmp@gmail.com).

Il présente ensuite l'ordre du jour, qui est scindé en deux. La première partie est l'occasion pour le porteur de projet qu'est la Communauté de communes La Domitienne, d'exposer sa réflexion et l'état de ses études sur un projet de desserte pour un territoire qui s'étend de l'est du Biterrois, aux hauts cantons de l'Hérault et du Grand Narbonne à l'est audois. Car c'est bien l'ensemble de ce territoire qu'il s'agit d'irriguer avec la Ligne nouvelle. Cette première partie sera ponctuée par un éclairage sur les équipements structurants qui pourraient venir accompagner l'arrivée d'une gare nouvelle sur ce territoire. La deuxième partie permettra d'examiner, sous un éclairage plus technique, les deux sites présentés dans le rapport sur Nissan : le premier au niveau du hameau de Périès, l'autre, au droit de la gare actuelle.

**Édouard PARANT, RFF**, rappelle le calendrier, afin que les participants mémorisent le processus d'études et resitue l'objectif de cet atelier. Après le débat public, la prochaine étape importante est l'enquête publique qui doit démontrer l'intérêt général, ce qui ne peut se faire qu'une fois toutes les études terminées. L'étude du tracé est l'objectif de la seconde étape, avec la question annexe qui porte sur les gares : passera-t-on par les gares actuelles ou y aura-t-il des gares nouvelles ?

Les études de tracé et la desserte forment le premier volet. Le second volet est une particularité du projet de Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan : il s'agit de réfléchir à la possibilité d'accueillir des trains de marchandises. En précisant s'ils sont nécessaires de Montpellier à Perpignan, ou uniquement de Montpellier à Narbonne et dans la Plaine du Roussillon. Cet éclairage fait partie des études menées par RFF.

La troisième étape, qui viendra après le choix du tracé et des gares par le Ministre, consistera à préparer puis monter, le dossier d'enquête publique, au travers d'une étude d'impact, comme en mènent les élus dans leur commune, mais ici sur un périmètre d'une cinquantaine de communes.

Il revient sur l'agenda de ce début d'année 2012, en rappelant les ateliers qui se sont tenus en février-mars. Aujourd'hui, RFF propose de clôturer la réflexion par un troisième atelier dédié aux gares. Il précise que, parallèlement, RFF a travaillé avec la profession agricole, en confiant aux Chambres d'agriculture la réalisation d'un diagnostic assez précis de l'occupation du sol et de ses qualités agro-pédologiques. RFF a également travaillé sur un schéma directeur paysager qui permettra d'insérer au mieux ce projet dans le paysage. Les résultats ont été présentés au cours d'un atelier « paysages », suivi notamment par certaines personnes présentes dans la salle.

Enfin, il souligne l'importance de la question des ressources en eau. Outre l'alimentation en eau potable, RFF s'est attaché à présenter l'avancement des études sur le volet « eaux de surface » et « écoulement des cours d'eau », avec des modélisations et une présentation des premiers résultats qui montrent la transparence de cette infrastructure. Il conclut que les thématiques d'études ont été très variées et que l'ensemble devrait permettre d'expliquer le projet de la manière la plus pédagogique et la plus claire possible, sur le tracé, la mixité et les gares. C'est l'objectif assigné aux commissions consultatives qui vont

avoir lieu fin juin et début juillet, ainsi qu'aux 6 réunions publiques qui se tiendront du 26 juin au 5 juillet. Un comité de pilotage réunira tous les partenaires mi-juillet pour essayer de dégager un consensus sur les gares et sur la mixité. À ce comité de pilotage, les dossiers gares et mixité et les dossiers des partenaires seront présentés. Puis le Ministre devra arbitrer à l'automne 2012. La question du tracé, dont plusieurs variantes sont encore à l'étude, sera abordée ultérieurement.

Il conclut que l'atelier d'aujourd'hui s'inscrit dans ce cadre et il passe la parole au Président de La Domitienne pour la présentation du projet de Nissan, après le mot d'accueil de Pierre CROS, Maire de Nissan.

- ▶ **Pierre CROS, Maire de Nissan**, accueille les participants, très nombreux, et déclare combien il en est satisfait car il y voit un signe positif. Il souligne qu'il est important que le travail fait localement soit vu et entendu : dans le petit film qui va se dérouler, ce sont les élus qui sont les acteurs et, ajoute-t-il avec humour, « s'ils ne méritent pas la sélection à Cannes, ou dans un festival régional », une prime d'encouragement serait justifiée selon lui.

Il exprime le vœu que tout le monde connaît, que la gare de la Ligne nouvelle soit réalisée à Nissan. Il ajoute que le site de Nissan-village le rendait un peu sceptique au début parce qu'il trouvait l'accès un peu déficient. « Mais, réflexion faite, après en avoir discuté avec les partenaires institutionnels et avec des gens expérimentés, notamment le Maire de Besançon rencontré au cours du tournage du film », il est de plus en plus persuadé que Nissan-village est le bon endroit, par rapport à Périès, et le bon endroit par rapport à Béziers et à Narbonne. Il conclut que c'est l'objectif que s'est assigné La Domitienne aujourd'hui. Il passe la parole à Michel BOZZARELLI, Président de la Communauté de communes La Domitienne.

- ▶ **Michel BOZZARELLI, Président de la Communauté de communes La Domitienne**, remercie Pierre CROS, pour son accueil et pour avoir accepté que RFF organise ici cet atelier de travail. Il remercie ensuite tous les participants qui témoignent de l'intérêt au projet, qu'il estime un sujet d'importance, un équipement structurant pour la région et pour les deux siècles qui arrivent.

Il remercie Thomas MORTINI de représenter le Sous-préfet, Nicolas DE MAISTRE et de présider cette séance. Il remercie Édouard PARANT d'animer cet atelier, sans se lasser, toujours intéressé par le sujet et enfin, le garant de la concertation, Jean-Pierre RICHER. Il introduit le petit film d'animation tourné lors d'un voyage à la gare de Besançon : « Cette réalisation nous paraît un bon exemple de la gare que nous aimerions voir émerger à Nissan-lez-Ensérune ». Il annonce qu'il rappellera après la projection quelques idées fortes qui guident l'action des élus et que le travail qui a été conduit au cours de ces dernières semaines sur le futur, sera ensuite présenté. Il passe la parole à Guillaume BENHAIEM, Directeur des affaires générales de La Domitienne.

- ▶ **Guillaume BENHAIEM, Directeur des affaires générales de la Communauté de communes La Domitienne**, remercie le Président et précise que ce film expose non seulement le projet lui-même, mais sa philosophie et la méthode retenue par la Communauté de communes la Domitienne pour faire coïncider ce projet de LGV avec ce territoire si particulier.

## FILM DE PRÉSENTATION DU PROJET DE LA COMMUNAUTÉ DE COMMUNES LA DOMITIENNE

### PRÉSENTATION DU PROJET DE TERRITOIRE DE NISSAN-LEZ-ENSÉRUNE par Guillaume BENHAIEM, Communauté de communes La Domitienne

Ces informations sont disponibles sur le site internet du projet [www.lalignenouvelle.com](http://www.lalignenouvelle.com) (rubrique : Documents – Réunions de concertation - Ateliers).

- ▶ **Michel BOZZARELLI, Président de la Communauté de communes La Domitienne**, donne la parole à la salle afin que les élus de La Domitienne puissent répondre aux questions.

**Édouard PARANT, RFF**, intervient pour préciser que l'exposé était très complet et que la parole peut circuler, pour commenter la vision de l'aménagement et du développement de la Domitienne.

- ▶ **Joan-Loïs ESCAFIT, Secrétaire de l'Union locale CFDT des Pays du Grand Biterrois**, annonce que la CFDT défend le positionnement d'une gare nouvelle sur Nissan. Il précise qu'il s'agit d'une position régionale de la CFDT Languedoc-Roussillon et pas seulement celle de l'Union locale de la CFDT du Grand Biterrois. La CFDT lui donne la préférence parce que ce site est un point de rééquilibrage, son positionnement a beaucoup d'atouts et constitue, selon lui, l'enjeu du delta languedocien. Il ne créera pas nécessairement une métropole, mais sera plus polycentrique qu'une métropole traditionnelle. Il ajoute quelques petites interrogations, comme la nécessité de travailler sur l'interface TER-LGV en gare de Nissan, « parce que la position sur l'ancienne gare a l'inconvénient de ne pas être tangentielle, mais en triangle ». Il pense que des moyens y compris physiques, peuvent être trouvés. Parmi les voyageurs TGV<sup>®</sup>, il y a beaucoup de personnes chargées ou qui sont âgées, etc. qui marchent difficilement, ce qui crée les difficultés rencontrées dans les gares classiques. Les longueurs de quai sont un problème, que l'on soit à Marseille-Saint-Charles, à Valence-TGV<sup>®</sup>, quand il faut passer de la ligne TGV<sup>®</sup> à une ligne transversale, à cause des distances à parcourir dans la gare.

Il est essentiel, selon lui, que cette gare LGV soit exemplaire dans l'intermodalité, pour aller vers n'importe quel point, Gruissan en bus, ou Béziers ou Bédarieux. Or, en utilisant les énergies renouvelables, il est possible d'imaginer des systèmes de trottoir y compris automoteur, c'est à dire que le fait de marcher génère l'énergie pour faire bouger le trottoir. Des solutions innovantes pour faciliter le changement TGV<sup>®</sup>/TER sont envisageables. La seule difficulté réside dans ces quelques dizaines de mètres de transfert.

Il ajoute qu'il faut aussi penser aux liaisons avec le Massif central. Il existe un axe « traversée du centre de la France » avec une ligne à réhabiliter, celle de Neussargues. Il faudra envisager que les trains qui arrivent là, sans rupture, viennent ensuite jusqu'à Nissan pour accéder au TGV<sup>®</sup>. Les voyageurs qui arrivent de Rodez pour prendre le TGV<sup>®</sup> vers le Sud, peuvent venir à Nissan, à condition qu'il n'y ait pas de rupture à Béziers : c'est là qu'existent de nombreux atouts sur ce site. L'atout historique et culturel lui paraît essentiel, avec toute l'histoire de la Domitienne, de l'Oppidum, sur ce cœur du Languedoc. Il s'agit d'un ressort extraordinaire qu'il faut valoriser, comme sa dimension culturelle, dans laquelle se trouve la dimension linguistique : cette gare sera bilingue français-occitan dès maintenant. C'est un atout important. Nissan n'est pas le sud de la France, mais le cœur du Languedoc, une spécificité, une altérité qu'il faut mettre fortement en évidence. Ces atouts doivent être mis en évidence et la CFDT s'engage à se battre sur ce dossier pour qu'il aboutisse.

**Édouard PARANT, RFF**, retient la nécessité, si ce site était retenu, de bien travailler, outre le volet langue régionale, sur le volet intermodalité et passage d'un niveau à un autre. Il ajoute qu'il ne faut pas perdre de vue, que de toute manière, même avec des quais parallèles, les voyageurs seraient obligés de passer par une passerelle ou un passage souterrain. Même avec un quai commun, il y aura nécessité de créer des circulations verticales et longitudinales. Il conclut que RFF apportera une attention particulière, qui peut être déclinée sur toutes les gares nouvelles, à l'intermodalité et à la gestion de cette intermodalité TER/TGV<sup>®</sup>.

- ▶ **Éric BOISSEAU, représentant régional de la FNAUT**, souhaite revoir le plan de masse, qui présente la gare avec le carrefour ligne nouvelle, ligne classique.

**Édouard PARANT, RFF**, confirme que ce plan va être présenté dans le projet de La Domitienne.

- ▶ **Éric BOISSEAU, représentant régional de la FNAUT**, souhaite que soient présentés, la ligne classique, la ligne nouvelle, et le raccordement ligne nouvelle, ligne classique, pour éclairer ses propos.

Il rappelle que le nouveau gouvernement fait face à une contrainte financière très forte et que la Ministre a déclaré au salon de la mobilité « les projets non financés seront reportés aux calendes grecques ». Pour les usagers, la Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan est indispensable, d'abord pour opérer du report du fret de la route vers le rail : la FNAUT estime que le fret est une priorité.

Il ajoute que la contrainte financière étant extrêmement forte, une ligne nouvelle à 7 milliards d'euros, ne sera pas réalisée dans l'immédiat et va causer un préjudice pour le report modal. Il existe, selon lui, une possibilité de phaser la réalisation de cette ligne nouvelle, avec une 1<sup>ère</sup> phase qui irait de Montpellier à Nissan. Ensuite les trains à grande vitesse circuleraient sur la ligne classique, ce qui est facile puisque la section Nissan-Narbonne permettra une vitesse de 220 km/h quand les travaux de modernisation de la voie seront terminés. Dans ce phasage, les TGV<sup>®</sup> sortiraient de la ligne nouvelle, pour aller sur la ligne classique. Mais, dans le scénario

exposé, la conception de la gare, avec une différence de niveau, rend impossible l'arrêt en gare. Les usagers du rail souhaitent pourtant une gare à mi-chemin entre Narbonne et Béziers, une gare commune telle qu'elle est présentée dans le projet que porte La Domitienne. La FNAUT souhaite donc que ce projet évolue de manière à ce que, en cas de décision gouvernementale de ne réaliser que la 1<sup>ère</sup> phase Montpellier-Nissan, il puisse néanmoins y avoir une gare nouvelle à Nissan.

**Édouard PARANT, RFF**, constate que la FNAUT prend 2 points comme acquis :

- le phasage du projet : il ajoute que beaucoup de projets sont phasés. Pour RFF, le projet n'a pas encore été décliné en phasage, mais si cette volonté de phaser était signifiée, la construction d'un raccordement qui permette de passer de la ligne nouvelle à la ligne classique serait nécessaire, soit à Béziers soit à Nissan. Ensuite, la décision de phaser doit être assortie de l'organisation de la desserte.
- il ajoute que le phasage à Nissan priverait le biterrois de desserte à la mise en service. Car le choix de ce phasage ne permet pas la création de gare nouvelle à Nissan, le site de Nissan-village étant localisé après le raccordement permettant le phasage du projet. Dans ce cas, il faudrait donc prévoir une gare nouvelle à Béziers pour assurer la desserte du biterrois par TGV<sup>®</sup>. En l'absence de gare nouvelle à Béziers ou de raccordement à l'est de Béziers pour desservir la gare centre, les voyageurs doivent prendre le TGV<sup>®</sup> à Narbonne ou à Montpellier. Narbonne centre deviendrait la 1<sup>ère</sup> gare TGV<sup>®</sup> en venant de Montpellier, en cas de phasage à Nissan.

Il conclut que la décision de phaser doit être réfléchie, surtout si le site de Nissan devait être retenu dans le projet finalisé.

- ▶ **Éric BOISSEAU, représentant régional de la FNAUT**, ajoute que la FNAUT demande qu'il y ait un scénario qui prenne acte d'une éventuelle décision gouvernementale de phaser et que dans le cadre de ce scénario, qui peut entraîner une légère modification du tracé, que cette ligne nouvelle serve aussi aux trains de voyageurs. Pour la FNAUT, cette ligne nouvelle est une ligne polyvalente qui doit accepter toutes les circulations ferroviaires, y compris les trains de fret et de voyageurs de proximité. Elle souhaite un doublet de lignes, conformément à ce qu'avait dit Christian DUBOST, ancien Directeur régional de RFF, quand les premiers projets ont été présentés. Un doublet de lignes avec une possibilité de détournement inopiné des circulations ferroviaires d'une ligne vers l'autre. Pour la FNAUT, l'efficacité et la robustesse de cette ligne Nord-Sud sont prioritaires, et, dans ce cadre-là, en cas de phasage, elle demande qu'un scénario, avec évolution possible du tracé, permette que la gare de Nissan soit implantée et qu'elle fonctionne, que les entreprises ferroviaires ne soient pas obligées de mettre en œuvre le scénario de court-circuit du Biterrois. La FNAUT s'inscrit dans un développement territorial qui articule le Narbonnais et le Biterrois, dans une communauté de destin. Sur le plan du développement territorial, il estime que ce n'est pas à la FNAUT de dire que le Narbonnais et le Biterrois ont une communauté de destin et que la voie ferrée Béziers-Nissan-Narbonne est la colonne vertébrale de cette communauté. Mais elle s'inscrit dans cette perspective de développement territorial, sur du moyen et du long terme. Pour conclure ses propos, il demande qu'une gare à Nissan soit intégrée dès le départ, quitte à ce que le tracé de la ligne nouvelle soit légèrement modifié.

**Édouard PARANT, RFF**, demande à la FNAUT d'expliquer comment évoluerait ce scénario.

- ▶ **Éric BOISSEAU, représentant régional de la FNAUT**, résume son propos à une demande de ligne polyvalente, circulée à 220 km/h, ce qui lui paraît réaliste car, selon lui, le relief est faible dans cette zone.

**Édouard PARANT, RFF**, conteste que le relief soit faible dans cette zone, il traverse des collines. Il ajoute, qu'avec des rames fret, la descente des collines d'Ensérune, suivie par les plaines de l'Aude et la remontée sur Montredon, les trains de fret devront monter de 25 à 70 m ; cela représente plusieurs kilomètres de pente.

- ▶ **Éric BOISSEAU, représentant régional de la FNAUT**, précise que la FNAUT demande simplement que les 2 lignes (classique et nouvelle) soient parallèles, de manière à avoir une gare commune. Il ne souhaite pas rentrer dans le détail de la conception de la gare ni de la ligne, mais constate qu'actuellement, le projet présenté par RFF ne permet pas l'implantation.

**Édouard PARANT, RFF**, confirme qu'un phasage du projet à Nissan ne permet pas à sa mise en service la réalisation d'une gare nouvelle à Nissan, comme il vient d'en alerter les participants.

- ▶ **Éric BOISSEAU, représentant régional de la FNAUT**, insiste pour que RFF présente simultanément, un projet avec possibilité de phasage si telle est la décision ministérielle et cette gare commune à Narbonne et à Béziers.

**Édouard PARANT, RFF**, ne croit pas dans la faisabilité d'un tel scénario. Il ajoute que RFF apportera les éléments demandés, mais que la commande ministérielle demande d'étudier la construction d'une ligne à 350 km/h, avec des trains de marchandises, depuis les collines d'Ensérune et jusqu'à la descente sur la plaine de l'Aude. Il ajoute, qu'au nord de la ligne nouvelle, le projet est sur un relief en terrasse, et après le franchissement de la ligne classique, l'arrivée sur les plaines de l'Aude à 350 km/h ou 300 km/h rend impossible le virage qui permettrait d'être parallèle à la ligne classique. Quoiqu'il arrive, une gare avant le raccordement ne sera plus connectée à la ligne classique. RFF peut l'anticiper en repoussant la gare complètement à l'est avant le raccordement, mais, dans ce cas, tout l'intérêt du site interconnecté au TER, est perdu. Il ajoute que, par contre, RFF soulignera dans le rapport, que le phasage à Nissan et la réalisation d'une gare à Nissan ne sont pas compatibles.

- ▶ **Bureau d'études AREP, Chef de projet pour la Communauté de communes La Domitienne**, constate que la problématique décrite par Édouard PARANT, est bien réelle : il faut absolument que le raccordement à la ligne nouvelle soit en amont de l'implantation de la gare, au vu des contraintes du site, et pour que la gare soit le plus près de la ligne classique pour faciliter le cheminement des piétons entre le TGV<sup>®</sup> et le TER.

Dans cette configuration, RFF propose en variante l'étude d'un branchement des raccordements à la ligne nouvelle avec les 2 voies du raccordement du même côté, sur le site de la gare TGV<sup>®</sup>.

Il précise que l'échelle actuelle des plans du projet de la gare rend difficile le tracé de ces options. Mais avec un quai provisoire au sud du raccordement sud, la desserte pourrait se faire.

**Édouard PARANT, RFF**, rappelle une évidence : la réalisation d'une gare TGV<sup>®</sup> sur une ligne nouvelle, implique des voies supplémentaires pour arrêter les trains. Il précise que, dans une gare nouvelle, il n'y a pas 2 voies mais 4, 2 passantes et 2 sur lesquelles les trains s'arrêtent. Ce qui implique que, pour une gare provisoire sur le raccordement, il faut prévoir un raccordement de 4 voies et pas seulement 2, et, pour le long terme, la place pour 4 autres voies. À la mise en service il existerait donc 8 voies, une véritable « usine à gaz » avec des raccordements et donc des quais qui ne seront pas à la même altitude que la voie ferrée ultérieurement prolongée, puisque ces raccordements, sur lesquels seront les quais temporaires, doivent rejoindre la ligne classique. Le phasage avec réalisation d'une gare à Nissan, présentait donc un problème de faisabilité important.

- ▶ **Michel BOZZARELLI, Président de la Communauté de communes La Domitienne**, souhaiterait revenir sur les propos de la FNAUT : dans le cas où la ligne TGV<sup>®</sup> s'arrêterait à Nissan ou un peu plus loin, il se demande si le raccordement à la ligne historique ne peut pas se faire 1, 2 ou 3 km plus loin, parce que le bénéfice de ce raccordement est que la ligne TGV<sup>®</sup> s'arrête, se raccorde à la ligne classique et desserve ensuite Narbonne, Perpignan...

Cela autoriserait le fait que l'on crée la gare à Nissan pour desservir les Biterrois. Si la gare peut être maintenue avec ce raccordement ligne historique/ligne LGV, les voyageurs pourraient toujours descendre du train, reprendre la ligne classique et revenir sur Béziers.

Il lui semble que ce raccordement ne doit pas se faire à cet endroit, puisque cela pose des problèmes majeurs au plan technique, mais 2 ou 3 km plus loin.

**Édouard PARANT, RFF**, demande si l'éloignement est en amont, au nord-est de Nissan, ou en aval au sud-ouest.

- ▶ **Michel BOZZARELLI, Président de la Communauté de communes La Domitienne**, précise qu'il est en aval, du côté de Narbonne.

**Édouard PARANT, RFF**, l'alerte sur la proximité de la plaine de l'Aude et de la présence de zones inondables.

- ▶ **Michel BOZZARELLI, Président de la Communauté de communes La Domitienne**, s'interroge sur la possibilité de raccordement à Périès.

Édouard PARANT, RFF, constate que l'éloignement vers le sud-ouest, à cet endroit, rend l'insertion du raccordement difficile techniquement, car il ne reste pas beaucoup de place avant la plaine de l'Aude.

- ▶ Michel BOZZARELLI, Président de la Communauté de communes La Domitienne, insiste sur le site de Périès qui est proche, puisque RFF voulait y faire la gare.

Édouard PARANT, RFF, précise que, si la ligne nouvelle est proche de la ligne existante au niveau de Périès, environ 5,5 km de longueur de terrain sont nécessaires pour créer un raccordement. Il rappelle que ce raccordement n'est pas obligatoire dans le projet LNMP, il peut servir pour le phasage du projet, pour desservir la gare centre de Narbonne dans le cas où il n'y a qu'une seule gare nouvelle et qu'elle est à Béziers est, ou si le Ministre décidait qu'il n'y a plus de train de fret au sud de Nissan, donc l'arrêt de la mixité du projet à Nissan. Dans ce cas, les trains de fret circulent sur la ligne nouvelle jusqu'à Nissan puis ils prennent le raccordement pour revenir vers la ligne classique.

Pour la desserte voyageurs avec une gare nouvelle à Nissan, ce raccordement n'a pas d'intérêt, les trains de voyageur n'ont pas à rejoindre la ligne existante pour aller à Narbonne centre puisque le narbonnais est desservi par la gare de Nissan. L'un des atouts de Nissan est de pouvoir assurer par la présence d'une seule gare nouvelle la desserte du biterrois et du narbonnais. Il ajoute qu'il ne pense pas que cette solution d'avoir un raccordement et une gare nouvelle intéresse les habitants.

Dans le cas d'une desserte de la gare centre de Narbonne, ou si la mixité s'arrête à Nissan, il ajoute qu'en débranchant à l'est de Nissan, le raccordement le plus long arrive à Périès, ce qui donne une idée de la longueur du raccordement. En débranchant à l'est du site de gare nouvelle à Nissan-village, le train de marchandises circule à 12 ‰ à l'entrée de la courbe de Périès parce qu'entre-temps il doit traverser la ligne nouvelle et descendre vers la ligne classique qui part dans les plaines de l'Aude, ce qui, avec des pentes pour des trains de fret, est extrêmement long. Ce raccordement de Nissan arrive à Périès, et s'il était à 3 km plus à l'ouest, il finirait dans les plaines de l'Aude et serait encore plus long car la ligne existante a une courbe vers le sud est alors que la ligne nouvelle part vers le sud-ouest.

Édouard PARANT conclut qu'il est beaucoup plus long et complexe de faire un raccordement ferroviaire qu'une bretelle d'autoroute.

- ▶ Éric BOISSEAU, représentant régional de la FNAUT, regrette que RFF reste dans le scénario décidé en 2009 lorsque la contrainte financière pesant sur les comptes publics n'était pas l'objet de la même intensité de préoccupation qu'aujourd'hui.

La FNAUT tient compte de la préoccupation financière qui pèse sur la sphère publique, réitère sa volonté d'avoir une ligne nouvelle, en particulier pour que le report du fret routier sur le fret ferroviaire puisse s'opérer.

Dès lors, la FNAUT souhaite que soit rediscuté le référentiel de vitesse : RFF parle de 300 à 350 km/h, qui était la commande de 2009, mais la FNAUT le conteste et ajoute qu'un scénario de 220 et 120 km/h pour le fret serait bien plus économe, car il ne nécessite pas de raccordements très longs. Les raccordements sont deux fois ou trois fois plus longs à 350 km/h que lorsqu'on roule à 200-220 km/h, parce que le différentiel de vitesse avec les trains de fret est plus faible.

Il souhaite faire acter que la FNAUT aura posé le problème si le scénario à 300 km/h est choisi et se révèle infinançable.

Édouard PARANT, RFF, prend acte de cette demande et propose de revenir au sujet de la gare de Nissan. Il précise néanmoins que la question de la vitesse de la ligne date du 14 novembre 2011, par la décision ministérielle de fin d'étape 1.

RFF ne va pas relancer le débat public, ni revenir sur une décision ministérielle, qui est aujourd'hui la lettre de mission sur laquelle RFF travaille. Il présente les photos aériennes sur lesquelles Nissan est située en plein centre de la diapositive et où apparaît en surbrillance la zone d'étude dans laquelle RFF travaille actuellement. Sur ce territoire, il présente les contraintes : au centre, le village de Nissan, à l'est les collines boisées d'Ensérune, au sud, l'arrivée sur le hameau de Périès et plus au sud les plaines de l'Aude.

Il montre le raccordement qui permet de connecter la ligne nouvelle à la ligne classique, en arrivant du Nord. Il existe en fait 2 raccordements : 1 par voie et par sens. L'une des voies du raccordement rejoint au sud le site de la gare historique à Périès. Son point de départ à Bentenac montre qu'il est prévu pour du fret, mais pas pour un TGV<sup>®</sup> à 350 km/h. Ce n'est pas une question de vitesse, mais plutôt de pente. Un point de départ du raccordement après la gare nouvelle de Nissan-village le ferait aboutir dans les plaines de l'Aude, au-delà du canal de la Colocation, qui est une zone inondable.

Il revient au projet de gare et questionne les deux Départements sur le réseau transport et le rabattement en bus : « Comment est organisé le réseau de bus départemental ? Existe-il des contacts avec la Communauté de communes La Domitienne sur la desserte de cette gare ? »

- ▶ **Régis MILLAT, Responsable secteur Béziers à Hérault Transport**, présente la partie héraultaise : le transport en car, aujourd'hui, est un réseau en étoile tourné vers Béziers. « Nissan est la tête d'une ligne qui assure la liaison Nissan-Colombiers-Béziers sur laquelle nous avons une fréquence horaire sur des tranches de 7h à 19h. »  
Il ajoute que dans le site tel qu'il est retenu, il existe un projet de gare routière. Cela ne poserait donc pas de problème particulier de desserte dans la mesure où il y aurait une circulation TER de Béziers centre-ville vers la nouvelle gare. Il resterait à déterminer le nombre d'offres à mettre en place pour structurer les flux, ce qui ne poserait pas de difficulté majeure d'organisation. Quelques points restent à préciser, comme la configuration de l'entrée de cette gare, mais la mise en place d'un réseau de bus autour de cette gare peut se faire en coordination avec l'autorité organisatrice voisine qui est celle du Grand Narbonne.
- ▶ **Jean-Pierre DEGAEFF, Chef du service Mobilité et déplacements au Conseil général de l'Aude**, rappelle que, dans l'Aude, il n'y a pas de syndicat mixte départemental, *a contrario* de l'Hérault avec Hérault Transport, mais plusieurs Autorités Organisatrices de Transport (AOT). La Communauté d'agglomération le Grand Narbonne a repris toutes les lignes régulières dans un périmètre assez important, qui comprend les deux zones de chalands. Le Département de l'Aude gère des lignes qui vont de Carcassonne à Narbonne, sans faire concurrence au TER.  
Il ajoute que le Département ne dessert pas Nissan, que cette desserte n'est pas prévue et que, par ailleurs, le Département de l'Aude et l'Agglomération de Narbonne défendent un projet de gare pour le département de l'Aude qui est concurrent de ce site-là.
- ▶ **Michel BOZZARELLI, Président de la Communauté de communes La Domitienne**, demande s'il est possible d'envisager une prolongation de la ligne qui dessert Coursan actuellement, dans le cas où le choix de Nissan serait prononcé par le Ministre.
- ▶ **Jean-Pierre DEGAEFF, Chef du service Mobilité et déplacements au Conseil général de l'Aude**, indique que cela n'est pas de sa compétence territoriale, car ces lignes ont été transférées au Grand Narbonne, avec lequel les ententes de dessertes doivent se discuter. S'il n'y a pas de syndicat départemental, il rappelle que chaque commune est une autorité organisatrice, responsable de l'extension de ses lignes et avec qui il peut y avoir des ententes. Dans le cas d'une conurbation Béziers-Narbonne, la configuration qui est étudiée ce matin est pertinente.

**Édouard PARANT, RFF**, comprend que l'interlocuteur serait plutôt le Grand Narbonne, pour le réseau de bus.

- ▶ **Bernard PUJOL, Directeur des Transports au Conseil général de l'Aude**, souhaite répondre à la question de Michel BOZZARELLI : « Dans l'état actuel du paysage institutionnel, s'il devait y avoir une ligne de Narbonne-Coursan à la gare de Nissan, elle serait interdépartementale et deviendrait de fait une ligne régionale, faisant de la Région l'interlocuteur pertinent. »
- ▶ **Michel BOZZARELLI, Président de la Communauté de communes La Domitienne**, donne quelques exemples de lignes régionales qui sortent du département et de la région.
- ▶ **Bernard PUJOL, Directeur des Transports au Conseil général de l'Aude**, confirme que le Département de l'Hérault a conventionné avec l'Aveyron et avec la Région Midi-Pyrénées pour une ligne Millau-Montpellier. Le Conseil général de l'Aude a également conventionné avec la Région Midi-Pyrénées, pour une ligne Castres-Béziers.
- ▶ **Michel BOZZARELLI, Président de la Communauté de communes La Domitienne**, réfléchit à une convention et se demande si une ligne au Sud existe : « Nissan, Lespignan, Vendres, est-elle envisageable ? Existe-t-elle ? »

- ▶ **Régis MILLAT, Responsable secteur Béziers à Hérault Transport**, confirme que cette ligne existe, pour les scolaires. Les élèves du collège qui sont de Nissan et Lespignan viennent du bassin de catégorie scolaire nommée les SEGPA. Cette ligne existe en priorité pour eux.
- ▶ **Michel SUÈRE, Vice-président de la Communauté d'agglomération Béziers-Méditerranée**, se dit convaincu par la qualité paysagère du site et se demande s'il ne faut pas le conserver en l'état ! Il a noté quelques points sur lesquels il souhaite des précisions :
  - un développement économique sur 400 ha est contradictoire avec ce que le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) préconise sur le secteur de La Domitienne, soit de 40 à 50 ha ;
  - le développement sur 20-40 ans, doit prévoir le déplacement des populations sachant que les activités principales et les populations sont implantées sur Béziers et Narbonne, ce qui va certainement générer des flux qu'il faudra absorber ;
  - l'opération Grand Site, prépare un schéma directeur sur le secteur ouest du Biterrois où sont repris les modes de déplacements, notamment le long du canal du Midi.

Il souligne qu'il a souhaité personnellement associer La Domitienne à la réflexion et s'étonne que le coût des investissements ne soient pas calculés au regard des retombées économiques et des dépenses qui peuvent y être associées. Il a noté que les dernières études faites par RFF annoncent un gain de 1 million de voyageurs supplémentaires avec deux nouvelles gares, une à Narbonne et une à Béziers, ce que préconise la Communauté d'agglomération Béziers-Méditerranée. Ce qui n'est pas le cas avec Nissan qui resterait sur le même nombre de voyageurs en totalisant ceux de la gare centre de Narbonne et de la gare centre de Béziers.

Il trouve dommage, que l'étude sur les accès mène à Lespignan ; il pense qu'il serait bon d'envisager un échangeur ou de trouver des flux plus importants. Il ajoute que l'un des points faibles du dossier est de ne pas faire converger les voiries.

**Édouard PARANT, RFF**, revient sur la création d'une éventuelle nouvelle sortie d'autoroute, et cite le cas de l'Aude qui est en discussion avec l'État et ASF pour la création d'une nouvelle sortie vers Salles-d'Aude. Il s'interroge sur les suites données par le ministère à ces différentes demandes.

- ▶ **Jean-Pierre DEGAEFF, Chef du service Mobilité et déplacements au Conseil général de l'Aude**, confirme qu'il y a 15 ans, un projet de desserte d'une zone touristique au Pech de Celeyran n'avait pas reçu d'avis positif : le projet était ambitieux et avait été relancé avec le projet de PRAE, le Parc d'Activité Économique que la Région souhaitait créer à Salles-d'Aude, et dont ASF est en train d'étudier une version chiffrée à 15 ou 20 M€. Mais le devenir de ce PRAE et de l'échangeur, lié aux projets de la Région sur Salles-d'Aude, n'a pas évolué.
- ▶ **Michel BOZZARELLI, Président de la Communauté de communes La Domitienne**, ajoute une information complémentaire sur les sorties autoroutières : pour reprendre l'exemple du PRAE, la Région avait sollicité une nouvelle sortie pour Salles-d'Aude mais ASF avait indiqué que la réalisation d'une sortie autoroutière était fonction d'un nombre d'utilisateurs extrêmement importants.

Il constate que ce seuil n'est pas atteint avec une seule zone activité économique et il ne pense pas qu'il soit atteint avec une gare TGV<sup>®</sup>. Une analyse des chiffres montre que les voyageurs TGV<sup>®</sup> ne sont pas forcément des utilisateurs d'autoroutes ou d'avions.

Bien que certains services soient complémentaires avec l'autoroute, comme la location d'une voiture si le voyageur veut se rendre à Carcassonne par exemple, ce n'est pas la démarche constatée d'un voyageur TGV<sup>®</sup> lorsqu'il arrive quelque part : il utilise plutôt les routes nationales ou départementales. Mais il reste intéressant d'avoir les deux accès, l'un par Narbonne, à 11 mn, l'autre, avec Béziers-ouest à 6 mn en moyenne.

Les études d'implantation faites par La Domitienne sont basées sur les 13 mn d'accès et 15 mn de circulation sans aucun encombrement, ce qui semble raisonnable et satisfaisant, en comparant ces chiffres avec la liaison autoroutière entre Béziers et Agde durant 2 ou 3 mois de l'année.

Michel BOZZARELLI revient au volet économique, et confirme que le secteur ouest-biterrois dispose bien de 60 à 70 ha ouverts, au niveau du SCOT, bientôt augmentés par la mise en place du PRAE. Cet ensemble économique sera important grâce à la volonté de la Région, souligne-t-il en ajoutant que, par ailleurs, La Domitienne a intégré dans son projet les installations programmées dans l'Aude. En effet, le SCOT du Narbonnais prévoit quelques zones d'activités

dans un périmètre d'une vingtaine de kilomètres autour de Nissan, ce qui conduit à un total de 300 ha disponibles dans les 10, 15 ou 20 ans à venir.

**Édouard PARANT, RFF**, revient à l'accessibilité du site de Nissan, par rapport à Narbonne, avec les projets de déviation de la rocade-est ainsi que de déviation de Coursan : il souhaite savoir si ces projets sont intégrés dans les estimations de La Domitienne ?

- ▶ **Michel BOZZARELLI, Président de la Communauté de communes La Domitienne**, confirme que ces trajets, bien connus des habitants de ce secteur, ont été vérifiés, en utilisant l'ancienne Nationale 9 qui part de Narbonne en direction de Coursan.
- ▶ **Guillaume BENHAIEM, Directeur des affaires générales de la Communauté de communes La Domitienne**, ajoute que la déviation de Coursan devrait raccourcir ce délai d'accessibilité de l'autoroute vers la gare et complète les données qui concernent les zones de chalandises. Le bureau d'études AREP qui est une filiale de la SNCF, a confirmé à La Domitienne que toutes les études démontrent que les prévisions de chalandise sont doublées une fois que la gare est créée, ceci a été vérifié pour toutes les gares nouvelles. Il lui semble par ailleurs difficile de parler du chiffre d'affaires lié aux voyageurs, sans évoquer le coût de la gare et de ses installations, qui plus est quand il y en a deux.  
Ces données sont importantes à connaître dès aujourd'hui, pour le citoyen et pour le contribuable, qui est à la fois un contribuable local et national.

**Édouard PARANT, RFF**, reconnaît que RFF doit chiffrer l'ensemble des investissements qui seront nécessaires pour assurer la desserte. Il ajoute que des bureaux d'études spécialisés sont mandatés pour le faire ; le coût de l'infrastructure, c'est-à-dire la gare, peut être chiffré, mais dans le cas particulier du projet Ligne nouvelle Montpellier Perpignan, la réflexion doit porter sur une desserte régionale, pour assurer notamment des flux vers Toulouse ? C'est donc l'ensemble Béziers-Narbonne qu'il faut regarder, la simple comparaison des coûts d'une gare à Béziers, à Nissan ou à Narbonne ne permet pas d'avoir une vision du coût de la desserte dans son ensemble, avec des raccordements ou pas. Il conclut que la réponse ne sera pas donnée au cours de cet atelier mais que RFF s'engage à l'apporter. Il résume en proposant de garder à l'esprit que le coût de la gare ne fait pas le coût de la desserte.

Pour terminer la matinée, il propose de présenter la réflexion d'un bureau d'études indépendant, qui apporte un éclairage sur l'apport des équipements structurants à la réalisation d'une gare nouvelle sur ce territoire, en tenant compte des différences qui existent entre chaque site.

- ▶ **Joan-Loïs ESCAFIT, Secrétaire de l'Union locale CFDT des Pays du Grand Biterrois**, revient sur le choix de Nissan, en précisant que la CFDT ne souhaite pas que ce site concentre les voitures, mais que les voyageurs y viennent prioritairement en TER (6 mn de Béziers – 11 mn pour Narbonne). Il considère qu'il ne s'agit pas d'une difficulté insurmontable à condition que le passage d'un mode à l'autre soit facilité.

Par contre, il relève une question essentielle liée aux transports en commun, en indiquant que les bus doivent circuler au gaz naturel plutôt qu'au diesel, pour assurer ces dessertes.

Il souhaite que cette demande soit élargie aux véhicules de location, sans aller jusqu'à rouler à l'électricité, il faut penser à l'hydrogène pour l'étape suivante, pour améliorer l'environnement : « Ce sont des équipements nécessaires à mettre en place, notamment pour les gens qui font des déplacements professionnels ».

Il poursuit en citant les personnes qui habitent à 40-50 km de leur lieu de travail et circulent avec des abonnements : il propose qu'avec le même titre de transport, ils puissent utiliser les différents modes, ce qui implique des coopérations entre les divers transporteurs, la SNCF, la Région pour les TER, les transports départementaux ou les transports d'agglomération.

« Dès à présent, ces questions doivent être réfléchies car elles permettront d'intensifier l'accessibilité de la gare de Nissan en tenant compte de son environnement, au départ de Gruissan vers le Nord, ou vers Toulouse... »

Il conclut qu'il faut anticiper les besoins des usagers, pour ne pas reproduire « les erreurs » qui ont été réalisées à grande échelle à Avignon comme à Aix-TGV®, où des problèmes insurmontables existent parce que l'interface avec les TER n'a pas été anticipée.

**Édouard PARANT, RFF**, retient la nécessité d'associer le maximum d'acteurs de la mobilité aux projets de territoire, dans le Biterrois, comme dans le Narbonnais. Il interroge la salle sur la présence d'un représentant

de la Région, car elle sera un interlocuteur incontournable dans l'objectif de créer l'intermodalité ferroviaire, ainsi que Hérault Transport et le Conseil général de l'Aude. Il précise qu'il faudra réfléchir à une tarification ou à des titres de transports qui simplifient l'intermodalité quel que soit le site retenu.

Et conclut que, au-delà des intentions, les voyageurs restent maîtres de leurs comportements : bien que tout soit fait pour qu'ils utilisent les transports en commun, depuis 25 ans, les gens continuent à se rendre en voiture à la gare.

## PRÉSENTATION DES ÉQUIPEMENTS STRUCTURANTS DE NISSAN-LEZ-ENSÉRUNE par Florence FRERY, Inexia

- ▶ **Guillaume BENHAIEM, Directeur des affaires générales de la Communauté de communes La Domitienne**, remercie Inexia pour cette présentation qui donne un autre éclairage technique au projet, mais il trouve dommage qu'une étude et une approche économique, ne tiennent pas compte de la philosophie de Nissan qui est d'être au cœur du Languedoc, à la fois sur les bassins Biterrois et Narbonnais. Il ajoute que cette introduction ne le rappelle pas alors qu'il s'agit d'une donnée essentielle : il y a 40 000 voyageurs par an qui transitent en TER entre Narbonne et Béziers et quasiment autant de véhicules qui prennent l'autoroute à Narbonne pour sortir à Béziers, que sur le tronçon Béziers-Montpellier. Il souligne que ces chiffres démontrent que le projet de territoire n'est réaliste qu'en faisant le lien entre Narbonne et Béziers. Le réduire systématiquement à des limites administratives dans une projection à 20 ans et dans le contexte actuel, lui pose un problème de fiabilité.

**Édouard PARANT, RFF**, rebondit en ce sens et rappelle la dimension du projet, qui ne se limite pas au seul territoire de la Communauté de communes.

- ▶ **Serge PESCE, Vice-président de la Communauté de communes La Domitienne**, revient sur la préoccupation exprimée par Guillaume BENHAIEM : il considère que La Domitienne, bien que située en limite de la référence du SCOT, représente 24 000 habitants sur les 260 000 du SCOT du Biterrois.

Il ajoute que le site de Nissan, différent du site de Cazouls ou de Maraussan, est vraiment l'enjeu du lien entre Béziers-Narbonne et que tous les élus sont solidaires du SCOT du Biterrois, avec lequel ils travaillent sérieusement.

Mais, il existe, selon lui, un problème « de coutures » entre SCOT, même si le SCOT du Biterrois est cohérent avec celui du Grand Narbonne ; car au-delà de la simple cohérence, les synergies positives sont encore à développer autour des choix d'orientation de chacun de nos grands territoires tels que ce choix d'implantation d'une gare commune, des liaisons intermodales, notamment le transport collectif routier et d'autres choses nécessaires pour la gare. Une réflexion de solidarité doit être menée parallèlement à ce choix, conclut-il.

**Édouard PARANT, RFF**, résume la demande de La Domitienne, si le choix de Nissan était confirmé par le Ministre des Transports : mener les études non plus aux échelles administratives, mais en interaction ou en synergie entre le Narbonnais et le Biterrois. Il lui semble que cette démarche est une obligation pour que le projet de desserte du territoire soit cohérent et réalisable.

- ▶ **Joan-Loïs ESCAFIT, Secrétaire de l'Union locale CFDT des Pays du Grand Biterrois**, rappelle que trois zones d'emploi sont concernées par ce projet : au-delà du SCOT du Biterrois, la zone d'emploi de Béziers monte jusqu'au Somail et au Caroux, et concerne environ 500 000 habitants. Il considère que la réflexion doit se faire à cette échelle et que les potentialités sont décuplées si la localisation de la gare se fait à l'intersection des deux lignes.

Dans la présentation de La Domitienne, l'exemple du centre de pilotage des énergies éoliennes et photovoltaïques de Colombiers, notamment, est intéressant à valoriser.

Il existe d'autres exemples, comme, à Béziers, une unité de production de pales d'éoliennes qui est en difficulté aujourd'hui mais qui a vendu son savoir-faire à ASTRUM, filiale de EADS. Il faut mentionner les centres INRA du Pech Rouge et de Narbonne, en pointe sur les évolutions de la vigne, des projets intéressants autour du chanvre comme matériau d'isolation performant pour des circuits courts pour se protéger du « chaud » comme du « froid », un projet de SCOP du côté de Capestang qui devrait démarrer l'année prochaine. Ces projets sont, selon lui, des éléments qui doivent être intégrés dans la vision globale de cette gare, cœur du Languedoc, un projet axé

sur le développement soutenable qui aura un rôle majeur à jouer dans la transition énergétique. Il ajoute pour conclure, qu'un travail en commun des intercommunalités est possible et souhaite que le potentiel qui existe dans la région soit valorisé.

Il termine en précisant que le projet urbain en cours d'élaboration, dans lequel les partenaires sociaux sont associés au dossier du travail saisonnier, rassemble les agglomérations de Béziers-Méditerranée et du Grand Narbonne mais intéresse aussi La Domitienne, et qu'il est soutenu par des crédits européens. En effet, le travail saisonnier agricole et surtout le travail saisonnier touristique, font partie des thèmes de travaux qui tournent autour du projet de la gare.

- **Pierre CROS, Maire de Nissan**, revient sur ce rapprochement ou cette coopération Béziers-Narbonne, au sujet duquel il a écrit un article dans le Midi libre. Il a noté que la CFDT suggère de réfléchir au niveau de l'échelle administrative et rappelle que les administrations d'État sont déjà rapprochées entre Béziers-Narbonne, mais que ce sont les collectivités territoriales notamment les communautés de communes ou communautés d'agglomération qui ont commencé à réfléchir ensemble sur un devenir commun.

Il ajoute espérer que le projet retenu sera celui de Nissan, mais, quoi qu'il en soit, il faudra travailler ensemble, une fois que la décision sera prise.

Concernant l'implantation de la gare et l'éloignement relatif des deux pôles, qui met en même temps Nissan dans la proximité des deux, il raconte une conversation avec le maire de Besançon, qui défendait le projet de gare-centre sur Besançon : « *J'ai posé la question la plus idiote qui soit à mes ressortissants, j'ai dit aux gens qui habitent à Besançon « Si vous aviez à prendre le train, où souhaiteriez-vous le prendre, au centre de la ville ou à 17 km de la ville ?* » Bien entendu 80 % ont répondu qu'ils préféreraient se rendre à Besançon centre, ce qui a été transmis à RFF. Mais RFF a indiqué que la faisabilité de la gare n'était possible que sur son site actuel et qu'en dehors de ce choix, il n'y aurait pas de gare. Ce qui rejoint, rappelle-t-il, la réflexion de Michel BOZZARELLI lorsqu'il dit qu'il y aura une gare à Nissan ou qu'il n'y en aura pas.

Pierre CROS continue son récit : « À la question : « *Avez-vous des regrets ?* », le maire de Besançon a répondu : « *Je n'ai aucun regret, la gare a été terminée en juillet 2011 et inaugurée en décembre 2011..., dès l'annonce faite, nous avons commencé à travailler avec toutes les collectivités concernées et nous sommes arrivés à quelque chose de superbe* ». »

Pierre CROS lance un appel à toutes les collectivités, à l'État et même à l'Union européenne, pour dire qu'il faut regrouper les intérêts de chacun des partenaires, ce qu'ils ont fait à Besançon.

La gare de Besançon est superbe, bien intégrée dans une Zone Naturelle d'Intérêt Écologique, Faunistique et Floristique (ZNIEFF) : toutes les petites espèces sont protégées, dans une réflexion d'intégration exemplaire, et la réflexion économique a été menée parallèlement, avec la communauté européenne, 2 Départements, la Région et la Confédération helvétique qui avait un intérêt à ce que cet outil soit efficace. Le résultat donne une gare avec un parking de 998 places d'une emprise de 200 m parfaitement intégrée dans la ZNIEFF, une Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) a été créée à proximité. Il ajoute que tous ces éléments s'imbriquent parfaitement.

Pour conclure, le Maire de Besançon a ajouté qu'une gare au cœur de ville aurait apporté des contraintes énormes, notamment financières.

Il a constaté que tout le monde était ravi, les Départements assurent la desserte d'une manière très aisée et les schémas départementaux sont une vraie réussite. Pour sa part, il est convaincu que le site de Nissan se prête à cette réussite collective, d'autant plus que les partenaires sont dans l'attente, que ce soit les deux communautés d'agglomération ou la Région, qui est un peu muette pour l'instant, mais c'est normal...

Il conclut en réaffirmant que la Communauté de communes La Domitienne soutiendra le projet qui sera choisi, et qu'il espère que tous les partenaires se retrouveront autour d'une table et réussiront enfin le rapprochement Béziers-Narbonne.

« Cette gare sera celle de Nissan, de Béziers, de Narbonne, de l'Aude et de l'Hérault. Elle sera la gare d'une région et un nœud ferroviaire européen. Nous espérons tous trouver la bonne solution », mais, ajoute Pierre Cros en souriant, il la connaît déjà.

**Fin de l'atelier et pause déjeunatoire à 13h.**

## Reprise de l'atelier à 14h.

**Édouard PARANT, RFF**, rappelle le programme de l'après-midi et donne la parole à Bruno BEAUCHET.

**Bruno BEAUCHET, RFF**, présente les scénarios de desserte du territoire, à partir des 3 sites de gares potentiels.

- ▶ **Michel BOZZARELLI, Président de la Communauté de communes La Domitienne**, souhaite s'assurer que le raccordement ligne nouvelle / ligne classique, en amont de Béziers, est bien celui qui pose problème au maire de Béziers.

**Édouard PARANT, RFF**, confirme qu'il s'agit du raccordement « B » à l'est de l'agglomération, réalisable sur un plan technique, qui encadrerait la commune de Villeneuve-lès-Béziers dans un triangle formé avec l'A9 et la ligne nouvelle.

- ▶ **Serge PESCE, Vice-président de la Communauté de communes La Domitienne**, demande si les raccordements vers Toulouse préfigurent la LGV Toulouse.

**Édouard PARANT, RFF**, rappelle que le projet de liaison Toulouse-Narbonne est au stade des études préalables au débat public : l'objectif est de déterminer l'opportunité du projet. Des scénarios contrastés, qui vont de l'aménagement de la ligne existante entre Narbonne et Toulouse jusqu'à un projet de ligne nouvelle entre Toulouse et Narbonne sont donc présentés ici. Dans le cas de la réalisation de la ligne nouvelle entre Toulouse et Narbonne, deux couloirs seront soumis au débat public. Un couloir médian connecté au niveau de Marcorignan ou un peu avant, réutiliserait ces raccordements, puisque les trains grandes lignes circulant sur la ligne nouvelle (Toulouse/Narbonne est une LGV : pas de mixité) utiliseraient la ligne existante d'abord puis ces deux raccordements, réalisés dans le cadre du projet de ligne nouvelle Montpellier-Perpignan dans ce scénario. Le second couloir, dit « sud », viendrait se connecter sur LNMP au de l'A61 et il faudrait dans ce cas construire de nouveaux raccordements.

Il existe une 3<sup>ème</sup> possibilité pour le couloir médian, avec une connexion dans le raccordement entre LNMP et la ligne existante Toulouse-Narbonne.

- ▶ **Michel BOZZARELLI, Président de la Communauté de communes La Domitienne**, souligne que dans ce cadre, la liaison gare centre / gare nouvelle n'est pas desservie, seul le site de Béziers est desservi.

**Édouard PARANT, RFF**, précise que le dévoiement de la ligne classique au nord de Cers permettant l'intermodalité TGV<sup>®</sup>-TER n'est pas représenté car le but de ce schéma est de voir la desserte grande ligne. Mais l'option peut être ajoutée pour assurer les liaisons entre gare centre et gare nouvelle. Le schéma ne s'intéresse qu'au trajet des TGV<sup>®</sup> et l'antenne ou le raccordement concerne les trains régionaux.

Les scénarios de desserte présentent les conséquences des choix en termes de raccordements. Par exemple, avec une seule gare nouvelle implantée à l'est de Béziers, il faudrait réaliser deux raccordements complémentaires pour desservir le Narbonnais. Ces schémas montrent qu'au-delà du coût de la gare, le coût complet de ce scénario doit être pris en compte avec les raccordements pour desservir le territoire.

- ▶ **Éric BOISSEAU, représentant régional de la FNAUT**, souligne que la présentation, parmi les multiples dessertes, concerne une desserte purement LGV qui rebrousserait à Narbonne. Il rappelle qu'il fut un temps où un rebroussement se faisait en 5 mn, mais qu'actuellement à Marseille-Saint-Charles par exemple, la SNCF, pour des raisons de robustesse d'exploitation, opère les demi-tours en 20 mn. Il en conclut que, pour des raisons de robustesse et de temps d'échange des voyageurs, la durée du rebroussement, à Narbonne, serait d'au moins 10 mn et souligne que le gain de temps permis par le passage du scénario de 220 km/h au scénario de 350 km/h, de l'ordre de 10 mn pour un Montpellier-Perpignan sans arrêt, serait annihilé par la simple création de ce rebroussement en gare de Narbonne. Il ajoute que 81 % du linéaire entre Montpellier et Narbonne est accessible à une vitesse de 220 km/h sous une triple contrainte :
  - renouvellement voie/ballast (RVB) programmé sur 2014-2015 dans le cadre du Contournement Nîmes-Montpellier (CNM),
  - suppression des passages à niveaux (programme en cours),
  - modification de la signalisation (prévue dans le cadre des travaux complémentaires du CNM).

Il pense que circuler sur la ligne classique de Nissan à Narbonne à 220 km/h, éviterait ce rebroussement, qui est une occasion d'incident supplémentaire. Il conclut en soulignant la complexité du système à mettre en œuvre pour optimiser les dessertes.

Sur le volet financier, il rappelle que le Conseil général de l'Hérault a refusé de financer le CNM malgré les fortes sollicitations de l'ancien Président de Région, pour un tronçon qui concerne 30 km dans l'Hérault. Il doute que l'actuel Président du Département accepte de financer, pour un montant trois fois supérieur, la partie héraultaise de la Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan. La participation du Conseil général de l'Hérault n'est donc pas assurée. Pour finaliser le financement de cette ligne, deux possibilités doivent être mises en œuvre : l'État augmente sa participation, ou la demande en cours auprès de l'Europe aboutit.

Mais l'Europe ne participera à ce financement que si le caractère européen de la Ligne nouvelle est affirmé. Or, cette ligne nouvelle mixte et polyvalente n'a de caractère européen que par sa capacité à acheminer du trafic fret : les trains de fret imposent des contraintes mais aussi des possibilités. Il demande que le débat aborde ces questions importantes.

Enfin, dans la réflexion sur les dessertes, il prend l'exemple du TGV<sup>®</sup> direct Marseille-Francfort dont la durée cumulée des arrêts est de 60 mn, utilisées pour moitié par la SNCF pour améliorer la régularité du train sur la longue distance. Il ajoute que ce qui est important pour l'opérateur, c'est d'offrir une bonne ponctualité à la clientèle.

Il résume en soulignant que mettre en exergue une modernité liée à la grande vitesse est une erreur alors que l'exploitation implique des allongements de durée ou des créations de rebroussement avec un stationnement de 10 à 15 mn.

**Édouard PARANT, RFF**, confirme que le rebroussement demande un changement de cabine du chauffeur : les TGV<sup>®</sup> ont deux cabines, mais s'il n'y a qu'un chauffeur, il lui faut le temps de remonter le train, pendant que les voyageurs descendent et montent du train. Il procède ensuite au rallumage en cabine et repart. Par rapport à un arrêt simple, le rebroussement consomme donc plus de temps. Toutefois les rebroussements ne concerneraient que les trajets de Montpellier vers Toulouse et non pas les trajets de Montpellier vers Perpignan où il n'y aurait pas de rebroussements.

Il revient sur les scénarios Montpellier-Toulouse avec arrêt à Narbonne-Ouest : ils sont dans ce cas plus lents que les scénarios Montpellier-Toulouse par Nissan, d'où le train va directement vers Toulouse. Dans ce dernier cas, la création du raccordement entre Nissan et Névian est nécessaire.

Il ajoute que, si le rebroussement est choisi, ce raccordement n'est plus nécessaire. Une réflexion doit porter sur le choix entre la vitesse et l'investissement à faire pour accéder à cette vitesse. Dans un cas c'est le cheminot qui remontera le quai, dans l'autre, la collectivité publique doit investir dans un raccordement. La gare à Narbonne-ouest, avec le rebroussement, permettrait d'accueillir des trains directs Montpellier-Perpignan et des trains directs Toulouse-Perpignan, ce que ne permet pas le scénario avec Nissan. Et avec un temps de parcours un peu plus long, un Montpellier-Narbonne-Ouest-Toulouse. Ce schéma est le seul qui assure une desserte de Narbonne avec les trois branches de l'étoile ferroviaire, ce que ne permettent pas les scénarios de Béziers-est ou Nissan seul. Sous réserve du point technique soulevé par **Éric BOISSEAU**.

Il propose d'aborder maintenant le temps de parcours. Si la logique est d'aller vite sur un trajet Francfort-Marseille, il n'est pas intéressant de s'arrêter à Lyon. Mais dans la majorité des cas, le train Marseille-Francfort n'est pas utilisé que par des gens qui relient ces deux villes. Les autres voyageurs empruntent une seule partie du parcours et le même siège est utilisé par plusieurs passagers.

Il existe donc deux logiques de transport : aller vite et prendre un raccordement, ou assurer une desserte plus fine, qui prend plus de temps mais qui permet d'assurer un meilleur remplissage et donc rentabilité du train.

La question du rebroussement pour un Narbonnais ne se pose pas : le voyageur prend le train au départ de la ligne. Mais elle se pose pour un voyageur qui prend le train à Lyon pour Toulouse.

Il éclaire la question du financement et notamment celle de la participation du Conseil général de l'Hérault puis celle de l'Europe : le Conseil général de l'Hérault a accompagné le projet jusqu'au débat public puis a estimé qu'il n'était pas de sa compétence d'accompagner les études suivantes, alors que les Conseils généraux de l'Aude et des Pyrénées-Orientales ont continué à financer les études. Le CNM présentait le même problème : le Conseil général de l'Hérault ne voulait pas financer les travaux. Mais le Conseil général du Gard, les agglomérations de Nîmes et de Montpellier et la Région Languedoc-Roussillon se sont rassemblés pour financer le projet. Il propose de ne pas tirer de conclusions hâtives : des partenaires peuvent changer d'avis ou le projet lui-même peut se réaliser sans leur participation.

Au sujet des financements européens, il est vrai que l'Union européenne aurait la possibilité de diminuer significativement la part des collectivités. Il est donc important que les représentants politiques fassent du lobbying auprès de l'État français et des instances européennes. Quant à la justification de la participation

de l'Europe à ce financement, elle dépasse, selon lui, le seul argument du fret car le projet de ligne nouvelle Montpellier-Perpignan se situe dans deux corridors :

- le corridor 6 (corridor D) qui est un axe qui relie Valence-Perpignan-Montpellier-Lyon-Slovénie et constitue la justification européenne pour le fret,
- l'itinéraire européen à grande vitesse : le Sud-Ouest Europe.

Ces deux arguments européens constituent une chance : l'un pour le transport de marchandises, l'autre pour la grande vitesse.

- ▶ **Éric BOISSEAU, représentant régional de la FNAUT**, propose de revenir à la question des péages, évoquée à Béziers par le représentant de la SNCF.

Pour le projet Sud Europe Atlantique (SEA), le montant à payer est de l'ordre de 20 €/km car RFF a augmenté le montant des péages sur les LGV. Face à cette hausse, la réponse de la SNCF a été de contracter l'offre : augmenter la capacité unitaire (1 000 places assises par TGV<sup>®</sup> duplex) et maintenir la politique des bas-prix. Il pense que cette politique est primordiale face à celle de la grande vitesse. Mais il y aura une réduction des fréquences. Or les usagers sont beaucoup plus attachés à la qualité de l'offre en termes de fréquences qu'en termes de rapidité. Pour appuyer ce constat, l'exemple de la dernière ligne nouvelle ouverte, celle de Rhin/Rhône, est significative.

Il y a 10 ans, sur l'axe nord-sud Strasbourg/Lyon, l'objectif était de doubler l'offre et de passer de 5 turbo trains à 10 TGV<sup>®</sup>. Aujourd'hui, la politique d'augmentation des péages a réduit la fréquence à 6 TGV<sup>®</sup> par jour, les trains de nuit ayant été supprimés. Il estime que les utilisateurs préféreront une ligne moins coûteuse, qui mobilisent moins les financements, sur laquelle les péages seront moins élevés et où la SNCF pourra augmenter les fréquences.

Il évoque l'accord tripartite passé récemment entre RFF, SNCF et Alstom, qui prévoit que RFF n'augmente plus aussi fortement les péages, la SNCF s'engage à ne plus réduire son offre et lève l'option sur 50 TGV<sup>®</sup> auprès d'Alstom, préservant ainsi des emplois. Il préconise de rester dans ces cercles vertueux et de veiller à ces différents paramètres.

- ▶ **Louis-Jean ARTIS, Président de TGV<sup>®</sup> Développement Languedoc-Roussillon**, rappelle que la demande de Bruxelles porte sur un corridor mixte et non une ligne mixte. Il regrette que le projet d'une ligne mixte soit devenu la base de réflexion et entraîne un surcoût de 2 milliards d'euros par rapport à la ligne nouvelle du Projet d'Intérêt Général (PIG) qui avait été envisagée. La ligne est donc éligible aux crédits de l'Europe et son caractère européen est d'autant plus reconnu qu'elle rentre dans le réseau à grande vitesse. Il ajoute que, dans la perspective de rentabiliser les lignes TGV<sup>®</sup>, la SNCF cherche à multiplier le nombre de kilomètres effectués par ses rames quotidiennement : les fameux trains *lowcost* sont prévus pour faire 500 km de plus par jour que la moyenne des rames actuelles, pour diminuer les prix. Or il pense qu'il ne suffit pas d'avoir une offre surabondante, elle doit être suffisamment attractive pour attirer les clients et augmenter le report modal. « Il ne suffit pas d'avoir 20 TGV<sup>®</sup> par jour qui coûtent plus ou moins cher en péage, s'il n'y a personne dedans. » Aujourd'hui, selon lui, la clientèle est séduite par la diminution des temps de transport, pour concurrencer la voiture et l'avion : cela va dans le sens de l'écologie parce que l'on cherche ainsi à réduire la pollution.

Il conclut en soulignant que le caractère européen de ce projet est important. Il faut par ailleurs intégrer dans la notion de corridor le trafic Allemagne/Espagne dont le TGV<sup>®</sup> Rhin-Rhône n'est qu'un élément. C'est donc un ensemble qu'il ne faut surtout pas freiner dans ce contexte.

**Édouard PARANT, RFF**, enregistre la différence de position entre la FNAUT et TGV<sup>®</sup> Développement Languedoc-Roussillon, et revient à la desserte du Biterrois et du Narbonnais.

- ▶ **Louis-Jean ARTIS, Président de TGV<sup>®</sup> Développement Languedoc-Roussillon**, rappelle qu'à terme il faudra développer des lignes à grande vitesse Inter-cités, et qu'il serait rationnel de desservir une telle ligne par une gare à Narbonne, une autre à Béziers et, bien entendu, une gare à Perpignan ; les espagnols réaliseront une gare à Gérone et de telles rames devraient s'arrêter à Barcelone ou Valence et partir dans l'autre sens vers Montpellier/Avignon/Marseille. Le but est de servir une population diffuse, avec un certain nombre d'arrêts pour assurer un service de qualité sans être obligé de faire 200 km en voiture pour aller chercher un TGV<sup>®</sup>.

**Édouard PARANT, RFF**, remercie Louis-Jean ARTIS pour ces précisions, et l'interroge sur ce souhait d'un service grande vitesse de « niveau haut », avec une gare à Narbonne-ouest, à Béziers-est et à Perpignan, tout en excluant que le TGV<sup>®</sup> s'arrête à toutes les gares. « Comment concilier ces deux paramètres ? »

- ▶ **Louis-Jean ARTIS, Président de TGV<sup>®</sup> Développement Languedoc-Roussillon**, précise que, dans le périmètre étudié, il est exclu d'arrêter tous les TGV<sup>®</sup> à Narbonne ou tous les TGV<sup>®</sup> à Béziers mais pense qu'une réflexion sur des exploitations différenciées est nécessaire : entre les TGV<sup>®</sup> grand parcours/grande vitesse qui ne s'arrêteront pas systématiquement et une desserte plus fine pour servir une population en progression depuis les études du PIG de 1995. Ces mêmes études reprises pour les pré-études fonctionnelles ont bien fait ressortir qu'on ne peut penser une LGV aujourd'hui comme il y a 20 ou 25 ans.
- ▶ **Guillaume BENHAIEM, Directeur des affaires générales de la Communauté de communes La Domitienne**, souligne que la dernière intervention démontre l'intérêt des ateliers mais aussi leurs limites pour transmettre l'information en réunions publiques. Il estime que pour avoir un regard objectif en tenant compte de tous les critères, le grand public doit bénéficier des éléments de synthèse. Si le critère le plus important est la grande vitesse, pourquoi envisager deux arrêts, à Béziers et à Narbonne, plutôt que la solution de Nissan qui, globalement, répond à cette zone de chalandise. Il s'interroge sur la pertinence des dessertes par omnibus qui desserviront les gares centre dans 50 ans. Il ajoute qu'il ne comprend pas ce raisonnement.
- ▶ **Louis-Jean ARTIS, Président de TGV<sup>®</sup> Développement Languedoc-Roussillon**, assure que la solution est relativement simple : les « navetteurs » ne vont pas tolérer longtemps que la grande vitesse soit réservée aux grandes distances et exigeront d'économiser ne serait-ce qu'un quart d'heure tous les matins, un autre le soir.
- ▶ **Guillaume BENHAIEM, Directeur des affaires générales de la Communauté de communes La Domitienne**, s'étonne de ces solutions qui, selon lui, sont en contradiction avec les logiques de développement durable qui prônent plutôt un fonctionnement au cœur des centralités urbaines, en rapprochant les gens de leur lieu de vie, de leurs loisirs, de leur travail.
- ▶ **Louis-Jean ARTIS, Président de TGV<sup>®</sup> Développement Languedoc-Roussillon**, ne partage pas cet avis et cite le modèle de Montpellier qui est en train de développer un plan de transport urbain adapté : la prolongation des lignes de tramway de façon à desservir correctement la gare nouvelle. Il ajoute qu'une gare nouvelle excentrée ne permet pas de développer l'intermodalité des gares pour avoir un service mieux réparti et une offre plus grande pour la clientèle.

**Édouard PARANT, RFF**, souligne que le débat est ouvert entre la FNAUT, l'association TGV<sup>®</sup> Développement Languedoc-Roussillon, et la vision portée par la Domitienne, suivie par celle de TGV<sup>®</sup> Sud Territoires-Environnement. Au préalable, il passe la parole au représentant de la SNCF sur la question du rebroussement.

- ▶ **François QUÉTIN, Adjoint au chef de département des projets de l'Arc méditerranéen et responsable des études grande vitesse – SNCF**, précise qu'il parle uniquement pour l'un des exploitants. Il considère que le rebroussement n'est pas rédhibitoire : c'est une action réglementaire, qui se fait quotidiennement dans de nombreuses gares, consommatrice de temps, environ 3-4 mn, surtout quand il s'agit de faire rebrousser des trains de 200 m à 400 m de long. Le rebroussement combiné avec une coupe-accroche est aussi consommateur de fiabilité : il existerait des points de rendez-vous de trains qui viendraient de Montpellier et se donneraient rendez-vous en gare de Narbonne-ouest venant de Barcelone pour repartir sur Toulouse. Il pense que cela n'existe pas en France aujourd'hui. Ces actions sont faisables techniquement, mais posent un problème dans le sens où les situations de rebroussement ou d'accouplement de rames que nous connaissons dans les gares, concernent des trains dont l'un est terminus ou origine de la gare en question. Elles constituent de réels problèmes en termes de fiabilité et de robustesse de grille. Mais il ajoute qu'un rebroussement peut amener à détendre les sillons de manière à assurer une fiabilité d'horaires de 10 à 15 mn. L'exemple du Narbonnais qui prend un train est juste, selon lui : que le train rebrousse ou non, cela ne change rien à l'horaire de départ. Mais il sera concerné si le rebroussement réduit le nombre de trains. La question mérite d'être étudiée : ce sont des études compliquées mais nécessaires, que RFF et le ministère des Transports ont demandé à la SNCF de réaliser. Ces études de trafic ne sont pas finalisées à ce jour et il ne dispose pas de leurs conclusions. Mais ces problématiques sont à l'étude, à des horizons où les valeurs des péages ne sont pas connues. La situation est pénalisante, mais ce n'est pas le seul paramètre inconnu, le prix des carburants en est un autre. Il ne peut donc pas donner de réponse simple à la question de

l'impact d'un rebroussement sur la « valeur » d'une gare : il lui est difficile de trancher dans l'état actuel des choses.

**Édouard PARANT, RFF**, donne la parole à Sylvio D'ASCIA, pour la présentation du dernier volet des scénarios de desserte : l'organisation des flux suivant le site de Nissan-village ou celui de Nissan-Périers.

- ▶ **Éric BOISSEAU, représentant régional de la FNAUT**, intervient pour souligner son expérience quotidienne : très souvent, le TGV<sup>®</sup> Metz/Montpellier-Strasbourg/Montpellier, qui s'accroche et se décroche en gare de Lyon Part-Dieu arrive avec 30 mn de retard, ce qui pose des problèmes à la gare de Lyon Part-Dieu, déjà saturée. Il met en garde contre ces scénarios d'accroche et de décroche.

- ▶ **Louis GRANDJACQUET, Président de TGV<sup>®</sup> Sud Territoires-Environnement**, fait deux remarques. La construction de gares et la réalisation de raccordements, sont consommatrices d'espace. Ce critère est extrêmement important puisque le projet est situé dans une zone déjà très contrainte, où l'expansion démographique est forte et les besoins à satisfaire de plus en plus importants. Les décideurs devront tenir compte, selon lui, des économies d'espace dans les choix qui seront faits.

La question de la mixité semble se reposer : faut-il une voie dédiée au fret ? Une voie dédiée aux voyageurs à grande vitesse ? Le principe lui convient, mais il rappelle que, à l'horizon 2100, le niveau de la Méditerranée sera monté de 10 cm, voire plus si la consommation des gaz à effet de serre s'amplifie. À cet horizon, la fiabilité de la ligne actuelle entre Sète et Marseillan et entre Narbonne et Salles risque d'être mise à mal plusieurs fois dans l'année : il sera donc vital d'avoir à ce moment-là un nouvel équipement, polyvalent, pour que la circulation des trains puisse être assurée.

**Édouard PARANT, RFF**, rappelle que, même si la ligne nouvelle était mixte de bout en bout, elle ne pourrait pas accueillir tous les trains, si la ligne actuelle était immergée. La mixité n'y change rien, seules deux lignes pourraient accueillir tous les trains. Ce point important doit être anticipé mais le projet de ligne nouvelle Montpellier-Perpignan ne règlera pas seul ce problème. La ligne classique devra être déplacée ou surélevée, si montée des eaux il y a.

**Sylvio D'ASCIA, Inexia**, présente les principes d'aménagement de deux gares à Nissan-village et à Nissan-Périers.

**Édouard PARANT, RFF**, souligne qu'il ne s'agit pas du projet définitif, mais des principes d'organisation des circulations, qu'elles soient piétonnière, ferroviaire ou encore routière.

**Sylvio D'ASCIA, Inexia**, apporte des précisions.

- ▶ **Guillaume BENHAIEM, Directeur des affaires générales de la Communauté de communes La Domitienne**, demande un autre éclairage sur les parkings, qui apparaissent en vert sur les cartes et souhaite savoir s'il est possible de gommer l'effet parking qui constitue un problème. L'exploitation du dénivelé de terrain pourrait offrir une solution selon lui.

**Sylvio D'ASCIA, Inexia**, a imaginé des parkings sous la galerie, dans la même emprise que la gare, pour réduire l'impact sur le paysage, sur deux ou trois niveaux. Il ajoute que ces solutions permettraient une intermodalité plus efficace. Des toitures végétalisées constituent une autre solution.

- ▶ **Louis-Jean ARTIS, Président de TGV<sup>®</sup> Développement Languedoc-Roussillon**, témoigne qu'en gare de Besançon existent des parkings végétalisés étagés qui restent très discrets. Il ajoute que la solution de l'emplacement de Nissan-village est plus pertinente que celle de Nissan-Périers.

- ▶ **Éric BOISSEAU, représentant régional de la FNAUT**, affirme lui aussi, que la FNAUT préfère Nissan-village, qui bénéficie d'une bonne intégration, même si le site est en élévation sur un viaduc d'une quinzaine de mètres.

Il interroge RFF sur le mode de circulation purement ferroviaire qui serait mis en place pour assurer l'intermodalité entre trains régionaux et TGV<sup>®</sup>. Dans le schéma d'exploitation, il imagine un train régional qui arrive pour assurer la correspondance avec un TGV<sup>®</sup> qui arrive 10 mn plus tard et bloquera en l'attendant en gare de Nissan, toute la circulation sur la ligne. Il demande à

RFF s'il ne sera pas nécessaire de mettre deux voies supplémentaires à quai sur la ligne historique, pour pallier ce problème.

**Édouard PARANT, RFF**, confirme que chacune des gares TGV<sup>®</sup> présentées compte 4 voies (2 voies TGV<sup>®</sup>, deux voies arrêt) ; alors que le TER, est présenté avec 2 voies car le train s'arrête sur la ligne. Les études d'exploitation (organisation des circulations en fonction des trafics prévisibles) démontrent qu'il n'est pas nécessaire de prévoir une voie à quai pour le TER. Concrètement, si un train n'est pas à l'heure, le TER continue son itinéraire, et vice versa.

Il ajoute que la question de la fréquence des trains est de la compétence du Conseil régional, qui a prévu 80 trains par jour sur ce secteur. En heure de pointe, 4 trains par heure en correspondance avec le TGV<sup>®</sup>, constituent une offre généreuse pour une inter-connexion TER.

- ▶ **Éric BOISSEAU, représentant régional de la FNAUT**, prend l'exemple de la gare de Valence, connue pour ses rampes et ses valises « baladeuses ». Il demande si la gare de Nissan aurait un plancher en pente, sur laquelle les valises des voyageurs pourront glisser.

**Sylvio D'ASCIA, Inexia**, pense que la vraie question est celle du niveau de la Ligne nouvelle, car le franchissement du TER est situé à peu près à 7 m. La pente pourrait atteindre 3 %, alors que celle de Valence doit être à 5 ou 6 %.

- ▶ **Éric BOISSEAU, représentant régional de la FNAUT**, attire l'attention des futurs concepteurs de la gare de Nissan, sur la question de la pente, qui pose problème à un certain nombre d'utilisateurs. Un plancher horizontal serait la solution idéale selon lui.
- ▶ **François QUÉTIN, Adjoint au chef de département des projets de l'Arc méditerranéen et responsable des études grande vitesse – SNCF**, précise que sur un plan fonctionnel, le cheminement pour un voyageur serait de 150 m au maximum pour emprunter un TER, lorsqu'on vient d'un TGV<sup>®</sup> ou réciproquement. Cette contrainte n'est pas rédhibitoire, d'autant que des boutiques peuvent être installées, ce qui valorise la gare elle-même, mais il reconnaît qu'en termes de fluidité, avoir à marcher sur 200 ou 300 m, avec de grosses valises, reste une contrainte.

**Sylvio D'ASCIA, Inexia**, pense que le bâtiment voyageur peut être imaginé plus bas vers le sud-est, en déplaçant la gare existante : cela permettrait de réduire encore la longueur du bâtiment.

**Édouard PARANT, RFF**, estime que la réflexion est intéressante parce que le débat bénéficie d'un panel d'acteurs avec leur expérience ; malgré cela, RFF ne va pas proposer au ministre un dessin finalisé de la gare, mais démontrer que telle ou telle solution est la meilleure. Les arbitrages sur les sites se feront ensuite. Puis, quand le projet sera financé, des études de définition précises sur les circulations verticales, les ascenseurs, les pentes... seront lancées.

- ▶ **Christine COMBARNOUS, déléguée régionale de la SPPEF**, ajoute l'exemple de la gare d'Aix-en-Provence ou de Valence, dans laquelle des box fermés, pas très esthétiques, remportent un vif succès auprès des personnes qui vont à Paris en y laissant leur véhicule pour la semaine. Elle interroge RFF pour savoir si de tels aménagements seront compatibles avec le « grand pont » et ajoute que ce service pourrait être attractif pour de nombreuses personnes.

**Sylvio D'ASCIA, Inexia**, précise que la réflexion sur les parkings est au cœur du projet : réduire l'impact de la voiture, gérer des places de parking en sous-sol, des parkings individuels fermés... constituent l'étape suivante. Il connaît l'expérience d'Aix-en-Provence où ces box ont été aménagés et sont l'objet de demandes supplémentaires.

- ▶ **Christine COMBARNOUS, déléguée régionale de la SPPEF**, a l'impression que ces espaces privatifs correspondent à un besoin, et constitueraient sans doute un atout pour le site.
- ▶ **Jean-Claude GALAN, représentant de TGV<sup>®</sup> Sud Territoires-Environnement**, imagine très bien le projet et s'y projette parfaitement. Mais il s'interroge pour savoir pourquoi la gare n'a pas été conçue à l'intersection de la ligne actuelle avec la ligne nouvelle. « Est-ce par souci de préserver la gare actuelle ? »

**Sylvio D'ASCIA, Inexia**, précise que l'intention est de préserver la relation avec le village, avec une grande porte ouverte qui utilise l'espace entre la RD 609 et la Ligne nouvelle comme un espace de vie, d'activités. Les architectes ont voulu garder une visibilité depuis la RD 609, mais ce positionnement peut être rectifié, surtout en optimisant la distance de quai à quai, qui peut faire changer les choses.

**Édouard PARANT, RFF**, souligne que la gare présentée ne peut être positionnée davantage vers le sud sans une infrastructure coûteuse, ce qui augmenterait le coût final de la gare.

- ▶ **Jean-Claude GALAN, représentant de TGV<sup>®</sup> Sud Territoires-Environnement**, confirme qu'il sera plus facile d'insérer les parkings dans la colline sur l'emplacement actuellement prévu que de positionner la gare où il le suggérerait. Mais il ajoute qu'il est absolument d'accord avec ce projet si RFF parvient à l'insérer dans la colline, en préservant la vue depuis Ensérune : les Bâtiments de France refusent que les voitures soient visibles depuis le site.

**Édouard PARANT, RFF**, ajoute que les services de l'État qui gèrent les paysages à la DREAL, ont précisé que les points de vue, depuis le Canal du Midi notamment, seront sous haute surveillance.

En décalant la nouvelle gare vers l'ouest, le moment où la ligne nouvelle plonge vers les basses plaines de l'Aude sera retardé, et la ligne restera très visible. En gardant la possibilité d'avoir des trains de marchandises au-delà de Nissan-lez-Ensérune, la descente dans les plaines de l'Aude sera encore plus longue et l'insertion paysagère plus compliquée qu'avec une LGV qui accepte de descendre plus vite.

La problématique de l'insertion paysagère se pose en fonction de positionnement de la gare nouvelle et aussi en fonction du type de train qui circulera sur la voie.

- ▶ **Pierre MICHEL, représentant de TGV<sup>®</sup> Sud Territoires-Environnement**, se demande si la ligne est maintenant calée, sans mixité. Il ne comprend pas comment la mixité est prise en compte sur une 2<sup>e</sup>, 3<sup>e</sup>, ou 4<sup>e</sup> voie.

**Édouard PARANT, RFF**, fait préciser la question.

- ▶ **Pierre MICHEL, représentant de TGV<sup>®</sup> Sud Territoires-Environnement**, ajoute qu'il parle du nombre de voies parce qu'il lui semble que le débat porte sur une ligne à 2 voies : « mais s'il y a mixité, où est-elle prise en compte ? Quelles sont les évolutions du projet ? »

**Édouard PARANT, RFF**, rappelle que les études menées sont d'abord techniques, d'autres concerneront les études d'exploitation ou de gestion des horaires des trains, pour vérifier que les trains peuvent passer sur 2 voies ou qu'il faut prévoir des voies supplémentaires, y compris pour des trains de fret. RFF sait construire une ligne capable d'accueillir des TGV<sup>®</sup> et trains de fret, y compris à Nissan-lez-Ensérune, avec une gare nouvelle et, même si cette ligne est mixte, les marchandises continueront à passer majoritairement sur la ligne classique. Par contre, une partie des trains pourrait utiliser la ligne nouvelle. Mais il n'est pas utile de construire 4 voies, ni de les réserver. S'il fallait le faire, ce serait sur de courtes distances, de l'ordre de 3 km. Mais pas au milieu de la gare.

Il précise que le schéma présenté est troublant car il présente la possibilité de faire un raccordement pour passer d'une voie à une autre, en plus de la gare et de la ligne nouvelle. Mais il ne sera peut-être pas construit, car sa fonction est de faire passer les trains d'une voie à l'autre. Les TGV<sup>®</sup> s'arrêteront en gare de Nissan-lez-Ensérune, et n'utiliseront pas ce raccordement. Ce raccordement n'a d'intérêt que si l'objectif est de faire passer les trains de marchandises de la ligne nouvelle à la ligne classique. Ce qui n'interdit pas que certains puissent continuer sur Perpignan. Par exemple, ceux qui voudraient aller vers Toulouse sortiront à Nissan-lez-Ensérune, arriveront en gare de Narbonne et reprendront la ligne actuelle pour repartir vers Toulouse. Par contre ceux qui vont à Perpignan, ils pourront continuer tout droit. Mais il est aussi possible de décider que tous les trains de marchandises sortent à Nissan-lez-Ensérune...

RFF présente le panel des possibilités, au-delà du choix de la gare, qui doit fonctionner, avec ou sans ce raccordement. Il existe trois possibilités : la gare voyageurs, la gare avec les deux voies du raccordement au sud et une gare avec les voies du raccordement des deux côtés.

## ANALYSE MULTICRITÈRE DES SITES

par Florence FRÉRY, Inexia

- ▶ **Louis GRANDJACQUET, Président de TGV<sup>®</sup> Sud Territoires-Environnement**, revient sur l'idée des parkings à étages, qui constituent pour lui une excellente idée pour aménager le site.

- ▶ **Guillaume BENHAIEM, Directeur des affaires générales de la Communauté de communes La Domitienne**, revient sur la présentation d'un équipement de crèche en gare de Béziers :  
« Pourquoi ne pas la retenir sur ce projet ? »

**Florence FRÉRY, Inexia**, explique que la société Inexia dispose d'une base de données des équipements, basée sur une expérience et sur l'acquisition de données, mais elle ne fonctionne que pour des villes de plus de 10 000 habitants. Elle rappelle qu'elle a évoqué le matin le fait qu'une gare est un lieu de passage, d'équipements, sans pour autant mentionner la possibilité d'une crèche car elle n'avait pas connaissance des besoins sur Nissan-lez-Ensérune.

- ▶ **Éric BOISSEAU, représentant régional de la FNAUT**, signale que les crèches en gare sont relativement récentes ; l'initiative a été menée dans la banlieue lyonnaise. Concernant Nissan-lez-Ensérune, il a noté le chiffre de 4 800 voyageurs par jour, ce qui rend la probabilité d'un bon accueil de ce type d'équipement assez forte à Nissan.

### **Conclusion**

**Édouard PARANT, RFF**, remercie les participants pour la qualité des échanges et conclut en annonçant le calendrier des réunions publiques.

**Fin de l'atelier à 17h.**