

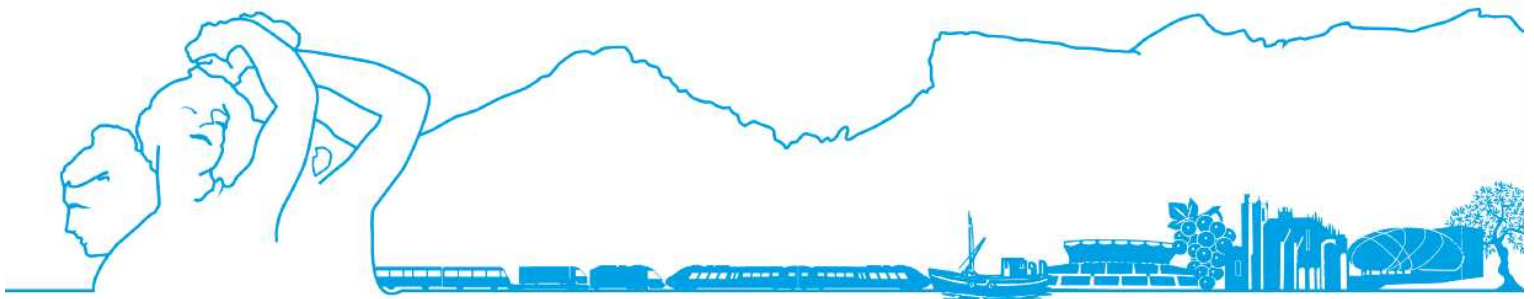
ligne nouvelle **Montpellier-Perpignan**

Compte-rendu

RÉUNION PUBLIQUE

jeudi 5 juillet 2012 – NISSAN-LEZ-ENSÉRUNE

Salle 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

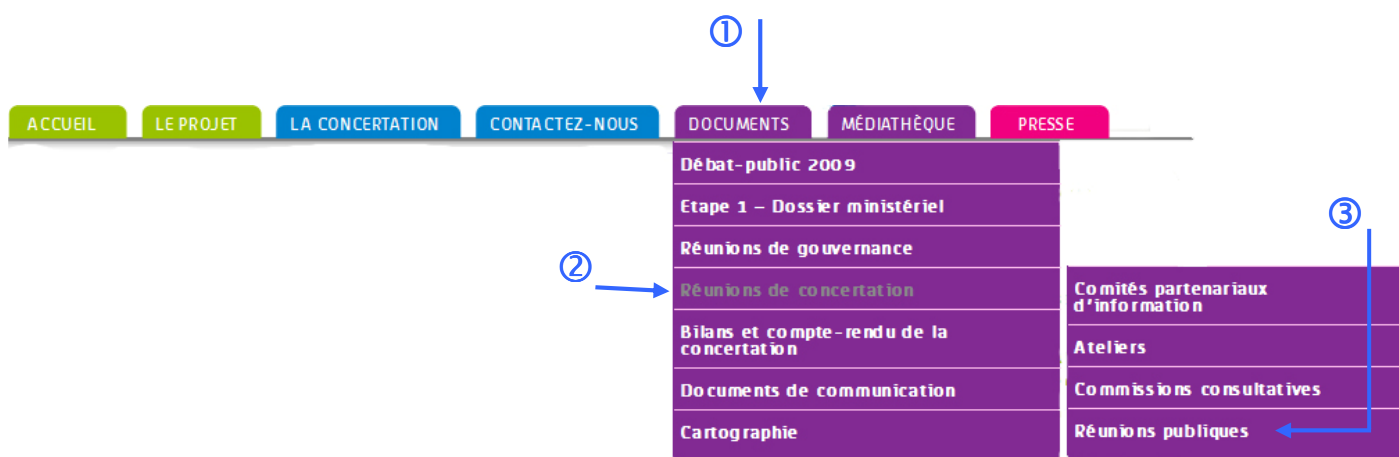
Les intervenants de Réseau Ferré de France (RFF) à la Direction régionale Languedoc-Roussillon pour cette réunion publique :

- Édouard PARANT, chef de mission du projet Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan
- Bruno BEAUCHET, chargé des études socio-économiques
- Jean-François RUIZ, responsable environnement
- Anne-Lise GIBBE, chargée de concertation
- Bruno PÉAN, chargé de cartographie
- Patrick LINSALE, responsable foncier

Déroulé de la réunion publique

- Rappel des grandes étapes du projet
- Présentation des scénarios relatifs aux gares
- Présentation des variantes de tracé en 3D
- Echanges avec la salle

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 dans la rubrique Documents – Réunions de concertation – Réunions publiques



Début de la réunion à 18h45.

INTRODUCTION

- **Pierre CROS, Maire de Nissan-lez-Ensérune**, souhaite la bienvenue à tous les participants, puis souligne l'importance de ce projet pour les différents acteurs : la Communauté de communes La Domitienne, l'ensemble des communes partenaires et leurs élus, les associations, les Conseils généraux ainsi que le Conseil régional.

Il constate qu'une étape importante s'achève, puisque le 13 juillet prochain, un avis devrait être rendu sur les principes de desserte du territoire. Trois projets sont en lice, portés par les Communautés d'agglomération Béziers-Méditerranée et Le Grand Narbonne, ainsi que par la Communauté de communes La Domitienne.

Pierre CROS fait part de sa conviction, selon laquelle le projet de gare à Nissan-lez-Ensérune est sans doute le plus pertinent car il permet de fédérer les deux Départements et la Région Languedoc-Roussillon. Il souligne qu'une gare nouvelle à Narbonne éloignerait cette ville de la cité voisine de Béziers, et inversement. Au contraire, une gare implantée à mi-distance rapprocherait les deux cités, ce qui constitue à ses yeux une réelle opportunité. Il ajoute que le terrain choisi à proximité de Nissan-lez-Ensérune est pratiquement dépourvu de constructions et offre un potentiel important.

Pierre CROS indique que la zone d'implantation de la gare de Besançon présentait la même caractéristique. Ce constat est l'une des conclusions de l'analyse réalisée par Michel BOZZARELLI, Président de la Communauté de communes La Domitienne, et lui-même, lors d'un voyage d'études, consacré à la réussite du projet de gare nouvelle de Besançon.

Il ajoute qu'à la suite du Comité de pilotage du 13 juillet prochain, et compte tenu de la forte probabilité que le nouveau gouvernement maintienne le projet de création d'une gare, la décision du ministre devrait être rendue à l'automne. Il note que les enjeux sous-jacents concernent aussi bien l'aménagement du territoire que les finances ou encore la situation de l'emploi dans la région. Le prolongement de la ligne à grande vitesse de Montpellier à Perpignan représente un chantier de 5 à 7 milliards d'euros, injectés dans l'économie régionale et susceptibles de générer 8 000 emplois pendant cinq ans. Enfin, il termine en ajoutant que ce projet est le fruit d'une collaboration étroite avec Michel BOZZARELLI et la Communauté de communes La Domitienne.

- **Michel BOZZARELLI, Président de la Communauté de communes La Domitienne**, remercie à son tour les habitants pour leur participation à cette dernière réunion publique, organisée autour de deux thèmes : les variantes de tracé et les gares. Il invite les participants à vérifier s'ils sont concernés à titre personnel par les différentes variantes de tracé. Il souhaite ensuite faire partager sa conviction qu'une gare nouvelle, créée au cœur du territoire reliant Béziers et Narbonne, doit nécessairement être implantée à Nissan-lez-Ensérune. Il rappelle les cinq scénarios actuellement à l'étude.

- **La desserte par les gares centre de Béziers et de Narbonne**, dont la réhabilitation s'accompagnerait de la construction de raccordements - ce projet a peu de chances d'aboutir, d'après lui, notamment pour des raisons de coût.
- **La création d'une gare nouvelle à Béziers-Est**, au niveau de la jonction avec l'A75 ; ce projet suppose un raccordement à la ligne historique de 8 km, et le caractère inondable de la zone d'implantation constitue une difficulté supplémentaire, à ces yeux.
- **La création d'une gare nouvelle à Narbonne-Ouest**, au croisement entre ligne nouvelle et ligne historique. La ligne à grande vitesse passerait toutefois à 24 m d'altitude, dans un scénario de gare, et l'accès aux quais nécessiterait des équipements très spécifiques en termes d'ascenseurs et de raccordements.
- **La création d'une gare nouvelle à Nissan-lez-Ensérune**, option retenue par le Projet d'Intérêt Général (PIG) de 1995, qui desservirait Béziers et Narbonne. La ligne à grande vitesse passerait 5 à 6 m seulement, au-dessus de la ligne actuelle.
- **La création de deux gares nouvelles, à Béziers-Est et Narbonne-Ouest**. Ce projet, porté notamment par le sénateur-maire de Béziers, aurait une incidence significative sur les finances publiques.

Édouard PARANT, RFF, expose le rôle du garant de la concertation, Jean-Pierre RICHER : veiller à la qualité et à l'exhaustivité de l'information diffusée par RFF autour de ce projet, et dresser un bilan de la concertation à la fin de chaque étape. Le garant peut être contacté soit à l'issue de chaque réunion, soit par courriel : garant.lnmp@gmail.com ; observateur indépendant, il a été nommé en concertation avec la Commission nationale du débat public. En outre, tous les documents relatifs à cette réunion, à l'exception de la projection en 3D (taille de fichier trop volumineux), sont accessibles sur le site www.lalignenouvelle.com.

Édouard PARANT, fait observer que la principale finalité des nombreux débats organisés dans le cadre de cette démarche consiste à nourrir la réflexion des habitants du Languedoc-Roussillon sur ce projet d'infrastructures, dont il souhaite rappeler les bénéfices :

- augmenter le nombre de trains de voyageurs et de marchandises – il en découle la nécessité de construire une ligne nouvelle pour les TGV[®] afin d'augmenter le nombre et la fréquence des trains régionaux sur la ligne actuelle ;
- apporter la grande vitesse au cœur du Languedoc-Roussillon, entre Nîmes, qui est sa limite actuelle, et Perpignan ;
- élargir l'éventail des destinations proposées, aussi bien en France qu'en Europe, que ce soit en direction de Lyon, Bordeaux ou Marseille, que vers l'Allemagne, l'Italie ou l'Espagne ;
- offrir un espace de circulation supplémentaire pour les trains de marchandises, afin d'augmenter la qualité de services et de favoriser le développement du ferroutage.

Ce projet est donc destiné à optimiser l'accessibilité du Languedoc-Roussillon pour les clients professionnels comme pour les touristes et s'inscrit dans une démarche de développement de l'économie régionale.

RAPPEL DES GRANDES ÉTAPES DU PROJET

Édouard PARANT, RFF, rappelle les différentes étapes du projet. Un couloir de passage de 5 km de large et de 150 km de long a été défini suite au débat public mené en 2009. Ensuite, ce couloir a été réduit à une zone de passage d'une largeur moyenne d'1 km par la décision ministérielle du 14 novembre 2011. Après cette première étape consacrée aux études de la zone de passage, les études de tracés et de dessertes ont été lancées fin 2011 (étape 2). L'ensemble de la réflexion doit prendre en compte l'une des spécificités du projet, qui est la possibilité de faire circuler des trains de marchandises. Suivront ensuite l'étude d'impact et le lancement de l'enquête publique qui devrait intervenir à l'horizon 2015.

Édouard PARANT, revient ensuite sur les objectifs de l'étape 2, relative aux études de tracé, qui est en cours d'achèvement. Il s'agit de définir un tracé respectueux vis-à-vis des habitants, de l'environnement, du patrimoine culturel et de tous les aspects du territoire ; de finaliser la réflexion autour des lieux d'implantation des gares ; d'arbitrer la question de la mixité de la ligne.

Il insiste sur la nécessité, préalablement au démarrage de l'enquête publique, de définir clairement le coût total du projet et la composition du tour de table qui en assurera le financement. Il souligne que les partenaires actuels ne financent que les études, dont le coût équivaut à 1 % du coût total du projet.

Puis il rappelle que la concertation a donné lieu à six réunions publiques (Béziers, Gigean, La Palme, Peyrestortes, Narbonne et Nissan-lez-Enserune) et trois réunions avec les élus (Mèze, Opoul-Périllos et Narbonne). Il ajoute que l'un des ateliers thématiques consacré aux gares a eu lieu à Nissan-lez-Enserune le 19 juin dernier. Il souligne qu'un projet de ligne nouvelle implique une réflexion approfondie sur de nombreux aspects : l'aménagement du territoire, l'environnement, le transport de marchandises, l'agriculture, les questions hydrauliques ou encore le paysage.

Enfin, Édouard PARANT indique que le comité de pilotage, composé de l'ensemble des cofinanceurs des études, se réunira le 13 juillet prochain, avec deux sujets inscrits à l'ordre du jour : le choix de la desserte et donc des gares et le type de mixité, totale ou partielle. En l'absence de consensus, un autre comité pourrait être organisé à l'automne. Dans tous les cas, une décision ministérielle sur les gares et la mixité interviendra avant fin 2012. Le choix du lieu d'implantation de la gare nouvelle et la réponse à la question de la mixité permettront d'aborder ensuite le choix du tracé, à l'occasion d'un autre comité de pilotage prévu à l'automne 2012.

PRÉSENTATION DES SCÉNARIOS RELATIFS AUX GARES

Bruno BEAUCHET, RFF, analyse les différentes hypothèses de choix de gare et de desserte des territoires.

Le **premier scénario** privilégie la desserte par les gares centre de Béziers et Narbonne, qui seraient pour l'occasion réhabilitées. Il nécessiterait la construction de raccordements entre la ligne nouvelle et la ligne existante. Dans ce cas, les trains qui circulent entre Montpellier et Perpignan quitteraient la ligne nouvelle à l'Est de Béziers et la rejoindraient au Sud-Ouest de Narbonne, après avoir emprunté entre-temps la ligne existante grâce à ces deux raccordements. De Montpellier à Toulouse, les trains n'emprunteraient la ligne nouvelle qu'entre Montpellier et Béziers et continueraient au-delà en empruntant la ligne actuelle, à une vitesse maximum de 160 km/h.

Dans le **deuxième scénario**, une gare nouvelle, située à Nissan-lez-Ensérune, à mi-distance entre les deux villes, desservirait les deux territoires. Dans ce cas, tous les TGV[®] circuleraient sur la ligne nouvelle.

Ainsi, entre Montpellier et Toulouse, les trains emprunteraient la ligne nouvelle jusqu'à la gare de Nissan, puis le raccordement pour rejoindre Carcassonne et Toulouse. La gare de Nissan constituerait ainsi un arrêt sur la ligne Montpellier-Perpignan (ou Paris-Perpignan) et Montpellier-Toulouse (ou Nice-Bordeaux).

En outre, pour la liaison Toulouse-Perpignan, deux possibilités seraient offertes: soit desservir le Narbonnais par la gare centre de Narbonne – en opérant alors un demi-tour qui permettrait de rejoindre Perpignan par la ligne existante, sans toutefois réaliser de gain de temps sur ce parcours ; soit emprunter des trains directs utilisant le raccordement à l'Ouest de Narbonne pour rejoindre la ligne nouvelle sans desservir le Narbonnais.

Le **troisième scénario** prévoit une gare nouvelle à Villeneuve-lès-Béziers. Les TGV[®] en provenance de Montpellier arriveraient dans ce cas par la ligne nouvelle ; ils pourraient ainsi desservir le Biterrois, mais ils auraient besoin d'un raccordement sur la commune de Nissan-lez-Ensérune pour continuer sur la ligne existante (jusqu'à Narbonne-centre) et desservir le Narbonnais. Un deuxième raccordement au sud-ouest de Narbonne permettrait de rejoindre la ligne nouvelle en direction de Perpignan. Dans ce cas, la desserte du Biterrois serait réalisée par la gare nouvelle et celle du Narbonnais par la gare centre.

Entre Montpellier et Toulouse, les TGV[®] desserviraient le Biterrois par la gare nouvelle, emprunteraient le raccordement prévu sur la commune de Nissan-lez-Ensérune pour desservir Narbonne, et poursuivraient leur trajet en direction de Toulouse par la ligne existante.

Dans le **quatrième scénario**, une gare nouvelle serait implantée à Narbonne-Ouest. Sur la ligne Montpellier-Perpignan, les trains circuleraient sur la ligne nouvelle jusqu'à Narbonne-Ouest et ne desserviraient pas le Biterrois. Ce quatrième scénario aurait donc un impact négatif sur la desserte du Biterrois.

Le **dernier scénario** prévoit la création de deux gares nouvelles, l'une à Béziers-Est, l'autre à Narbonne-Ouest. Les trains en provenance de Montpellier circuleraient dans ce cas sur la ligne nouvelle sur l'intégralité du parcours, et desserviraient chacune des deux gares.

Entre Montpellier et Toulouse, un train desservant le territoire emprunterait la ligne nouvelle, desservant le Biterrois par la gare nouvelle de Béziers, continuerait son trajet jusqu'à la gare nouvelle de Narbonne, où il ferait demi-tour pour rejoindre ensuite la ligne existante en direction de Carcassonne et Toulouse.

Ainsi, à l'heure actuelle, les trains de la ligne Toulouse-Perpignan font demi-tour en gare de Narbonne-centre, alors que dans ce cinquième scénario, les trains en provenance de Montpellier feraient demi-tour dans la gare nouvelle pour rejoindre la ligne existante en direction de Toulouse. Les trains de la ligne Toulouse-Perpignan arriveraient quant à eux de Carcassonne par la ligne existante, emprunteraient le raccordement, desserviraient le Narbonnais par la gare nouvelle, et continueraient enfin sur la ligne nouvelle jusqu'à Perpignan.

- **Michel BOZZARELLI, Président de la Communauté de communes La Domitienne**, fait remarquer que si la gare nouvelle était implantée à Béziers, la commune de Nissan-lez-Ensérune ne serait pas raccordée à la ligne historique. Il ajoute que la desserte d'Agde ne supprimerait pas les difficultés d'accès par la route en période estivale, à moins de réaliser la jonction avec la ligne historique.

- ▶ **Louis-Jean ARTIS, Président de l'association TGV[®] Développement Languedoc-Roussillon**, demande à examiner l'intégralité du projet de gare nouvelle à Béziers-Est, avec la déviation de la ligne historique en direction d'Agde et de Béziers. Ce scénario lui semble réunir toutes les conditions de mise en œuvre de l'intermodalité.

Édouard PARANT, RFF, projette un extrait du diaporama réalisé pour l'atelier « gares » tenu à Béziers. Il précise que le site privilégié par l'agglomération de Béziers n'est pas à proximité immédiate de la jonction entre la ligne nouvelle et la ligne existante, puisqu'il est situé au niveau de l'échangeur entre les autoroutes A9 et A75. La ligne nouvelle suit globalement le tracé de l'A9 et longe cette dernière au niveau de Villeneuve-lès-Béziers. Dans ce scénario, l'une des possibilités permettant de créer un accès en train régional à la gare nouvelle consisterait à déplacer la ligne actuelle sur 8 km.

- ▶ **Un participant** souhaite connaître le coût du projet et demande qui participe au tour de table financier.

Édouard PARANT, RFF, indique que dans l'hypothèse où le projet prévoit non seulement la gare nouvelle mais aussi la déviation de la ligne classique, son coût sera au moins deux fois supérieur à celui d'une gare sans infrastructure supplémentaire. Par ailleurs, l'aménagement de l'accès en train régional à la gare nouvelle peut être conçu selon deux variantes : relier la gare nouvelle avec Agde et Béziers-centre ; ou bien uniquement avec Béziers-centre, grâce à un dispositif de navettes pendulaires.

- ▶ **Une participante** insiste pour savoir si le coût de chacun des scénarios a été estimé.

Édouard PARANT, RFF, répond que l'estimation des différents projets est en cours et n'est pas validée à ce jour. Il précise néanmoins que les coûts respectifs des gares de Béziers (sans déviation de la ligne actuelle) et de Nissan-lez-Ensérune sont du même ordre de grandeur. Le coût de la gare de Narbonne varie également selon les hypothèses, et se situe entre une et deux fois le coût de la gare de Nissan. Le coût global du projet est compris entre 5 et 7 milliards d'euros, celui d'une gare représente une dépense comprise entre 100 et 200 millions d'euros, soit moins de 5 % du total.

- ▶ **Philippe VIDAL, Maire de Cazouls-lès-Béziers**, s'interroge sur l'impact du scénario à deux gares sur le cadencement des trains. Il remarque qu'un TGV[®] ne peut atteindre une vitesse de croisière de 300 km/h sur une distance de 30 km. Cela implique qu'un train direct, un train s'arrêtant à Narbonne et un train s'arrêtant à Béziers circuleraient en alternance. Une telle organisation présenterait une incidence négative sur la qualité de la desserte.

Édouard PARANT, RFF, confirme que l'existence de deux gares proches l'une de l'autre ne permettrait pas au TGV[®] de repartir à pleine vitesse. La liaison serait moins rapide que dans l'hypothèse d'une gare nouvelle à Nissan-lez-Ensérune, mais resterait cependant compétitive par rapport à l'organisation actuelle.

Bruno BEAUCHET, RFF, souligne que les études de trafic déterminent un nombre d'arrêts quotidiens qui serait de 50 à Béziers-Est et 60 à Narbonne-Ouest dans un cas (ces chiffres tenant compte des trains reliant Toulouse et Perpignan), et de 54 arrêts par jour dans le cas de la création d'une gare nouvelle à Nissan-lez-Ensérune.

Édouard PARANT, RFF, ajoute que les différents scénarios de gare nouvelle représentent une augmentation moyenne du nombre d'arrêts de 50 % par rapport au scénario gares centres, le gain de temps suscitant l'attrait d'un plus grand nombre de clients.

- ▶ **Michel BOZZARELLI, Président de la Communauté de communes La Domitienne**, propose de visionner le film du voyage d'étude qu'il a effectué en compagnie de Pierre CROS, maire de Nissan-lez-Ensérune, sur le site de la gare de Besançon-Franche-Comté ; ce film présente les rencontres et les échanges réalisés avec le maire de la ville et les différents acteurs du projet. À l'issue de la projection, Michel BOZZARELLI ajoute que dans le schéma régional de développement durable du Languedoc-Roussillon, la zone de Béziers et Narbonne, qui constitue le cœur historique de la région, connaîtra d'importantes évolutions d'ici à 30 ou 50 ans. Il insiste sur le fait que la construction d'une gare est réalisée dans une perspective à très long terme, d'un à deux siècles.

Michel BOZZARELLI rappelle que la Communauté de communes La Domitienne est favorable à une ligne mixte, compte tenu de l'augmentation continue du nombre de poids-lourds circulant sur l'autoroute, entre Béziers et Narbonne. Dans ce contexte, Nissan-lez-Ensérune est sans doute le projet le plus compétitif, le mieux situé et le plus favorable à l'intermodalité. Enfin, il évoque la question du financement et regrette que le Conseil régional n'ait pas joué un rôle d'animateur en réunissant l'ensemble des décideurs et partenaires, malgré de possibles divergences de vues entre les différents territoires.

- ▶ **Karine CHEVALLIER, Conseillère régionale**, insiste sur la qualité de la présentation des différents scénarios et estime que les deux gares centres ne permettraient pas de bénéficier des avantages de la grande vitesse. Elle constate en outre que le projet des deux gares nouvelles de Béziers et Narbonne pose des problèmes majeurs de financement, alors même que la marge de manœuvre des différents partenaires est de plus en plus limitée. Dans ce contexte, le site de Nissan-lez-Ensérune est activement défendu par Florence BRUTUS et elle-même au sein du Conseil régional. Elle ajoute regretter que le Conseil général de l'Hérault ne participe pas au financement de la ligne nouvelle alors qu'à l'inverse, le Conseil général de l'Aude, les Communautés d'agglomérations de Narbonne et de Carcassonne sont partenaires financiers du projet. En outre, elle note que les élus audois défendent activement le projet de gare à Narbonne-Ouest. Karine CHEVALLIER considère qu'à de nombreux égards, le projet de gare de Nissan-Sud de France est le plus pertinent ; il permet non seulement d'améliorer la desserte, mais il présente également un coût acceptable pour les partenaires financiers, et il contribue au développement des territoires concernés.
- ▶ **Daniel CALLA, représentant de l'association FRENE 66**, remercie l'équipe en charge de la démarche pour la qualité de ses travaux, et met l'accent sur le problème du financement, comme il l'a déjà fait à maintes reprises au cours du débat public. Il précise que l'avis favorable exprimé par les collectivités mentionnées auparavant concerne exclusivement les études préalables, et non l'ensemble du projet. Il rappelle que le dossier de financement ne sera finalisé qu'en 2015. Il suppose que l'Union européenne, l'État et les collectivités locales limiteront leur contribution. Il doute également que les élus audois maintiennent leur soutien dans l'hypothèse où le projet de gare de Narbonne ne serait pas retenu.
- ▶ **Louis-Jean ARTIS, Président de l'association TGV® Développement Languedoc-Roussillon**, se pose lui aussi des questions sur le financement du projet. Il s'interroge par ailleurs sur le potentiel d'augmentation du trafic et du nombre de voyageurs dans les différentes hypothèses. Ce critère lui paraît essentiel pour les choix à venir ; c'est pourquoi, il demande une nouvelle projection du tableau comparatif des transferts modaux ainsi qu'une estimation du coût des raccordements.

Édouard PARANT, RFF, accède à sa demande en projetant le tableau récapitulatif de l'estimation du nombre de voyageurs supplémentaires dans chacun des scénarios.

Bruno BEAUCHET, RFF, fait remarquer qu'avec une gare nouvelle implantée à Nissan-lez-Ensérune, 33 millions de voyageurs passeraient en Languedoc-Roussillon à l'occasion d'un trajet en train, qu'il soit direct ou qu'il marque un arrêt. Dans le scénario de deux gares nouvelles à Béziers-Est et Narbonne-Ouest, le total est estimé à 33,76 millions de voyageurs, la différence provenant de l'extension des zones de chalands des gares, c'est-à-dire de leur périmètre d'attractivité.

Il explique qu'il serait plus facile aux voyageurs venant du Nord de Béziers, de l'Est et du Sud de l'Aude, ainsi que du Nord des Pyrénées-Orientales, de rejoindre les gares de Béziers-Est ou Narbonne-Ouest plutôt que d'aller jusqu'à Nissan-lez-Ensérune. Dans ce dernier cas, ils auraient tendance à prendre le TGV® à Perpignan ou Carcassonne, ou bien à préférer se déplacer en voiture.

Édouard PARANT, RFF, ajoute que la création de deux gares générerait environ 10 % de trafic supplémentaire par rapport à la configuration actuelle sans ligne nouvelle. Le nombre de voyageurs supplémentaires est compris entre 2,2 millions (scénario gare centre) et 3,1 millions (scénario 2 gares nouvelles) en fonction des scénarios.

Quant au financement, il souligne que les prévisions de fréquentation des trains sont directement liées à la question des deux moyens possibles et complémentaires de financement : la vente des billets et l'impôt. Un

tiers en moyenne du prix des billets de train est consacré à l'entretien des voies existantes et à la construction de voies nouvelles. Cette proportion augmente avec le nombre de clients sur une ligne donnée. Pour la construction des lignes plus éloignées des centres de trafic, l'impôt constitue une source indispensable de financement complémentaire. Il permet à l'État et aux différentes collectivités locales d'apporter leur contribution respective. Édouard PARANT prend l'exemple du Contournement Nîmes-Montpellier (CNM) pour lequel la Région Languedoc-Roussillon, le Conseil général du Gard et les Communautés d'agglomérations de Nîmes et de Montpellier ont participé au tour de table.

Enfin, il ajoute qu'il existe d'autres partenaires potentiels : l'Union européenne, qui n'a participé qu'à hauteur de 5 % au CNM, alors que sa part aurait pu atteindre 20 % ; des partenaires étrangers, comme cela a été le cas pour la construction des LGV Est européenne et Rhin-Rhône.

- ▶ **Serge PESCE, Vice-président de la Communauté de communes La Domitienne**, observe que pour les hypothèses de trafic, l'écart entre les scénarios d'implantation de gares (deux gares, à Béziers et Narbonne, vs une gare à Nissan-lez-Ensérune) n'est que de 2,5 % et correspond sensiblement à la marge d'incertitude observée dans ce type de calcul. Il ajoute que l'articulation optimale entre le réseau régional et le réseau à grande vitesse constitue un avantage décisif pour le site de Nissan-lez-Ensérune, qui n'est pas quantifié. Il observe également que le comparatif des coûts doit prendre en compte non seulement les coûts d'investissements, mais aussi les coûts de fonctionnement. Les prévisions d'investissements s'élèvent ainsi à 100 M€ pour la gare de Nissan contre 300 M€ pour les deux gares de Béziers-Est et Narbonne-Ouest, avec une déviation de la ligne classique. Les coûts de fonctionnement étant proportionnels au nombre de gares, ils s'élèvent à 3 M€ par an pour une seule gare contre 6 M€ pour un scénario avec deux gares. Il convient de considérer ces données sur une durée de 50 à 100 ans.

Édouard PARANT, RFF, complète l'analyse du Vice-président en précisant qu'il faut raisonner sur le périmètre Béziers-Narbonne, avec les gares et les raccordements qui leur sont rattachés.

- ▶ **Un participant biterrois** demande si tous les trains auront vocation à s'arrêter dans les gares nouvelles.

Édouard PARANT, RFF, répond que deux types de services vont coexister : une liaison rapide sans arrêt entre Montpellier et Perpignan ou Toulouse, et une desserte plus fine avec, selon le scénario retenu, des arrêts à Béziers, Narbonne ou à Nissan-lez-Ensérune.

- ▶ **Ce même participant** suppose que, pour les courtes distances, les trains régionaux sont peut-être plus adaptés. Il rappelle ensuite que le projet de Nissan-lez-Ensérune prévoit un raccordement entre la ligne à grande vitesse et la ligne existante.

Édouard PARANT, RFF, confirme cette observation et rappelle qu'entre Montpellier et Paris, seuls certains trains s'arrêtent à Valence, et que tous les trains ne s'arrêtent pas à Nîmes. Les transporteurs adaptent les modalités de desserte selon les moments de la journée et le comportement des clients. Sur les 70 trains passant par la gare nouvelle de Nissan-lez-Ensérune, 50 marqueront un arrêt, alors qu'actuellement, la totalité des 100 trains qui passent chaque jour par Montpellier s'y arrête. Édouard PARANT ajoute que le nombre de passagers n'est pas proportionnel au nombre de trains car de nombreux facteurs entrent en ligne de compte.

- ▶ **Thierry BEUSELINCK, élu de la Communauté de communes La Domitienne**, demande si les différentes hypothèses présentées tiennent compte du dispositif « train régional à 1 € », étant donné que ce dispositif est susceptible de concurrencer le TGV[®] de façon importante pour les déplacements à l'intérieur du Languedoc-Roussillon.

Bruno BEAUCHET, RFF, répond que le « train régional à 1 € » n'a pas été intégré dans le modèle central ni dans les tests de sensibilité, puisque son incidence n'était pas connue lorsque les études et les enquêtes ont été engagées, respectivement en novembre 2009, puis mars et juillet 2010. Il ajoute que ce dispositif va inciter les voyageurs à effectuer un arbitrage entre le temps et le prix du trajet, et conduire par exemple certains clients à terminer leur trajet en TGV[®] à Montpellier et emprunter ensuite un train régional à 1 € pour se rendre jusqu'à Béziers ou Narbonne.

- ▶ **Guillaume BENHAIEM, directeur des affaires générales de la Communauté de communes La Domitienne**, regrette que la méthodologie présentée n'ait pas mentionné la prise en compte de critères importants comme les zones de chalandise ou la démarche environnementale. Il ajoute qu'il souhaite connaître la part de RFF dans le financement car cette donnée lui semble être un paramètre important pour les collectivités et les contribuables.

Édouard PARANT, RFF, rappelle que les prévisions de coûts n'ont pas encore été validées. Il précise cependant que la part de RFF est très variable selon les projets et a atteint 43 % pour la LGV Le Mans-Rennes contre 10 % pour le CNM. L'une des missions de l'équipe RFF est de maximiser la part de RFF tout en limitant le coût total du projet, afin d'optimiser le différentiel entre le service rendu et la participation des contribuables.

Édouard PARANT, ajoute que les zones de chalandise ont effectivement été étudiées. La gare nouvelle de Nissan-lez-Ensérune sera moins attractive pour les habitants de l'Est de Narbonne et de l'Ouest de Béziers. Il rappelle que le ministre souhaite que les élus parviennent à trouver un consensus.

- ▶ **Un habitant de Nissan-lez-Ensérune** revient sur la problématique de maximisation du nombre de voyageurs entre Narbonne ou Carcassonne et Agde. Il considère que les habitants de cette zone, désireux de se rendre à Lyon, iront plus facilement prendre le TGV[®] à Montpellier qu'à Narbonne, de sorte que la gare de Narbonne risque de perdre une part significative de sa clientèle. Il souligne par ailleurs la nécessité de proposer des accès routiers rapides et adaptés aux différentes gares. Il espère que les Conseils généraux de l'Hérault et de l'Aude ont prévu et coordonné des projets de ce type.

Édouard PARANT, RFF, indique que cette question a été posée aux partenaires concernés et qu'une réflexion globale sur l'accessibilité est nécessaire - tous les voyageurs ne viendront pas en train régional à la gare.

PRÉSENTATION DES VARIANTES DE TRACÉ

Édouard PARANT, RFF, projette une animation en trois dimensions qui détaille les différentes hypothèses de tracé envisagées sur le territoire. Il indique que deux sites sont à l'étude pour le projet de gare nouvelle de Nissan-lez-Ensérune, à la jonction entre la ligne nouvelle et la ligne classique.

Le premier se situe au hameau de Périès, et avait été retenu dans le projet de 1995 car il est se trouve à l'endroit où la ligne nouvelle jouxte la ligne classique. Le second se trouve sur le site de Nissan-village, à l'intersection avec la ligne classique. Ce second site est soutenu par la Communauté de communes La Domitienne.

- ▶ **Un participant**, déjà concerné par le projet de 1995, demande s'il existe un périmètre à l'intérieur duquel les propriétés bâties sont systématiquement acquises par RFF.

Patrick LINSALE, RFF, répond que ce n'est plus le cas. Le projet TGV[®] Méditerranée prévoyait l'acquisition systématique des propriétés bâties habitées, sur une bande de 300 m de large, sans tenir compte des mesures de protection. Il ajoute que RFF n'a pas reconduit de dispositif d'acquisition systématique sur les projets en cours, en raison de son caractère inéquitable. De nouvelles dispositions sont déjà appliquées pour les projets de Bretagne-Pays-de-la-Loire, Sud-Europe-Atlantique, pour le prolongement de Tours vers Bordeaux et le contournement de Nîmes et Montpellier.

Patrick LINSALE, explique que des mesures d'acquisition systématique présentent l'inconvénient de faire abstraction des particularités de chacune des fractions du projet : configuration en déblai ou en remblai, orientation des vents dominants, orientation du bâtiment ou de l'habitation. Seule une étude au cas par cas, permet d'évaluer de façon précise l'impact du projet sur chaque propriété et de proposer, le cas échéant, des mesures spécifiques complémentaires.

Patrick LINSALE, conclut qu'il faut attendre que la configuration définitive du projet, son altimétrie et les mesures d'insertion envisagées soient définies de façon précise pour que RFF étudie les différents dossiers, en collaboration avec chaque personne concernée.

- ▶ **Pierre CROS, Maire de Nissan-lez-Ensérune**, demande que le cas de la chapelle Notre-Dame, qui fait partie du patrimoine culturel local, soit examiné.

Jean-François RUIZ, RFF, explique que les actions prioritaires concernent de nombreux domaines, en particulier la limitation de l'impact de la ligne, grâce à des mesures de protection acoustique et hydraulique, ainsi que l'insertion paysagère. Il précise par ailleurs que la largeur de la bande de passage, comprise entre 100 à 120 m, correspond à la surface moyenne sur les 150 km de ligne que RFF devra acquérir. Cela équivaut à 12 ha/km. Il ajoute que lorsque la voie passe au niveau du terrain naturel et lorsqu'il n'y a pas d'aménagements techniques spécifiques, la largeur réelle de la bande est bien inférieure. Cette donnée varie, notamment en fonction de la profondeur ou de l'élévation de l'infrastructure. La voie elle-même mesure 16 m de large, distance à laquelle il faut notamment ajouter les talus, qui occupent une surface importante.

- ▶ **Une habitante** demande quelle est l'incidence de la création éventuelle d'une gare nouvelle à Béziers sur le tracé, dans le secteur de Bayssan et de la Zone d'aménagement concerté (ZAC) Via Europa.

Édouard PARANT, RFF, répond que le lieu d'implantation de la gare n'intervient pas sur le choix du tracé dans cette zone. Les critères d'arbitrage seront plutôt d'ordre technique, agricole, environnemental ou hydraulique.

- ▶ **Michel BOZZARELLI, Président de la Communauté de communes La Domitienne**, indique que le tracé du PIG de 1995 dans la ZAC Via Europa fait l'objet d'une réserve foncière. Ce tracé lui paraît préférable au tracé passant au Nord de la zone, qui affecterait les locaux construits au cours des dernières années par plusieurs entreprises.

Édouard PARANT, RFF, ajoute que le passage de trains de marchandises peut infléchir le tracé.

- ▶ **Un habitant** signale que le réseau hydraulique souterrain situé au niveau des étangs drainés de Saint-Paul et Saint-Aubin est d'époque romaine ; or il se trouve menacé par la ligne.

Jean-François RUIZ, RFF, rappelle qu'une problématique analogue a été résolue sur le contournement de Nîmes et Montpellier, dans le secteur de La Méjanelle où l'écoulement des eaux provenant des nappes alluviales a été rétabli. Ce type de situation doit trouver une solution technique.

- ▶ **Claude GUZOVITCH, Maire de Capestang**, souhaite connaître les conclusions des études hydrauliques concernant l'impact de la ligne nouvelle sur le régime des crues de l'Aude, le comportement des eaux et le ressuyage de l'étang de Capestang.

Jean-François RUIZ, RFF, présente une simulation des crues de l'Aude avec l'implantation de la Ligne nouvelle, réalisée sur la base de modélisations hydrauliques. Il ajoute que toutes les précautions sont prises dans le dimensionnement des ouvrages. Les études hydrauliques seront affinées lors du choix du tracé définitif, notamment dans le cadre du dossier de police de l'eau. Dans tous les cas, les crues les plus importantes sont prises en compte. RFF s'engage à respecter les différents critères de transparence hydraulique, tels que la non-aggravation des risques pour la population ou le libre passage des embâcles sous les ouvrages. Il va de soi que des scénarios de rupture de digues seront étudiés dans le cadre du dossier de « police de l'eau » avant le démarrage des travaux.

Édouard PARANT, RFF, confirme que les spécificités de l'Aude sont soigneusement étudiées. Il ajoute que le projet de construction de digues a été intégré et que les simulations correspondantes seront présentées à l'État. L'étang de Capestang présente la particularité de se remplir lors de la crue et de se vider par la suite. L'une des questions qui subsiste est de savoir s'il convient ou non d'accélérer le ressuyage de cet étang.

- ▶ **Claude GUZOVITCH, Maire de Capestang**, demande si les études hydrauliques de RFF ont été croisées avec celle réalisées par la société BRLi, au moment de la construction des digues.

Jean-François RUIZ, RFF, précise que les études de RFF sont également réalisées par la société BRLi. Il ajoute que les modèles utilisés sont plus précis qu'auparavant.

- ▶ **Philippe VIDAL, Maire de Cazouls-lès-Béziers**, demande s'il serait envisageable de revenir au tracé initial du PIG à proximité de Lespignan et de la ZAC Via Europa. Il explique qu'une légère

modification par rapport aux tracés présentés permettrait de lever l'incertitude actuelle qui peut avoir de réelles conséquences négatives pour les entreprises.

Édouard PARANT, RFF, répond que le tracé définitif n'est pas encore arrêté. Dans tous les cas de figure, la Ligne nouvelle ne doit pas traverser l'autoroute en arrivant dans la plaine. Diverses variantes ont été étudiées pour tenir compte selon les cas, des activités secondaires et tertiaires ou bien des zones d'agriculture et de maraîchage. Le transport de fret augmente les contraintes de la ligne, et si cela est possible, une autre variante sera étudiée.

- ▶ **Michel BOZZARELLI, Président de la Communauté de communes La Domitienne**, indique que les études réalisées par la société BRLi ont été réalisées à la demande du Syndicat mixte de l'eau de l'Aude afin de définir la hauteur des digues protégeant Cuxac et les Garrigots. Ces informations sont donc facilement accessibles.

Édouard PARANT, RFF, confirme que cette question a été étudiée dans le cadre du Programme d'action et de prévention des inondations (PAPI).

- ▶ **Un participant** souhaite visionner une zone précise, qui est une zone boisée, à proximité du site de la gare nouvelle de Béziers, en direction de la voie ferrée actuelle en direction de Cers.

Édouard PARANT, RFF, fait remarquer que la ligne ne passerait que très brièvement sur la commune de Cers, et uniquement dans le cas où la ligne classique serait déviée en direction de la ligne nouvelle.

- ▶ **Un habitant de Villeneuve-lès-Béziers** demande à revenir vers la zone de franchissement du canal du Midi, à l'endroit où la Ligne nouvelle passerait au-dessus de la ligne classique. Il explique que sa propriété, construite il y a vingt ans, se trouve sur le tracé.

Édouard PARANT, RFF, confirme qu'à cet endroit, le projet est identique au tracé de 1995.

- ▶ **Cet habitant** explique qu'il vit une situation d'expropriation potentielle depuis une vingtaine d'années.

Édouard PARANT, RFF, confirme que cette maison ne pourra pas subsister en l'état. Mais RFF privilégie le dialogue pour conclure un accord à l'amiable et éviter une procédure d'expropriation.

- ▶ **Cet habitant** signale que la proposition de rachat formulée par RFF lui paraît très insuffisante.

Patrick LINSALE, RFF, s'engage à reprendre l'étude de ce dossier.

Édouard PARANT, RFF, ajoute que Villeneuve-lès-Béziers constitue le secteur le plus urbanisé de l'ensemble du projet, davantage même que la sortie de Montpellier ou l'arrivée à Perpignan. Dans tous les cas, de nombreuses variantes de tracé sont étudiées.

Édouard PARANT, RFF, remercie l'assemblée de sa participation active.

- ▶ **Michel BOZZARELLI, Président de la Communauté de communes La Domitienne**, remercie à son tour l'équipe de RFF et les participants pour la qualité de la présentation et des échanges réalisés tout au long de cette réunion. Il espère que le projet de gare à Nissan-lez-Ensérune permettra au cœur du Languedoc-Roussillon d'être desservi par la Ligne à Grande Vitesse.

Fin de la réunion publique à 21h20.