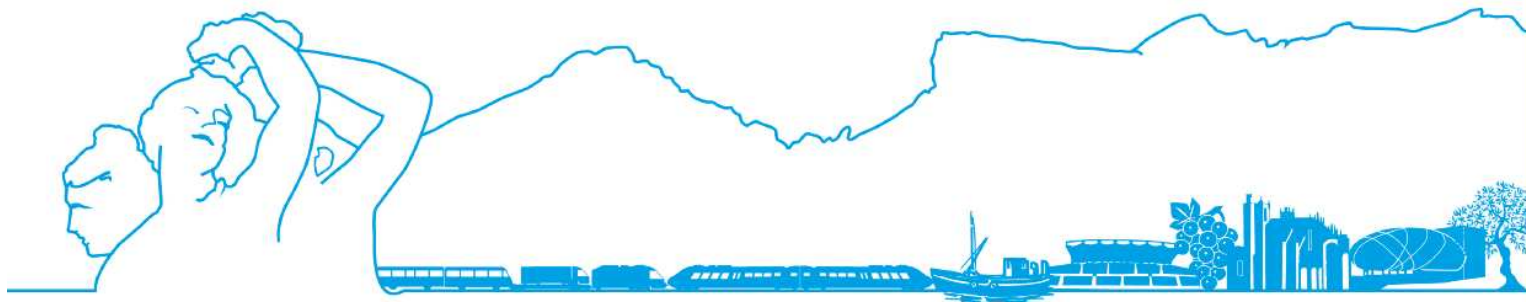


ligne nouvelle Montpellier-Perpignan

Compte-rendu

ATELIER « Desserte du territoire n°3 »

lundi 18 juin 2012 – BÉZIERS
Palais des Congrès – av. Saint-Saëns



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 — BÉZIERS — 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 48 participants.

NOM	PRÉNOM	FONCTION	ORGANISME
MORTINI	Thomas	Chef du bureau des politiques publiques	Préfecture de l'Hérault
ODORICO	Hervé	Chargé de mission transport	DREAL LR
DOMANGE	Olivier	Chargé de mission ferroviaire	DREAL LR
SERVET	Jean-Paul	Chef du service Aménagement territorial ouest	DDTM de l'Hérault
LUBRANO	André	Conseiller régional	Conseil régional Languedoc-Roussillon
TICHIT	Francis	Responsable des voies ferrées départementales	Conseil général de l'Hérault
COUDERC	Raymond	Président Sénateur-maire	Communauté d'agglomération Béziers-Méditerranée Mairie de Béziers
BIOLA	Alain	Vice-président délégué aux transports, aux déplacements et au réseau numérique	Communauté d'agglomération Béziers-Méditerranée
SUÈRE	Michel	Vice-président délégué à l'Aménagement de l'espace	Communauté d'agglomération Béziers-Méditerranée
FRETAY	André	Conseiller communautaire	Communauté d'agglomération Béziers-Méditerranée
MAURAND	Jacques	Directeur général des services techniques	Communauté d'agglomération Béziers-Méditerranée
VINCENDET	Christian	Directeur de l'aménagement espace et foncier	Communauté d'agglomération Béziers-Méditerranée
VIVER	Camille	Chef de projet prospective d'aménagement	Communauté d'agglomération Béziers-Méditerranée
DARCHIEUX	Caroline	Chargée de mission	Communauté d'agglomération Béziers-Méditerranée
BRODARD	Christophe	Chargé d'affaires Accompagnement des entreprises	Communauté d'agglomération Béziers-Méditerranée
PRAX	Romain	Responsable du service planification	Communauté d'agglomération Le Grand Narbonne
BOZZARELLI	Michel	Président	Communauté de communes La Domitienne
BENHAIEM	Guillaume	Directeur des affaires générales	Communauté de communes La Domitienne
GASQUET	Pierrette	Conseillère municipale	Mairie de Béziers
PERINI	Huguette	Conseillère municipale	Mairie de Béziers
ASSÉMAT	Guy	Adjoint au maire	Mairie de Cers
LE BOZEC	Jean-Yves	Adjoint au maire	Mairie de Cers
DE LA RUA	Michel	Responsable urbanisme, sécurité et accessibilité	Mairie de Portiragnes
GALONNIER	Jean-Paul	Maire	Mairie de Villeneuve-lès-Béziers
MARTINEZ	Christian	Adjoint au Maire	Mairie de Villeneuve-lès-Béziers
AVELA	Marylène	Directrice du service économie et développement territorial	CCIT de Béziers / Saint-Pons

FERRIÈRES	Éric	Directeur du pôle Industrie, aménagement, international, innovation	CCIT de Narbonne/Lézignan/Port-la-Nouvelle
MAUGER	Charlotte	Conseillère en aménagement du territoire	CCIT de Narbonne/Lézignan/Port-la-Nouvelle
COSTE	Claude	Président	Association contre les inondations
CAMILLERICE	Augustin	Membre du bureau	Association contre les inondations
TERRASSE	Jacques	Chargé de mission études et prospectives territoriales	Caisse des dépôts et consignations
GUILLELMET	Jean-Marc	Directeur du Développement économique et territorial	Chambre de commerce et d'industrie de région LR
PINVIN	Philippe	Conseiller	Conseil économique, social et environnemental régional LR
DEPOIX	Nicolas	Chargé d'études	Conseil économique, social et environnemental régional LR
GAZABRE	Stéphane	Chargé d'études en urbanisme	Syndicat mixte du SCOT du Biterrois
MILLAT	Régis	Responsable secteur Béziers	Hérault Transport
MENTION	Thierry	Responsable des études urbaines	Société d'équipement du Biterrois et de son littoral (SEBLI)
AUGER	Claude	Président	Énergie TGV [®]
BOISSEAU	Éric	Délégué régional	FNAUT - Fédération nationale des associations d'usagers des transports
ARTIS	Louis-Jean	Président	TGV [®] Développement LR
GRANDJACQUET	Louis	Président	TGV [®] Sud Territoires-Environnement
FAULON	Alain	Vice-président	TGV [®] Sud Territoires-Environnement
FARO	Raymond	Membre du Conseil d'administration	TGV [®] Sud Territoires-Environnement
ROMANO	Sylvette	Représentante	TGV [®] Sud Territoires-Environnement
ESCAFIT	Joan-Loïs	Secrétaire	Union locale CFDT des Pays du Grand Biterrois
QUÉTIN	François	Adjoint au chef des projets de l'Arc méditerranéen et responsable des études grande vitesse	SNCF
SALTEL	Jean-Pierre	Directeur de projets	SNCF
RICHER	Jean-Pierre	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
- Florence FRÉRY, chef de projet, Inexia
- Françoise UCAY, chef de projet, Inexia
- Silvio D'ASCIA, architecte, Inexia

Déroulé de l'atelier

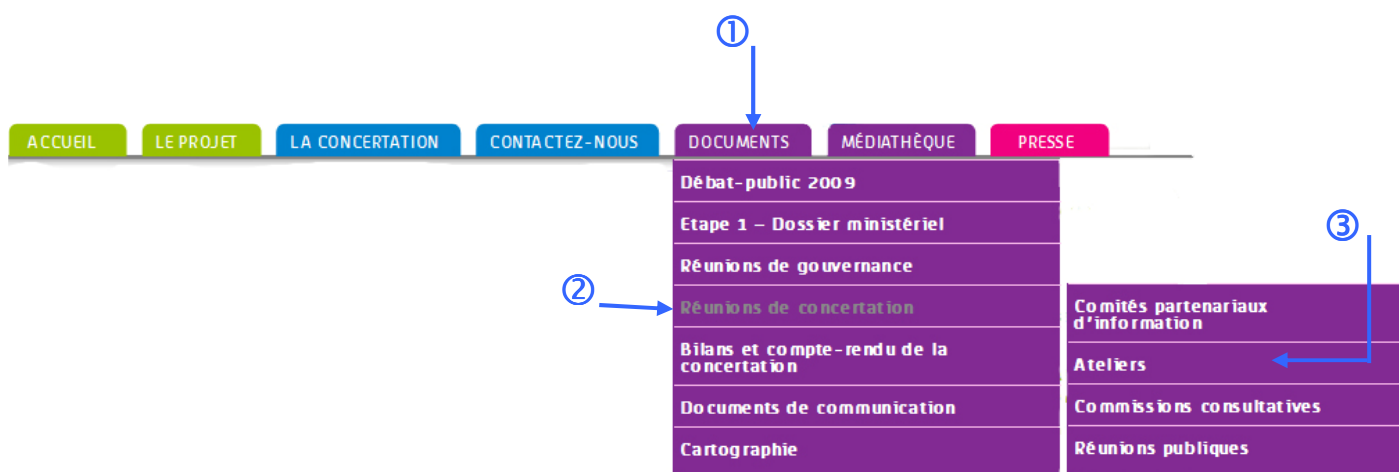
▪ Matin

- Propos liminaires
- Présentation du projet de territoire de la Communauté d'agglomération Béziers-Méditerranée
- Présentation des équipements structurants de la Communauté d'agglomération Béziers-Méditerranée

▪ Après-midi

- Présentation des scénarios de desserte
- Présentation des hypothèses d'organisation spatiale des gares
- Présentation d'une animation sur les raccordements et les différents scénarios de desserte

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 – Ateliers



PROPOS LIMINAIRES

Édouard PARANT, chef de projet de la mission LNMP, annonce les objectifs de l'atelier et précise l'organisation de la journée.

- ▶ **Thomas MORTINI**, chef du bureau des politiques publiques - Sous-Préfecture de Béziers, accueille les auditeurs et lance l'atelier dédié à la desserte du territoire. Il souligne la qualité de la concertation menée par Réseau Ferré de France sur le territoire, qui prend en compte des enjeux importants.

PRÉSENTATION DU PROJET DE TERRITOIRE DE BÉZIERS

par **Raymond COUDERC**, Sénateur-maire de la Ville de Béziers, Président de la Communauté d'agglomération Béziers-Méditerranée

- ▶ **Joan-Loïs ESCAFIT**, Secrétaire de l'Union locale CFDT des Pays du Grand Biterrois, souligne « qu'un élément majeur de cette présentation porte sur le dévoiement qui ferait passer tous les trains sur la portion de ligne classique dévoyée. C'est un élément lourd en termes de coût et éventuellement de kilomètres parcourus : chaque kilomètre sur une ligne classique augmente la consommation énergétique sur le long terme ». Puis il ajoute : « L'un des inconvénients majeurs de la localisation à Villeneuve-lès-Béziers est qu'elle n'est pas à la jonction naturelle de la ligne classique et de la ligne nouvelle. Il faut vérifier que l'investissement demandé et ses conséquences en termes de développement soient soutenables et comparer les coûts supplémentaires des trois hypothèses. Le bassin de population de 500 000 personnes évalué dans un rayon de 40 mn autour de la gare « A75 », est quasiment identique à ceux de Nissan et de Narbonne. Il faut également tenir compte des chiffres du chômage, qui atteint 16 % dans la zone Agde-Pézenas, ce qui laisse penser qu'un modèle de croissance par le tourisme n'a pas d'effet durable sur l'emploi. Nous ne cherchons donc pas à aller dans ce sens. En revanche, nous souhaitons que l'implantation d'une gare dans le delta languedocien soit étudiée : il s'agit du positionnement optimal dans un triangle qui va d'Agde à Leucate, côté littoral, et monte vers l'arrière-pays. C'est cette vaste surface qui nous intéresse. Pour un Biterrois, imaginer un quartier supplémentaire est un peu difficile alors que le cœur de ville se meurt. Nous ne croyons pas qu'un point d'attractivité à l'extérieur pourra résoudre la nécessaire redynamisation du cœur de ville. Nous sommes donc très réservés sur ce projet ».

Édouard PARANT, RFF, répond sur la question de l'intermodalité ferroviaire : les questions du coût et de la faisabilité technique ont été étudiées par RFF et par la Communauté d'agglomération Béziers-Méditerranée. En revanche, sur des choix de politique d'aménagement urbain, RFF n'a pas compétence et légitimité à s'exprimer, ni sur la dynamisation du centre-ville, ni sur le développement d'un nouveau quartier.

- ▶ **Michel BOZZARELLI**, Président de la Communauté de communes La Domitienne, relève que la présentation faite par M. le Sénateur-maire de Béziers concerne 2 gares TGV[®], l'une à Béziers-est, l'autre plus loin, mais sans préciser cette dernière. Sur le delta languedocien, les touristes sont pris en compte d'Agde à Sérignan, mais ceux de Saint-Pierre-la-Mer, de Gruissan, etc., sont-ils pris en compte ? La deuxième gare évoquée par M. le Sénateur-maire de Béziers est-elle située à l'ouest de Narbonne ?
Au sujet du dévoiement de la ligne classique, il lui semble que cette opération aura un coût non négligeable car il concerne 8 km de déviation de ligne historique.
Par ailleurs, il pensait que la Ligne nouvelle devait passer en infrastructure sur ce site, car il y a une pente à respecter pour la descente sur l'Orb. Or, la présentation ne prend pas en compte cet élément.
Enfin, il émet des doutes sur la « desserte routière exceptionnelle » de Béziers car les touristes agathois choisiront le TGV[®] qui sera dévoyé de Montpellier vers Sète et Agde. Il ajoute que les touristes qui se déplacent en voiture, arrivent souvent à Béziers par la RD 609, très encombrée.

Édouard PARANT, RFF, répond à la question du niveau auquel se situera l'infrastructure : RFF a étudié deux possibilités car l'une des questions qui se posent concerne le franchissement des deux cours d'eau (l'Ardailou et l'Acacia), le niveau auquel il faut les franchir, en aérien ou en souterrain ? Si le franchissement s'effectue par dessous, il faudra vérifier la faisabilité d'un passage des cours d'eau au-dessus des voies

ferrées. Si le franchissement s'effectue par dessus, il est probable qu'il faudra détourner en partie les écoulements ; le profil de la ligne plus haut, sera plus visible au niveau de l'insertion paysagère dans le territoire urbain, notamment de Villeneuve-lès-Béziers.

Il demande ensuite à M. Couderc s'il souhaite préciser le positionnement de Béziers-Méditerranée par rapport aux stations littorales du côté audois.

- ▶ **Raymond COURDERC, Sénateur-maire de Béziers**, précise que le projet n'a pas mis l'accent sur la desserte des stations de Vendres, Fleury, etc., mais que la gare « A75 » a vocation à desservir également le Narbonnais, en tenant compte du projet de gare qui se situerait à l'ouest. L'hypothèse de deux gares est intéressante car elle permettrait un accroissement important de la fréquentation. Il rappelle que Béziers n'est pas en concurrence avec Narbonne, mais se sent complémentaire. Les isochrones présentés montrent que le trajet Béziers-est/Narbonne, se fait en 25 mn. Les stations de Fleury, Narbonne-Plage et Gruissan situées sur l'autoroute, seraient peut-être plus facilement desservies par Perpignan que par une nouvelle gare à Béziers. « Notre gare est destinée à desservir tout le littoral, entre Marseillan et Vendres, mais c'est ici que se situe la plus forte capacité touristique : les chiffres de fréquentation de Gruissan et du Cap d'Agde sont parlants. » C'est dans le Biterrois que se trouve, pour l'essentiel, la capacité touristique.

Il répond ensuite sur la question du dévoiement qui concerne, selon lui, 3 km d'allongement de parcours au maximum. Il ne s'agit donc pas d'une transformation énorme et d'une grande consommation d'énergie, car la voie est électrifiée.

Enfin, il ajoute que le tourisme est un atout majeur pour l'économie, pour le territoire et pour l'emploi. Les taux de chômage élevés dans la région, sont dus à une histoire économique, à l'afflux très important et permanent de population, avec des accompagnants sans emploi, mais pas aux politiques menées localement. La gare TGV[®] est destinée, comme l'aéroport, à permettre à des visiteurs de venir consommer du loisir et du tourisme, et par là, de créer des emplois dans l'hôtellerie, la restauration, l'accueil, la viticulture, l'œnotourisme. Tout cela est lié. Le développement économique se fait à partir d'échanges, et le tourisme est au cœur des échanges.

Animation présentée par Michel SUÈRE, Vice-président délégué à l'aménagement de l'espace, Communauté d'agglomération Béziers-Méditerranée, accessible sur le site de l'agglomération de Béziers-Méditerranée (www.beziers-agglo.org).

- ▶ **Louis-Jean ARTIS, Président de TGV[®] Développement Languedoc-Roussillon**, s'étonne que certains acteurs cherchent à concevoir une Ligne nouvelle comme il y a 35 ans. Dans le Languedoc-Roussillon, la population est répartie sur plusieurs villes moyennes, qu'il faut donc desservir au plus près. Il lui semble qu'il faudrait plutôt se rapprocher du concept de gares multiples, même pour la Ligne nouvelle et ajoute sa satisfaction en apprenant que les gares de Narbonne et Béziers ne sont pas concurrentes mais complémentaires. Il estime qu'une gare nouvelle à Perpignan serait nécessaire car elle fait partie d'une desserte fine des villes moyennes. L'association défend cette position depuis le débat public.

Il constate que les déviations de lignes effraient certains participants, mais pas RFF, qui prévoit sur la branche sud du TGV[®] Rhin-Rhône de dévier la ligne actuelle (ligne de la Bresse) sur 20 km de long, ce qui ne semble pas constituer un problème. Cela a un coût, qu'il faut estimer, mais qui ne lui semble pas rédhibitoire.

Édouard PARANT, RFF, ajoute qu'il faudra vérifier l'information sur la ligne de la Bresse, et préciser si le dévoiement est lié à une création de gare nouvelle ou à un projet de desserte.

- ▶ **Louis-Jean ARTIS, Président de TGV[®] Développement Languedoc-Roussillon**, précise que le dévoiement se situe au nord de Bourg-en-Bresse ; il s'agit de coupler les deux plates-formes de la ligne nouvelle et de la ligne de la Bresse.
- ▶ **Claude COSTE, Président de l'Association contre les inondations**, rappelle que la ligne actuelle a 150 ans, et que la Ligne nouvelle durera au moins aussi longtemps. Il ajoute qu'une problématique qui aura beaucoup d'importance dans les décennies à venir est celle de l'eau potable. Entre les départements de l'Hérault et de l'Aude, il y a 19 km et 3 fleuves qui fournissent 10 à 12 milliards de litres d'eau par jour en moyenne. Il craint que dans quelques années ou quelques décennies, les études démographiques fassent apparaître de grands changements.

Il faut anticiper. Le projet de Ligne nouvelle est à l'horizon 2020, et ne concerne pas seulement les touristes, mais aussi des industries qui viendraient s'installer ici. Avant d'aborder d'autres sujets, il souhaite que les cotes NGF soient indiquées sur les cartes, ce qui permettra un suivi des aménagements. En attendant, il suggère deux réflexions : prévoir la ligne pour 2 siècles, en respectant l'environnement, le passage des eaux, les bassins de rétentions, les déchets ; tenir compte d'un secteur en forte mutation.

Édouard PARANT, RFF, demande s'il y a des questions sur la gestion des eaux et le projet de ligne.

- ▶ **Claude COSTE, Président de l'Association contre les inondations**, souligne qu'il y aura à l'avenir un problème d'eau potable, car nous sommes dans une région où il fait beau et qui possède d'énormes possibilités. Il n'a pas de choix arrêté sur le site de la gare, mais il pense qu'il faut sortir d'un contexte de concurrence.

Édouard PARANT, RFF, donne un éclairage sur l'évolution du projet. Réseau Ferré de France mène actuellement 2 types d'études sur l'hydraulique : l'une concerne les eaux de surfaces et vérifie que le projet n'aura pas d'impact significatif sur l'écoulement des eaux, il s'agit de la « transparence hydraulique » ; l'autre concerne les eaux souterraines, il s'agit d'hydrogéologie. À cet effet, des courriers ont été envoyés aux élus présents aujourd'hui pour recenser l'ensemble des puits, publics ou privés, afin d'obtenir un état des lieux exhaustif. RFF souhaite connaître les particuliers qui disposent de puits. Parallèlement, les syndicats mixtes aident à cerner la vulnérabilité de la ressource en eau, dans le cas d'une pollution accidentelle due à des trains de marchandises.

- ▶ **Joan-Loïs ESCAFIT, Secrétaire de l'Union locale CFDT des Pays du Grand Biterrois**, rappelle que la présentation du schéma d'alimentation en eau potable et celui de l'assainissement de l'agglomération qui concerne cette zone a été faite. Il lui semble que le sujet est tout à fait maîtrisé, réfléchi.

- ▶ **Éric BOISSEAU, représentant régional de la FNAUT**, lit une courte déclaration de Madame Nicole BRICQ, ministre de l'Écologie et des transports, faite le 5 juin au salon européen de la mobilité. Elle y parle de ses objectifs et de sa méthode de travail basée sur une concertation qui prépare la décision et associe les acteurs locaux, collectivités territoriales et entreprises. Il souligne : « *Ces dernières années, la politique des transports a souffert d'une orientation exclusive vers la construction de nouvelles infrastructures ou plus exactement d'une accumulation de promesses pas toujours financées, sans mettre le service et la qualité des transports au cœur des politiques publiques. La nouvelle politique des transports (...) devra atteindre 3 objectifs complémentaires :* 1/ *La lutte contre la fracture territoriale, révélatrice d'un sentiment d'abandon de la puissance publique, s'est traduite dans les urnes. Les projets non financés ne sont plus acceptables* ». Il commente ce premier point : depuis 2009, nous sommes en plein rêve. Le projet qui nous est présenté coûte 7 milliards d'euros mais il n'est pas financé. RFF associe des associations à la concertation mais est-ce une réelle concertation ?

Il poursuit par des propos tenus « dans les milieux autorisés » : ce projet va être découpé au minimum en 2 phases qui ne seront pas réalisées immédiatement. La 1^{ère} phase portera sur Montpellier-Nissan. Il lui semble donc urgent de discuter des capacités de financement de ce projet avant de rêver à différents équipements qui sont annexes à l'objet principal.

2/ *Un certain nombre de gares est évoqué mais il n'y a pas eu de concertation sur les fonctionnalités de la ligne*, la question des raccordements par exemple qui permettraient la fluidité et la régularité de la circulation. Pourquoi cette question n'est-elle pas au centre du débat ? Plus le nombre des raccordements est élevé, plus la charge financière de RFF sera lourde. Plus les raccordements sont remplacés par des gares ex-urbanisées et plus le budget des collectivités territoriales sera impacté ; c'est un enjeu qui n'est pas débattu actuellement et ceci ne lui semble pas normal.

3/ *La concurrence entre les territoires n'est plus souhaitable*. Face à la contrainte financière, la synergie et la mutualisation, la coopération entre les territoires, sont indispensables. En actant ce principe, le débat dépasse le nombre de gares ex-urbanisées et la réflexion se porte sur les arrêts des trains de voyageurs longues distances, en fonction de leur mission. Les liaisons Paris-Province ne sont pas du tout les mêmes que les liaisons Province-Province. Une gare ex-urbanisée n'a de sens que pour mutualiser des dessertes Province à Province et pas Province-Paris. Enfin, il souligne que, depuis 2009, RFF n'a pas présenté les performances de la ligne classique actuelle. Une vérification des bases de données montre qu'un renouvellement

voie/ballast sera opéré d'ici 2014-2015 sur Nîmes-Montpellier, Montpellier-Narbonne, ce qui permettra de circuler à 220 km/h sur 80 % du linéaire, en 2015 au plus tard. « À partir du moment où un train pourra rouler sur la ligne actuelle à 220 km/h, l'urgence de réaliser cette ligne nouvelle, sera relative. L'urgence est de réfléchir ensemble au meilleur scénario d'exploitation, en tenant compte des contraintes financières d'aujourd'hui et de demain. »

Édouard PARANT, RFF, retient 3 points.

Tout d'abord, la décision du gouvernement doit être gardée en mémoire. Les arbitrages élimineront un projet qui serait trop cher : RFF n'a pas varié sur ce point depuis 2007. Le travail de co-réflexion sur le projet de Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan doit être poursuivi pour être présent dans la liste de ceux qui resteront à l'étude. C'est le travail de l'ensemble des partenaires présents au comité de pilotage. RFF rappelle que tous les débats publics ne mènent pas à la réalisation d'une ligne nouvelle...

L'orientation de Réseau Ferré de France est de maximiser les trafics afin d'élaborer un projet dans lequel sa participation sera importante ; les modèles montrent que la ligne nouvelle maximise le nombre de clients. Le modèle d'articulation de la desserte qui générerait plus de trafic, plus de circulation de trains, est le plus susceptible de permettre à RFF de percevoir des péages. Il s'agit du même mode de gestion que sur les autoroutes : quand un train circule sur une ligne nouvelle, il paie un péage supérieur à celui qu'il paierait sur la ligne actuelle. Un modèle de desserte avec 1 ou 2 gares nouvelles génère plus de trafic que celui par les gares « centre », donc de recettes potentielles pour RFF. Dans ce modèle, on cherche à financer le projet avec les billets de train et un peu moins avec l'impôt. La part de RFF augmente, limitant l'investissement des collectivités. En ce qui concerne les raccordements, en cas d'incident voyageurs ou de problème sur la ligne classique, contrairement à la route, un raccordement ferroviaire ne permet pas de changer l'itinéraire des trains dans l'heure qui suit. Malheureusement, les trains circulent dans une trame horaire et un train qui manque son créneau horaire pose un problème aux autres trains.

Le deuxième point porte sur la gestion d'une situation très perturbée, comme un arrêt de la ligne pendant 2 jours. Actuellement, aucun train ne peut circuler.

Le 3^{ème} point concerne la politique de maintenance : depuis 25-30 ans, l'entretien a été insuffisant, ce qui explique pourquoi il va y avoir un renouvellement voie/ballast sur la ligne actuelle. Pour réaliser l'entretien sur la ligne et massifier ces travaux, il est nécessaire d'interrompre la circulation et, idéalement, de la basculer sur l'autre ligne, ce qui sera possible avec un doublé de ligne (l'actuelle et la nouvelle) ; des raccordements seront nécessaires, mais dans le domaine ferroviaire, leur nombre est restreint parce le kilomètre de raccordement coûte aussi cher que le kilomètre de ligne nouvelle, voire davantage, notamment en zone urbaine. La concertation doit apporter un éclairage sur le choix entre le réaménagement des gares centres et un investissement dans des raccordements ou la création de gares nouvelles. Il sera nécessaire de comparer l'augmentation du trafic, l'investissement, et le résultat escompté. La réponse n'est pas simple et c'est pourquoi les études sont nombreuses pour avoir des données quantitatives et non pas des estimations qualitatives ou de principe.

- **Claude AUGER, Président d'Énergie TGV®**, reprend une remarque de Éric BOISSEAU sur le phasage de la Ligne nouvelle en 2 étapes : cette information a-t-elle été anticipée et, dans ce cas, qu'advient-il de la demande des élus des Pyrénées-Orientales au sujet d'une gare nouvelle ? Il ajoute que cette question se pose car il n'y a pas de réunions publiques à Perpignan. D'autre part, il souhaite préciser qu'un renouvellement de voie ne sera pas suffisant pour passer la ligne de Perpignan à Montpellier à 220 km/h.

Édouard PARANT, RFF, ajoute que pour qu'un train roule à 220 km/h, l'infrastructure actuelle n'est pas suffisante : il faut également être sûr qu'il n'y ait aucun train qui l'en empêche. La ligne classique, même une fois la ligne nouvelle mise en service, accueillera beaucoup plus de trains qu'aujourd'hui. Il y aura toujours les trains régionaux et les trains de fret sur la ligne actuelle qui ne rouleront pas à 220 km/h, même si la ligne le permet sur 80 % du linéaire. Il ajoute que rien ne prouve que ce soit possible, en termes d'organisation des circulations, voire même en termes de courbures de voies, dans les étangs par exemple.

Au sujet de Perpignan, cette séquence n'a pas été oubliée dans la réflexion, la réunion des élus aura lieu à Peyrestortes le 3 juillet. Quant à la question de la gare, la Communauté d'agglomération Perpignan-Méditerranée, le Conseil général des Pyrénées-Orientales et la Région Languedoc-Roussillon se sont prononcés pour la desserte par la gare centre. Le positionnement des élus est différent de celui du Biterrois et du Narbonnais. Dans les Pyrénées-Orientales, au-delà de l'accord initial, RFF a malgré tout réalisé des études sur la pertinence d'une nouvelle desserte du côté de Rivesaltes : les résultats montrent une perte de clientèle dans ce cas, ce qui se produirait sur Perpignan si les trains ne desservait plus Perpignan-centre mais Rivesaltes. Le choix des décideurs sera donc parfaitement éclairé.

Édouard PARANT, RFF, demande un dernier éclairage, sur les équipements structurants et l'organisation du territoire pour comprendre comment les nouveaux quartiers pourront y participer, par exemple le Palais des Congrès ou le regroupement des cliniques. Il souhaite enfin que le cabinet IMP fasse une courte présentation de ce qu'il a identifié afin d'apporter un dernier éclairage et d'échanger.

PRÉSENTATION DES ÉQUIPEMENTS STRUCTURANTS DE BÉZIERS par Florence FRÉRY, chef de projet, Inexia - Cabinet IMP

- ▶ **Claude COSTE, Président de l'Association contre les inondations**, demande une précision sur les éléments présentés. Il annonce que Béziers est la plus grande commune en superficie du département, de 30 % supérieure à Montpellier. La Ligne nouvelle ne passera pas au-dessus de l'Orb mais au-dessus de la mer, ce qui permettra dans le futur de construire un port à Béziers comme à Port Grimaud. C'est la raison pour laquelle il insiste sur la mention des cotes NGF dans le projet. Il ajout qu'il ne repère pas la nouvelle ligne sur la présentation en 3D.

Édouard PARANT, RFF, précise que la ligne suit l'autoroute.

Édouard PARANT, RFF, demande s'il y a déjà des orientations, dans la présentation d'IMP, qui confirment le souhait de l'agglomération ou même de certaines communes, de renforcer tel ou tel équipement.

- ▶ **Raymond COURDERC, Sénateur-maire de Béziers**, confirme que le centre de conférences est bien situé pour permettre de dynamiser l'ensemble du quartier, par une activité continue. Il lui semble qu'un équipement sportif à cet endroit ne serait pas opportun, car le stade de la Méditerranée est assez proche. Quant à l'équipement culturel, il considère que le centre de conférences aura une fonction multiple et recevra des manifestations d'ordre culturel.
- ▶ **Joan-Loïs ESCAFIT, Secrétaire de l'Union locale CFDT des Pays du Grand Biterrois**, souligne que l'Insee a mis à jour sa zone d'emploi dans le périmètre pris en considération. Ce périmètre est intéressant parce que l'ensemble des données est lisible et l'attractivité est évidente. Pour les habitants de Saint-Pons-de-Thomières, la ville de référence est Béziers, alors que le bassin Castres-Mazamet est plus proche. Dans une vision d'ensemble, le nombre d'emplois est un critère intéressant : sur les deux zones de Béziers et Agde/Pézenas, il existe 94 000 emplois et, en y ajoutant Narbonne, dans le schéma du Delta languedocien, le nombre atteint 150 000, soit une masse critique intéressante. C'est cet ensemble qu'il faut observer en matière d'équipements. Beaucoup de Biterrois vont à Narbonne, pour des activités nautiques notamment, inversement, des Narbonnais viennent à Béziers. Quand le Polygone a ouvert à Béziers, des Narbonnais sont venus voir ce que ce nouveau centre commercial pouvait leur apporter. Une distance de 30 km n'est pas un problème : c'est 10 mn en train. Il faut avoir une vision un peu plus large de l'espace et observer d'ailleurs, qu'au-delà des intercommunalités, un accord pour le développement de l'emploi et des compétences a été conclu sur l'ensemble de l'arrondissement Béziers-Saint-Pons, et ses deux zones d'emplois. C'est un élément qui amène de l'emploi plus stable dans le tourisme. Un chantier commun a été ouvert entre les agglomérations de Béziers et de Narbonne, sur les activités saisonnières principalement touristiques. La volonté des acteurs, organisations patronale et syndicale est de travailler sur les périmètres les plus pertinents, en mettant un peu de côté les vieilles querelles de frontières départementales ou d'intercommunalité, dans une vision commune. C'est dans ce sens que le choix de la gare et des équipements annexes doit être mené.

Édouard Parant, RFF, remercie l'intervenant pour sa réflexion transdépartementale, intéressante.

Il remercie les participants, conclut le travail de la matinée, et invite à une pause.

Reprise de la réunion à 13h45 en présence de 48 personnes.

Édouard PARANT, RFF, rappelle que la question du système ferroviaire va être abordée dans cette seconde partie de l'atelier, en examinant le fonctionnement de ce système selon que la desserte se fait par la gare actuelle ou par une gare nouvelle à créer. Il ajoute que cette réflexion ne peut pas se limiter à la seule agglomération de Béziers, mais doit englober le secteur qui s'étend entre Béziers-est et le sud et l'ouest de Narbonne, pour comprendre comment des trains seront amenés à circuler selon qu'il existe une gare, deux gares, ou aucune gare nouvelle.

Dans un deuxième temps, un éclairage sur chacun des sites identifiés sera fait par Silvio D'ASCIA, Inexia : il abordera le réaménagement de la gare actuelle de Béziers, puis les projets à l'interconnexion entre la ligne nouvelle et la ligne classique, et au niveau de l'échangeur A9-A75, sur le territoire de Villeneuve-lès-Béziers.

Édouard PARANT, RFF, donne la parole à Bruno BEAUCHET, RFF, qui va présenter les différents scénarios, avec des animations pédagogiques qui expliquent la circulation des trains, en fonction des raccordements ou des gares.

PRÉSENTATION DES SCÉNARIOS DE DESSERTE par Bruno BEAUCHET, RFF

Bruno BEAUCHET, RFF, rappelle qu'au cours des ateliers précédents, trois grands principes de dessertes ont été étudiés :

- par les gares centres de Béziers et de Narbonne,
 - par une gare nouvelle à Nissan-lez-Ensérune, Béziers ou à Narbonne,
 - par deux gares nouvelles, à Béziers et Narbonne.
- **Claude COSTE, Président de l'Association contre les inondations**, demande à voir une carte de l'Europe, avec Bruxelles par exemple, permettant de visualiser les lignes jusqu'à Barcelone, avec les tracés, pour comprendre les dessertes.

Bruno BEAUCHET, RFF, rappelle que la ligne est en cours de réalisation côté espagnol. La LGV est continue de Paris jusqu'à l'est de Nîmes. Puis le Contournement de Nîmes, dont le chantier vient d'être lancé, permettra la poursuite de la grande vitesse jusqu'à Montpellier. Enfin, le projet de Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan permettra de connecter le Contournement à la ligne Perpignan-Figueras-Barcelone. Aujourd'hui, cette dernière section existe. Elle a été inaugurée en janvier 2010. Actuellement, deux trains à grande vitesse accèdent chaque jour à Figueras, où existe une gare nouvelle, à l'est de la ville. Dans la continuité, le projet en cours de finalisation entre Figueras et Barcelone est annoncé pour mi-2013, pour sa mise en service. Cette ligne devrait desservir Gérone par une gare nouvelle et ensuite continuer jusqu'à Barcelone. À Barcelone, la construction d'une gare est en cours, à l'entrée de la ville, ainsi qu'un projet de tunnel, passant à côté de la Sagrada Família.

Édouard PARANT, RFF, demande à Claude COSTE comment ces éléments peuvent éclairer la réflexion sur le territoire du biterrois et du narbonnais.

- **Claude COSTE, Président de l'Association contre les inondations**, précise que le projet espagnol prévoit la création d'une gare à Figueras/Vilafant, c'est-à-dire dans des petites communes, car il prévoit que ces communes seront concernées par la desserte des TGV[®], et pas seulement les agglomérations. Tout le monde doit avoir droit aux dessertes TGV[®].

Édouard PARANT, RFF, résume la position de Claude COSTE : « Si ce choix était appliqué au trajet étudié aujourd'hui, il s'agirait de réaliser une desserte pour Béziers, une desserte pour Narbonne ».

- **Claude COSTE, Président de l'Association contre les inondations**, considère que l'exemple espagnol est intéressant pour alimenter la réflexion, notamment sur le plan des financements.
- **Éric BOISSEAU, représentant régional de la FNAUT**, ajoute qu'en Espagne, l'entreprise ferroviaire RENFE, ainsi que l'équivalent de RFF, l'ADIF, ont annoncé dans un récent colloque, organisé par la *Revue générale des chemins de fer* que certaines Lignes à Grande Vitesse (LGV), en Espagne, ne couvrent pas les frais de maintenance par les redevances car les circulations y sont trop faibles. C'est aussi le cas en France de la LGV Rhin-Rhône, sur laquelle il n'y a pas 40 circulations par jour (plus de 200 sur la LGV Paris-Lyon à titre de comparaison). Lors

du même colloque, la RENFE a ajouté que ses TGV[®], aptes à rouler à 300 km/h, ne circulent qu'à 160 km/h pour payer des péages moins chers.

Sur ces lignes, les trains qui vont circuler relèveront du domaine concurrentiel. Les recettes payées par les clients doivent dès lors couvrir l'intégralité des coûts. Et si les péages restent à un niveau trop élevé, les entreprises ferroviaires – dans la conjoncture actuelle, il n'y aura que la SNCF – feront circuler peu de trains sur ces lignes nouvelles. Il aborde ce point car dans les présentations qui sont faites, il regrette que les comparaisons entre la ligne nouvelle et la ligne classique ne soient pas du tout évoquées. Or, sur la ligne classique, entre Colombiers, à côté de Nissan, et l'entrée de Narbonne, la sinuosité de la ligne permettrait de rouler à 220 km/h sans aucun travaux de génie civil, mais en améliorant la qualité de la voie, en rectifiant la signalisation et en supprimant les passages à niveau. La différence de temps de parcours entre la Ligne nouvelle entre Nissan et Narbonne et la ligne classique serait d'une à trois minutes. Le débat sur l'opportunité d'une ligne nouvelle doit prendre en compte ces éléments.

Édouard PARANT, RFF, rappelle que le débat sur l'opportunité de la ligne nouvelle a eu lieu en 2009. Il souhaite recueillir la position de la FNAUT, sur le système de desserte du biterrois et du narbonnais.

- ▶ **Éric BOISSEAU, représentant régional de la FNAUT**, ajoute que la FNAUT considère deux types de dessertes : les dessertes Province/Paris et région parisienne, dont la conception obéit à des critères spécifiques ; les dessertes longue distance – Province/Province. Sur les dessertes du type région parisienne/Province, l'essentiel du gain de temps se fait par un TGV[®] sans arrêt, ou depuis Marne-la-Vallée jusqu'à Valence. Ensuite, parce que le TGV[®] doit transporter des voyageurs, les arrêts sont beaucoup plus rapprochés. Sur des relations du type Province à Province, il n'existe pas de réservoir de clientèle comme en région parisienne. Pour rallier la région Languedoc à l'Alsace, le TGV[®] est obligé de s'arrêter beaucoup plus souvent. Mais pour réaliser le gain de temps promis avec la Ligne nouvelle, il faut diminuer le nombre d'arrêts. Dans ce cadre-là, un TGV[®] ne peut pas s'arrêter tous les 30 à 50 km, même si la SNCF peut avoir un point de vue différent de celui de la FNAUT. Dès lors, la mutualisation des arrêts s'impose et les arrêts doivent être placés au cœur d'étoiles ferroviaires. Certains parmi vous sont allés en Franche-Comté, pour voir la gare de Besançon, celle de Belfort-Montbéliard, ou encore celle de Valence. Ce sont des exemples de mutualisation de l'arrêt des TGV[®] par des territoires beaucoup plus larges. Notre position est que, sur le triangle d'Oc, depuis Agde, jusqu'à Narbonne, il faut mutualiser l'arrêt des relations à grande vitesse intersecteurs, hors relations avec Paris. Sur la relation avec Paris, les TGV[®] doivent s'arrêter dans les gares centrales.

Édouard PARANT, RFF, comprend que la FNAUT est pour une desserte « efficace » : une gare à Nissan pour les intersecteurs et des raccordements pour accéder aux gares centres pour des missions vers Paris.

- ▶ **Claude AUGER, Président d'Énergie TGV[®]**, constate que dans les scénarios présentés, ce sont les lignes anciennes qui sont utilisées le plus souvent, à part dans le cas d'une gare à Nissan où les TGV[®] n'utilisent pratiquement que la Ligne nouvelle. Ces scénarios sont envisageables, selon lui, dans la mesure où le fret n'est pas très développé sur les lignes anciennes et qu'il reste des sillons disponibles pour faire passer les TGV[®]. Mais il est surpris par la cohabitation des lignes à 300 km/h et des situations de rebroussement. Il signale qu'un rebroussement sur une unité multiple, utilise 400 m, soit 20 mn et s'interroge sur la pertinence des 300 km/h si un rebroussement fait perdre 20 mn. Enfin, il s'étonne de la remise en cause de la vitesse et par suite du Grenelle de l'Environnement. Il termine en reparlant de la section espagnole Figueras/Barcelone, où existe un projet de bypass fret, qui shunterait la gare actuelle de Figueras, qui serait supprimée, à plus ou moins long terme. Un autre projet de bypass fret et grande vitesse à partir de Gérone permettrait d'avoir une gare à l'aéroport de cette ville. Cependant, il n'est pas certain que les trains qui vont à Madrid s'arrêteront automatiquement à Barcelone.

Édouard PARANT, RFF, revient sur le débat de l'atelier concernant les gares.

- ▶ **Claude AUGER, Président d'Énergie TGV[®]**, estime que les scénarios présentés utilisent beaucoup la ligne ancienne, à part celui de la gare de Nissan. Il s'interroge sur la possibilité de faire passer plus de fret sur la ligne ancienne dans le futur. « Y aura-t-il encore des sillons disponibles pour faire passer le fret et le TGV[®] ? »

Édouard PARANT, RFF, ajoute que le système à deux gares est équivalent au système à une gare située à Nissan. Par contre, la présentation montre qu'un territoire sera sacrifié avec une seule gare – à Béziers ou à Narbonne -, ou sinon il faudra créer des raccordements et rester alors sur la ligne classique. Il résume les scénarios : « Le scénario « *une gare à Béziers* » ou « *une gare à Narbonne* » est sensiblement équivalent au scénario « *pas de gare* » : beaucoup de trains devront rentrer sur la ligne classique ». Les scénarios avec « *une gare à Nissan* » ou « *deux gares nouvelles Béziers-est + Narbonne-ouest* » utilisent au maximum la Ligne nouvelle.

- ▶ **Claude AUGER, Président d'Énergie TGV[®]**, demande si le développement du fret, auquel on peut s'attendre, laissera des créneaux disponibles pour faire passer du fret et des trains à grande vitesse, connaissant les difficultés actuelles des opérateurs à obtenir des sillons de la part de RFF.

Édouard PARANT, RFF, confirme que RFF prévoit un développement important du fret, de l'ordre d'une multiplication par trois par rapport à la situation actuelle (horizon 2035-2050). Mais il ajoute qu'une ligne nouvelle doit anticiper l'avenir. Il faut garder des disponibilités sur la ligne actuelle, pour le train régional, puisqu'il y a une ambition du Conseil régional, et pour les flux de fret. En gardant la possibilité, de mettre des circulations complémentaires sur la ligne nouvelle à certaines heures.

- ▶ **Claude AUGER, Président d'Énergie TGV[®]**, ajoute qu'il existe également des projets d'Intercités à grande vitesse.

Édouard PARANT, RFF, indique que le Conseil régional n'a pas souhaité développer ce type de service en Languedoc-Roussillon.

- ▶ **Claude AUGER, Président d'Énergie TGV[®]**, souligne qu'il s'agit d'une position très évolutive et ajoute que les Intercités à grande vitesse ne bénéficieraient pas du tarif à 1 €.

Édouard PARANT, RFF, le confirme et invite Claude AUGER à se rapprocher de l'étude réalisée par la SNCF pour le débat public : elle montrait qu'entre une desserte Intercités qui a vocation à desservir les centres-villes et une desserte assez fréquente en TGV[®], il n'est pas forcément pertinent d'ajouter un troisième service ferroviaire, qui verrait sa pertinence économique totalement annulée par un service dense TGV[®] ainsi qu'un train régional peu cher.

- ▶ **Claude AUGER, Président d'Énergie TGV[®]**, pense que les études sont évolutives et que les constats peuvent changer.

Édouard PARANT, RFF, souligne que RFF essaie d'avoir des éléments objectifs et quantitatifs, et pas seulement qualitatifs.

- ▶ **Claude AUGER, Président d'Énergie TGV[®]**, ajoute que les corridors mixtes qui ont été refusés jusque-là deviendront pertinents.

Édouard PARANT, RFF, confirme que le corridor sera mixte, puisqu'il s'agit de l'ensemble des deux lignes : le corridor englobe la ligne actuelle et cette dernière supporte déjà du fret.

- ▶ **Louis-Jean ARTIS, Président de TGV[®] Développement Languedoc-Roussillon**, revient sur l'argumentaire de la FNAUT qui a cité la LGV Rhin-Rhône comme une ligne qui ne fonctionne pas, ne couvre pas ses frais, etc. Il ajoute que la ligne Rhin-Rhône a été mise en service sur sa première phase, il y a 6 mois seulement. Il paraît donc assez raisonnable que la ligne ne couvre pas encore ses frais. Par contre, par rapport aux projections de trafic qui ont été envisagées, ce TGV[®] remplit son contrat. Aujourd'hui le trafic se développe en conformité avec les études. La SNCF reconnaît que l'été et l'effet saisonnalité sera un bon test. Pour le moment, le TGV[®] Rhin-Rhône est tout à fait opérationnel, à tel point que les gares intermédiaires, qui sont très proches, Montbéliard et Besançon, réalisent respectivement 190 000 et 220 000 passagers, en six mois. Concernant le trafic radial, 60 % de ce dernier s'effectue en direction de Paris, le reste dans des liaisons Province/Province. La part de ces dernières apparaît déjà conséquente, alors que c'est la première ligne du réseau LGV qui n'assure pas la liaison avec Paris. Pour augmenter encore ce pourcentage, il existe un projet qui sera développé dès 2013 : la mise en service des TGV[®] « drapeau », qui desserviront Strasbourg et Lyon, sans arrêt à Mulhouse, et qui utiliseront le

nouveau raccordement court de Mulhouse. Il est envisagé d'en faire circuler un second avec les mêmes caractéristiques dès l'année suivante, si les résultats du 1^{er} sont satisfaisants. Donc la SNCF compte fermement sur les arrêts intermédiaires, et sur le développement du trafic Province/Province. La ligne prend donc toute sa pertinence et couvrira ses frais très rapidement, en dépit du fait qu'il s'agisse d'une ligne à 320 km/h qui passe pour être coûteuse en entretien.

Édouard PARANT, RFF, propose de passer à la présentation des autres sites de gares. Il revient avant la suite des scénarios sur la caractéristique de Montpellier-Perpignan, qui n'est ni Paris-Lyon, ni Dijon-Mulhouse. Paris-Lyon est l'archétype de la liaison radiale, c'est-à-dire Paris/Province. Dijon-Mulhouse, est celui de la liaison Province/Province.

La ligne Montpellier-Perpignan est la combinaison des deux : sur le secteur Nîmes-Narbonne, circulent tous les trains qui descendent de Paris en direction du sud de la France, mais c'est aussi le tronc commun entre Barcelone et Nice, entre Bordeaux et Nice et entre Lyon et Toulouse. Ainsi, en termes de nombre de missions qui peuvent circuler sur cette ligne, la richesse est supérieure à celle d'un seul type de clientèle. Les études de trafic le confirment puisque la FNAUT a cité 40 trains sur Dijon-Mulhouse, alors que les prévisions sur Montpellier-Perpignan sont bien supérieures.

Bruno BEAUCHET, RFF, présente les chiffres des trafics estimés, soit un peu plus de 70 trains grande ligne entre Montpellier et Narbonne, et plus d'une quarantaine au sud de Narbonne. Un trafic supérieur à celui de Rhin-Rhône uniquement sur le tronçon Narbonne/Perpignan. Il ajoute que cette ligne présente différents types de trafic : un trafic radial de l'ordre de 15 % des flux voyageurs dans la région, mais c'est essentiellement du trafic Province/Province et du trafic de transit qui circulent en Languedoc-Roussillon. Lyon, Barcelone, Toulouse et Marseille seront connectées à trois heures, voire moins de trois heures, grâce à la Ligne nouvelle, c'est là que se joue l'intérêt du projet.

Édouard PARANT, RFF, ajoute qu'il faut combiner un système de desserte rapide, qui n'a pas forcément intérêt à s'arrêter souvent en Languedoc-Roussillon, avec un système de desserte plus fine du territoire, notamment du territoire qui intéresse le débat. Les entreprises adaptent leur politique d'arrêt aux types de voyages : il n'existe pas un seul type de train. Les options sont doubles : les trains passeront et ne s'arrêteront pas, ou il y aura une desserte par un train régional et pas par un TGV[®]. Les deux types de missions seront créés. Mais la question de la desserte du territoire par une gare nouvelle, ou pas, n'a pas encore été abordée.

- ▶ **Joan-Loïs ESCAFIT, Secrétaire de l'Union locale CFDT des Pays du Grand Biterrois**, pense que le petit défaut de la gare unique à Nissan, mis en évidence par les animations, lui paraît tout à fait surmontable : il s'agit du trafic en provenance de Toulouse, qui ne passe pas par Nissan et ne s'arrête pas non plus à Narbonne, ou en vitesse ralentie, en restant sur la ligne classique. L'hypothèse évoquée à l'instant est celle selon laquelle les transporteurs vont optimiser le remplissage des trains. S'il existe suffisamment de voyageurs en direction d'Agde, les transporteurs vont desservir directement la gare d'Agde quelque soit le parcours. Par contre, il subsiste un point faible : les hypothèses et les enquêtes ne renseignent pas sur la desserte de Béziers en passant par Nissan. Cela va-t-il prendre plus de temps que dans la situation actuelle où il faut attendre un train régional à Montpellier pour continuer jusqu'à Béziers ? Dans ce cas, aller jusqu'à Nissan pour revenir ensuite jusqu'à Béziers, est envisageable si les conditions financières sont intéressantes. Avec les hypothèses de fréquentation, RFF doit pouvoir évaluer plus concrètement les comportements. Ces derniers évolueront en fonction des conditions réelles, car les voyageurs regardent aussi les horaires avant de faire un changement. Les hypothèses de gare doivent être étudiées en parallèle avec les organisations de trafic. L'intérêt d'une gare à Nissan dépend d'horaires qui doivent être parfaitement adaptés pour revenir sur Béziers, aller à Narbonne... C'est ce qui déterminera le trafic réel susceptible d'être mesuré à la gare de Nissan. Le même schéma s'applique aux sites de gare à Narbonne ou à Béziers-est.

Édouard PARANT, RFF, apporte une information, qui fait suite au dernier comité technique, au cours duquel ont été présentés pour chaque site de gare, l'organisation de la desserte, le nombre de trains/jour et les arrêts. Un 2^{ème} niveau d'information a précisé le nombre de clients supplémentaires selon les différents scénarios. Ces informations sont disponibles sur le site internet du projet www.lalignenouvelle.com (rubrique : Gouvernance – comité technique n°5).

- ▶ **Claude COSTE, Président de l'Association contre les inondations**, aimerait que chacun regarde le prix du baril de pétrole depuis la dernière guerre. Il a varié de 2 à 5. Il est aujourd'hui à 100\$.

Qui peut donc dire, lorsqu'on parle du coût d'une ligne qui va fonctionner pendant 150 à 200 ans, quel sera ce coût dans 30 ans ? Qui peut annoncer le prix du pétrole dans 50 ans ? Personne ne peut dire s'il ne sera pas à nouveau multiplié par 50 dans les décennies à venir. Quand on parle du prix des déplacements, des gares, et de ce que cela va coûter, alors que l'État français, parallèlement, emprunte à 30 ans, il faudrait pouvoir disposer d'évaluations à 10 ou 20 ans.

Édouard PARANT, RFF, souligne que le coût n'a pas été abordé, et que cela ne change apparemment pas l'avis de Claude COSTE sur la desserte.

Silvio D'ASCIA, Inexia, présente l'évolution des études concernant les différentes hypothèses des sites des gares.

PRÉSENTATION DES HYPOTHÈSES D'ORGANISATION SPATIALE DES GARES

Débat

- ▶ **Michel BOZZARELLI, Président de la Communauté de communes La Domitienne**, s'interroge sur la probabilité de réalisation de la « gare intersection » alors que le maire de Villeneuve-lès-Béziers la rejette et que la Communauté d'agglomération Béziers-Méditerranée l'a suivi dans son refus.

Édouard PARANT, RFF, convient qu'il est peu réaliste car le projet n'est pas porté politiquement. Il rencontre aussi des difficultés hydrauliques et de réserve foncière. Après analyse et comparaison, la vraie difficulté réside dans la situation en zone urbaine, qui nécessiterait un réaménagement important. Mais il est intéressant comme gare « porte de ville ». RFF a étudié le champ des possibles, sans préjuger du choix futur.

Françoise UCAY, Inexia, ajoute que dans le scénario gare « A75 », il n'est pas évident de faire passer la route au-dessous de la gare. Il faut donc passer la RD 612 au-dessus du TGV[®], ce qui est lourd de conséquences sur l'aménagement routier de Béziers.

- ▶ **Louis-Jean ARTIS, Président de TGV[®] Développement Languedoc-Roussillon**, demande une précision sur les profils en long présentés : sur quelle rampe sont-ils basés ?

Édouard PARANT, RFF, précise que les pentes sont limitées à 12,5 ‰.

- ▶ **Louis-Jean ARTIS, Président de TGV[®] Développement Languedoc-Roussillon**, conclut qu'il s'agit donc d'un profil lié à la mixité.

Édouard PARANT, RFF, le confirme mais ajoute que la gare « A75 » est conçue pour les voyageurs. Sa longueur, ses aiguillages en entrée/sortie laissent peu de liberté. Selon qu'elle est enterrée ou en surface, elle est plus ou moins proche de la ville pour pouvoir franchir, dans des conditions correctes, l'ensemble des communications entre le nord et le sud de l'autoroute. Pour garder la gare en surface, il est nécessaire de l'éloigner pour pouvoir gérer le passage sous la RD 612 ; une gare enterrée peut se rapprocher de la ville, mais il existe en aval, le problème des cours d'eau à gérer : il faudrait les dévier, ce qui nécessiterait bien sûr, une autorisation de l'État.

- ▶ **Raymond COURDERC, Sénateur-maire de Béziers**, donne des précisions sur les cours d'eau. L'un est tamponné au niveau de l'autoroute, l'Ardaillou, ce qui assure un débit très faible au sud de l'autoroute. L'autre cours d'eau, l'Acacia, doit aussi faire l'objet d'un tamponnement qui peut se faire au nord de l'autoroute, pour éviter que le sud de l'autoroute ne soit submergé. Ce n'est pas un problème majeur, d'après lui.

Édouard PARANT, RFF, confirme que les solutions techniques existent. L'autoroute franchit les cours d'eau en hauteur. RFF n'est pas favorable au passage des cours d'eau au-dessus des voies électrifiées. Ce sont les services de l'État qui instruisent les projets de déviation d'un cours d'eau. La DDTM doit être en mesure de donner des précisions sur la question du tamponnage.

- ▶ **Jean-Paul SERVET, chef du service aménagement territorial ouest - DDTM 34**, souligne que la DDTM 34 n'a jamais traité ce genre de cas dans lequel la dimension hydraulique et écologique est à prendre en compte.

Édouard PARANT, RFF, ajoute que, dans le cas du choix de Béziers comme site de gare nouvelle, ces autorisations devront être demandées.

- ▶ **Raymond COURDERC, Sénateur-maire de Béziers**, intervient sur la nécessité que la ligne passe, qu'il existe une gare nouvelle ou pas.

Édouard PARANT, RFF, le rassure en précisant que, s'il n'y a pas de gare, la Ligne nouvelle passera par-dessus les cours d'eau, et ne sera pas enterrée. L'intérêt de l'enterrer est de minimiser son impact visuel, et de pouvoir l'insérer sous les infrastructures routières.

- ▶ **Michel BOZZARELLI, Président de la Communauté de communes La Domitienne**, souligne l'obligation de transparence aux eaux de ruissellement, pour une infrastructure. L'écoulement doit être théoriquement maintenu.
- ▶ **Michel SUÈRE, Vice-président de la Communauté d'agglomération Béziers-Méditerranée**, confirme que l'option retenue est en passage aérien : le bassin lui-même et le cours d'eau gardent leur forme grâce à un chenal qui prend en compte le débit actuel et le répartit de la même façon sur le bassin versant. Il n'y a donc pas de blocage. Les contraintes hydrauliques sont donc maintenues en l'état, sans apporter de gêne complémentaire au projet.

Édouard PARANT, RFF, souligne que la Communauté d'agglomération Béziers-Méditerranée retient une variante haute pour la Ligne nouvelle.

- ▶ **Michel SUÈRE, Vice-président de la Communauté d'agglomération Béziers-Méditerranée**, confirme que la voie classique arrive en-dessous et la Ligne nouvelle par-dessus.
- ▶ **Louis GRANDJACQUET, Président de TGV® Sud Territoire - environnement**, revient sur l'hypothèse de la modernisation de la gare actuelle, qui possède, selon lui, un certain nombre d'atouts. Elle se situe dans une logique totalement différente de ce qui a été présenté ce matin avec un développement principalement basé sur l'urbanisation d'espaces nouveaux alors que, dans cette hypothèse, la logique de requalification d'espaces déjà urbanisés, ainsi que d'espaces nouveaux à urbaniser, est prioritaire. Cette hypothèse est intéressante et beaucoup plus économe en espace que les autres hypothèses. Par contre, les explications concernant l'accessibilité sont insuffisantes. Les gares situées à l'est de l'agglomération sont proches des grands axes routiers, ce qui n'est pas le cas de la gare historique. Comment assurer l'accessibilité dans l'hypothèse de l'utilisation du site de la gare historique ?

Édouard PARANT, RFF, donne la parole à Silvio D'ASCIA pour expliquer comment a été étudiée la question de l'accessibilité. Il ajoute qu'un développement de la gare au sud des voies actuelles serait prévu pour pouvoir accéder au centre-ville.

Silvio D'ASCIA, Inexia, précise que les réseaux routiers existants seraient sollicités. L'accessibilité serait assurée par le sud-ouest et une arrivée possible depuis l'est. Il n'est pas prévu de créer de nouveaux axes routiers, mais un dispositif de desserte routière est à l'étude tout au long de la desserte ferroviaire et du quai du Port neuf.

Édouard PARANT, RFF, demande si une mutation de parcelles SNCF/RFF est prévue pour créer de la surface au sud. Il suggère que le parvis soit réutilisé essentiellement pour du transport en commun et agrandi. La desserte en véhicules particuliers, pour les voyageurs qui viennent de loin, se ferait par le sud. Les personnes venant de Béziers-centre arriveraient sur le parvis nord (gare routière) par les transports en commun. Un travail important de requalification des espaces urbains reste à faire.

- ▶ **Joan-Loïs ESCAFIT, Secrétaire de l'Union locale CFDT des Pays du Grand Biterrois**, pense qu'il y a des améliorations à apporter à la gare centre, en particulier en matière de circulation et de stationnement. Mais le véritable goulot d'étranglement apparaît depuis le pont d'Occitanie. Le Pont constitue un point d'engorgement et la rue Pasquet est régulièrement bloquée. Quelle que soit l'option retenue, il s'agira de conserver la fonction de la gare centre et il faudra trouver des solutions aux problèmes de circulation et de stationnement. Il aborde ensuite la question de la concertation. Il lui semble que le travail qui a été fait en amont du positionnement des intercommunalités, pour repérer les hypothèses et leur donner des bases

de travail était utile. Mais, désormais, le travail doit porter sur les schémas que proposent les Établissements Publics de Coopération Intercommunale (EPCI), cerner les problèmes que posent ces derniers, puis définir les cahiers des charges. Le positionnement des intercommunalités est déterminant dans le choix de la gare où qu'elle soit. En termes de démocratie, cela lui paraît fondamental. Les travaux engagés par RFF doivent donc permettre de repérer les problèmes éventuels soulevés par les trois intercommunalités.

D'autre part, concernant le financement, il serait intéressant de déterminer le scénario le plus rapidement réalisable parce qu'il est vital pour le bassin d'emploi, de démarrer ce chantier de grande ampleur, en particulier pour le secteur du bâtiment et des travaux publics qui est en souffrance. Il pense qu'il serait intéressant de choisir la solution qui permettra d'avancer rapidement sans attendre des financements hypothétiques. Le Sous-préfet de Béziers collecte actuellement les projets pour les programmes européens. Faire prendre en compte ce projet de desserte dans les projets prioritaires permettrait d'accéder à un apport de crédit exceptionnel, sous la caractéristique de l'impact immédiat par rapport à la situation dégradée du marché de l'emploi.

Édouard PARANT, RFF, répond à la remarque sur la concertation : si les participants aux 3 ateliers dédiés à la Desserte du territoire, connaissent l'historique de l'évolution des réflexions de la Ville de Béziers, ce n'est pas le cas du grand public. RFF souhaite montrer que toutes les études ont été faites selon les règles. Il est important d'avoir une démarche pédagogique. Le dernier volet des échanges concernera les coûts des variantes et des gares.

- ▶ **Joan-Loïs ESCAFIT, Secrétaire de l'Union locale CFDT des Pays du Grand Biterrois**, concède que la nécessité de l'historique pour la concertation est souhaitable, mais il souhaite aujourd'hui travailler sur l'avancement du projet et progresser avec les projets portés par les Communautés d'agglomération Béziers-Méditerranée, le Grand Narbonne et la Communauté de communes La Domitienne.

Édouard PARANT, RFF, revient à la présentation des projets de la Communauté d'agglomération Béziers-Méditerranée et constate que, sur le secteur A75, il existe deux possibilités.

- ▶ **Raymond COURDERC, Sénateur-maire de Béziers**, rappelle que c'est la voie classique qui rentre dans Béziers, et pense qu'un raccordement situé vers Villeneuve-lès-Béziers sera nécessaire. Il demande à RFF de montrer le schéma de raccordement dans le scénario « gare centre ».

PRÉSENTATION D'UNE ANIMATION SUR LES RACCORDEMENTS ET LES DIFFÉRENTS SCÉNARIOS DE DESSERTE

Débat

- ▶ **Raymond COURDERC, Sénateur-maire de Béziers**, s'inquiète pour la commune de Villeneuve-lès-Béziers dont le territoire, déjà haché par les infrastructures, n'aurait plus aucune perspective de développement avec ce scénario, ce qui est difficilement acceptable.
- ▶ **Michel BOZZARELLI, Président de la Communauté de communes La Domitienne**, demande une précision sur le raccordement qui relierait la ligne classique à la ligne nouvelle à l'est de Béziers ?

Édouard PARANT, RFF, annonce qu'il aurait une longueur de 5 km et montre le dévoiement sur la carte. À la jonction du raccordement à la ligne classique, il faudrait élargir les emprises actuelles en secteur urbanisé.

- ▶ **Raymond COURDERC, Sénateur-maire de Béziers**, doute de cette emprise au sol.

Édouard PARANT, RFF, ajoute qu'il faut tenir compte, non seulement de la Ligne nouvelle, mais aussi du talus qui descend vers l'Orb. Il donne ensuite la parole à Inexia pour présenter le programme des espaces intérieurs et extérieurs des gares centres et gares nouvelles.

- ▶ **Raymond COURDERC, Sénateur-maire de Béziers**, souhaite que les données qui sont prises en compte dans la synthèse sur les moyens d'accès aux sites étudiés soient modifiées. Il demande

à RFF de prendre en compte ou faire apparaître l'interconnexion TER sur le site de la gare nouvelle porté par la Ville.

Édouard PARANT, RFF, demande à Raymond COUDERC si la Communauté d'agglomération Béziers-Méditerranée souhaite présenter la gare et la déviation de Cers, dans le dossier ministériel. Il faut préciser le coût d'un raccordement car aujourd'hui, il n'y a pas de connexion prévue. Raymond COUDERC souhaite présenter cette possibilité sous forme de variante, et insiste pour qu'elle soit prise en compte.

- ▶ **Michel BOZZARELLI, Président de la Communauté de communes La Domitienne**, demande s'il n'était pas prévu deux variantes.

Édouard PARANT, RFF, rappelle que le dossier de l'étape 1 présentait trois possibilités :

- le projet de gare,
- le projet de gare avec une antenne,
- le projet de gare avec une déviation de la ligne existante.

Aujourd'hui, le niveau d'analyse part du principe que la gare est réalisée à Béziers-Est, site « A75 », et que les principes de desserte sont comparés. Tous les coûts seront calculés, y compris avec les variantes.

- ▶ **Éric BOISSEAU, représentant régional de la FNAUT**, s'interroge sur l'absence ou la présence d'une desserte qui impliquerait la déviation de l'actuelle voie ferrée Montpellier-Béziers, mettrait en option la desserte TER, et conduirait RFF à présenter deux versions au ministre, avec déplacement de la voie ferrée et sans déplacement. Ce qui impliquerait aussi de présenter deux études de trafic : pour l'usager en déplacement à longue distance, ce n'est pas la même chose de passer d'un train à longue distance à un train de proximité ou pas, dans une gare nouvelle ex-urbanisée. S'il n'a pas la possibilité de passer en gare de Béziers ex-urbanisée à un train de proximité, il peut choisir de descendre dans une autre gare où les correspondances entre trains longue distance et trains de proximité sont optimisés et de faire le parcours terminal ou initial avec un train de proximité. Cela signifie que la fréquentation de la gare ex-urbanisée peut varier fortement et que des études doivent chiffrer cette variation de fréquentation.

Édouard PARANT, RFF, ajoute, pour prolonger cette réflexion, qu'il s'interroge sur le nombre des voyageurs qui viendraient en TER à la gare Béziers-est.

- ▶ **Éric BOISSEAU, représentant régional de la FNAUT**, pense que la réponse est contenue dans la présentation de la zone de chalandise de Béziers : 500 000 habitants qui viennent d'Agde, Narbonne, Bédarieux et des communes qui sont desservies actuellement par le réseau ferroviaire de proximité.

Édouard PARANT, RFF, propose de représenter la carte du réseau ferroviaire pour voir qui pourrait venir en train régional à la gare nouvelle.

- ▶ **Éric BOISSEAU, représentant régional de la FNAUT**, pense que le temps de trajet est allongé, mais techniquement possible, avec une gare ex-urbanisée côté Agde et non côté Narbonne, et la politique du Conseil régional qui veut favoriser les lignes de proximité comme Béziers-Bédarieux. Pour l'instant le Conseil régional propose le TER à 1 €, sur les liaisons Nîmes/le Grau du Roi, Perpignan/Prades/Villefranche-Vernet-les-Bains, et Carcassonne/Quillan... Dans quelques jours ça sera la Bastide/Mende/Le Monastier/Marvejols. Ensuite Béziers/Bédarieux. La généralisation sur la transversale sud est plus hypothétique. Avec un TER à 1 €, les voyageurs qui reviennent sur des relations du type Bédarieux-Béziers, en correspondance avec un train de voyageurs longue distance, préféreront prendre le train plutôt que de faire 20, 30, ou 50 mn de voiture.

Édouard PARANT, RFF, propose de reprendre le cas de Bédarieux, il faudra faire une correspondance dans la gare centre pour pouvoir se rendre avec un train régional en gare nouvelle, soit deux correspondances.

- ▶ **Éric BOISSEAU, représentant régional de la FNAUT**, rappelle que la FNAUT préconise pour Bédarieux, les relations avec Paris et la région parisienne, la gare actuelle de centre-ville et pour les TGV[®] intersecteurs, la gare mutualisée de Nissan.

Édouard PARANT, RFF, résume la position de la FNAUT : une gare nouvelle à Nissan et le raccordement B à l'est de Béziers pour rejoindre la gare centre.

- ▶ **Éric BOISSEAU, représentant régional de la FNAUT**, précise que la FNAUT souhaite des raccordements parce qu'ils donnent de la fluidité et de la robustesse à l'exploitation ferroviaire, élément incontournable de l'attractivité du système ferroviaire. Les raccordements sont indispensables, les gares nouvelles ex-urbanisées ne sont pas indispensables. La FNAUT prône la coopération entre les territoires autour d'une gare qui desservirait à la fois le Narbonnais et le Biterrois.

Édouard PARANT, RFF, résume à nouveau la position de la FNAUT en la complétant : une gare unique pour l'ensemble du territoire, et des raccordements pour entrer dans Béziers-centre, ce qui implique de rester sur la ligne classique jusqu'à Narbonne-centre, et de prévoir un raccordement au sud de Narbonne.

- ▶ **Éric BOISSEAU, représentant régional de la FNAUT**, ajoute que la FNAUT prône une vitesse de 220 km/h et pas 300 km/h, pour ne pas accroître les écarts de performance entre la ligne nouvelle et la ligne classique. La sinuosité de la ligne classique Montpellier/Narbonne sur 80 % du linéaire, permet de rouler à 220 km/h d'après lui, avec une signalisation adaptée, les passages à niveau supprimés et le RVB en place. Il propose d'augmenter la vitesse sur la ligne classique à 220 km/h, de manière à offrir là aussi une desserte performante.

Édouard PARANT, RFF, s'interroge sur l'opportunité d'investir sur la ligne classique pour obtenir les mêmes services que la Ligne nouvelle ?

- ▶ **Guillaume BENHAIEM, Directeur général des services de la Communauté de communes La Domitienne**, s'interroge sur la manière dont seront conduites les réunions publiques, et notamment, dans une démarche de concertation vis à vis du grand public qui n'est pas expert en la matière, sur la méthode de présentation des éléments de synthèse qui permettent d'avoir une bonne vision des différentes solutions, y compris des coûts.

Édouard PARANT, RFF, propose d'en faire la démonstration en regardant les présentations pédagogiques et animées avec une gare, pas de gare ou deux gares. Dans un deuxième temps, il suggère de préciser combien de trains s'arrêteront dans chaque gare, d'examiner les changements, s'il y en a. Les scénarios avec gare centre ou gare nouvelle, donnent une variation de la desserte de 42 à 54 trains. Le choix de créer une gare, ou pas, impactera la qualité de service et la fréquence (la possibilité d'avoir plus de trains). Enfin, il est probable que de nombreux participants vont se passionner pour le tracé. Une bonne partie de la présentation sera basée sur les tracés présentés en 3D.

- ▶ **Louis-Jean ARTIS, Président de TGV[®] Développement Languedoc-Roussillon**, a constaté que les tracés liés à la gare centre proposaient trois accès du Port neuf à la gare. Que feront les voyageurs avec leurs valises, arrivés au Port neuf ? Il voit « un danger réel » aux gares centres : pour développer le trafic, obtenir une plus grande disponibilité de sillons, il est paradoxal de faire rentrer un train en gare centre, qui va consommer un premier sillon sur la ligne rapide. Il faudrait créer en concordance un deuxième sillon sur la ligne historique, avec un arrêt en gare, puis un troisième et un quatrième pour reprendre la ligne rapide. Il considère que cette solution est l'antithèse du développement de la disponibilité des sillons.
Il ajoute que les difficultés de circulation apparues pour la gare centre ne sont pas uniquement routières, elles sont aussi ferroviaires. Avec le viaduc, le pont sur l'Orb, limité à 110 km/h, la courbe à la sortie de la gare pour les trains les plus rapides et 100 km/h pour les autres, l'équation est impossible, car il n'y a pas de possibilité de garage en gare de Béziers, sauf en coupant la voie 2. Dans un projet de réaménagement de cette gare, la première chose est de créer une voie 1 bis, mais la courbe est incompressible. La sortie sur un pont est une contrainte qui rend difficile le réaménagement de la gare sur un plan ferroviaire.
Il existe un autre inconvénient. La SNCF estime aujourd'hui que les TGV[®] qui roulent sur des lignes historiques à faible vitesse n'ont pas de rentabilité. Or, elle envisage aujourd'hui d'arrêter un grand nombre de TGV[®] en gare centre... ce qui laisse sceptique l'association, qui pense que, sous la poussée économique, les TGV[®] seront peu à peu supprimés et que les gares centre réaménagées à grands frais auront très peu d'arrêts TGV[®]. L'association TGV[®] Développement Languedoc-Roussillon pense que les gares nouvelles sur ligne nouvelle offrent la solution la plus rationnelle.

Édouard PARANT, RFF, récapitule la position exprimée par Louis-Jean ARTIS, sur les contraintes techniques en gare centre notamment. Il précise que RFF a travaillé avec le bureau d'études Rail Concept, sur le plan de voie et la gestion quotidienne du plan de voie et que des travaux de réorganisation des aiguillages sont prévus en entrée et en sortie pour gérer les contraintes annoncées.

Il existe néanmoins un point important à souligner : le système ferroviaire n'est pas aussi souple que le système routier. Gérer l'infrastructure ne suffit pas pour avoir un système qui fonctionne. Tous les horaires sont à heures fixes et imposer à un train de passer d'une ligne à une autre, implique qu'il peut sortir de la ligne et entrer sur la deuxième. Ce fonctionnement ferroviaire complexifie, multiplie en tous cas les entrées/sorties entre les deux lignes et la rend plus fragile.

La question de la rentabilité des trains à 160 km/h est un autre sujet qui concerne les transporteurs. La parole est à François QUÉTIN qui s'exprime au nom de la SNCF.

- ▶ **François QUÉTIN, Adjoint au chef de département des projets de l'Arc méditerranéen et responsable des études grande vitesse – SNCF**, considère que l'ensemble du fonctionnement et de l'exploitation repose sur une question d'équilibre. Aujourd'hui, en 2012 et les Assises du Ferroviaire l'ont bien montré, le modèle TGV[®] traditionnel, celui qui roule depuis 1981, est en péril. Quelque chose a fondamentalement changé, depuis 2008-2009 : ce sont les péages qui ont augmenté de 5 à 6 % par an, alors que précédemment le ratio était de 1 à 1,5 % par an. Ce sont des chiffres officiels. Cette augmentation a amené la SNCF à annoncer que la part de 35 % des parcours TGV[®] effectués sur ligne classique, devait être revue. La SNCF et ses concurrents ne négligeront pas pour autant les gares centre dans l'avenir, car elles représentent objectivement un marché important pour des villes comme Béziers, Montpellier et Perpignan. La vie, les gens se sont organisés autour de la gare historique. Il est évident que même les gares nouvelles mettront un certain temps à se construire en tant que quartier.

Il ajoute que, bien que ne connaissant pas l'avenir et sans pouvoir préciser un ordre de grandeur ou de chiffres, il n'imagine pas qu'un transporteur puisse ne pas se soucier des gares centre. Il pense qu'il serait intéressant d'avoir l'avis d'autres transporteurs, ceux qui disent vouloir venir demain, parce que la SNCF a des avantages et des inconvénients, dus à son histoire : sa vision n'est pas forcément identique à celle des transporteurs espagnols, par exemple. Que souhaiterait la RENFE comme desserte de notre territoire ? Il imagine qu'elle préférerait faire des trains grande distance, voire très grande distance et serait moins intéressée par un maillage régional ou interrégional ; ce qui est vrai pour le transport voyageur l'est aussi pour le fret.

Édouard PARANT, RFF, pense que les autres transporteurs n'ont pas tous, aujourd'hui, une vision arrêtée de leur politique. RFF a pris contact avec eux à travers sa direction internationale pour avoir leur avis.

- ▶ **Michel SUÈRE, Vice-président de la Communauté d'agglomération Béziers-Méditerranée**, signale qu'il n'est pas satisfait de l'analyse multicritère, car les solutions retenues ne sont pas celles qui ont été présentées par la Communauté d'agglomération Béziers-Méditerranée. Il rappelle le travail mené depuis 2 ans pour trouver une solution qui n'est ni retenue ni ne sera présentée au ministre, exception faite de l'exemple qui montre qu'il n'y a pas d'accessibilité TER de l'autre côté de la gare. Il regrette que la méthode ne retienne que des éléments qui semblent peut-être favorables pour la gare centre, avec les voiries existantes. Si le ministre doit décider par rapport à cette analyse, il ne verra pas le projet de territoire, c'est-à-dire le projet urbain et toute la dimension économique qui y est associée. Il trouve trop restrictif ce mode de mesure et ne retrouve pas le projet porté par Béziers-Méditerranée. Il estime que le ministre doit le connaître et que le projet puisse transparaître dans la forme présentée par le cabinet Lavallin, validée et présentée plusieurs fois à RFF. Il déplore que RFF ne veuille pas entendre le projet de la Communauté d'agglomération Béziers-Méditerranée, n'en présente pas un rendu réaliste et l'invite à se saisir du dossier du développement du Biterrois sous toutes ses formes.

Édouard PARANT, RFF, souligne que le tableau de synthèse présente des critères d'intermodalité et de desserte, alors que le dossier ministériel ne s'intéressait pas seulement au volet ferroviaire mais aborde le développement urbain, territorial et environnemental.

- ▶ **Michel SUÈRE, Vice-président de la Communauté d'agglomération Béziers-Méditerranée**, regrette que le nombre de trains ne soit pas indiqué selon le site retenu.

Édouard PARANT, RFF, précise que le nombre de trains ne variera pas que la gare soit à Béziers « A75 » ou à Béziers « interconnexion ».

- ▶ **Michel SUÈRE, Vice-président de la Communauté d'agglomération Béziers-Méditerranée**, s'en étonne, car dans un cas les TGV[®] peuvent rentrer à Béziers-centre et pas dans l'autre.

Édouard PARANT, RFF, ajoute qu'il ne s'agit pas ici d'une présentation du dossier ministériel, mais uniquement du volet urbain des gares.

- ▶ **Michel SUÈRE, Vice-président de la Communauté d'agglomération Béziers-Méditerranée**, reste sceptique sur la méthode.

Édouard PARANT, RFF, rappelle le calendrier de décisions : en juillet, un comité de pilotage pour valider le dossier qui comprend, en plus du dossier de RFF, chaque projet de territoire des collectivités à l'automne, la décision du Ministre.

- ▶ **Michel SUÈRE, Vice-président de la Communauté d'agglomération Béziers-Méditerranée**, appelle au réalisme et pense qu'une gare suspendue dans une zone qu'il juge peu porteuse de développement économique, avec une accessibilité illusoire, n'est pas un bon choix : il faut regarder l'environnement élargi.

Édouard PARANT, RFF, réaffirme la nécessité de présenter tous les scénarios dans le dossier. Il ajoute que la difficulté ajoutée par la situation d'Agde ne se résoudra pas par de nouvelles infrastructures routières et pense que les voyageurs qui utilisent le train iront à Montpellier, parce que les flux dans le Biterrois et l'Agathois sont orientés vers le nord. RFF n'a pas d'a priori à ce sujet. Mais les enquêtes en gare et les études ont montré que les flux à Béziers sont majoritairement orientés vers le nord, contrairement à Narbonne. De plus, dans l'hypothèse où cette gare est interconnectée sur le site porté par la Communauté d'agglomération Béziers-Méditerranée, quels voyageurs y viendront en train régional ? Les gens de Bédarieux ne viendront jamais en train régional vers cette gare. Deux ruptures de charge feront fuir la moitié des clients, et 99 % des gens ne viendront pas en train régional, car cela les obligerait à reprendre un deuxième train régional s'ils descendent à Béziers-centre, ce qui représente une demi-journée sur leur trajet, avant de prendre le TGV[®]. Cela ne peut pas fonctionner de cette manière.

Les seules personnes susceptibles de venir à la gare nouvelle si elle est interconnectée à l'est de Béziers, sont les Biterrois du centre-ville et des Agathois. Les scénarios de desserte montrent qu'un système avec une seule gare à Béziers ou à Narbonne, fonctionne mal, ce qui signifie que s'il y a une gare à Béziers, il y en aura vraisemblablement une à Narbonne, pour que la desserte fonctionne. Ou le choix de Nissan s'imposera.

Ce ne sont pas des gares de villes, mais des gares d'agglomérations. S'il y a une gare à Béziers et une à Narbonne, les Narbonnais ne viendront pas à Béziers en TER. À Béziers, ceux qui n'habitent pas à côté de la gare centre, viendront en voiture. Il reste les habitants de Béziers-centre et les Agathois ; ces derniers ont à peu près le même temps de parcours, à la minute près jusqu'à Montpellier ou jusqu'à Béziers-est. Avec une interconnection à la ligne classique, en période estivale, la solution sera appréciable car elle évite les bouchons.

- ▶ **Michel SUÈRE, Vice-président de la Communauté d'agglomération Béziers-Méditerranée**, reste réservé et considère que RFF raisonne sur des données présentes mais pas sur un projet avec un phasage, et des financements étalés dans le temps. Le projet fini doit être étalé sur 10 à 15 ans, comme l'a évoqué le Président. Ce qui veut dire qu'il n'y a pas de dépenses insurmontables à l'instant T pour une communauté d'agglomération. Il existe aussi des déplacements à envisager dans l'avenir, qui n'existent pas aujourd'hui. À partir du moment où ils seront offerts à la population, en termes de service, ils justifient d'une gare et d'un endroit précis où il faut la positionner. À partir du moment où d'autres opportunités seront offertes aux Toulousains, aux Barcelonnais par exemple... pourquoi ne viendraient-ils pas au Cap d'Agde par la gare de Béziers ? Il faut s'ouvrir à de nouveaux espaces et conquérir d'autres territoires.

Édouard PARANT, RFF, souligne qu'il n'est pas opposé à ce projet puisqu'il est porté par une volonté politique. RFF ne portera pas un projet qui serait en contradiction avec ce que veulent ses partenaires.

Il rappelle que ce qui est important, c'est que la Communauté d'agglomération Béziers-Méditerranée n'est pas seule au Comité de pilotage. Les autres partenaires, Région, Départements, Communauté d'agglomération Perpignan-Méditerranée, Communauté d'agglomération du Carcassonnais... ont besoin

d'avoir une vision de l'ensemble des possibles. RFF ne peut pas leur dire : « Il n'y a qu'une solution et c'est celle-ci ».

La plus-value de faire une gare ou d'en faire deux doit être démontrée. C'est la question qui sera posée : les gares nouvelles attirent-elles plus de clientèle ? Ensuite, est-il plus efficace d'en faire une ou deux ? Deux gares permettent d'élargir la zone de chalandise et donc la clientèle, mais il faut un investissement supplémentaire. La Région souhaite-t-elle une gare à Nissan qui est mieux connectée aux TER, une gare à Béziers avec moins de desserte sur Narbonne et une interconnexion à créer sur Béziers ?

Il faudra motiver l'ensemble des partenaires pour faire cette interconnexion et à Paris, nous ne parlerons pas d'une version avec les 3 gares interconnectées. L'autre choix est de présenter un projet de gare nouvelle, avec l'interconnexion, en expliquant que cette solution peut être phasée, sans oublier la réservation des terrains. Enfin, il y a le service rendu ; les études montrent que cette interconnexion a une faible plus-value en termes d'apport de clientèle.

- ▶ **Michel SUÈRE, Vice-président de la Communauté d'agglomération Béziers-Méditerranée,** ajoute que l'interconnexion faciliterait l'accès à la gare ancienne, dans la mesure où le dévoiement permettra l'intermodalité au niveau de la gare nouvelle et facilitera l'accès la gare actuelle. Cette solution n'est pas montrée sur l'animation, mais sera visible sur le site de l'agglomération. « Il existe bien un accès entre la gare nouvelle et la gare ancienne, qui peut être destructeur pour Villeneuve-lès-Béziers, dans la mesure où cette solution bloque tout développement avec la « virgule » de 5 à 6 km qui, d'ailleurs, coûte presque aussi cher que la déviation que nous préconisons. Notre virgule a la même longueur de l'autre côté (c'est une virgule inversée) ce qui paraît beaucoup plus réaliste ».
« La solution de la Communauté d'agglomération Béziers-Méditerranée s'écarte au maximum du centre de Villeneuve-lès-Béziers et de Cers. Elle ne crée pas une barrière supplémentaire qui gênera le développement, car cette zone est la seule possibilité d'extension de Villeneuve-lès-Béziers. Elle a fait l'objet d'une Zone d'Aménagement Différé (ZAD) et des développements sont en cours. Comment peut-on aujourd'hui arrêter l'aménagement du secteur sous prétexte qu'une virgule risque de rayer tout développement ? »

Édouard PARANT, RFF, demande une précision. Au-delà de la surface « zadée » sur Villeneuve-lès-Béziers, y aura-t-il d'autres projets en termes d'urbanisation ? Peut-on revenir sur le plan en 3D ? Il souhaite comprendre si, au-delà du projet de réaménagement en écoquartier, il existe des projets d'urbanisation sur d'autres secteurs autour de Villeneuve ?

- ▶ **Michel SUÈRE, Vice-président de la Communauté d'agglomération Béziers-Méditerranée,** confirme qu'une zone au nord de Cers pourra faire la jonction avec Villeneuve : elle est en dehors de Villeneuve, en partie basse. Mais elle pose problème à la Communauté d'agglomération Béziers-Méditerranée.

Édouard PARANT, RFF, demande si la ZAD s'étend au-delà du cours d'eau et descend sur Cers.

- ▶ **Michel SUÈRE, Vice-président de la Communauté d'agglomération Béziers-Méditerranée,** assure qu'elle s'arrête juste avant et se limite à Villeneuve, en limite communale avec Cers. Il existe une possibilité, pratiquement en dessous du bâtiment de l'agglomération que le Président appelle Palais des congrès : il s'agit d'un « chapeau » qui permettrait de faire une extension de Cers, s'il est possible de déplacer la ligne classique. Il s'intégrerait à la zone de Villeneuve que la Communauté d'agglomération Béziers-Méditerranée est en train de développer.

Édouard PARANT, RFF, demande à visualiser le raccordement B pour comprendre le projet. Il ne touche pas la ZAD.

- ▶ **Michel SUÈRE, Vice-président de la Communauté d'agglomération Béziers-Méditerranée,** affirme que le raccordement B coupe la ZAD en partie basse.

Édouard PARANT, RFF, demande si cette « virgule » remet en cause le projet de ZAD ?

- ▶ **Michel SUÈRE, Vice-président de la Communauté d'agglomération Béziers-Méditerranée,** confirme qu'elle crée une barrière supplémentaire en ajoutant une troisième voie de chemin de fer dans un espace restreint.

- ▶ **Thierry MENTION, responsable des études urbaines - SEBLI**, ajoute que cette coupure, empêche le développement de Cers qui pourrait avoir des projets vers le nord, et stérilise ce territoire.
- ▶ **Michel BOZZARELLI, Président de la Communauté de communes La Domitienne**, s'interroge sur le raccordement à la voie historique : « Malgré la virgule qui arrive d'Agde et passe par la gare nouvelle, il sera nécessaire de raccorder à nouveau la Ligne nouvelle à la voie historique ».
- ▶ **Michel SUÈRE, Vice-président de la Communauté d'agglomération Béziers-Méditerranée**, signale qu'une étude réalisée par le cabinet Lavallin sur l'entrée du Capiscole, qui est la voie de chemin de fer qui passe sous l'autoroute, a porté sur la possibilité que ce raccordement puisse se faire sur la ligne déplacée et qu'à ce niveau, elle puisse passer sous l'autoroute avec un aménagement minime, en reprenant la direction de la gare centre. L'étude est disponible, avec un schéma précis.

Édouard PARANT, RFF, constate que les deux projets n'ont pas la même finalité. Le premier a un sens pour passer dans Béziers-centre, soit parce qu'il n'y a pas de gare nouvelle et qu'il faut desservir Béziers-centre, soit parce que la mixité s'arrête avant Béziers. Il s'agit d'une seconde possibilité : sortir les trains de fret de la ligne nouvelle pour les faire retourner sur la ligne classique.

La déviation de Cers, par contre est un déplacement de la ligne actuelle pour l'emmener à la gare nouvelle de Béziers. La logique est différente.

- ▶ **Claude AUGER, Président d'Énergie TGV®**, s'interroge sur le profil de la clientèle qui prendrait le TER de la gare centre pour aller à la gare nouvelle. Il prend l'exemple de Calais. Les voyageurs arrivent à Calais-Fréthun en TER par la ligne classique, prennent un embranchement pour aller à Calais-ville, mais il n'y a jamais de trains. On y va en autocar.

Édouard PARANT, RFF, relève que cette décision appartient à l'Autorité Organisatrice de Transports (AOT), en l'occurrence le Conseil régional.

- ▶ **Michel SUÈRE, Vice-président de la Communauté d'agglomération Béziers-Méditerranée**, rappelle qu'il s'agit d'un réseau, que des trains y passeront et relieront la gare de Béziers à la gare d'Agde, et pourquoi pas un arrêt supplémentaire dans la nouvelle gare et éventuellement à l'aéroport. Le tout dans le souci d'un déplacement en temps donné où la voiture n'aura plus lieu d'être et où il faudra proposer une alternative aux modes de transport consommateurs d'énergie polluante. À partir de là, le projet de la Communauté d'agglomération Béziers-Méditerranée prendra tout son sens.

Édouard PARANT, RFF, ajoute que cette démarche sera inscrite dans le projet de Béziers et demande s'il y a d'autres remarques ou des indicateurs que les participants aimeraient voir pris en compte pour l'analyse des sites, y compris pour l'étape suivante, lorsqu'il faudra choisir un site de gare.

- ▶ **Michel SUÈRE, Vice-président de la Communauté d'agglomération Béziers-Méditerranée**, souhaite revenir sur les objectifs de la Communauté d'agglomération, en matière de développement et de dynamique autour d'un projet de gare. Il pense que cette dynamique donnera la possibilité au territoire de développer l'accueil, les activités touristiques, de créer des centres d'accueil, un Palais des Congrès plus adapté aux besoins du territoire. « Ce qu'une gare peut apporter à un territoire, c'est de l'investissement, de l'emploi, de l'économie. Prenons un exemple simple : si, entre Narbonne et Béziers, il peut y avoir plus d'1 million de passagers et que chacun dépense une cinquantaine d'euros sur le territoire, on peut construire une gare sur Béziers chaque année pendant 100 ans. Le prix d'une gare représente à peu près 3 à 4 km de ligne. De nombreux chiffres ont été avancés et aucun n'est vrai, dans la mesure où aucune étude précise du site n'a été faite, ni de cahier des charges de la gare telle qu'on la voudrait et ni de tout ce qu'elle pourrait amener économiquement. Personne n'imagine le développement du territoire pour les 100 ans à venir et toutes les richesses qu'elle peut amener. Il ajoute qu'il faut bien évidemment tenir compte des dépenses, mais surtout anticiper ce que le territoire peut gagner. La Communauté d'agglomération Béziers-Méditerranée joue la carte du territoire gagnant pour les 100 ans à venir et aimerait que les générations futures disent : « Ils avaient le choix de le faire, ils l'ont fait, et c'est bien ».

Édouard PARANT, RFF, précise que la légitimité de la puissance politique est de veiller à ces objectifs. Mais il pense que la lisibilité du dossier, avec des données comparables entre un territoire et un autre, est un facteur non négligeable. Les informations contenues dans le dossier de la Communauté d'agglomération Béziers-Méditerranée doivent fournir un indicateur qui ne soit pas uniquement qualitatif, mais quantitatif. « Comment par rapport à Narbonne et à Nissan trouver un indicateur qui quantifie votre projet de territoire ? »

- ▶ **Michel SUÈRE, Vice-président de la Communauté d'agglomération Béziers-Méditerranée**, ajoute que les critères comparatifs ne sont pas simples, car chaque territoire a sa valeur absolue. Ces critères ne sont pas les mêmes sur chaque territoire. Les enjeux à valoriser ne sont pas les mêmes. « Comment comparer des territoires à vocation différente, le tourisme du côté narbonnais, à Gruissan, Port-Leucate ou du côté agathois, ce sont des types de tourisme différents. Une gare à Nissan s'inscrirait dans un autre cadre avec une offre différente. Chacune a des critères spécifiques et offrent aux territoires une opportunité différente. Nous avons essayé de démontrer que notre projet associé à celui de Narbonne, valorisait le cœur du Languedoc et nous voulons montrer qu'il y a une interconnexion possible et une complémentarité, qui offrent un accroissement du nombre de voyageurs, sans parler de la demande de ces territoires. Les éléments que nous présentons ont été quantifiés et valorisent ces deux projets. Les élus de la Communauté d'agglomération Béziers-Méditerranée sont convaincus que ce projet est la bonne solution. »

Édouard PARANT, RFF, retient cet argumentaire très motivé de la Communauté d'agglomération Béziers-Méditerranée, remercie les participants pour la qualité du travail présenté et conclut en annonçant le calendrier des réunions publiques.

Fin de l'atelier à 16h30.