

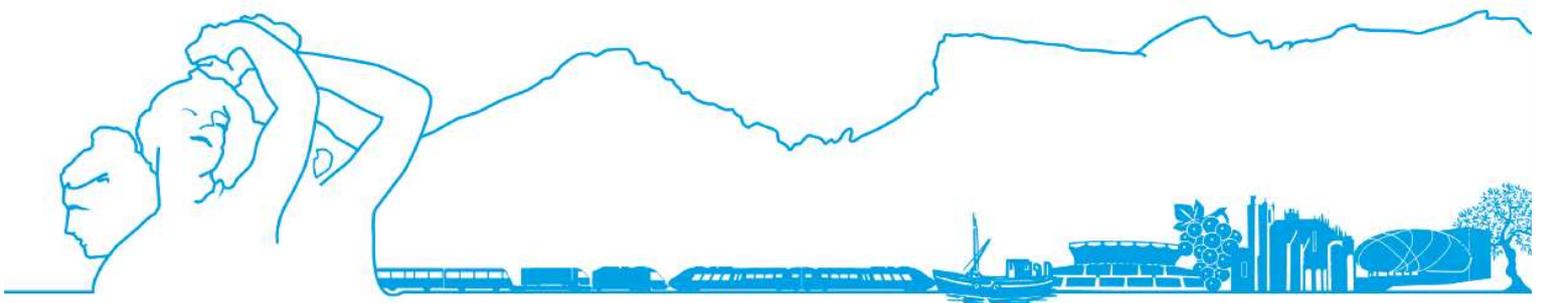
ligne nouvelle Montpellier-Perpignan

Compte rendu

RÉUNION PUBLIQUE

mardi 26 juin 2012 – BÉZIERS

Palais des Congrès



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 PANCREAS — DUBLIN HI

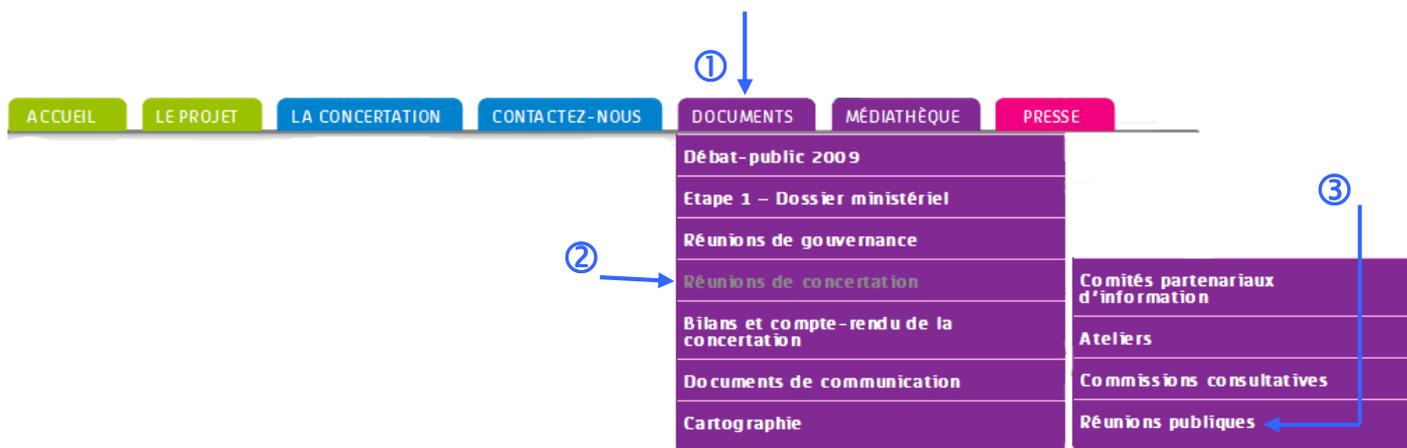
Les intervenants de Réseau Ferré de France (RFF) à la Direction régionale Languedoc-Roussillon pour cette réunion publique :

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

Déroulé de l'atelier

- Point d'étape sur le projet
- Scénarios de desserte : gares actuelles ou gares nouvelles ?
- Visualisation des différentes variantes de tracé en 3D

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 sous la rubrique Documents – Réunions de concertation – Réunions publiques



Début de la réunion à 18h35, en présence de 118 personnes.

Édouard PARANT, RFF, remercie les nombreuses personnes présentes dans la salle.

- ▶ **Raymond COUDERC, sénateur-maire de Béziers**, souhaite la bienvenue à tous les participants. Il souligne l'importance de la question abordée ce soir pour l'avenir du territoire. Il rappelle qu'en 1867, les Montpelliérains se sont opposés au chemin de fer à cause de la pollution engendrée. A contrario, Béziers, Narbonne et Sète firent le choix d'accueillir une gare, permettant ainsi à ces villes de développer leur industrie et leur territoire. 150 ans après, Béziers a de nouveau l'opportunité de se doter d'une gare à sa mesure.
Une liaison rapide avec les grands pôles que sont Paris, Lyon et Barcelone, représente une chance extraordinaire pour l'animation économique du Languedoc-Roussillon, en particulier pour le secteur touristique qui constitue un atout majeur pour l'avenir de la région. Il insiste sur l'opportunité d'assurer un tourisme à l'année en faveur notamment d'Agde et de la côte qui s'étend de Vendres à Marseillan. Il considère qu'un trajet Paris-Béziers réduit à 3 heures engendrera un surplus de tourisme en période de congés et de week-ends prolongés, favorisant ainsi la création d'activités et d'emplois. C'est pourquoi il revendique l'implantation d'une gare TGV® sur le Biterrois.

Édouard PARANT, RFF, annonce le déroulement de la réunion. Dans un premier temps, il présentera les grandes lignes de la démarche adoptée dans le cadre du projet Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan, ainsi que son calendrier. Dans un second temps, il exposera en détail les différents scénarios de desserte du territoire avec l'implantation de gares nouvelles ou non. Enfin, un troisième temps sera consacré à la visualisation des différentes variantes de tracé via une animation 3D.

POINT D'ÉTAPE SUR LE PROJET

Édouard PARANT, RFF, rappelle qu'une réunion d'information avait été organisée l'an passé dans le but de présenter les différentes hypothèses de zone de passage possibles (1 000 m). La documentation, les comptes-rendus de réunions et la cartographie sont disponibles sur le site www.lalignenouvelle.com. Les citoyens peuvent contacter le Garant de la concertation, Jean-Pierre RICHER, présent à cette réunion publique, à l'adresse garant.lnmp@gmail.com, s'ils estiment que RFF conduit mal la concertation ou ne répond pas aux questions. Le Garant est indépendant de RFF, il rend compte à la Commission nationale du débat public et son rapport sera consultable en fin d'étape sur le site de la Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan.

Il poursuit en expliquant que la zone de passage retenue par le ministre est une bande d'environ 1 000 m de large.

À l'intérieur de la zone de passage préférentielle retenue par le ministre, les bureaux d'étude ont étudié différentes variantes de tracé pour faire passer la Ligne nouvelle. Un tracé couvre en moyenne une bande de 100 à 120 m de large.

Édouard PARANT énonce les différentes études qui font suite au débat public organisé en 2009 et qui précèdent l'enquête publique prévue à l'horizon 2015 :

- étape 1 : étude de la zone de passage ;
- étape 2 : étude du tracé, des gares et de la mixité ;
- étape 3 : dossier règlementaire et financement de la Ligne nouvelle.

Dans le cadre de l'étape 2, de nombreux ateliers ont été organisés (transports, viticulture, environnement, paysages, hydraulique), ainsi que six réunions publiques et des commissions consultatives. Le processus d'études concernant la desserte du territoire et la mixité de la ligne arrivant à son terme, un projet va être proposé au ministère, pour qu'il puisse décider sur ces thématiques à l'automne 2012.

L'objectif commun à RFF et à ses partenaires est de trouver d'ici le 13 juillet, date du prochain Comité de Pilotage, un consensus afin de porter un discours cohérent et si possible unanime auprès du ministère. Un tracé définitif devrait être présenté au comité de pilotage à l'automne 2012.

SCÉNARIOS DE DESSERTE : GARES ACTUELLES OU GARES NOUVELLES ?

Édouard PARANT, RFF, rappelle la construction d'une gare nouvelle à Montpellier-Odyseum, sur le Contournement Nîmes-Montpellier (CNM).

Concernant le reste du territoire, il existe 3 autres scénarios de desserte :

- par les gares centres de Béziers et Narbonne ;
- création d'une gare nouvelle située à Nissan, à Béziers-Est, ou à Narbonne-Ouest ;
- création de deux gares nouvelles situées à proximité de Béziers et de Narbonne.

Édouard PARANT, RFF, revient sur le 1^{er} scénario qui consiste à ne pas créer de gare nouvelle mais des raccordements reliant la Ligne nouvelle aux gares existantes de Béziers et Narbonne. Ce projet implique le réaménagement de ces gares. Le TGV[®] quitterait la Ligne nouvelle pour rejoindre la gare de Béziers et resterait sur la ligne classique jusqu'à Narbonne. Ce n'est qu'au sud de Narbonne qu'il retrouverait la Ligne nouvelle.

- ▶ **Un habitant de Puisserguier** juge ce scénario contraire à la philosophie du TGV[®] car il suppose de faire rouler le TGV[®] sur plusieurs dizaines de kilomètres sur voie classique. Par ailleurs, il s'interroge sur la pertinence de faire passer le TGV[®] par Béziers dans la mesure où la capacité d'accueil a déjà atteint ses limites et où la majorité des usagers ne résident pas dans la ville.

Édouard PARANT, RFF, reconnaît la dimension territoriale du projet. Il précise toutefois que la capacité d'accueil n'est pas réhibitoire puisque ce scénario implique un aménagement de la gare (création d'un parking et d'un accès au sud).

- ▶ **Un membre de l'association Béziers dialogue citoyen** s'enquiert du gain de temps engendré par ce scénario pour un trajet Montpellier-Narbonne.

Édouard PARANT, RFF, évoque un gain de temps sur la partie Montpellier-Béziers seulement dans la mesure où le train roulerait ensuite à la même vitesse qu'aujourd'hui.

Bruno BEAUCHET, RFF, précise le gain de temps : 13 mn.

- ▶ **Un habitant de Béziers** s'enquiert du nombre de trains susceptibles de s'arrêter à Béziers et à Narbonne dans la mesure où les trains en provenance de Paris n'auront pas vocation, selon lui, à s'arrêter dans les deux gares.

Édouard PARANT, RFF, expose les prévisions de trafic correspondant aux différents scénarios. Ce sont les deux gares nouvelles qui engendreraient le nombre d'arrêts supplémentaires le plus significatif, car les trains seraient maintenus sur la Ligne nouvelle et donc les gares seraient plus faciles d'accès. Cela représenterait 50 TGV[®] à l'horizon 2020 pour Béziers-est, et 8 qui desserviraient également Béziers-centre (au total 58 arrêts). Pour sa part, le scénario de réaménagement de la gare centre est basé sur 42 TGV[®]. Enfin, si Béziers est la seule gare nouvelle retenue, 40 TGV[®] s'y arrêteraient, et 16 qui desserviraient également Béziers-centre (au total 56 arrêts).

- ▶ **Un habitant de Villeneuve-lès-Béziers** remarque que les chiffres mentionnés concernent seulement Béziers. Or l'hypothèse où deux gares nouvelles seraient créées suppose de tenir compte également des arrêts supplémentaires effectués à Narbonne.

Édouard PARANT, RFF, approuve la remarque. Il précise que le scénario le moins ambitieux en termes de desserte pour Béziers serait celui d'une seule gare nouvelle à Nissan puisqu'il générerait 54 arrêts à Nissan et 8 arrêts en gare de Béziers-centre, contre 40 arrêts à Béziers-Est plus 16 arrêts à Béziers-centre (si création d'une seule gare nouvelle à Béziers-Est). Le scénario 2 gares nouvelles voit une augmentation de 50% du nombre d'arrêts (50 à Béziers-Est / 60 à Narbonne), ce qui ne signifie pas pour autant 50% de voyageurs en plus. En outre, c'est un scénario plus lourd en termes d'investissement.

- ▶ **Un membre de la Fédération pour la restauration des espaces naturels et la défense de l'environnement (FRENE 66)** se dit interloqué pour deux raisons : d'une part il estime qu'une LGV doit être consacrée à la grande vitesse ; d'autre part il ne voit pas l'intérêt d'installer deux ou trois gares sur un si petit trajet.

Édouard PARANT, RFF, évoque la proximité des gares TGV[®] Aix-en-Provence et Marseille. Il explique que les transporteurs modulent leur desserte en fonction de la clientèle. Des trains rapides pourraient desservir par exemple Paris-Montpellier-Perpignan et Toulouse-Montpellier-Marseille, tandis que d'autres trains s'arrêteraient plus fréquemment. Ce système fonctionne d'ailleurs à l'heure actuelle : un train par jour vient directement de Montpellier tandis que la plupart s'arrêtent à Valence et/ou à Nîmes.

Édouard PARANT, RFF, revient à présent sur le 2^{ème} scénario qui consiste à créer une seule gare nouvelle. Ce scénario laisse entrevoir trois possibilités d'implantation : Nissan, Béziers-est, Narbonne-ouest.

Le projet d'implanter une gare à Nissan avait été imaginé il y a une quinzaine d'années. Il ne nécessite aucun raccordement puisque la gare nouvelle serait implantée sur la Ligne nouvelle.

L'hypothèse d'une gare Béziers-Est implique de créer un premier raccordement sur la ligne actuelle pour desservir Narbonne, puis un deuxième raccordement au sud de Narbonne.

- ▶ **Un intervenant** remarque que le coût n'a pas encore été évoqué. Il signale que le trajet en car est bien moins cher (2,50 € pour un trajet Castelnaudary-Béziers avec 5 mn d'attente à Narbonne) et que le Conseil général de l'Aude prévoit de renforcer le réseau.

Édouard PARANT, RFF, explique que le TGV[®] ne rend pas le même type de services que le car. Or le sujet du jour est la grande vitesse.

- ▶ **Le même intervenant** estime que la grande vitesse n'est pas une préoccupation majeure dans la région.
- ▶ **Des voix dans la salle** laissent entendre que cette position est loin d'être partagée par tous les participants.
- ▶ **Un habitant de Béziers** sollicite des précisions concernant le coût des différents scénarios envisagés.

Édouard PARANT, RFF, répond que le réaménagement d'une gare centre coûte 50 M€ minimum et les raccordements reviennent en moyenne à 25 M€/km. Pour les gares nouvelles, le chiffrage est plus délicat, dans la mesure où il faut tenir compte des infrastructures annexes et du « geste architectural ». Par exemple, la gare nouvelle de Nîmes devrait coûter environ 120 M€ et celle de Montpellier autour de 150 M€. À Béziers et à Nissan, l'enveloppe pourrait se situer autour des 100 M€. En revanche, la facture pourrait être plus élevée à Narbonne puisque l'un des deux sites envisagés requiert la construction d'un viaduc. Il est nécessaire de prendre en compte le coût global du projet.

Édouard PARANT, RFF, évoque à présent l'hypothèse selon laquelle l'unique gare nouvelle serait implantée à Narbonne-ouest. Outre l'absence de gare nouvelle à Béziers, ce projet pose un problème de desserte. En effet, un raccordement à l'est de Béziers n'est pas envisageable, dans la mesure où un train desservant Béziers-centre devrait poursuivre sur la ligne actuelle jusqu'à Narbonne-centre, rendant la gare nouvelle de Narbonne inutile. Cette hypothèse ne permet donc pas de desservir la gare centre de Béziers.

- ▶ **Un conseiller municipal à Béziers**, rappelle que les gares et les chemins de fer furent des constructions majeures du XIX^e siècle autour desquelles les populations se sont progressivement installées. Selon lui, la problématique actuelle du Languedoc-Roussillon est de développer une coopération entre Narbonne et Béziers afin de compenser l'essor de Montpellier. Il considère qu'une véritable cohérence territoriale entre ces deux aires urbaines, situées à 26 km de distance, consiste à n'envisager qu'une seule gare nouvelle. Il privilégie l'option Nissan pour sa centralité. Il réfute la critique de ceux qui voient dans ce projet une « gare betterave » dans la mesure où les autres projets risquent également d'être implantés en terrain agricole. S'il reconnaît l'utilité d'une ligne nouvelle, il considère le réseau autoroutier comme étant la priorité du territoire. C'est pourquoi il sollicite des précisions au sujet du « rationnel économique » vis-à-vis de Paris et des grandes métropoles, dans l'optique de faire du train un mode de transport compétitif. Il s'étonne à ce propos que Nîmes, Montpellier et Béziers soient toutes trois annoncées à 3 heures de Paris.

Édouard PARANT, RFF, répond que RFF n'a parlé ni de « gare betterave » ni de trajet Paris-Béziers en 3 heures. Il ajoute que la Ligne nouvelle s'inscrit dans trois échelles : locale, interrégionale (Marseille, Barcelone, Toulouse, Lyon) et internationale.

Bruno BEAUCHET, RFF, présente le tableau des prévisions de trafic à l'horizon 2020. Celles-ci sont détaillées pour chaque scénario et par segment :

- radial/LR (déplacements entre Paris et le Languedoc-Roussillon) ;
- province/LR (déplacements entre les autres régions et le Languedoc-Roussillon) ;
- international/LR (déplacements depuis les pays étrangers) ;
- transit (voyageurs traversant la région sans s'arrêter) ;
- interne LR (déplacements à l'intérieur du Languedoc-Roussillon).

Quel que soit le scénario retenu, le segment radial/LR est relativement faible (environ 5 millions de voyageurs sur 30 millions). Contrairement aux trajets Paris-Lyon, Lyon-Marseille ou encore Tours-Bordeaux, la ligne Montpellier-Perpignan concerne principalement les segments province/LR et transit.

Bruno BEAUCHET relate les gains de trafic attendus selon le scénario retenu. Le gain le plus modeste résulterait d'une desserte des gares centres (environ 2,2 millions de voyageurs supplémentaires), tandis que les deux gares nouvelles génèreraient le gain le plus significatif (environ 3 millions). Cette différence s'explique par le fait que les voyageurs longue distance et en transit ne trouverait pas opportun de quitter la ligne nouvelle pour rejoindre la ligne classique entre Béziers et Narbonne. Le scénario qui prévoit une seule gare nouvelle, ne générerait pas autant de trafic car il réduirait la zone de chalandise.

Édouard PARANT, RFF, présente le scénario qui consiste à créer deux gares nouvelles à Béziers-Est et Narbonne-Ouest. Dans ce cas de figure, un train Montpellier-Perpignan resterait sur la Ligne nouvelle sur l'ensemble de la ligne. Pour s'arrêter à Narbonne-Ouest, un train Montpellier-Toulouse devrait effectuer un rebroussement puisque la gare serait implantée au sud de la ville.

- ▶ **Un habitant de Béziers** redoute un double comptage dans le tableau prospectif. Il suppose que la cinquantaine de trains annoncés à Narbonne, Nissan ou Béziers sont les mêmes. Or selon lui, les trains ne s'arrêteront pas dans toutes les gares.
Par ailleurs, cet intervenant s'étonne du fait que le projet ne prévoit pas de lignes assurant la connexion entre les zones de chalandise et les gares nouvelles (par exemple de Bédarieux à Béziers-est).
Enfin, il demande pourquoi un raccordement entre la ligne actuelle et la Ligne nouvelle n'est pas envisageable du côté de Nissan dans la mesure où le projet prévoit de passer dans cette zone.

Édouard PARANT, RFF, réfute la théorie du double comptage. Si le scénario des deux gares est retenu, l'expertise de RFF conduit à penser que les trains s'arrêteront à la fois à Béziers-est et à Narbonne-ouest. Édouard PARANT s'appuie sur l'exemple d'Avignon, Aix-en-Provence et Marseille. Selon lui, il est impossible de remplir un train uniquement à Béziers ou à Narbonne. Les transporteurs devront donc s'adapter à la clientèle.

Concernant les zones de chalandise, il existe deux possibilités : soit privilégier le scénario des dessertes en gares centres, soit assurer la liaison entre les hauts cantons et Béziers-est par un réseau de bus.

Enfin, le raccordement ne serait pas construit au même endroit selon qu'il vise à rejoindre Narbonne-centre depuis Béziers-est ou Béziers-centre depuis Narbonne-ouest. Le premier serait situé dans les collines d'Ensérune (hors zone inondable) tandis que le second serait implanté dans les plaines de l'Aude (en zone inondable).

- ▶ **Un membre de FRENE 66** demande si un raccordement est envisagé dans le scénario des deux gares nouvelles.

Édouard PARANT, RFF, précise que ce scénario ne prévoit pas de raccordement avec la ligne classique Montpellier-Sète. Il ajoute que les raccordements sont construits en moyenne tous les 100 km. Par contre, 2 raccordements pourraient être créés sur la ligne Toulouse-Narbonne en direction de Carcassonne.

- ▶ **Une intervenante** met en doute le calcul de la zone de chalandise. Elle évoque la possibilité pour les Agathois de prendre le train à Montpellier.

Bruno BEAUCHET, RFF, signale que les études de trafic révèlent clairement une préférence pour Béziers-est lorsque les Agathois voyageront vers le sud et l'ouest. En revanche, lorsqu'ils voyageront vers le nord et l'est, ils auront le choix entre Agde-centre, Montpellier-centre, Montpellier-Odyseum et Béziers-est. Le trajet d'un Agathois pour se rendre à Montpellier dure environ 30 à 33 mn en train régional contre 9 mn environ pour se rendre à Béziers-est dans l'hypothèse où cette gare serait construite. Sachant que le trajet Montpellier-Paris durerait 3 heures après la mise en service du contournement Nîmes-Montpellier et que Béziers-Paris durerait entre 3h20 et 3h30, le temps de trajet global pour faire Agde-Paris serait équivalent. Par conséquent, le voyageur choisira selon ses habitudes, les horaires proposés et le coût du trajet (si le Conseil régional propose le train régional à 1 €, il y a de fortes chances pour que l'Agathois se rabatte vers Montpellier dans la mesure où le linéaire du TGV[®] pour Paris sera plus court et donc le billet moins cher).

- ▶ **Un intervenant** s'enquiert du nombre de TGV[®] s'arrêtant à Montpellier. Selon lui, il s'agit d'une donnée fondamentale de l'équation car le nombre de trains proposés rend une gare plus ou moins attractive.

Édouard PARANT, RFF, évoque une centaine d'arrêts TGV[®] à Montpellier (Odysseum et Saint-Roch) contre une soixantaine probable à Béziers (si création des 2 gares nouvelles à Béziers-Est et Narbonne-Ouest), écart logique étant donné la différence démographique entre les deux agglomérations.

- ▶ **Un intervenant** considère qu'il est possible d'attirer la clientèle à la fois du Narbonnais et du Biterrois en implantant une gare unique à Nissan. Il dénonce le surcoût engendré soit par la construction de deux gares nouvelles, soit par la construction de raccordements. Au-delà de l'aspect financier, il estime que la vocation du TGV[®] est de rouler le plus vite possible en effectuant le moins d'arrêts et de rebroussements possibles. L'intervenant demande donc quels sont les arguments qui vont à l'encontre du choix de Nissan mis à part un nombre légèrement restreint de voyageurs.

Édouard PARANT, RFF, assure que le nombre de clients n'est pas anodin car le million de voyageurs supplémentaires générerait davantage de trains et donc davantage de recettes de péage. Ainsi un accroissement du nombre d'usagers se traduirait par un moindre coût pour les collectivités. Mais il insiste sur le fait qu'aucun scénario n'est discriminant.

- ▶ **Un intervenant** souhaite savoir dans quelle mesure le projet est cohérent avec les diverses politiques de développement, notamment sur les plans économique et touristique. Il s'étonne du manque d'études visant à répondre à ces problématiques globales.

Édouard PARANT, RFF, avance que les études d'impact touristique ne relèvent pas de RFF. Selon lui, RFF ne crée pas le développement mais l'accompagne.

- ▶ **Un intervenant** juge au contraire le rôle de RFF et des infrastructures ferroviaires prépondérant.

Édouard PARANT, RFF, insiste sur le fait que le train ne crée pas de tourisme. Selon lui, les touristes descendent du train seulement si un potentiel touristique existe. Et c'est parce que la région Languedoc-Roussillon dispose de ce potentiel que le projet de Ligne nouvelle existe. Des discussions visent à déterminer si les gares doivent demeurer des projets ferroviaires ou au contraire engendrer une dynamique de nouveaux quartiers. Cette problématique varie en fonction des emplacements envisagés.

- ▶ **Un intervenant** sollicite des précisions au sujet des financeurs et du pourcentage à hauteur duquel ils sont susceptibles de s'engager.

Édouard PARANT, RFF, explique que l'échelon communal n'a pas la capacité de financer seul la construction d'une gare. Au niveau national, RFF et l'État participeront au financement. Le Conseil régional a également vocation à porter les projets de cette envergure, d'autant qu'il participe au financement de la ligne. Ensuite, il apparaît évident que les porteurs de projets seront sollicités, à savoir les collectivités locales sur le territoire desquelles les gares seront implantées. Il est également possible qu'une agglomération finance une petite partie de la gare d'une autre agglomération (Nîmes a participé au financement de la gare de Montpellier à hauteur d'1 M€ et vice-versa). Enfin, les Conseils généraux peuvent débloquer des fonds, même si pour l'instant celui de l'Hérault ne souhaite pas participer au financement du projet.

- ▶ **Un intervenant** ayant participé à des études à travers l'Europe revient sur les deux choix stratégiques possibles concernant l'implantation des gares nouvelles : soit à l'extérieur des villes ; soit en centre-ville via un réaménagement des gares centres. Selon lui, cette deuxième option est préférable pour la population et pour l'économie des villes. Il constate d'ailleurs que les grandes villes françaises disposent d'une gare nouvelle en centre-ville (Bordeaux, Nice, Marseille, etc.). Il signale qu'aucune gare ne sera construite sur le tracé Tours-Bordeaux, ce projet prévoyant des raccordements à Poitiers et Angoulême. Il a constaté le même phénomène en Espagne avec la ligne Barcelone-Madrid et le raccordement de Saragosse, qui est une ville d'envergure analogue à celle de Béziers. Même chose en Allemagne, en Angleterre et en Suisse où les LGV n'ont pas engendré la construction de gares en milieu rural. L'intervenant estime que le réaménagement de la gare centre à Béziers est possible et souhaitable. D'après lui, le trafic au nord de la ville pourrait être décongestionné dans l'hypothèse où la gare historique du nord serait réhabilitée et où l'ancien bâtiment de fret au sud serait réaménagé afin d'ouvrir un accès par la rue Pasquier.

Édouard PARANT, RFF, assure que ce scénario a été étudié et sera présenté au ministère, même si ce choix n'est pas celui que porte l'agglomération biterroise. Il confirme que ce projet suppose un réaménagement des terrains appartenant aujourd'hui à RFF et à la SNCF dans l'optique d'ouvrir un accès au sud de la gare.

Edouard PARANT revient enfin sur le scénario Béziers-Est, porté par l'équipe municipale, qui consiste à créer une gare nouvelle au sud de l'échangeur A9/A75, sur la commune de Villeneuve-lès-Béziers. Ce projet implique la création d'un réseau complet de voirie et donc s'inscrit dans une politique de développement de l'agglomération au-delà du seul projet ferroviaire. Les travaux envisagés sont nombreux (rocade, échangeur, gare, parking, parvis). Le détail des opérations est en ligne sur le site de la Communauté d'agglomération Béziers-Méditerranée.

VISUALISATION DES DIFFÉRENTES VARIANTES DE TRACÉ EN 3D

Édouard PARANT, RFF, présente les différentes variantes de tracés (environ 120 m de largeur) à l'intérieur de la zone de passage préférentiel d'environ 1 000 m. Il prend pour point de départ la zone de Vendres, en direction de Béziers.

Au niveau de l'étang de Saint-Aubin, deux variantes ont été étudiées : soit la ligne adopte le tracé du Projet d'Intérêt général (PIG) et rejoint l'autoroute du côté de Lespignan ; soit la ligne passe plus au nord en évitant des cultures et des zones humides mais longe alors les collines d'Ensérune qui sont classées Natura 2000. Quelle que soit la variante de tracé, la ligne devra croiser l'autoroute et la longer, tant pour des raisons hydrauliques que de préservation de l'habitat.

La difficulté consiste ensuite à descendre vers la plaine de l'Orb. À cause du relief, la ligne nouvelle devra passer en déblai profond, à plus forte raison si les trains de marchandises empruntent la ligne. Il a été prévu de longer l'autoroute au maximum. En arrivant sur l'agglomération de Béziers par un remballi, la ligne coupe le Canal du Midi le long de l'autoroute. Un premier site de gare nouvelle dite « intersection » a été étudié à Villeneuve-lès-Béziers, à l'interconnexion avec la ligne existante. Selon Édouard PARANT, ce projet a peu de chances d'être retenu car il se situe en partie en zone inondable, et il implique de réaménager une grande partie du secteur qui est aujourd'hui relativement urbanisé. Toutefois, il présente l'avantage de connecter directement la Ligne nouvelle à la ligne classique.

Le second site potentiel de gare nouvelle est celui de Béziers-Est/A75, porté par l'agglomération.

Il existe deux options envisagées en termes de raccordement au site « A75 » :

- soit la ligne actuelle est déviée pour passer dans la gare nouvelle, ce qui implique de la détourner depuis l'aéroport pour la faire remonter sur les hauteurs, la faire longer l'autoroute et créer une gare TER (cette option permet aux Biterrois et aux Agathois de se rendre à la gare nouvelle en train) ;
 - soit une desserte en antenne est créée, ce qui implique de bifurquer du trajet Béziers-Agde en direction de la gare nouvelle via une voie unique (cette option moins ambitieuse ne permet pas aux Agathois de se rendre directement à la gare nouvelle).
- **Un intervenant** met en doute la représentation 3D du territoire. Il soutient que toutes les habitations de Villeneuve-lès-Béziers n'y figurent pas. Il s'étonne que des permis de construire aient été délivrés pour des terrains aussi proches du tracé.

Édouard PARANT, RFF, constate que des travaux ont été entrepris à quelques mètres du PIG. Il précise que les autorisations administratives ont été délivrées sur la base du PIG, à savoir un tracé sans gare nouvelle à Béziers et sans train de marchandises sur la ligne nouvelle. Or les nouveaux objectifs supposent un tracé légèrement différent. Il précise ensuite que le maire ne peut pas refuser un permis de construire en dehors du PIG (alors que toute autorisation est interdite à l'intérieur). Néanmoins, préalablement à la signature d'un acte notarié, le notaire doit demander un certificat d'urbanisme à la mairie, autrement dit les informations disponibles au sujet des projets éventuels. Les acquéreurs et constructeurs sont donc parfaitement conscients de ces données.

Patrick LINSALE, RFF, évoque l'existence de deux outils juridiques en matière d'urbanisme visant à protéger et à informer les riverains des projets de ce type :

- « l'emplacement réservé », en l'occurrence le PIG, qui est le résultat d'une étude détaillée du projet et qui rend les terrains inconstructibles ;
- « l'arrêté de prise en considération de la mise à l'étude », également appelé « arrêté d'étude », qui consiste pour le Préfet à demander au maire de sursoir à statuer à l'intérieur du périmètre d'étude (cela suppose pour le maire de rediriger les acquéreurs vers le maître d'ouvrage).

L'arrêté d'étude est un outil pertinent pour permettre aux élus d'alerter les acquéreurs tout en conservant une certaine souplesse. De fait, il instaure un dialogue entre l'acquéreur et le maître d'ouvrage. Il eût été

inconcevable d'interdire toute construction dans une bande d'un kilomètre de large, l'important est de mettre à disposition l'information.

Édouard PARANT, RFF, précise que l'arrêté préfectoral de prise en considération de mise à l'étude, a pris effet au mois de février 2012 en ce qui concerne l'Hérault.

- ▶ **Un Vice-président de la Communauté d'agglomération Béziers-Méditerranée**, évoque une étude présentée récemment par le Président de la Communauté d'agglomération, démontrant l'intérêt général de construire une gare nouvelle à Villeneuve-lès-Béziers sur le tracé du PIG. Il souligne que cette étude s'appuie sur des éléments fournis par RFF. Il estime que la présentation de RFF est tronquée car elle ne mentionne pas la possibilité d'implanter la gare sur le PIG, laissant ainsi entendre que le projet serait fatalement destructeur pour la commune de Villeneuve-lès-Béziers. Or il affirme que la Communauté d'agglomération s'oppose à tout projet démesurément destructeur.

Édouard PARANT, RFF, considère que la réunion publique n'est pas le lieu approprié pour mener un débat d'expert. Il maintient simplement que le tracé doit être légèrement modifié pour pouvoir desservir la gare à l'emplacement voulu par la Communauté d'agglomération. RFF mettra tout en œuvre pour limiter l'impact sur la commune.

- ▶ **Le maire de Villeneuve-lès-Béziers**, confirme qu'il aurait été démontré la possibilité d'implanter une gare TGV[®] sur le PIG. Pour la Communauté d'agglomération, il n'y a donc pas lieu de déplacer le tracé comme le suggère RFF.

Édouard PARANT, RFF, poursuit en évoquant l'impact du raccordement qui permettrait de desservir Béziers-centre dans le scénario où aucune gare nouvelle ne serait créée. Le raccordement se ferait à l'est de Béziers. Il démarrerait sur la commune de Cers, descendrait au milieu des surfaces agricoles et viendrait rejoindre la ligne classique à l'entrée de Villeneuve-lès-Béziers, avant le franchissement de l'autoroute. Ce projet impacterait les maisons situées en bordure de la ligne actuelle. Le raccordement doit se situer au plus près de la gare centre, donc nécessairement en zone urbanisée, ce qui suppose un coût nettement plus élevé qu'un tronçon réalisé en pleine campagne.

- ▶ **Le maire de Cers**, juge le projet de gare Béziers-Est/A75 intéressant pour sa commune. En revanche, il considère le projet de raccordement vers la gare centre inacceptable pour Cers. Il ne conçoit pas que l'on puisse faire passer davantage de trains à Cers.
- ▶ **Un habitant de Cers** craint que la déviation de la ligne classique n'ait une incidence sur les temps de trajet et les conditions de circulation.

Édouard PARANT, RFF, rappelle que l'objectif de la déviation serait de connecter la gare nouvelle au réseau de trains régionaux, au profit tant des Biterrois que des Agathois. Il avance que la déviation allongerait le tracé actuel de 3 km, soit environ 1 mn 15 de trajet en plus. Il précise que le tracé a été étudié de façon à ne pas entraver la vitesse des trains, y compris les trains de marchandises.

- ▶ **Un membre de FRENE 66** regrette de ne pas participer au comité de pilotage qui sera amené à prendre, selon lui, des décisions fondamentales, et profite donc de cette réunion pour interpeller les élus sur deux points qui lui paraissent essentiels. Premièrement, il rappelle l'engagement formel pris par les États français et espagnol dans le sens de la mixité de la voie. Il prévient que sa fédération s'opposera au projet si celui-ci ne prévoit pas la mixité. Il s'agit à ses yeux de respecter l'engagement pris lors du débat public et de permettre ainsi le transport de marchandises depuis Barcelone jusqu'au nord de la France. Deuxièmement, il s'inquiète de voir la question des financements repoussée à l'horizon 2015. Il redoute une facture particulièrement élevée pour les collectivités locales dans la mesure où la capacité de financement des différents partenaires se dégrade. Il dénonce la volte-face de l'Union européenne, qui considérerait ce projet comme prioritaire et qui a annoncé par la voix d'un représentant lors du débat public qu'elle ne participerait qu'à minima.

Édouard PARANT, RFF, signale que la question de la mixité sera plus largement abordée lors de réunions techniques. Quant aux financements, il répète que tous les acteurs devront se rencontrer.

- **Le Président de l'association TGV[®] Développement Languedoc-Roussillon**, précise que le représentant de l'Union européenne a évoqué lors du débat public un corridor mixte et non une ligne mixte. Il est important de distinguer ces deux notions, un corridor mixte étant constitué au minimum de deux lignes qui remplissent une fonction bien déterminée, et ainsi assurent un report modal optimal. Il cite l'exemple concluant de la vallée du Rhône où le corridor mixte comprend trois lignes (TGV[®], fret, classique). Il ajoute que la qualité de voie requise varie selon le type de trains (22 t, 17 t, etc.). Il considère par ailleurs que l'accroissement du nombre de trains ne règlera pas le problème des camions sur l'autoroute. Il dénonce le fait que certains aient fait miroiter à la population cette potentialité. Selon lui, les solutions techniques ne sont pas près d'être résolues.

Il s'oppose à la mixité, principalement pour des raisons techniques. Il témoigne à ce propos du fait que les Allemands aient choisi la mixité sur leurs deux premières lignes nouvelles et n'aient jamais recommencé depuis. Au-delà de l'aspect technique, il invoque des raisons financières et cite à l'appui des données de RFF qui attestent d'un coût supplémentaire de 2 milliards d'euros pour une ligne mixte Montpellier-Perpignan par rapport à une LGV standard. Il estime que la LGV standard permettra de dégager suffisamment de capacité de fret sur la ligne classique, d'autant que les études montrent une diminution du fret au nord de Narbonne.

Quant à la question des gares centres, il considère que le quai du Port-Neuf à Béziers n'offre pas suffisamment de débouchés. Par conséquent, il ne voit pas l'intérêt de prévoir trois passages comme le suggère l'architecte. Il rappelle que, d'un point de vue historique, les gares ont été construites en règle générale en dehors des villes et que l'urbanisation s'est développée autour.

Édouard PARANT, RFF, reconnaît que la mixité engendre des coûts supplémentaires et mais que les projections de RFF démontrent une capacité à faire circuler tous les trains à l'horizon 2050, quand bien même la mixité ne couvrirait pas l'ensemble du tracé. En outre, si les prévisions révèlent un besoin de mixité probable jusqu'à Sète en raison de la métropolisation de Montpellier, que deviendraient les trains de marchandises circulant sur la Ligne nouvelle une fois arrivés à Sète, sachant qu'un raccordement au niveau du bassin de Thau n'est pas envisageable ? Une solution pourrait dès lors résider dans le choix d'un arrêt de la mixité à Béziers-est.

- **Le Président de l'association TGV[®] Sud Territoires-Environnement**, estime que la question fondamentale est de savoir si la ligne sera praticable à long terme, dans la perspective d'une hausse du niveau de la mer. Il avance des projections faisant état d'une hausse minimum de 60 cm à l'horizon 2100, de nombreux experts ayant d'ores et déjà revu ces chiffres à la hausse. Par conséquent, il considère la construction d'une nouvelle infrastructure comme étant l'occasion de procéder à un « recul des enjeux ». Concrètement, la priorité, selon lui, est de fiabiliser le fret entre Narbonne et Perpignan.

Édouard PARANT, RFF, confirme que les études révèlent un impact du réchauffement climatique sur le segment Narbonne-Perpignan, mais aussi sur le segment Sète-Agde.

Jean-François RUIZ, RFF, évoque à ce sujet les résultats de l'étude menée en partenariat avec l'Ademe. Présentés lors du débat public, ils désignent des zones de fragilité sur la ligne actuelle, notamment au niveau de Mireval, du bassin de Thau ou encore des étangs de Sigean.

Il précise que le réchauffement climatique vient amplifier la problématique du lit d'eau. Même si les zones d'étangs sont moins exposées que le littoral (les grandes tempêtes sont amorties par les étangs), la menace d'inondations, de crues, d'orages et de glissements de terrains pèse sur la région. Or les spécialistes prédisent une fréquence rapprochée de ce type d'événements exceptionnels. Quelle que soit la zone d'implantation des infrastructures de transport, ces données devront donc être prises en compte. Concernant les points les plus fragiles du tracé, des mesures de précaution sont mises en place pour la Ligne nouvelle ainsi qu'un renforcement de la voie ferrée existante dans un futur relativement proche.

Édouard PARANT, RFF, souligne que la Ligne nouvelle (même mixte) ne pourrait pas absorber l'ensemble du trafic dans l'hypothèse où la ligne classique deviendrait inutilisable, d'où la nécessité d'investir sur la ligne actuelle pour la protéger.

Édouard PARANT, RFF, poursuit la visualisation 3D du tracé vers l'Est, en direction de Bessan.

- **Un intervenant** demande si la construction d'un nouveau tunnel est prévue au Malpas.

Édouard PARANT, RFF, répond par la négative, arguant que la ligne passera plus à l'est à l'air libre.

Jean-François RUIZ, RFF, précise que plusieurs zones alentour sont classées Natura 2000 : les étangs de Capestang, les collines de Nissan et celles de Lespignan. Il est possible de traverser une zone Natura 2000 mais cela soulève un certain nombre de complications juridiques et financières dans la mesure où il faut assumer une compensation pendant plusieurs dizaines d'années. Par exemple, le concessionnaire de la ligne Tours-Bordeaux s'est engagé sur 60 ans à hauteur de plusieurs centaines de milliers d'euros. Le coût est conséquent, et il est de plus obligatoire de trouver des terrains susceptibles d'assurer la protection de telles ou telles espèces animales et végétales, sachant que la surface doit être trois à quatre fois supérieure à celle de l'emprise du projet.

Édouard PARANT, RFF, ajoute que l'État est très réticent à donner son feu vert à des projets qui prévoient de traverser une zone Natura 2000. Il témoigne du fait que Jean-François RUIZ expérimente cette problématique depuis des années, notamment dans le cadre du CNM. Il conçoit la difficulté pour un élu d'annoncer aux habitants que le train passera près de leurs habitations afin de protéger la biodiversité, mais il semblerait que ce scénario puisse être retenu par les hautes autorités.

- ▶ **Un habitant de Mèze** sollicite un zoom à l'endroit où la ligne passera sur la D613 pour savoir si son domaine est susceptible d'être exproprié. Il se dit vendeur mais il n'a pas réussi à trouver d'acquéreur à un prix raisonnable à cause du projet de Ligne nouvelle.

Édouard PARANT, RFF, lui demande s'il a écrit à la mairie pour obtenir des informations.

- ▶ **L'habitant de Mèze** lui répond avoir écrit directement à RFF il y a deux ans pour avoir une idée des échéances concernant les déclarations d'utilité publique. La réponse fut 2015.

Édouard PARANT, RFF, confirme l'horizon 2015 pour ce qui est de l'enquête publique.

- ▶ **L'habitant de Mèze** s'enquiert des éventuelles modifications de tracé par rapport au projet initial.

Édouard PARANT, RFF, rappelle que plusieurs variantes sont envisagées. Il invite l'habitant de Mèze à se rapprocher de Patrick LINSALE pour prendre connaissance de la procédure. Il précise qu'il ne faut pas en principe s'adresser à RFF mais au maire de la commune sur laquelle se situe le terrain concerné.

Conclusion

Édouard PARANT remercie l'assemblée d'avoir participé à cette réunion et clôt la séance.

Fin de la réunion à 21h10.