

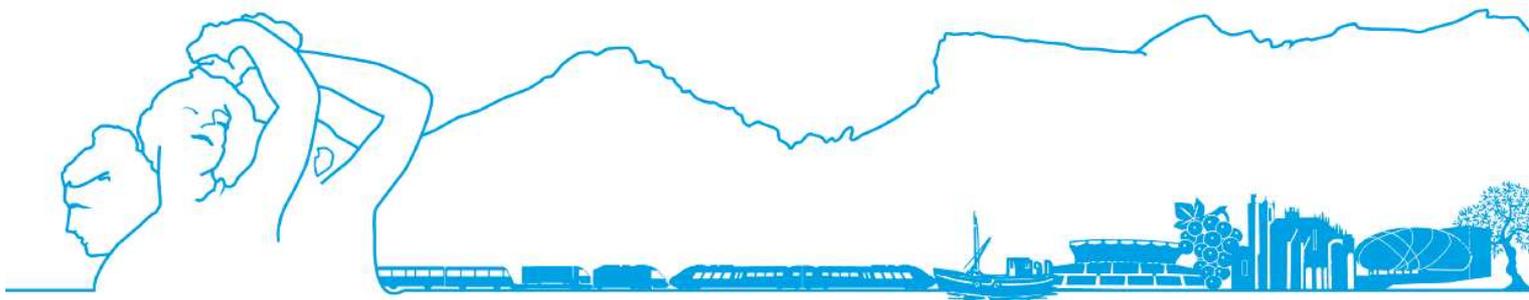
ligne nouvelle Montpellier-Perpignan

Compte-rendu

ATELIER DESSERTTE DU TERRITOIRE n°2

Jeudi 1^{er} mars 2012 – BÉZIERS

Palais des Congrès



LISBOA – SALAMANCA – MADRID – BARCELONA – NARBONNE – MARSEILLE – VILNI
SVERIGE – DANMARK – SUOMI – DEUTSCHLAND – SLOVENSKO – EESTI – SLOVENIJA – ELLÁS – 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 — ELLÁS — PORTUGAL — ESPAÑA — POLSKA —
BELGIË — VERENIGD KÖNIGRIJK — TSEKES REPUBLIEK — ZWEDEN — DANMARK — FINLAND — DUITSLAND — SLOVENIË — ESTLAND — SLOVENIË — ELLENS — PORTUGAL — SPANJE — POLSKA —

OUVERTURE — INNOVATION — INTERCONNEXION — PARTENARIAT — ÉCO-RESPONSABILITÉ — RÉSEAU — AVENIR — MOBILITÉ — ACCÈS — EUROPE — TERRITOIRES — ÉVOLUTION — PERF

Début de la réunion à 9h30 en présence de 51 personnes.

NOM	PRÉNOM	ORGANISME	FONCTION
MORTINI	Thierry	Sous-préfecture de Béziers	Chef du bureau des politiques publiques
COUDERC	Raymond	Communauté d'agglomération Béziers-Méditerranée Mairie de Béziers	Président Sénateur-maire
GAUTIER	Guyllaine	DREAL LR	Chargée de mission planification
ODORICO	Hervé	DREAL LR	Chargé de mission transports
BELTRAN	Christophe	DDTM 34	Service aménagement territorial Ouest
ZEMMOUR	Claude	Conseil régional Languedoc-Roussillon	Vice-président
BOUSCAREN	Jean-Louis	Conseil économique, social et environnemental régional LR	Président de la commission Aménagement du territoire
RICHARD	Claude	Conseil économique, social et environnemental régional LR	Chargée de mission
GUILLEMET	Jean-Marc	Chambre de commerce et d'industrie de région LR	Directeur Développement économique et territorial
TICHIT	Francis	Conseil général de l'Hérault	Responsable des voies ferrées
FERRIÈRES	Éric	CCIT Narbonne	Directeur Aménagement Territoire
AVELA	Marylène	CCIT de Béziers / Saint-Pons	Chargée de mission aménagement
SUÈRE	Michel	Communauté d'agglomération Béziers-Méditerranée	Vice-Président délégué à l'Aménagement de l'Espace foncier
GÉLY	Robert	Communauté d'agglomération Béziers-Méditerranée	Vice-Président
FRETAY	André	Communauté d'agglomération Béziers-Méditerranée	Conseiller communautaire
MAURAND	Jacques	Communauté d'agglomération Béziers-Méditerranée	Directeur général des services techniques
BACCOU	Laurent	Communauté d'agglomération Béziers-Méditerranée	Chef du service Transports et déplacements
CRAPIZ	Emmanuel	Communauté d'agglomération Béziers-Méditerranée	Service ingénierie touristique
BRODARD	Christophe	Communauté d'agglomération Béziers-Méditerranée	Chargé d'affaires Accompagnement des entreprises
LAHRACH	Radouane	Communauté d'agglomération Béziers-Méditerranée	Chargé de mission Aménagement des PAE
FAGNIEL	Anthony	Communauté d'agglomération Béziers-Méditerranée	Stagiaire
MILLET	Denis	Communauté d'agglomération Hérault-Méditerranée	Directeur général adjoint de l'Aménagement du territoire
BOZZARELLI	Michel	Communauté de communes La Domitienne	Président

BENHAIEM	Guillaume	Communauté de communes La Domitienne	Directeur des affaires générales
DESFOUGÈRES	Pierre	Mairie de Béziers	Conseiller municipal
GASQUET	Pierrette	Mairie de Béziers	Conseillère municipale
PERINI	Huguette	Mairie de Béziers	Conseillère municipale
GAUTIER	Gérard	Mairie de Cers	Maire
PEYRE	Alain	Mairie de Lignan-sur-Orb	Conseiller municipal
DE LA RUA	Michel	Mairie de Portiragnes	Responsable Urbanisme, Sécurité et Accessibilité
THOMAS	Christophe	Mairie de Servian	Représentant du Maire
GALONNIER	Jean-Paul	Mairie de Villeneuve-lès-Béziers	Maire
MILLAT	Régis	Hérault Transports	Responsable secteur Béziers
MENTION	Thierry	SEBLI	Responsable Études urbaines
GAZABRE	Stéphane	Syndicat mixte du SCOT du Biterrois	Chargé d'études en urbanisme
TERRASSE	Jacques	Caisse des dépôts	Chargé de mission
BOISSEAU	Éric	FNAUT	Représentant régional
COMBARNOUS	Christine	Société pour la protection du paysage et de l'esthétique de la France	Déléguée régionale
AUGER	Claude	Énergie TGV®	Président
ARTIS	Louis-Jean	TGV® Développement Languedoc-Roussillon	Président
GRANDJACQUET	Louis	TGV® Sud - Territoires & environnement	Président
FAULON	ALAIN	TGV® Sud - Territoires & environnement	Vice Président
FARO	Raymond	TGV® Sud - Territoires & environnement	Conseiller d'administration
ESCAFIT	Joan-Loïs	Union locale CFDT des Pays du Grand Biterrois	Secrétaire
QUÉTIN	François	SNCF - Direction de la stratégie ferroviaire et de la régulation Direction déléguée aux grands projets	Adjoint au chef de département des projets de l'Arc méditerranéen
STOECKLE	Marie	SNCF	chargée d'études
FREMONT	Antoine	RFF	Représentant
LEGRAND	Roland	RFF	Représentant Nouvelle gare
DUVAL	Bérénice	SETEC	Représentant
PAULMYER	Isabelle	SETEC	Représentant
RICHER	Jean-Pierre		Garant

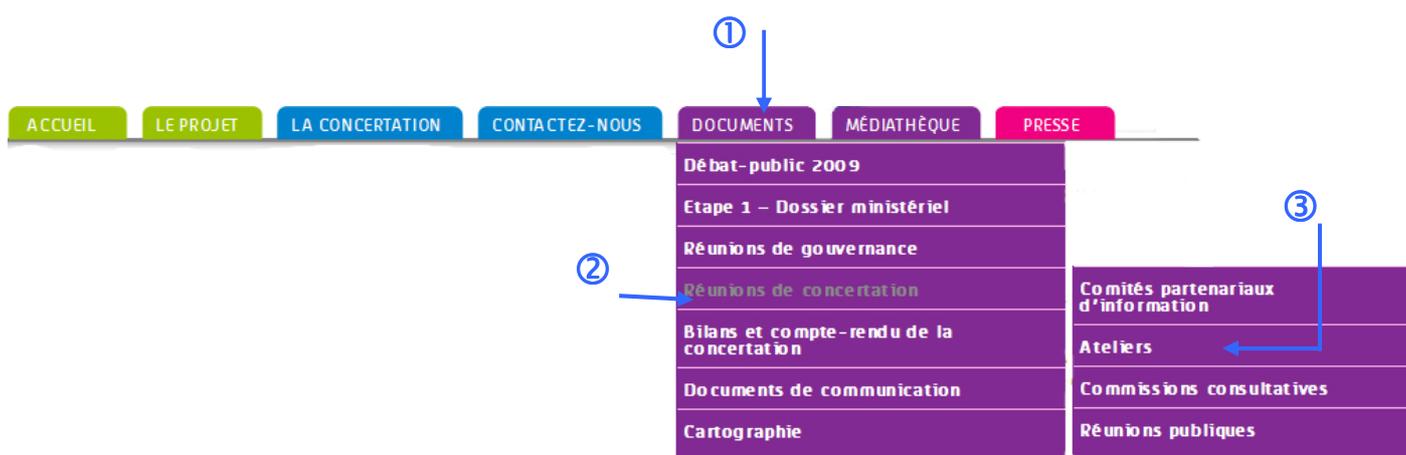
Les intervenants de Réseau Ferré de France (RFF) à la Direction régionale Languedoc-Roussillon pour cet atelier :

- **Édouard PARANT**, chef de mission du projet Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan
- **Bruno BEAUCHET**, responsable des études socio-économiques
- **Roland LEGRAND**, chargé de mission Gares nouvelles
- **Sylvio D'ASCIA**, architecte, Inexia (prestataire de RFF)

Déroulé de l'atelier

- **Matin**
 - **Propos liminaires**
 - **Rappel du calendrier des grandes étapes du projet et des enjeux de l'étape 2**
 - **Présentation des principes fondateurs d'une gare et simulation d'une gare nouvelle sur le territoire**
 - **Présentation du projet urbain de Béziers**
- **Après midi**
 - **Éclairage financier sur les gares nouvelles**
 - **Présentation des dessertes**
 - **Présentation des résultats de trafic selon les scénarios**

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 – Ateliers.



PROPOS LIMINAIRES

Thierry MORTINI, Directeur des politiques publiques à la Sous-préfecture de Béziers, accueille les participants au nom du sous-préfet et remercie les élus d'être venus. Il rappelle l'importance de la concertation dans le déroulement du projet et souligne le travail accompli par les élus pour contribuer au développement du territoire.

Édouard PARANT, chef de projet de la mission LNMP, annonce les objectifs de l'atelier et précise l'organisation de la journée. Il rappelle la présence de **Jean-Pierre RICHER, garant de la concertation**, à qui il est possible d'écrire à l'adresse suivante : garant.lnmp@gmail.com

RAPPEL DU CALENDRIER DES GRANDES ÉTAPES DU PROJET ET DES ENJEUX DE L'ÉTAPE 2

par Édouard PARANT
Diapositives de 1 à 8

PRÉSENTATION DES PRINCIPES FONDATEURS D'UNE GARE ET VUES PROSPECTIVES D'UNE GARE NOUVELLE SUR LE TERRITOIRE

par Sylvio D'ASCIA, architecte, INEXIA
Diapositives de 10 à 57

3 secteurs sont présentés : gare nouvelle « Intersection », gare nouvelle « Béziers Est », gare nouvelle « A 75 » et « A75 enterrée ».

- ▶ **Michel BOZZARELLI, Président de la Communauté de communes La Domitienne**, demande si, dans le dernier cas présenté (desserte TGV par la gare centre), la ligne nouvelle passerait au Nord du Canal du Midi, ce qui n'avait pas été imaginé jusque-là.

Édouard PARANT, RFF, précise que, dans l'hypothèse où la gare actuelle resterait la gare de desserte TGV[®], ceux-ci doivent pouvoir sortir au nord de Béziers de la ligne par le raccordement, pour rentrer sur la ligne classique et aller à Béziers-centre. La ligne ne change pas, ce sont les trains qui doivent passer d'une ligne à l'autre. S'ils sont rentrés en gare de Béziers, ils vont ensuite jusqu'à Narbonne par la ligne actuelle. De là, ils repartent sur la ligne nouvelle vers Perpignan, ou sur la ligne existante vers Toulouse.

- ▶ **Joan-Loís ESCAFIT, Secrétaire de l'Union locale CFDT des Pays du Grand Biterrois**, s'interroge sur l'importance du choix de l'emplacement pour faciliter l'accès de la desserte, non pas par la route qui est déjà fortement privilégiée, mais plutôt par le chemin de fer ? Il demande de prendre en compte la ville de Bédarieux, dans le périmètre de chalandise présenté et des précisions sur les données qui permettent à RFF de dire que le Canal du Midi est un axe de transport du futur par rapport à la gare.

Sylvio D'ASCIA, architecte INEXIA, reconnaît que le potentiel du Canal du Midi a été accentué. La logique utilisée est celle de la construction d'une histoire, dans laquelle la ligne nouvelle est très proche du Canal, ce qui donne l'occasion d'une réflexion commune. Au niveau touristique, il est sûr que c'est un atout. La proximité entre le système de transport ferroviaire et le Canal du Midi comme

support touristique est un potentiel à développer dans une logique économique, pas en complémentarité du transport fluvial pur.

Édouard PARANT, RFF, ajoute que le travail demandé à l'architecte, n'est pas de réfléchir à partir de données de flux de transport mais d'élargir la réflexion et de lancer des pistes dont les partenaires peuvent se saisir ou pas. Bien qu'il ne constitue pas une nécessité pour RFF, l'éclairage donné par quelqu'un d'extérieur à la région est intéressant. À propos de Bédarieux, il faut noter que les différents sites ne sont pas équivalents en termes de chalandise, mais cette zone n'est pas oubliée dans les infrastructures et la ligne Béziers-Neussargues a été prise en compte.

- ▶ **Christine COMBARNOUS, Déléguée régionale - Société pour la protection du paysage et de l'esthétique de la France**, souhaite savoir si la gare actuelle de Béziers est en zone inondable.

Édouard PARANT, RFF, précise que la gare est légèrement surélevée. D'après les Biterrois, il n'y a jamais eu d'eau sur les quais de la gare de Béziers et le maire de la Ville confirme qu'il n'y a pas de Plan de prévention du risque inondation (PPRI) sur le site. Il s'assure que les participants aient bien compris la différence entre le site A75 et le site A75 dit « enterré ».

Retour sur la présentation de Sylvio D'ASCIA.

- ▶ **Michel BOZZARELLI, Président de la Communauté de communes La Domitienne**, demande si le tracé présenté est compatible avec le fret, malgré le taux de 12,5 % de la pente.

Édouard PARANT, RFF, confirme, car ce taux de 12,5 ‰ est accessible aux trains de fret.

- ▶ **François QUÉTIN, Adjoint au chef de département des projets de l'Arc méditerranéen – SNCF**, souhaite avoir des détails sur le raccordement situé en dessous de celui qui est indiqué à 12,5 ‰, et suit donc une pente plus importante. Il pense que les trains de fret qui viendraient par la ligne classique à cet endroit-là ne pourraient pas grimper, ou en tout cas auraient plus de difficulté. Il craint des problématiques d'exploitabilité en cas de coupure de ligne et de doublé d'exploitation de la ligne et souhaite connaître l'inclinaison de la pente.

Édouard PARANT, RFF, confirme que les trains de fret ne pourraient pas circuler à pleine vitesse. Mais il ajoute que le raccordement cité n'est pas prévu pour eux. Il est prévu pour desservir la gare en trains régionaux. Un train de fret pourra néanmoins circuler, en mode dégradé, mais il ne pourra pas arriver en haut de la côte à pleine vitesse car la pente est d'environ 18 ‰.

- ▶ **Éric BOISSEAU, Représentant régional – FNAUT**, évoque les contraintes d'insertion supplémentaires qui augmentent le devis de la ligne nouvelle. La FNAUT est attachée au doublé de ligne pour améliorer la fiabilité des trains et l'amélioration des temps de parcours. Il rejette des solutions individualisées par gare. Il demande la vigilance sur le devis final et sur le coût d'exploitation des gares.
- ▶ **Louis GRANDJACQUET, Président de l'association TGV® Sud Environnement**, souhaite savoir s'il y a eu une estimation du prélèvement de terrain agricole ou naturel selon les options.

Édouard PARANT, RFF, précise que ce travail n'a pas encore été mené.

PRÉSENTATION DU PROJET URBAIN DU BITERROIS

par Raymond COUDERC, Sénateur-maire de Béziers

La présentation de la communauté d'agglomération de Béziers Méditerranée est en ligne sur le site Internet de la ligne nouvelle à la rubrique documents, réunions de concertation, Ateliers.

► **Jean-Louis BOUSCAREN, Président la commission Aménagement du territoire - CESER**

LR, demande si le projet qui vient d'être présenté par le Sénateur-maire est identique au projet Béziers-Est présenté par RFF dans les 4 options. Il se préoccupe de la question du coût final de la gare et demande s'il est compris dans l'enveloppe de 7 milliards d'euros annoncée pour le projet. « Qui participera à ces financements ? » Il note que les financements européens sont difficiles à obtenir car l'Europe est, selon lui, très réservée à ce sujet. L'exemple récent du Contournement Nîmes-Montpellier est à méditer : sur un budget de 2 milliards d'euros, l'Europe ne finance qu'à hauteur de 54 millions d'euros.

Édouard PARANT, RFF, confirme que le projet porté par l'Agglomération de Béziers s'inscrit bien dans la liste des sites étudiés par RFF : 2 sites correspondent au secteur de l'échangeur A9-A75, appelés Gare A75. Le site de Béziers-Est se trouve entre les deux sites proposés par RFF. Il y a sur ce secteur deux possibilités : un site en surface ou un site en dénivelé. Le projet présenté par Monsieur le Sénateur-maire s'inscrit sur ce secteur et donc sur un tracé qui est partiellement celui du Projet d'intérêt général (PIG). Ce qui nécessiterait, au droit de la gare, de sortir des emprises actuelles.

Il ajoute que, sur le coût total, vient se greffer la question des gares. Il est important de bien identifier l'ensemble des coûts par poste, en séparant ceux de la ligne nouvelle et des raccordements d'une part et ceux des gares d'autre part. Aujourd'hui, l'enveloppe présentée en étape 1 inclut le financement d'une ou deux gares.

Le financement européen est très important, car l'ensemble des aides diminuent. Il faut donc que l'ensemble des acteurs et en premier lieu, l'ensemble des partenaires politiques, puissent porter le projet au niveau de l'Europe. RFF peut demander des subventions qui transiteront par le ministère de l'Écologie, du développement durable, des transports et du logement. Mais, en parallèle, le travail de lobbying de l'ensemble des partenaires cofinanceurs du projet, la Région, les Départements et la Communauté d'agglomération, hors l'État et RFF, est indispensable. L'idéal est d'arriver ensemble devant le Commissaire en charge des Transports ou devant le responsable de l'Axe Méditerranée, car nous pouvons prétendre à beaucoup plus que les 2,5 % actuels, qui représentent 54 millions d'euros sur 2 milliards. Il faut être optimiste et viser au moins 10 %, ce qui est possible d'après les règlements communautaires.

La question est de savoir comment motiver l'Europe. Nous devons affirmer que ce projet doit être financé car « il va clore un des axes prioritaires ». Le Contournement Nîmes-Montpellier (CNM) sera construit dans 5 ans environ. De leur côté, les Espagnols auront fini leur ligne fin 2013. La section internationale existera, ce qui n'est pas le cas côté Atlantique, où la ligne arrivera à Bordeaux à peu près en même temps que le CNM arrivera à Montpellier. Sur la ligne, il y a des trains qui roulent déjà : il faut profiter de cet avantage pour que l'Europe priorise le corridor méditerranéen.

► **Éric BOISSEAU, Représentant régional – FNAUT**, s'interroge sur les choix des voyageurs, et la probabilité de modifier leur arbitrage. Il fait remarquer que le succès de la fréquentation des trains régionaux est dû, d'une part à la hausse du coût du carburant et d'autre part à l'effort remarquable de l'équipe qui gère les trains express régionaux au sein de la SNCF. Une très forte amélioration de la qualité s'est traduite par une forte fréquentation et un taux d'augmentation annuel important. Une projection à 10 ans, 20 ans, 30 ans, montre de plus en plus de voyageurs pendulaires prenant les transports publics, et d'abord le train. Toutes les Communautés d'agglomération ont mis à l'étude des plans de déplacement urbains (PDU). Béziers a l'intention de mettre à l'étude un PDU qui est centré sur le cœur urbain de l'agglomération et sur la gare existante.

Il pose la question du choix de la gare pour le voyageur : la gare nouvelle est conçue, pour l'instant, sur une desserte majoritairement routière, alors que, de plus en plus de citoyens iront vers la gare existante grâce aux réseaux de transports urbains centrés sur la gare. « Nous n'avons pas de réponse sur la dualité de ces gares dans ce qui nous a été présenté. »

Par ailleurs, le choix des entreprises ferroviaires n'a pas été évoqué. Pour l'instant, en ce qui concerne le TGV[®], une seule entreprise ferroviaire est experte dans ce domaine et elle a choisi de poursuivre : c'est la SNCF. Les concurrents potentiels qui peuvent aujourd'hui réglementairement concurrencer la SNCF sur le trafic international ne viennent pas sur le marché du TGV[®] parce que le ticket d'entrée est excessif. D'une part, le coût d'acquisition d'une rame TGV[®] est élevé - au moins 30 millions d'euros -, d'autre part, le coût des péages. La 1^{ère} compagnie ferroviaire en concurrence avec la SNCF est Thello, filiale de Trenitalia et Veolia. Elle a commencé par un unique train de nuit et n'est donc pas dangereuse pour la SNCF. Il faut donc demander à la SNCF comment elle valorise ses dessertes à grande vitesse et si elle accepte de multiplier les dessertes entre des gares rapprochées. Car l'exposé de l'Agglomération de Béziers sera suivi du même exposé à Narbonne avec les mêmes qualités de présentation et nous aurons un double problème de dualité de gare. Il serait étonnant, selon lui, que la SNCF accepte de desservir deux gares situées à 50 km l'une de l'autre. « Sur le plan financier, le modèle du CNM est-il applicable ? » Sur 2 milliards d'euros, 500 millions seront apportés par les territoires dont 400 millions par la Région pour une ligne de 50 km. La ligne nouvelle Montpellier-Perpignan représente 150 km, 3 fois plus et 7 milliards d'euros. Si la règle de 25 % est appliquée, les collectivités devront trouver 1,5 milliards d'euros. Avec la crise financière actuelle, il se demande s'il est raisonnable de démultiplier les coûts, en acceptant la compétition des territoires ou s'il ne faut pas renverser cette logique et travailler en coopération. C'est pour lui, un enjeu régional très fort.

- **Raymond COUDERC, Sénateur-maire de Béziers**, revient sur les options et assure qu'il est évident que la ligne classique doit être reliée à la ligne TGV[®], et que ce lien permette la desserte. La première diapositive le précise : desserte par trains régionaux à partir de la gare Béziers-Cap d'Agde, de Agde, Narbonne et même Bédarieux. Le représentant de la FNAUT, selon lui, ne veut pas d'une nouvelle gare à Béziers et préférerait un rabattement sur les gares existantes. « Ce n'est pas notre choix, c'est clair et net. » Béziers veut avoir à la fois un pôle de développement nouveau et un lieu facilement accessible. Il signale que Montpellier aura 2 gares TGV[®] avec la gare Odysseum prochaine et la gare actuelle. « Comment se fera la répartition entre les 2 gares ? »

Au sujet des coûts, il aimerait savoir quelles économies ont été faites dans ce cas-là. « Qui a fait les choix ? »

Sur les questions de territoire, il souhaite éclairer la situation du Biterrois. « Il y a 500 000 habitants sur ce territoire qui ont droit à un équipement qui les desserve correctement et des entreprises qui ont besoin, pour leur logistique, d'avoir des équipements satisfaisants. » Il ajoute qu'il faut avoir une vision d'avenir, mais pas une vision de borgne. Il reconnaît que le développement des trains régionaux est important mais que le coût élevé du pétrole pousse à utiliser des véhicules de moins en moins consommateurs et plus souvent électriques. « L'utilisation de tels véhicules va se développer, car les nouvelles techniques dans ce domaine-là évoluent très vite. Aujourd'hui, l'énergie hybride est utilisée et, prochainement, grâce à l'évolution des batteries, les véhicules auront une autonomie suffisante pour sillonner les autoroutes, indépendants du pétrole, grâce à d'autres types d'énergie. Cela correspond à l'évolution de notre mode de vie, à la demande des habitants. Aujourd'hui, si la voiture individuelle était supprimée au seul profit du transport collectif, notre société déprimerait. La desserte de la gare ne se fera pas uniquement avec le train régional, il y aura d'autres modes grâce à l'intermodalité et des véhicules viendront se garer sur le parking où il y aura des prises pour recharger les véhicules. Les véhicules électriques ne sont plus rares aujourd'hui. »

Le Sénateur-maire précise que tous ces éléments ont été pris en compte. Le but de la Communauté d'agglomération est que le schéma d'aménagement global qui a été présenté, s'inscrive dans le respect du paysage, de l'environnement et des projets de développement en cours. Le développement des transports en commun est inscrit dans le PDU, mais sans exclure le transport individuel ni les nouvelles technologies. En ce qui concerne les opérateurs ferroviaires, Raymond COUDERC ajoute qu'il ne se sent pas compétent dans ce domaine.

- **Claude ZEMMOUR, Vice-président de la Région Languedoc-Roussillon**, constate que beaucoup de choses intéressantes ont été dites : sur le plan financier, touristique et sur le TER. Il souhaite rappeler l'implication de la Région sur la ligne nouvelle, et croit qu'elle

apportera une avancée non négligeable. Cette ligne passe également par le Contournement Nîmes-Montpellier, qui est le dernier goulet d'étranglement entre le Nord de l'Europe et l'Espagne. La Région s'est impliquée pleinement dans le financement des études pré-fonctionnelles à hauteur de 25 %. Au Comité de pilotage de décembre 2010, la Région a apporté le financement des études à hauteur de 10 millions d'euros, sur un budget global de 37 millions d'euros. Il pense qu'elle est un partenaire incontournable dans les domaines financier, économique, social et humain. Il souhaite revenir sur la proposition de zone de passage qui a fait l'objet d'un avis favorable de la Région. « L'économie est un domaine de compétence de la Région et nous avons à l'esprit que les gares sont des données essentielles. » La Région ne se prononce pas, actuellement, sur un site car elle poursuit sa réflexion et attend la présentation de tous les projets.

Il conclut en assurant que l'effort financier sera maintenu, et qu'il n'est pas de ceux qui renoncent à ce projet. « LNMP a des conséquences économiques et sociales importantes pour notre région. Notre rôle est d'être là. Nous prendrons les décisions à la hauteur de l'enjeu, sans nous prononcer aujourd'hui sur les tracés. »

Édouard PARANT, RFF, rappelle que l'objectif aujourd'hui est de faire un point d'étape, pas de se prononcer.

- ▶ **François QUÉTIN, Adjoint au chef de département des projets de l'Arc méditerranéen et responsable des études grande vitesse – SNCF**, revient sur plusieurs points, au nom du transporteur SNCF. À ce stade des études, il pense que le projet ne peut pas être gravé dans le marbre. Sur l'éloignement des gares, il rappelle que la gare d'Aix TGV[®] est à 10 ou 12 minutes de la gare Marseille – Saint-Charles et qu'elle fonctionne très bien d'un point de vue transports, même si on peut regretter qu'elle ne soit pas reliée aux trains régionaux. En revanche, pour des gares très rapprochées, s'arrêter à toutes les gares n'est pas nécessaire. Cela pose la question des services intercity à grande vitesse qui ont des vocations différentes. Il a beaucoup apprécié la présentation du Sénateur-maire. Il rappelle que la SNCF est particulièrement favorable aux interconnexions TGV[®]/trains régionaux. Peu de gens misaient sur le train régional il y a 30 ans, et il est difficile aujourd'hui pour la SNCF de dire quel nombre de trains passera dans chaque gare, en fonction du choix des gares. RFF ne peut pas non plus indiquer les péages d'infrastructure à des horizons aussi lointains. La SNCF, comme n'importe quel transporteur aura du mal à dire des choses précises sur les dessertes gares classiques/gares nouvelles. Elle ne peut que rappeler des principes : l'élasticité du trafic par rapport aux temps de parcours est très important, en particulier dans des régions comme celle-ci. Lors du débat public, il a été dit que les augmentations de trafic n'étaient pas liées uniquement à des liaisons depuis Paris vers la Province mais également aux trafics province-province dits « intersecteurs ». Sur l'aspect desserte, nous avons néanmoins des idées sur ce qu'il est possible de faire en gare centre et gare nouvelle.

Édouard PARANT, RFF, ajoute que la question de la répartition des dessertes doit être posée. Ainsi que du nombre d'arrêts en gare nouvelle de Béziers-Est et avec quels types de trains ? Si réduire à 3 heures le temps de parcours de Paris à Béziers est important, mettre Marseille à 3 heures de Barcelone, ou Toulouse-Lyon ou Toulouse-Barcelone, sont de vrais atouts pour la ligne en général. Car la particularité de la ligne est de servir l'ensemble des régions périphériques. Elle n'est pas centrée sur Paris même si, aujourd'hui, c'est le flux majoritaire. Elle ouvrira finalement l'espace des destinations possibles aux habitants du Languedoc-Roussillon.

- ▶ **Joan-Loïs ESCAFIT, Secrétaire de l'Union locale CFDT des Pays du Grand Biterrois**, souligne que, dans la présentation qui a été faite par le Sénateur-Maire, un élément essentiel est de bien se situer dans un bassin de population de 500 000 personnes, correspondant aux arrondissements de Béziers, Narbonne et même au-delà : c'est, selon lui, essentiel dans la problématique. « Comment desservir au mieux ces 500 000 personnes pour qu'elles viennent utiliser la ligne TGV[®] ? » Il veut rappeler que les acteurs de ce projet ne souhaitent pas que la ligne à grande vitesse traverse ce territoire sans s'y arrêter mais qu'elle soit un levier du développement, parce que nous sommes dans une situation de chômage désastreuse. Il rappelle que le taux de chômage a augmenté de 3,1 % en trois ans sur le bassin biterrois. Aujourd'hui, la zone d'emploi Agde-Pézenas détient le taux record de chômage

dans la région et le record de France. Il y a 15,3 % de chômeurs, -derniers chiffres Insee- au 3^{ème} trimestre 2011. Sur Béziers, le taux est de 14,6 % et sur Narbonne, proche de 14 %. Cette zone a besoin d'une dynamisation économique pour laquelle la ligne à grande vitesse est un atout à court terme par le chantier qu'elle représente. Pour lui, la croissance se justifie par le besoin d'un développement soutenable. Et, en reprenant la terminologie du Conseil économique, social et environnemental régional (CESER), le Delta languedocien qui inclut le Haut-Languedoc, est à intégrer dans la problématique. L'implantation de la ligne à grande vitesse doit être là pour optimiser le développement soutenable.

Il s'interroge sur le choix de l'agglomération qui n'a pas retenu l'hypothèse de Béziers-Est, au croisement de la ligne classique, qui devrait permettre l'optimisation des coûts.

Il ajoute que sur les transbordements quai à quai pour passer du train à grande vitesse au train régional, il ne faut pas se contenter d'avoir une bretelle, il faut être sur la ligne classique.

- **Raymond COUDERC, Sénateur-maire de Béziers**, apporte une réponse claire. Il pense que techniquement ce n'est pas possible, car ce choix raye la ville de Villeneuve-lès-Béziers de la carte et il ajoute que dans ce cas, le maire de Villeneuve-lès-Béziers « ferait la grimace ».

- **Claude AUGER, Président de l'association Énergie TGV[®]**, souhaite revenir sur 2 points. La FNAUT a fait remarquer que les trains régionaux se sont bien développés ces derniers temps. C'est vrai, mais c'est surtout dû au cadencement, qui est en cours et doit se terminer dans les années 2014-2015. Le train régional va s'orienter vers un cadencement « à la Suisse », avec des « familles » de trains qui vont irriguer le réseau d'une famille lente aux familles plus rapides. « Avec ce raisonnement, nous avons une famille d'omnibus, trains régionaux et TGV[®]. » Selon lui, la famille d'omnibus ramène les clients sur les trains régionaux et sur les TGV[®], ce qui minimise l'intérêt des gares entre Perpignan et Montpellier.

Il doute que les raccordements entre gare nouvelle et gare ancienne avec un train régional soient une bonne solution. À Béziers, qui est une grosse agglomération, tout le monde n'habite pas le centre-ville. Un voyageur qui prend sa voiture pour aller à la gare de Béziers-centre, ne la quittera pas pour aller à la gare nouvelle. Il donne un exemple : à Calais il y a 2 gares, celle du centre-ville et la gare Calais-Fretin. Pour aller à Calais, le TGV[®] rentre à Calais-ville et l'Eurostar dépose le voyageur à Calais-Fretin. Quand vous allez à Calais-ville, au départ de Paris, vous descendez à Calais-Fretin et vous pouvez toujours attendre un train, alors que la ligne existe, il y a un car tout simplement.

- **Louis-Jean ARTIS, Président de l'association TGV[®] Développement Languedoc-Roussillon**, souligne que l'exposé du Sénateur-maire amène plusieurs remarques : premièrement, personne ne peut concevoir aujourd'hui une ligne TGV[®] comme Paris-Lyon, il y a 35 ans, qui traversait essentiellement les plateaux du Morvan, plutôt riche en vaches qu'en habitants. Il faut desservir une agglomération relativement importante maintenant. Le tracé de Nîmes jusqu'à Perpignan traverse une zone fortement urbanisée avec peu de grandes agglomérations mais beaucoup de petits et moyens pôles, qu'il faut impérativement desservir.

Il faut donc des gares pour desservir cette population, et il apporte un complément d'information : Aix-TGV[®] est distante de 19 km de Marseille - Saint-Charles, et ce n'est pas un exemple unique. Beaucoup de gares sont extrêmement proches, comme Marne-la-Vallée ou Roissy – Charles-de-Gaulle qui sont 2 gares TGV[®] relativement importantes mais distantes de moins de 24 km. Montparnasse ou Massy-Palaiseau sont distantes de 21 km : ce sont des gares qui marchent relativement bien. Ce serait aussi faire abstraction d'une nouvelle formule qui se développe progressivement en particulier sur la région Nord – Pas-de-Calais. Ce sont les trains régionaux à grande vitesse (TERGV). Ces TGV[®] qui n'en sont pas, sont en réalité des trains express régionaux qui diminuent fortement les temps de transport et qui connaissent un certain succès, avec l'appui de la Région Nord. Sur la base des simulations, sur les tracés actuels de CNM et de Montpellier-Perpignan, ce genre de train serait pertinent, à condition que les gares existent.

Avec les espacements des gares régionales, Avignon-TGV[®]/Nîmes-TGV[®] (26 km), Nîmes/Odyseum (55 km), Odyseum/Béziers-Est (64 km) et Béziers-Est/Narbonne

(40 km), pour des TGV[®] à vocation interrégionale ou régionale, cette conception de trains régionaux grande vitesse serait pertinente. Il pense qu'il faut créer cette ligne dans un autre esprit que lors de la traversée du plateau du Morvan.

- ▶ **Louis GRANDJACQUET, Président de l'association TGV[®] Sud Environnement**, fait remarquer que toute gare nouvelle ex-urbanisée ou en bordure de ville est consommatrice d'espace et augmente la « tâche urbaine ». Or, la préoccupation actuelle est d'essayer d'être plus économe en matière d'utilisation d'espace et en matière d'artificialisation des sols. Pour améliorer l'accessibilité de la future gare Béziers-Cap d'Agde, le contournement de Cers par le Nord-Est, couperait un bassin versant très sensible en matière d'hydrographie. Il demande si ce problème épineux a été pris en compte.
- ▶ **Raymond COUDERC, Sénateur-maire de Béziers**, précise que le projet de l'Agglomération n'en est pas à ce stade d'études. Pour l'instant, la décision de principe de faire ce contournement a été prise. Il ajoute que la sensibilité hydrographique est variable selon les lieux. « S'il faut tamponner les ruisseaux pour permettre d'éviter des submersions, cela sera fait. » Dans le cas présent, il n'y a pas de fleuve important ; seuls quelques petits affluents du Libron sont traversés. Il pense qu'il n'y a pas de problème difficile à régler.

Édouard PARANT, RFF, ajoute que, du côté de RFF, les études hydrauliques sont menées, non seulement sur les sites envisagés de gare mais sur l'intégralité de la ligne. RFF doit apporter dans le dossier de fin d'études, l'éclairage nécessaire au niveau hydraulique puisqu'un dossier *Loi sur l'eau* devra être joint au dossier de Déclaration d'utilité publique (DUP). L'ensemble des cours d'eau est examiné et pas uniquement les grands fleuves côtiers.

- ▶ **Denis MILLET, Directeur général adjoint de l'Aménagement du territoire - Communauté d'agglomération Hérault-Méditerranée**, annonce que la Communauté d'agglomération s'est prononcée favorablement sur le projet et confirme les propos du Sénateur-maire. La desserte touristique de ce territoire est très importante, et il y a déjà des TGV[®] qui arrivent à Agde. « L'une de nos préoccupations est d'avoir la confirmation qu'il y aura toujours une desserte TGV[®] pour desservir la gare d'Agde », y compris au départ de Montpellier. « C'est aussi l'aménagement du territoire en tant que tel qui nous intéresse. »
Le développement autour de l'aéroport lui semble très intéressant, ainsi que des dessertes facilitées pour accéder à la ville de Béziers.
Il ajoute que, selon lui, la ligne de TGV[®] va générer aussi des infrastructures qui ne seraient peut-être pas réalisées sans elle.
Car les relations avec Béziers ne sont pas si simples, notamment en période estivale et pourraient être améliorées. Le raccordement routier pourrait partir de l'ancienne nationale pour aller à la gare. Cela permettrait, à son avis, de « court-circuiter » le rond-point préoccupant de Villeneuve. Ce qui est intéressant, pour lui, c'est le lien TGV[®]-trains régionaux.
Dès le départ, la ligne à grande vitesse intéressait Agde pour libérer des sillons et faire passer les trains régionaux de manière cadencée. Les relations des différentes communes du territoire par rapport aux trains régionaux constituent un élément de développement intéressant.
La « métropolisation » par rapport au TGV[®], et surtout par rapport au train régional, est une chose à creuser. Cela participe de la réflexion sur le développement urbain, la structuration urbaine.
Il a le sentiment que l'intérêt de ce projet, c'est aussi cette dimension de structuration urbaine. « Du point de vue de notre territoire, il est intéressant d'avoir des villes qui peuvent se développer beaucoup plus étroitement avec Montpellier ou Béziers, ne serait-ce que pour avoir accès aux services, aux emplois, à l'habitat... parce que cela peut diminuer des tensions qui pourraient exister actuellement. »
Il conclut en ajoutant que ces territoires finalement isolés, peuvent être reliés par le train régional et le TGV[®]. La Communauté d'agglomération Hérault-Méditerranée s'est donc engagée aux côtés de l'agglomération de Béziers, même si le problème du financement n'est pas résolu.

Conclusion de la matinée

Édouard PARANT, RFF, rappelle que RFF apportera dans la suite de l'atelier, un éclairage sur la mise en place du financement des gares nouvelles par l'État et RFF. La politique de desserte à partir d'une gare à Béziers-Est sera développée par Bruno BEAUCHET, responsable des études de trafic ; puis le scénario d'une gare sur le secteur de La Domitienne sera présenté ainsi que celui dans lequel il n'y a pas de gares nouvelles. Roland LEGRAND, en charge des gares nouvelles à RFF, expliquera comment s'organise la politique de développement d'une offre TGV[®] et son articulation avec une offre trains régionaux et avec les habitudes des habitants du territoire. Ces présentations viendront en complément de l'étude sur les aires d'accessibilité de zones de chalandises.

Fin de l'atelier à 12h30.

Déjeuner.

Introduction de l'après-midi par Édouard PARANT

La suite de l'atelier « Desserte du territoire » dans le Biterrois prévoit la présentation du financement d'une gare par **Roland LEGRAND, Mission gares nouvelles, RFF**. Édouard PARANT lui donne la parole.

PRÉSENTATION « ÉCLAIRAGE FINANCIER » SUR LES GARES NOUVELLES

par Roland LEGRAND, RFF

- ▶ **Robert GÉLY, Vice-président de la Communauté d'agglomération Béziers-Méditerranée**, s'inquiète de la part de financement - estimée approximativement à 26,5 millions d'euros - que les collectivités seront amenées à prendre en charge et souhaite savoir quelles seraient les collectivités locales qui pourraient être intégrées dans cette prise de participation. Il espère que la Communauté d'agglomération Béziers-Méditerranée ne sera pas seule à abonder au financement de l'investissement.
« Je sais qu'aujourd'hui, il y a une concurrence avec le Narbonnais. Mais, si à terme une seule gare est construite sur le territoire de la Communauté d'agglomération Béziers-Méditerranée, il serait judicieux que toutes les collectivités viennent abonder : Hérault-Méditerranée, mais aussi la Communauté d'agglomération Le Grand Narbonne, car cet équipement pourrait être utilisé par les habitants de ce territoire. »
Il pose la question de la clé de répartition du financement sur un coût de fonctionnement de 3 millions d'euros par an et questionne aussi les communautés d'agglomération qui pourraient abonder ce même budget de fonctionnement.

Roland LEGRAND, RFF, pense que la réponse sera fonction de l'intérêt des parties. Il prend l'exemple du montage financier du Contournement Nîmes-Montpellier (CNM) qui prévoit une participation croisée des agglomérations de Nîmes dans le projet montpelliérain et inversement. Les acteurs intéressés se présenteront en fonction de la programmation et de la bonne définition des intérêts des services liés au ferroviaire : la Région, les Agglomérations, les Départements, un certain nombre d'Autorités Organisatrices de Transport (AOT). « Par exemple, Hérault Transport qui peut être intéressé à la fois dans l'investissement si l'équipement est efficace, avec une bonne accessibilité du site. » Sur la question « pourquoi 2 gares à Montpellier », il ajoute que le réseau ferroviaire est saturé et que la gare du centre-ville est inaccessible, ces deux raisons justifiant, selon lui, la création d'une gare nouvelle et l'intérêt du développement urbain.

Il ajoute que d'autres acteurs peuvent être intéressés comme la Chambre de commerce ou des investisseurs privés tels que les opérateurs locaux pour la partie exploitation, sur des dessertes par navettes-bus reliées à la plate-forme. Les intérêts des acteurs sont variés et multiples.

Édouard PARANT, RFF, l'interroge sur la nécessité de construire un modèle par projet de gare.

Roland LEGRAND, RFF, précise que l'investissement type est en moyenne de 80 millions d'euros pour un projet basique de gare nouvelle, sans la composante transport régional. Si cette composante transport régional est considérée comme importante, la part modale sera calculée plus précisément : actuellement une gare qui n'est pas bien connectée au réseau national présente 65 à 70 % d'accès par route, avec une composante de transport régional, renforcée par un tramway par exemple ou un transport collectif cadencé, la part de véhicules particuliers est réduite à 55 %. En fonction des politiques locales, les implications et les intéressements ne sont pas les mêmes.

- ▶ **Claude AUGER, Président de l'association Énergie TGV[®]**, s'étonne que dans la présentation du projet, il semble qu'une gare ne soit pas rentable, même après amortissement et demande si les politiques locales peuvent infléchir ce résultat.

Roland LEGRAND, RFF, confirme que, hormis 12 % de gares en France, les autres ne sont pas rentables, ce qui explique une gestion « en chapelet », qui mutualise les gares, grandes et petites.

- ▶ **Claude AUGER, Président de l'association Énergie TGV[®]**, insiste sur la période après amortissement.

Roland LEGRAND, RFF, confirme que cela ne change rien.

- ▶ **Claude AUGER, Président de l'association Énergie TGV®**, a en mémoire la réflexion d'un responsable SNCF qui lui disait qu'une gare rapporte des bénéfices à condition de ne pas avoir à la construire...

Roland LEGRAND, RFF, admet que la gare Saint-Lazare qui voit passer 450 000 voyageurs par jour est très rentable si l'exploitant ne fait pas de travaux à l'intérieur. Mais le projet de gare dont il est question à Béziers, prévoit un million de voyageurs par an par an. Il insiste sur le volet recettes externes, et revient sur le modèle économique de base qui comprend des commerces à l'échelle d'un million de voyageurs. En fonction du tissu d'insertion du projet, il pense que des recettes externes pourraient permettre de tendre vers un équilibre.

- ▶ **Claude AUGER, Président de l'association Énergie TGV®**, cite la publicité et les parkings, qui sont d'un très bon rapport.

Roland LEGRAND, RFF, relativise l'apport des parkings, qui peuvent être d'un très bon rapport selon la discussion avec les collectivités : avec un parking spécifique gare, sur le modèle aéroportuaire, il existe une clientèle captive, si c'est un système intégré à la Ville, il faut négocier la tarification, l'usage du parking, etc.

- ▶ **Claude AUGER, Président de l'association Énergie TGV®**, ajoute que si le parking est rentabilisé, tous les partenaires qui ont cotisé, doivent pouvoir toucher des royalties.

Roland LEGRAND, RFF, le confirme.

- ▶ **Claude AUGER, Président de l'association Énergie TGV®**, s'interroge sur la situation des conseils généraux dans cette négociation.

Roland LEGRAND, RFF, précise que les conseils généraux peuvent faire partie d'une société de projets, qui permet d'intéresser les investisseurs et de tirer des bénéfices.

- ▶ **Claude AUGER, Président de l'association Énergie TGV®**, se demande si la SNCF, transporteur, peut être aussi gestionnaire d'une gare, compte tenu qu'il y aura des opérateurs privés.

Roland LEGRAND, RFF, confirme qu'il existe une orientation européenne qui prévoit de séparer le propriétaire, le gestionnaire de l'infrastructure et les entreprises de transport. Mais « Gares & Connexions », filiale de la SNCF, pourrait être l'exploitant de la gare.

- ▶ **Claude AUGER, Président de l'association Énergie TGV®**, s'étonne puisqu'il s'agit toujours de la SNCF.

Roland LEGRAND, RFF, précise qu'un décret vient de paraître qui dit que les comptes de « Gares & Connexions » sont distincts à présent de ceux de la SNCF, dans le but de séparer l'entreprise ferroviaire et le gestionnaire de plate-forme.

- ▶ **Francis TICHIT, Responsable des voies ferrées - Conseil général de l'Hérault**, rappelle que, jusqu'à présent, les gares ont été attribuées à la SNCF via sa filiale « Gares & Connexions » et les voies à RFF, dans la répartition du patrimoine ferroviaire. Dans le cadre des lignes nouvelles, il souhaite savoir qui va être le propriétaire des gares, la SNCF ou RFF ? « Est-ce que cette éventualité a été bien arrêtée ? »

Roland LEGRAND, RFF, lui confirme que les 3 053 gares actuelles sont SNCF, mais sont plus précisément affectataires du patrimoine de l'État sous le contrôle d'un représentant de la SNCF. Pour le projet LNMP, l'infrastructure ferroviaire, les voies et les gares nouvelles seront la propriété de RFF.

- **Francis TICHIT, Responsable des voies ferrées - Conseil général de l'Hérault**, note qu'il s'agit d'un précédent par rapport à la situation antérieure, ce qui peut faire évoluer les réflexions.

Roland LEGRAND, RFF, ajoute que, actuellement, quand une ligne nouvelle est créée, elle est propriété de RFF, c'est le cas pour la Ligne à grande vitesse (LGV) Rhin-Rhône qui vient d'être livrée.

Édouard PARANT, RFF, précise que dans le cas de Dijon-Mulhouse, il y a 2 gares nouvelles qui ne sont pas la propriété de RFF.

Roland LEGRAND, RFF, reconnaît que celles-là sont les dernières de l'ancien système, une affectation SNCF du domaine de l'État. Dorénavant les gares nouvelles y compris les nouveaux pôles régionaux sont la propriété de RFF.

- **Guillaume BENHAIEM, Directeur des affaires générales - Communauté de communes La Domitienne**, soulève deux questions. À propos de l'équipement gare, il a noté qu'il sera déficitaire et se demande si un tour de table doit porter à la fois sur l'investissement et sur l'exploitation. Il souhaite avoir des informations sur les impacts économiques de l'implantation d'une gare sur un territoire.
Sur le financement, il souhaite connaître les positionnements des participants sur cette gare biterro-narbonnaise où qu'elle soit, compte-tenu des enjeux, des contraintes et de la volonté des collectivités à participer ou pas à un financement, que la gare soit sur Béziers, Narbonne ou Nissan.

Roland LEGRAND, RFF, revient sur l'impact économique de l'arrivée d'une gare sur un territoire, fonction, selon lui, de la programmation. Il pense qu'il faut anticiper la réalisation et l'arrivée d'une ligne nouvelle et donc d'une gare nouvelle. Ce qui est important c'est que la programmation urbaine, quelle que soit l'implantation, se fasse en relation avec le programme ferroviaire et les services qui doivent y être associés.

Il ajoute que le Sénateur-maire a bien planté le sujet, et comprend qu'il y ait des impacts importants, liés au tissu urbain existant. Néanmoins il pense qu'il faut examiner tous les paramètres et se dire que de l'implantation des gares, naît une activité extrêmement forte.

Il a constaté sur les cartes présentées dans la matinée, une continuité commerciale extrêmement forte, et pense, à titre personnel, qu'implanter la gare à 15 ou 20 km de cette continuité serait une erreur. Il est plus intéressant d'être en continuité d'un tissu, même en construction, car c'est un facteur de réussite. Les conditions du succès sont dans l'anticipation de l'accessibilité d'un site, l'insertion urbaine et les hypothèses de commercialité. Il souligne que ces paramètres ont été pris en compte dans l'approche socio-économique du territoire de la part de la collectivité.

L'implantation d'une gare nouvelle est un vecteur de développement, c'est un projet qui se fait en équipe avec une ambition d'aménageur et beaucoup d'ingrédients, pour avoir la certitude que ce sera un succès.

Le retour d'expérience sur Valence, où RFF a livré la gare TGV[®] en 2001, montre qu'il est difficile de développer un pôle économique important à partir d'une petite pépinière d'entreprises, même plus de 10 ans après. Il faut vraiment que les documents d'urbanisme prévoient le projet très en amont et qu'ils flèchent les investissements pour obtenir un succès partagé. Le développement local profite de la gare et la gare profite de ce développement.

Édouard PARANT, RFF, répond à la question sur la possibilité qu'il y ait des choix arrêtés : « Vous l'avez entendu ce matin, ni le porteur du projet sur le territoire, ni la Région qui attend de voir l'ensemble des projets, ni le 3^{ème} acteur, la SNCF, n'ont arrêté une position ».

Il ajoute que ce qui est important, c'est le tamis à travers lequel va être menée l'analyse. Sur le site de La Domitienne, le projet urbain est moins développé, selon lui : quelles peuvent être les forces du projet de La Domitienne par rapport à un projet en limite d'urbanisation ? L'atelier consacré à Nissan permettra de construire votre projet ensemble.

- ▶ **Guillaume BENHAIEM, Directeur des affaires générales - Communauté de communes La Domitienne**, revient sur sa question : il se demande si les contribuables biterrois souhaiteront financer une gare sur le Narbonnais et inversement. Il souhaite savoir si une réflexion est menée dans ce sens avec les différents acteurs politiques.

Édouard PARANT, RFF, rappelle qu'il ne peut pas se prononcer à la place des élus, mais il précise qu'il y a 3 porteurs de projets pour 3 sites de gares nouvelles, également pertinents ferroviairement parlant. Il existe un comité de pilotage qui fait office de gouvernance dans lequel chacun peut s'exprimer.

- ▶ **Raymond COUDERC, Sénateur-maire de Béziers**, ajoute que, si la décision de construire deux gares, une à Narbonne et une à Béziers, était assortie de financements croisés, ce serait un symbole auquel il est sensible. Mais si la décision est prise de choisir Béziers-Cap d'Agde, et si Narbonne est prête à cofinancer, nous serons ravis. Il ajoute qu'une vision à très long terme et pour les générations futures est indispensable, et que l'agglomération est prête à prendre ses responsabilités. « Nous en avons parlé entre nous, il est clair que c'est un enjeu majeur. »
- ▶ **Éric BOISSEAU, Représentant régional – FNAUT**, a noté dans l'exposé qu'une gare coûtait environ 80 millions d'euros et assurerait un trafic annuel d'un million de voyageurs. Un million de voyageurs par an représente en moyenne 3 000 voyageurs par jour. Il précise que la SNCF met actuellement en service des TGV[®] duplex de 516 places et même deux duplex pour amortir le coût du sillon. Il considère que 80 millions d'euros pour avoir 8 arrêts par jour est un coût élevé, et fait remarquer que l'entreprise ferroviaire pourra diviser la desserte entre les deux gares nouvelles proches, les réduisant à 4 arrêts par agglomération.

Édouard PARANT, RFF, est en désaccord avec ces chiffres car tous les gens ne descendent pas du TGV[®] à Béziers ou à Narbonne. Il propose de passer à la présentation de Bruno BEAUCHET.

- ▶ **Éric BOISSEAU, Représentant régional – FNAUT**, complète son argumentaire : il précise que 2 duplex représentent 1 000 places, 3 000 voyageurs divisés par 1000, font 3, ce qui donne 1,5 aller-retour par jour, en forçant un peu le trait. Il ajoute que dans les documents de communication des débats publics sur la ligne nouvelle, la moyenne d'occupation d'un TGV[®] en mixant les TGV[®] à 1 seul niveau et TGV[®] à 2 niveaux, est de 176 personnes. Sur la base de 176 personnes, cela donne 16 trains par jour, soit 8 allers-retours, pour 80 millions d'euros, avec 2 gares Narbonne et Béziers à 40 km à vol d'oiseau. Il pense que l'entreprise ferroviaire desservirait alternativement Narbonne puis Béziers, donc au lieu de 8 arrêts par jour, chacune des gares aurait 4 arrêts par jour. L'exemple est clair sur la LGV Rhin-Rhône : sur Lyon-Strasbourg, vous avez 4 arrêts à Besançon et 4 à Belfort-Montbéliard pour 6 allers-retours, malgré le fait qu'il y ait 100 km de distance entre Besançon et Belfort-TGV[®].

Édouard PARANT, RFF, assure que l'ordre de grandeur n'est pas le même pour les agglomérations du Languedoc-Roussillon. Il ajoute que la question sera posée et que RFF apportera les éclairages nécessaires pour définir l'investissement demandé et le retour en termes de fréquence et d'arrêts susceptibles d'être mis en place par les entreprises ferroviaires.

PRÉSENTATION DE LA POLITIQUE DE DESSERTE ET D'ACCESSIBILITÉ DES GARES

par Bruno BEAUCHET, RFF
Diapositives 59 à 91

Bruno BEAUCHET, RFF, donne la parole aux participants sur ces différents points.

- ▶ **Raymond COUDERC, Sénateur-maire de Béziers**, demande une précision sur le calcul des aires de chalandises, en hectares ou en km² ? Il pense qu'il faut les ajuster avec le poids démographique qui se trouve sur ces km², car tous les km² ne sont pas identiques ; les Corbières n'ont pas le même poids démographique selon lui que le secteur de Clermont-l'Hérault, même si les deux sont assez éloignés des gares hypothétiques. Il faut croiser ces résultats de superficie et d'aires de chalandises par un comptage démographique, en incluant la population permanente et touristique.

Édouard PARANT, RFF, lui donne raison, et précise la notion de zone d'accessibilité des aires de chalandises. L'accessibilité donne un temps d'accès à la gare et la zone de chalandises ajoute le nombre de personnes qui peuvent y accéder selon le temps d'accès ; ce que présente Bruno BEAUCHET, ce sont les zones de chalandises qui groupent un temps d'accès avec le poids démographique.

- ▶ **Raymond COUDERC, Sénateur-maire de Béziers**, demande où apparaît le poids démographique.

Bruno BEAUCHET, RFF, précise qu'il n'apparaît pas sur cette présentation. Il va ensuite présenter le trafic dans chacune des gares selon les scénarios. Dans cette grande zone, l'origine des voyageurs, et la zone du territoire d'où ils viennent apparaissent. Derrière ces zones, il y a la population. Ce sont des données Insee et aussi des emplois. Dans le périmètre de la zone de chalandise de chacune des gares, le poids démographique et le nombre d'emplois sont des informations disponibles. C'est un travail qui reste à faire. Mais en connaissant le territoire, vous pouvez avoir une idée du poids démographique qui est derrière la zone de chalandise.

Aujourd'hui les zones de chalandise du Biterrois, du Narbonnais et de l'Agathois ont été cartographiées, il reste à les croiser avec la zone de chalandise de Montpellier. Ces informations vous seront ensuite transmises. Ces zones de chalandises seront ensuite élaborées selon le sens du déplacement, vers le Sud ou le Nord, Vous pourrez observer que, selon les destinations, il existe une incidence sur la taille de la zone de chalandise de Béziers.

- ▶ **Jean-Louis BOUSCAREN, Président la commission Aménagement du territoire - CESER LR**, revient sur la question du coût du projet, environ 7 milliards d'euros. Son inquiétude porte sur le financement de ces 7 milliards, sachant que ce sont l'État et les collectivités territoriales qui financent et donc, en bout de chaîne, les contribuables. « Quelle serait la différence de coût si on gardait les gares existantes, en les rénovant et en faisant des connexions entre les deux lignes, la ligne nouvelle à grande vitesse et la ligne classique ? » Il s'interroge sur la pertinence de ce schéma par rapport à la construction d'une gare nouvelle.

Édouard PARANT, RFF, confirme que « ce sont les contribuables qui paient » et il en résulte que ce projet doit être bâti pour assurer le meilleur service au meilleur coût pour la collectivité. Il annonce ce sera l'objet du dernier volet des études, c'est-à-dire le bilan socio-économique.

Il résume la situation du projet sur le volet investissement : un ordre de grandeur de 80 millions d'euros d'investissement pour la gare, 1 à 1,5 million de passagers par an, une ligne qui coûtera environ 25 millions d'euros par km, à chaque raccordement. Il reste le choix de ne pas faire de gare mais de faire des raccordements ou de faire des gares nouvelles et de ne pas faire de raccordement : ce sont les 2 systèmes possibles. Il faut donc comparer l'intérêt pour le territoire de disposer d'une gare nouvelle et d'investir sur cette gare et de ne pas faire de raccordement. Ou au contraire d'investir sur la gare actuelle, la rénover et payer les connexions entre les lignes.

Un raccordement représente environ 4 km, quelquefois 7 ou 8 km. À 25 millions d'euros par km, il y a des cas où le raccordement coûte plus cher que la gare, il y a des cas où c'est sensiblement

équivalent. Ce qu'il faut avoir à l'esprit, c'est qu'à partir du moment où il faut rentrer dans la gare actuelle, tous les trafics voyageurs vont se superposer à l'arrivée et à la sortie de la gare centre.

Tous les flux en entrée et sortie de la gare actuelle vont se concentrer, et il est fort probable qu'en plus d'un raccordement, il sera nécessaire d'intervenir pour réaménager les entrées et sorties de la gare. Ici, la ligne voit déjà passer beaucoup de trains. Ce sont des travaux qui doivent se faire en même temps que d'autres trains circulent, qui plus est, dans un environnement urbain. Avec la gêne occasionnée, ce sont généralement des travaux compliqués et chers.

La deuxième question à poser est celle du bénéficiaire pour la collectivité, quel est l'intérêt d'une gare centre par rapport à une gare nouvelle, en dehors du coût d'investissement ? Pour RFF et pour les transporteurs, est-il plus intéressant de desservir une gare nouvelle ou une gare centre ? Il ne faut pas regarder uniquement le budget d'investissement, mais aussi le volet recettes. Si le nombre de voyageurs augmente et qu'il y a plus de trains qui circulent, cela peut être positif pour l'ensemble des acteurs malgré le montant de l'investissement.

Aujourd'hui, personne ne peut répondre parce que le travail de détermination des coûts est encore à finaliser. Un premier éclairage a été donné à travers le rapport d'étape 1, celui qui a été approuvé par les partenaires en juin dernier et présenté à la Ministre. Le coût global des raccordements est évalué à 100 millions d'euros à Montpellier, Perpignan, Béziers ou Narbonne, et peut monter à 200 millions d'euros si le raccordement est très long. Ces chiffres donnent un ordre de grandeur, et peuvent être comparés au coût d'une gare, à Béziers, Nissan ou Narbonne. Il faut encore que ces projets restent raisonnables sur le plan architectural.

- ▶ **Jean-Louis BOUSCAREN, Président la commission Aménagement du territoire - CESER LR**, précise qu'il ne faut pas exclure une connexion entre ligne nouvelle et ligne classique. Deux lignes sans lien entre elles n'offrent aucun avantage car, le jour où un accident se produit - ce qui n'est pas rare malheureusement aux passages à niveau ou en cas de suicide sur une voie -, le train est bloqué sur une seule ligne comme aujourd'hui, ce qui entraîne 3 à 4 heures de retard et d'immobilisation. Il faut que les deux lignes soient intelligentes et communiquent entre elles. Les connexions sont nécessaires pour faire passer, en cas d'incident, les trains d'une ligne sur l'autre, sinon l'avantage de doubler les lignes est perdu.

Édouard PARANT, RFF, confirme cette position mais ajoute qu'il n'est pas forcément nécessaire de faire ces raccordements en zone urbaine.

- ▶ **Denis MILLET, Directeur général adjoint de l'Aménagement du territoire - Communauté d'agglomération Hérault-Méditerranée**, constate que, selon lui, toutes les situations ne sont pas équivalentes pour la gare d'Agde. Il ajoute qu'il vaudrait mieux ne pas faire de gare nouvelle à Béziers-Est d'après la carte qu'il vient de découvrir. « Dans tous les cas de figures, la ville d'Agde serait mieux desservie s'il n'y avait pas de gare à Béziers-Est. » En dehors de la concurrence territoriale existante, il pense que certains choix peuvent paraître destructeurs. Nous travaillons à développer l'intermodalité autour du TER et de la desserte TGV[®] actuelle, sur le territoire d'Agde. « Que deviendra le potentiel actuel des gares existantes de Béziers et d'Agde ? » Il a bien entendu que les investissements seraient potentiellement moins élevés, du fait de la création d'une gare nouvelle.

Bruno BEAUCHET, RFF, précise que l'incidence des différents scénarios de gare est visible sur la desserte. Dans le cas d'une gare à Nissan, le flux venant d'Agde ne se rabat pas vers Nissan, mais vers Agde, ou Montpellier. Dans l'autre cas, le rabattement se fait vers Béziers-Est. Pour la gare centre de Agde, une ligne nouvelle permettrait d'augmenter les services de trains régionaux. Ces services relèvent de la compétence de la Région qui doit définir l'offre à l'horizon 2020. Le projet de ligne nouvelle Montpellier-Perpignan permettra de libérer de la capacité sur le réseau existant pour développer l'offre de trains régionaux et de mieux relier Agde vers Béziers ou vers Montpellier avec des services régionaux.

- ▶ **Guillaume BENHAIEM, Directeur des affaires générales - Communauté de communes La Domitienne**, appuie la remarque de la Communauté d'agglomération Hérault-Méditerranée et demande pourquoi le scénario commenté comporte deux gares nouvelles.

« Il n'y a pas de présentation avec une seule gare, une à Béziers, une autre à Narbonne. »
Il s'interroge sur le découpage des zones de chalandise s'il n'y avait qu'une seule gare.

Édouard PARANT, RFF, explique la logique de la présentation de l'atelier de Béziers et ajoute que des schémas pédagogiques seront présentés ultérieurement. Mais il pense que les schémas avec soit une seule gare à Béziers est, soit une seule gare à Narbonne Ouest fonctionnent moins bien. Il souhaite que la SNCF apporte son éclairage, car RFF a constaté que le schéma où il n'y a qu'une gare nouvelle à Béziers ou une gare nouvelle à Narbonne est problématique en termes de desserte : dans un cas pour le Narbonnais et même l'Aude en général, dans l'autre pour le Biterrois en termes d'avantage d'une desserte grande vitesse. Les animations pédagogiques vont montrer pourquoi les scénarios avec une seule gare à Béziers-Est ou une seule gare à Narbonne-Ouest ne sont pas présentés ici.

- ▶ **François QUÉTIN, Adjoint au chef de département des projets de l'Arc méditerranéen et responsable des études grande vitesse – SNCF**, constate qu'il n'est pas sûr de comprendre les cartes en question. Il ajoute que le calcul d'une zone de chalandise se fait, habituellement, à partir du point de départ des voyageurs. Les zones varient si le flux va vers l'Espagne ou s'il va vers le Nord. Il faut aussi que cela représente suffisamment de flux. Il faudrait idéalement faire une carte de chalandise pour chacune des origines/destinations, mais c'est compliqué à réaliser. Il demande des précisions sur les cartes, ce qui a été pris en compte, la direction des flux, le pourcentage de trafic.

Bruno BEAUCHET, RFF, explique que la zone de chalandise est basée sur tous les trafics, et des flux qui ne sont pas orientés. Il convient que ce travail reste à faire, y compris en ajoutant les zones de chalandise de Montpellier ce qui permettra de constater le déplacement des limites entre Montpellier et Béziers, en fonction du sens de déplacement. Il pense que les zones de chalandise seront différentes, que les Agathois vont plutôt se rabattre sur Montpellier quand ils vont vers le Nord et vers Béziers quand ils vont vers le Sud, car les habitants choisissent leur gare en fonction du sens de leurs déplacements.

Il annonce que des cartes orientées des zones de chalandise seront bientôt produites par le bureau d'études, et qu'elles intégreront la zone de chalandise de Montpellier.

Édouard PARANT, RFF, fait constater que les schémas présentés sont éclairants pour Agde : les flux y sont très orientés. Les résidents de la région d'Agde et sa périphérie ne prennent pas le train pour se rendre à Perpignan, mais à 90 %, pour se rendre à Paris. Majoritairement, les gens partent vers le Nord-Est.

- ▶ **François QUÉTIN, Adjoint au chef de département des projets de l'Arc méditerranéen et responsable des études grande vitesse – SNCF**, demande si les calculs prennent en compte la fréquence des trains et si le nombre de trains qui s'arrêtent dans une gare chaque jour, modifierait ces cartes.

Bruno BEAUCHET, RFF, confirme que les calculs intègrent la fréquence.

- ▶ **Raymond COUDERC, Sénateur-maire de Béziers**, annonce que ces cartes sont, selon lui, à prendre avec la plus grande des précautions. « Elles n'indiquent pas les dimensions, origine-destination, poids démographique, toutes informations qui sont essentielles pour prendre des décisions », ajoute-t-il. Pour l'instant cela lui donne une idée générale, mais l'utilisation de ces cartes pour essayer d'orienter des idées lui paraît dangereux, car ce qui est présenté « est trop partiel ».
Concernant la rapidité des transports et l'intérêt de la vitesse du TGV[®], il ajoute qu'il faut prendre en compte la durée du voyage qui n'est pour l'instant pas du tout prise en compte.

Édouard PARANT, RFF, précise qu'aujourd'hui, la durée du voyage Montpellier-Agde en train régional à 160 km/h est de 31 minutes. Avec la réalisation de la ligne nouvelle, il ajoute que la distance et le temps ne seront pas améliorés. Par contre, la distance Montpellier-Odyseum – Béziers-Est sera modifiée.

Il attire l'attention sur l'intérêt d'étudier le temps d'accès nécessaire à la gare nouvelle de Béziers-Est ou de Nissan, pour une personne résidant dans l'Agathois, qui souhaite partir vers le Nord : il s'agit du comparatif sur lequel RFF va travailler.

Bruno BEAUCHET, RFF, ajoute que la présentation des zones de chalandise des gares permet d'éclairer sur le périmètre de rabattement en termes d'accessibilité. Les cartes orientées et les bassins de population seront produits prochainement. Il conclut que la position d'Agde, constitue une zone d'indécision entre Béziers et Montpellier et que l'enjeu d'accessibilité est essentiel pour le rabattement des Agathois.

Édouard PARANT, RFF, constate que cette question ne concerne pas seulement le réseau de bus du Biterrois mais aussi les bus départementaux et ceux de la Communauté d'agglomération Hérault-Méditerranée. Si une nouvelle infrastructure de transports est créée, il est souhaitable qu'un maximum de personnes puisse y accéder. Cela suppose que l'ensemble des partenaires mettent en place des politiques qui soient centrées sur ce pôle majeur, basée sur des synergies entre les réseaux de bus départementaux de Béziers et Hérault-Méditerranée. Il souhaite que ce travail se mette en place.

- ▶ **Denis MILLET, Directeur général adjoint de l'Aménagement du territoire - Communauté d'agglomération Hérault-Méditerranée**, demande une assurance sur la pérennité de la desserte de la gare existante d'Agde, avec la même fréquence TGV[®] qu'actuellement, si une gare nouvelle était créée à Béziers-Est. Le quartier de la gare d'Agde fait, actuellement, l'objet d'un projet urbain ; il y a une contradiction extrêmement perturbante pour lui. Il ajoute que la carte présentée n'aide pas à simplifier la réflexion, elle caricature des positions qui ne lui semblent pas justes. « Elle devrait être complétée pour que l'on puisse avoir un débat sain. »

Édouard PARANT, RFF, annonce la présentation du nombre de trains par gare, et par scénario.

- ▶ **Joan-Loïs ESCAFIT, Secrétaire de l'Union locale CFDT des Pays du Grand Biterrois**, réclame la prudence sur l'utilisation des zones de chalandise. Elles sont, selon lui, très hypothétiques et dépendantes de nombreuses variantes, notamment les prix proposés aux usagers. Il demande que les études soient calées le plus possible sur le réel pour augmenter la fréquentation.

Édouard PARANT, RFF, remercie les intervenants pour ces questions et annonce que les réponses vont être données, que ce soient sur l'orientation des flux, sur la desserte d'Agde en fonction des scénarios, ou l'influence des conditions économiques sur la desserte du territoire. Il ajoute qu'une bonne partie des études s'appuie sur du concret, car elles reposent sur des enquêtes de terrain.

- ▶ **Claude AUGER, Président de l'association Énergie TGV[®]**, évoque les flux vers Barcelone et fait remarquer qu'ils ont été oubliés. Il rappelle une étude réalisée par Barcelone, dans le cadre de la mise en service du TGV[®] entre Barcelone et Perpignan, qui porte sur la clientèle espérée de Montpellier et Perpignan.

Édouard PARANT, RFF, confirme que cette étude a été prise en compte. RFF a accès aux données de l'observatoire des transports transpyrénaïens. Ce sont des données très précises qui reposent sur des flux réels vers la Catalogne et l'Espagne.

- ▶ **Louis GRANDJACQUET, Président de l'association TGV[®] Sud Environnement**, évoque l'ambiguïté des études car il pense que les comportements peuvent être orientés en fonction du type d'offre proposé (rupture de charge, fréquence). Le comportement des Agathois en dépendra beaucoup, selon lui.

Édouard PARANT, RFF, le confirme et pose la question, pour les agathois, de la rupture de charge à Béziers-Est ou à Montpellier, ou pas de rupture de charge s'il y a un TGV[®] direct ?

- ▶ **Éric BOISSEAU, Représentant régional – FNAUT**, fait remarquer que la SNCF desservira Agde s'il y a un véritable potentiel. Il évoque la gare existante de Valence-ville et ses

abords laissés en déshérence, sans qu'il y ait un véritable développement sur Valence-TGV[®]. Il met en garde sur la perte de desserte de trains grande ligne pour Agde et sur ses conséquences pour les acteurs économiques locaux.

PRÉSENTATION DES DESSERTES

par Bruno BEAUCHET, RFF

- ▶ **Éric BOISSEAU, Représentant régional – FNAUT**, incite les acteurs locaux du Narbonnais et du Biterrois à se mobiliser pour bénéficier d'une desserte par heure sur le modèle suisse avec la relation Bâle-Genève qui tangente Lausanne. « La Suisse ne doit pas rester une exception ferroviaire par rapport à nous », ajoute-t-il.
- ▶ **Francis TICHIT, Responsable des voies ferrées - Conseil général de l'Hérault**, apporte une précision sur le cas suisse. Il précise qu'il s'agit d'une desserte inter-ville qui ne correspond pas à une ligne nouvelle. La densité de population n'est pas du tout semblable au Languedoc-Roussillon. La comparaison des deux situations n'est pas opportune. Il faut concilier les grands courants de circulation dans le cas qui nous occupe.

Édouard PARANT, RFF, demande s'il y a des questions sur les scénarios de desserte, en revenant au territoire languedocien.

- ▶ **Denis MILLET, Directeur général adjoint de l'Aménagement du territoire - Communauté d'agglomération Hérault-Méditerranée**, s'interroge sur le scénario des TGV[®] qui arrivent à Agde et cherche à comprendre s'ils continuent à « vivre leur vie » ou s'ils disparaissent.

Bruno BEAUCHET, RFF, rappelle que la présentation a uniquement pour but de présenter les fonctionnalités induites par la ligne nouvelle, les raccordements et les gares nouvelles. Il précise à M. MILLET que des dessertes TGV[®] vont continuer à desservir Agde, mais que leur nombre dépendra de la création ou non d'une gare sur Béziers est.

- ▶ **Thierry MENTION, Responsable des études urbaines - SEBLI**, fait deux remarques :
« Vous vous êtes évertués à desservir systématiquement et le Biterrois et le Narbonnais pour toutes les hypothèses de trajet. Ce choix n'est pas très réaliste car le principe d'une gare nouvelle unique, c'est d'y concentrer les trafics ». Il pense qu'il est possible de distribuer les dessertes entre le Narbonnais et le Biterrois.
Sa deuxième remarque porte sur les schémas de desserte purement LGV : il pense qu'il ne faut pas raisonner en cherchant l'optimisation maximum, tout en s'arrêtant dans tous les territoires. « Il faut combiner les dessertes et l'exercice est autrement plus complexe. »
« Vous preniez comme hypothèse, en parlant des zones de chalandise, qu'il n'était pas pertinent d'avoir une seule gare soit à Béziers, soit à Narbonne. La conclusion est conforme à l'hypothèse. Il aurait été intéressant de prendre l'hypothèse d'une seule gare qui rassemble tous les services, à Narbonne ou à Béziers. »

Édouard PARANT, RFF, relève que RFF a voulu montrer comment un transporteur va organiser ses dessertes suivant l'existence d'une gare, deux gares ou aucune gare nouvelle. Les deux derniers scénarios mettent en lumière qu'avec une gare dans le Biterrois, il existe un vrai problème pour desservir l'Aude, et pas uniquement Narbonne, et qu'avec une gare dans l'Aude, Béziers ne bénéficiera pas des effets d'une LGV parce que tous les TGV[®] passeront par Agde pour desservir Béziers par la ligne actuelle. « En poussant ce raisonnement un peu trop binaire selon vous, imaginons que Béziers soit desservie par les TGV[®] qui vont vers Perpignan et qu'à Narbonne, ce sont les TGV[®] qui vont vers Toulouse. Cette hypothèse semble juste, mais le nombre de passagers ne va pas se multiplier. » Il ajoute que, dans ce scénario où la politique de desserte « une fois Béziers, une fois Narbonne » est différenciée, le nombre de voyageurs reste le même : s'il n'y a qu'un TGV[®] sur deux qui dessert Béziers et un TGV[®] sur deux qui dessert Narbonne, la moitié des arrêts égale la moitié des voyageurs. Si ce scénario est mis en place, il souligne que l'intérêt pour les territoires respectifs est assez médiocre.

« Nous allons vous présenter des simulations de desserte par gare, et nous allons essayer de vous faire partager les grandes tendances qui se dégagent. »

Bruno BEAUCHET, RFF, revient sur le scénario de desserte en précisant qu'elle n'est pas définie au hasard, ni d'ailleurs le nombre de gares. Les taux d'occupation des trains sont également examinés, pour justifier de la nécessité de chaque train.

- ▶ **François QUÉTIN, Adjoint au chef de département des projets de l'Arc méditerranéen et responsable des études grande vitesse – SNCF**, demande si cette étude porte sur la situation actuelle.

Bruno BEAUCHET, RFF, précise que les simulations sont basées sur l'année 2088 puis extrapolée à l'horizon 2020, avec l'évolution de la population et de l'économie, des services, et de l'offre de trains régionaux. L'offre TGV[®] est estimée sur cette base, jusqu'au nombre de rames nécessaires.

Édouard PARANT, RFF, rappelle que la situation actuelle est conue grâce à l'enquête - 2 million d'euros - menée dans les gares actuelles. Les résultats sont exposés durant l'atelier.

PRÉSENTATION DES RÉSULTATS DE TRAFIC SELON LES SCÉNARIOS

par **Bruno BEAUCHET, RFF**

Édouard PARANT, RFF, constate que beaucoup de trains passent d'une ligne à l'autre, puis reviennent sur la première. C'est assez peu différent de ce qui existe, sauf en allant vers Perpignan. Mais ce n'est pas forcément très robuste en termes d'exploitation ferroviaire.

- ▶ **Éric BOISSEAU, Représentant régional – FNAUT**, mentionne un défaut des coupe-accroche évoquant la LGV Rhin-Rhône. Il a constaté que lorsqu'un des deux TGV[®] est en retard, les deux sont en retard ensuite. Il souligne le manque de ponctualité des TGV[®] en gare de Montpellier.

Édouard PARANT, RFF, ajoute, en souriant, qu'il faut mettre en place un système suisse.

- ▶ **Raymond COUDERC, Sénateur-maire de Béziers**, rappelle que lors du débat public, le projet de ligne nouvelle se justifiait par l'absence de sillons sur la ligne existante. Or, il constate que dans le schéma qui vient d'être présenté, le flux est renvoyé systématiquement sur la ligne classique. Il ne comprend pas comment il peut y avoir plus de fret et de trains voyageurs régionaux et TGV[®], sans que ces parties de sillons ne soient bloquées.

Édouard PARANT, RFF, confirme qu'il convient de vérifier qu'il n'y aura pas blocage en entrée et en sortie des gares comme évoqué en matinée.

- ▶ **Raymond COUDERC, Sénateur-maire de Béziers**, rappelle que la SNCF a l'intention de différencier la très grande vitesse de la grande vitesse « porte à porte ». « Je ne sais pas si dans vos hypothèses vous n'êtes pas à côté de ce que la SNCF annonce comme refonte du système TGV[®]. Je comprends le souci de nos amis de Hérault-Méditerranée, mais aujourd'hui la refonte envisagée entraînera obligatoirement la différenciation entre la très grande vitesse et la simple grande vitesse. »

Édouard PARANT, RFF, précise qu'il faut garder à l'esprit que le scénario présenté concerne la gare centre. Il souligne que dans ce cas, les trains circulent sur le réseau classique et roulent moins vite. La logique de la grande vitesse ne prime plus, elle est remplacée par des types de missions différentes et un plus grand nombre de trains qui sortent, dès Montpellier, de la ligne nouvelle. Sur les

autres présentations, les trains restent majoritairement sur la ligne nouvelle, l'offre est plus simple et il y a beaucoup moins de types de trains : ils sont majoritairement reportés sur la ligne nouvelle.

- ▶ **Claude AUGER, Président de l'association Énergie TGV[®]**, trouve que la présentation est très « franco-française », alors que le projet est sur une ligne internationale. En ce qui concerne le coupe-accroche entre un train qui vient de Barcelone et un train qui vient d'ailleurs, il ne pense pas qu'il soit possible d'accrocher un modèle Alstom avec un Siemens.

Édouard PARANT, RFF, ajoute qu'à l'horizon 2020, il espère que l'Europe aura permis d'harmoniser un certain nombre de règles. Il souligne que les destinations Barcelone, vers Bordeaux-Toulouse, ou vers Marseille ou Lyon-Paris, ont bien été prises en compte.

Édouard PARANT, RFF, propose de revenir sur des points de détail ou sur des choses qui n'auraient pas été claires.

- ▶ **Claude AUGER, Président de l'association Énergie TGV[®]**, souhaiterait que des études soient faites auprès des péages d'autoroute car c'est une clientèle qui peut intéresser les opérateurs ferroviaires.

Bruno BEAUCHET, RFF, précise que les enquêtes conduites par RFF en 2010 comportaient un volet autoroutier réalisé en Provence-Alpes-Côte d'Azur et en Languedoc-Roussillon. Les données de trafic routier et les matrices routières ont été recalées en conséquence. Pour l'Espagne, une enquête a été réalisée en 2010 au Perthus, complétée par celle réalisée en 2008 par l'Observatoire transpyrénéen au même endroit. Sur ce site, nous avons donc deux enquêtes, une de 2008, l'autre de 2010. L'objectif est d'identifier l'impact du projet sur le report modal. Ces enquêtes prévoyaient un volet aérien, mais l'autorisation n'a pas été obtenue.

- ▶ **Guillaume BENHAIEM, Directeur des affaires générales - Communauté de communes La Domitienne**, souhaiterait avoir un rendu statistique sur le temps de trajet, le pourcentage de trains au départ de la gare de Béziers-Est qui relieraient Paris, Marseille, Barcelone, Toulouse, la durée du trajet... pour avoir une projection à 20 ans et une vision plus précise sur ce qui est gagné ou perdu en temps de trajet.

Édouard PARANT, RFF, ajoute qu'il s'agirait d'un éclairage sur les temps de parcours-drapeau.

Bruno BEAUCHET, RFF, les alerte sur la notion de temps de parcours-drapeau, qui n'est pas fiable selon lui, car peu représentative des trains que SNCF et ses concurrents feront effectivement circuler.

- ▶ **Guillaume BENHAIEM, Directeur des affaires générales - Communauté de communes La Domitienne**, demande si un voyageur qui part de Béziers-centre vers Strasbourg, Barcelone ou Séville, accepte ou refuse de perdre un quart d'heure sur son trajet. Il lui semble que la réponse est un enjeu intéressant.

Édouard PARANT, RFF, remarque qu'il faut garder à l'esprit que les études ne s'intéressent pas à un seul train mais à des trains qui s'insèrent dans un réseau où il y a d'autres trains, notamment des trains de marchandises ou des trains régionaux, et qu'il faut aussi penser aux correspondances à mettre en place. Le train le plus rapide peut ne pas voir le jour car il n'intéresse personne. Il prend l'exemple d'un Barcelone-Paris qui aurait le temps de parcours le plus rapide, mais ne s'arrêterait pas : il ne serait pas du tout compétitif par rapport à l'avion ! Même si ce train est le plus rapide, personne ne montera dedans.

Il poursuit cet exemple : par contre, s'il s'arrête à Perpignan et à Montpellier, la SNCF arrivera à le remplir et à faire en sorte qu'il ait une raison d'être pour un transporteur. Le temps de parcours-drapeau est à relativiser selon les destinations et la concurrence qui existe déjà.

Bruno BEAUCHET, RFF, ajoute que les études ont bien intégré la trame cadencée et la précision nécessaire pour arriver aux différents nœuds, comme le nœud de Lyon et celui de Bordeaux, car le

projet se situe au milieu. En conséquence, il confirme que le train le plus rapide n'est pas le plus pertinent. Dans une trame cadencée, il est possible d'améliorer les correspondances et dessertes.

Édouard PARANT, RFF, rappelle que le projet s'insère dans une trame nationale, avec des trains qui viennent de Paris et qui vont à Lyon, à Dijon, à Grenoble, en Provence-Alpes-Côte d'Azur et en Languedoc-Roussillon. Dans le sens Sud-Nord, au-delà de Dijon, il faut que des trains aux origines diverses arrivent sur la même ligne pour rentrer à la gare de Lyon, ce qui est compliqué et qui explique les problèmes de temps de parcours pour aller à Paris. Par contre, dans l'autre sens, au départ de Paris ils partent tous à 3 minutes d'intervalle et en allant vers le Sud, beaucoup quittent la ligne et libèrent des sillons. La question de l'ordonnancement des trains est à prendre en compte dans nos estimations.

- ▶ **Louis-Jean ARTIS, Président de l'association TGV[®] Développement Languedoc-Roussillon**, souhaite pouvoir disposer d'un certain nombre d'éléments des études en cours, pour faciliter le choix des solutions. Il ajoute que, dans la lettre de validation ministérielle relative à la bande de 1 000 m, il est précisé que le Ministre souhaitait avoir une estimation de tous les travaux connexes pour les accès aux gares et l'ensemble des travaux routiers essentiellement, car ce sont des éléments importants.

Édouard PARANT, RFF, rappelle que le chiffrage de tout ce qui est nécessaire pour faire fonctionner la gare, - équipements ferroviaires, bâtiments et surfaces commerciales, parkings et même le réseau de voirie -, est en cours. Il se demande néanmoins, s'il est nécessaire d'intégrer le réseau de voirie dans le périmètre à financer ou s'il n'est pas de la responsabilité des collectivités, de prendre en compte ce chiffrage, en plus de l'investissement qu'elles feront sur les gares. Aujourd'hui, le périmètre de la gare n'est pas bien défini et la question reste entière. La Ville de Perpignan ou de Béziers doivent-elles payer la rocade d'accès à la gare, parce qu'ils sont co-financeurs du projet ? À ce jour, nul ne sait si le périmètre de la ligne et le périmètre de la gare seront les mêmes en termes de maîtrise d'ouvrage et de financement. Au travers de son expérience, RFF apportera un éclairage sur le périmètre minimal nécessaire pour faire fonctionner une gare, et pas uniquement le bâtiment.

- ▶ **Claude AUGER, Président de l'association Énergie TGV[®]**, demande si les Départements ont donné un avis sur les financements de ces travaux, qui, visiblement, relèvent de leurs compétences et de leur zone d'influence.

Édouard PARANT, RFF, précise que les Départements n'ont pas donné d'avis à ce jour, mais que l'objectif des réunions comme cet atelier, est de rassembler le maximum d'acteurs. Il ajoute que les institutions partenaires doivent d'abord créer des réseaux de bus ou de TER, des réseaux de ville, départementaux et régionaux pour le TER, au départ de la gare nouvelle. Dans certains cas, il faut recréer de la voirie, ce qui constitue un investissement en infrastructure. La voirie peut être communale, ou gérée par l'Agglomération ou le Département. Ce partage des responsabilités doit être arbitré. Aujourd'hui, il faut qu'un maximum d'acteurs prenne conscience que ce projet doit être construit ensemble. Roland LEGRAND, spécialiste des gares nouvelles à RFF, peut apporter un éclairage à ce sujet.

Roland LEGRAND, RFF, rappelle l'expérience du CNM, dans lequel un projet a été défini avec différents périmètres : le périmètre de la gare, celui de l'intermodalité et un périmètre élargi. Ces répartitions sont financées dans le cadre du projet global. Il existe par ailleurs des projets connexes qui sont absolument nécessaires à la faisabilité du pôle d'échanges. RFF travaille avec le Département du Gard sur l'accessibilité plus large, et notamment sur l'arrivée de l'autoroute et l'élargissement des voiries existantes, nécessaire après l'apport de nouveaux flux routiers. Ce projet complémentaire est développé directement avec les collectivités ; il n'est pas financé dans le cadre de la gare.

Édouard PARANT, RFF, revient sur le projet de la Communauté d'agglomération Béziers-Méditerranée qui comprend un projet de rocade urbaine, qu'il y ait une gare ou pas. Ce projet servira la gare, mais verra le jour indépendamment de la gare. Par contre, à partir de ce boulevard urbain, il sera peut-être nécessaire de créer une voirie spécifique pour aller à la gare et cette portion n'aura d'utilité que si le projet de gare aboutit.

- ▶ **Joan-Loïs ESCAFIT, Secrétaire de l'Union locale CFDT des Pays du Grand Biterrois,** propose d'être prudent par rapport aux perspectives 2020. Il est surpris des chiffres annoncés comme des certitudes et pas dans des fourchettes. Il y a selon lui, beaucoup de paramètres à prendre en compte et il lui semble important que les études qui restent à faire, incluent les données de tous les partenaires pour balayer toutes les hypothèses de complémentarité de transport. « Pour l'usager, ce qui est important, ce n'est pas le temps passé dans le train à grande vitesse, c'est l'ensemble temps de bus domicile/gare, et tout le reste, de bout en bout. » Pour avoir des hypothèses crédibles, il propose que les « autorités » de transports en commun, quelles qu'elles soient, travaillent ensemble pour avoir des hypothèses en termes de fréquence, de tarif... cherchent à savoir si les gens iront plutôt vers le Sud ou vers Paris... Aujourd'hui il ne peut affirmer qu'un grand courant vers Perpignan ne se dessine, plutôt qu'un courant vers Paris. « En 2020, beaucoup de choses auront changé. Aujourd'hui c'est hasardeux d'affirmer quoi que ce soit. » Il souhaite avancer avec pragmatisme, avec une montée en charge qui jouera la complémentarité entre les modes de transport en optimisant le recours aux transports en commun car c'est un objectif de développement soutenable, auquel il est très attaché. « Cela implique une volonté commune, à intégrer dans les études complémentaires, pour éviter une vision trop segmentée des hypothèses. » Sur les hypothèses « deux gares, une gare, aucune... », il pense qu'il est prématuré d'affiner un choix. « Il y a un cap à passer où il faut vérifier ce qu'on a envie de faire ensemble. » Il réaffirme qu'un projet de ligne à grande vitesse qui desserve bien le delta languedocien, c'est-à-dire l'ensemble des 3 zones d'emploi de Narbonne, Béziers, et Agde-Pézenas, constitue un enjeu commun. Il conclut en ajoutant que les gens utiliseront beaucoup mieux les transports en commun pour limiter les encombrements et éviteront les pollutions générées par le transport routier, y compris voyageurs.

Édouard PARANT, RFF, le remercie et passe la parole à Bruno BEAUCHET, RFF, qui va présenter les projets d'infrastructure pris en compte dans les études. Aujourd'hui, ils n'existent pas, mais ils sont intégrés à la réflexion, notamment pour les accès. Ce travail n'est pas fait par RFF mais il est le fruit de la collaboration que nous avons avec nos partenaires, même s'ils n'ont pas tous une vision à 10 ans ou 20 ans.

Bruno BEAUCHET, RFF, présente les chiffres donnés par la Région pour le rabattement TER, en heure de pointe et en journée. Avec le nombre de trains régionaux, et l'hypothèse que chacune des gares nouvelles soit desservie par le TER, nous avons défini le nombre de trains régionaux qui desserviront les gares nouvelles. Ensuite, les services des collectivités nous ont permis d'intégrer les projets d'aménagements routiers qui seront réalisés d'ici 2020. Cela a été intégré dans le modèle pour définir les temps de rabattement routier entre les différents points du territoire et la gare nouvelle. Dans le modèle, nous définissons un point d'entrée dans le territoire et nous affectons un temps de parcours de rabattement entre ce point et la gare nouvelle ; puis ces réseaux, qui améliorent l'accessibilité à la gare nouvelle, sont intégrés.

Édouard PARANT, RFF, demande si un participant souhaite poser une dernière question.

- ▶ **Pierre DESFOUGÈRES, Conseiller municipal de la Ville de Béziers,** souhaite avoir une précision sur les raccordements à Béziers-Est. « Pourquoi faire un raccordement à hauteur de Nissan, et pas à Narbonne-Ouest vers Narbonne centre, comme il en existe ensuite pour aller sur Toulouse ? »

Édouard PARANT, RFF, propose de revenir sur les schémas. Il apporte un éclairage en zoomant sur Narbonne, grâce au film en 3D qui donne un panorama complet de la ligne. « Aujourd'hui, imaginons un voyageur qui arrive par la ligne nouvelle et veut rentrer à Narbonne, la topographie montre qu'il existe une vraie difficulté. Imaginons qu'il n'y a pas de gare nouvelle : ce train doit aller de l'ouest de Narbonne vers Narbonne-centre et repartir vers le sud pour revenir sur la ligne nouvelle. »

- ▶ **Pierre DESFOUGÈRES, Conseiller municipal de la Ville de Béziers,** constate que cette situation existe actuellement sur Toulouse-Perpignan : il y a un rebroussement en gare de Narbonne. Il ne comprend pas pourquoi ce ne serait pas faisable ici. L'intérêt pour le voyageur, c'est de continuer à gagner du temps puisqu'il est sur la ligne nouvelle. Alors que

si le raccordement est à Nissan, il continuera sur la ligne classique jusqu'à Perpignan. « Pourquoi ne pas le faire quand on vient du Nord ? » Il pense qu'il y aura une perte de temps considérable entre la sortie de Nissan et l'arrivée en gare de Narbonne. Quoiqu'il arrive, tous les trains repartent dans le sens opposé et la desserte de Narbonne sera fortement diminuée par rapport à celle de Béziers.

Bruno BEAUCHET, RFF, souligne que dans le cas proposé (raccordement Narbonne Ouest vers Narbonne centre en venant de Béziers), Narbonne ne trouvera aucun profit dans la ligne nouvelle car les TGV[®] qui devraient desservir Narbonne, circuleraient sur le réseau existant.

Édouard PARANT, RFF, pense que les TGV[®] arrivent par Narbonne-Ouest et rentrent par la ligne classique de Toulouse pour aller à Narbonne centre. Avec le schéma actuel, le raccordement n'est pas vraiment viable. Il assure que le site actuel comprend de grandes difficultés techniques, entre la plaine inondable et les lotissements.

Dans un autre schéma, une connexion à hauteur de la gare Narbonne-Ouest pour repasser sur la ligne est imaginable. Tous les trains qui desservent Béziers desservent Narbonne en quittant la ligne à Narbonne-centre puis repartent en rebroussement, soit vers Toulouse, soit vers Perpignan.

Ce système peut être chiffré en temps, mais quoiqu'il arrive, tous les trains devront partir dans l'autre sens. La SNCF qui n'aime pas les rebroussements peut éclairer ce débat.

- ▶ **François QUÉTIN, Adjoint au chef de département des projets de l'Arc méditerranéen et responsable des études grande vitesse – SNCF**, confirme les propos de RFF et ajoute qu'il y a un risque en fiabilité, que ce scénario est consommateur de sillons et consomme des km-parcours pour peu de choses. Par ailleurs, la remarque de la FNAUT sur les coupe-accroches est juste, et la SNCF essaie d'en faire le moins possible car c'est très peu fiable. Cela nécessite des temps de coupe-accroche exagérément détendus et l'intérêt de la grande vitesse en est annulé.
- ▶ **Thierry MENTION, Responsable des études urbaines - SEBLI**, pense qu'il serait intéressant de savoir quel opérateur ferroviaire est prêt à payer un rebroussement dans une gare et de comparer avec la solution dans laquelle le TGV[®], ne s'arrêtant pas en gare du Narbonnais, s'arrêterait en gare nouvelle de Béziers, pour les trajets de Toulouse vers l'Est et qui font un rebroussement à Narbonne-Ouest. Il ajoute qu'un rabattement de 15 minutes vers Béziers-Est permettrait de rabattre tout le Narbonnais en gare de Béziers-Est pour prendre le TGV[®]. Cela permettrait d'avoir un regard un peu discriminant sur les différentes possibilités.

Édouard PARANT, RFF, assure qu'il est fort probable qu'un transporteur choisisse directement de desservir la gare existante de Narbonne. « J'arrive de Toulouse, je ne vais pas sur la gare nouvelle et je file à Narbonne-centre. Après je file direction Nissan et après Nissan, je fais un raccordement pour rejoindre la ligne nouvelle vers Béziers-Est, où je file jusqu'à Béziers-centre sur la ligne existante. » Le transporteur fera son choix en fonction de l'intérêt de desservir Narbonne-centre.

Les études montrent que beaucoup de gens arrivent de Perpignan ou de Carcassonne pour venir prendre un train à Narbonne ; il faut pouvoir organiser ce pôle de correspondances au niveau du Narbonnais. Mais il n'est pas sûr que ce pôle puisse être réalisé à Béziers pour le sens inverse, sauf si les gens y viennent en voiture.

- ▶ **Thierry MENTION, Responsable des études urbaines - SEBLI**, constate à regret que cette hypothèse n'est pas retenue par RFF et demande à changer de schéma. « Si nos propositions ne sont pas pertinentes d'un point de vue ferroviaire, présentez-nous d'autres hypothèses et démontrez-nous que nous avons tort en nous présentant des éléments nouveaux. »

Édouard PARANT, RFF, récapitule les demandes de la SEBLI : d'abord, une demande du conseil municipal de Béziers qui consiste à rentrer à Narbonne-centre en passant par Béziers-Est, ensuite, la possibilité de rabattre les flux entièrement sur Béziers-Est, y compris ceux du Narbonnais.

- ▶ **Thierry MENTION, Responsable des études urbaines - SEBLI**, insiste sur la comparaison avec un point de rebroussement à Narbonne-Ouest.

Édouard PARANT, RFF, ajoute qu'il ne faut pas oublier une possibilité plus simple et sans rebroussement, équivalente en temps de parcours ; ne pas rebrousser à Narbonne-Ouest et desservir Narbonne-centre, puis Béziers-centre avec la ligne qui existe. C'est ce que font les trains aujourd'hui.

- ▶ **Thierry MENTION, Responsable des études urbaines - SEBLI**, souligne que dans ce cas, il n'y a plus de grande vitesse.

Édouard PARANT, RFF, ajoute que seuls les Biterrois en seraient privés !

Édouard PARANT, RFF, résume le scénario : « J'arrive de Toulouse et je veux aller à Narbonne. J'ai la possibilité de m'arrêter à Narbonne-Ouest et le train repart en rebroussement vers Béziers. Pour les Narbonnais, ça ne change rien. S'il n'y a pas de rebroussement, je dessers Narbonne-centre en venant de Toulouse, les Narbonnais descendent à Narbonne-centre, puis le train part sur Béziers-Est. Pour les voyageurs de Béziers, comme le train s'arrête à Narbonne, il va moins vite ».

Il existe un troisième cas de figure, en évitant Narbonne, le train s'arrête seulement à Béziers-Est. Le voyageur profite du gain de temps entre Narbonne et Béziers-Est. Les Biterrois et les Agathois y gagnent. Par contre, les Narbonnais doivent reprendre un TER pour repartir dans l'autre sens. Ils ne gagnent rien.

- ▶ **Louis-Jean ARTIS, Président de l'association TGV[®] Développement Languedoc-Roussillon**, veut ajouter deux observations à ce débat. En multipliant le nombre de trains avec des destinations multiples, il se demande s'il est intéressant de descendre à Narbonne ou ailleurs pour changer de TGV[®], alors qu'il y en a un qui part pour la bonne direction 10 ou 15 minutes avant ou après. La multiplication des destinations de TGV[®] va limiter le nombre de changements incontestablement. Sa deuxième observation porte sur les rebroussements : il pense qu'avec le schéma classique de la gare à 4 voies, il faut neutraliser les sillons dans les deux sens de circulation pour permettre les croisements, ce qui consomme beaucoup de sillons.

Édouard PARANT, RFF, remarque que la consommation des sillons n'est réelle que si les quais sont à l'extérieur et les voies passantes à l'intérieur. Mais le schéma inverse est dans ce cas plus intéressant.

- ▶ **Louis-Jean ARTIS, Président de l'association TGV[®] Développement Languedoc-Roussillon**, ajoute que, de toute manière il faudra croiser les trains.

Édouard PARANT, RFF, pense qu'avec des voies à quais entre les voies passantes, il n'y a plus de cisaillement.

- ▶ **Louis-Jean ARTIS, Président de l'association TGV[®] Développement Languedoc-Roussillon**, donne l'exemple de Besançon-TGV[®], où ce schéma n'a fait que limiter un peu le cisaillement.
- ▶ **Claude AUGER, Président de l'association Énergie TGV[®]**, demande si la ligne ancienne Narbonne-Béziers peut faire l'objet d'un relèvement de vitesse.

Édouard PARANT, RFF, rappelle que la question a été évoquée lors du débat public. Sur Narbonne-Béziers, c'est assez facile de rouler vite en sortie de Narbonne. Ce scénario a été envisagé à la sortie de Nissan, comme ligne d'accélération des TGV[®] en cas d'arrêt de la ligne à Nissan. Mais, dès que la ligne arrive à Nissan, c'est plus compliqué, il y a des courbes et il faut passer par le tunnel du Malpas pour aller vers Béziers. La vitesse sur Narbonne-Béziers peut être améliorée sur les 15 premiers kilomètres peut-être, mais ensuite, c'est très compliqué.

- ▶ **Claude AUGER, Président de l'association Énergie TGV[®]**, le regrette car elle s'arrêtait dans les gares centre.

Édouard PARANT, RFF, confirme qu'il s'agit du scénario « gares centre ». Mais avec une vitesse limitée et beaucoup de trafic sur cette zone, - 80 trains régionaux par jour et 180 trains de fret -, il est difficile d'ajouter des TGV[®].

Avant de proposer une collation, Édouard PARANT remercie les participants et notamment les élus qui ont présenté leur projet urbain. Il s'engage à répondre à toutes les questions soulevées en réunion et à envoyer les rapports d'études qui rassemblent toutes les hypothèses, afin que toutes les données soient transparentes.

Fin de l'atelier à 16h30.
