

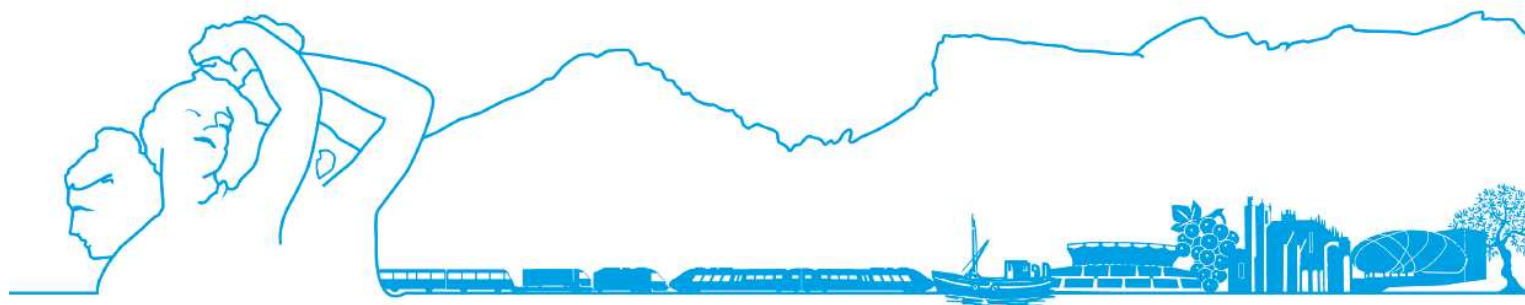
ligne nouvelle Montpellier-Perpignan

Compte-rendu

Atelier Desserte du territoire n°2

Lundi 5 mars 2012 – NISSAN-LEZ-ENSÉRUNE

Salle Michel Galabru



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 –

OUVERTURE – INNOVATION – INTERCONNEXION – PARTENARIAT – ÉCO-RESPONSABILITÉ – RÉSEAU – AVENIR – MOBILITÉ – ACCÈS – EUROPE – TERRITOIRES – ÉVOLUTION – PERP
BERLIN HAUPTBAHNHOF – LONDON SAINT PANCRAS – DUBLIN HE

Début de l'atelier à 10h en présence de 55 participants.

NOM	PRÉNOM	ORGANISME	FONCTION
MORTINI	Thomas	Sous-préfecture de Béziers	Chef du bureau des politiques publiques
DOMANGE	Olivier	DREAL LR	Chargé de missions ferroviaire
ODORICO	Hervé	DREAL LR	Chargé de missions transport
GALAND	Philippe	DDTM 34 SATO Béziers	Chef de l'unité Aménagement plaines méditerranéennes - Canal du Midi
PINVIN	Philippe	Conseil économique, social et environnemental régional LR	Conseiller
RICHARD	Claude	Conseil économique, social et environnemental régional LR	Chargée de mission
MAUGER	Charlotte	CCIT de Narbonne / Lézignan / Port-la-Nouvelle	Conseillère aménagement du territoire
AVELA	Marylène	CCIT de Béziers / Saint-Pons	Chargée de mission aménagement
LACHENAL	Renaud	Chambre d'agriculture de l'Hérault	Conseiller aménagement
SUÈRE	Michel	Communauté d'agglomération Béziers-Méditerranée	Vice-président délégué à l'Aménagement de l'Espace foncier
BACCOU	Laurent	Communauté d'agglomération Béziers-Méditerranée	Chef du service Transports et déplacements
VIVER	Camille	Communauté d'agglomération Béziers-Méditerranée	Chef de projet de la prospective d'aménagement
SÉNÈQUE	Pierre	Communauté d'agglomération Le Grand Narbonne	Responsable du pôle aménagement et urbanisme
BOZZARELLI	Michel	Communauté de communes La Domitienne	Président
PESCE	Serge	Communauté de communes La Domitienne	Vice-Président délégué aux finances
BENHAÏEM	Guillaume	Communauté de communes La Domitienne	Directeur des affaires générales
LAGLASSE	Gile	Communauté de communes La Domitienne	Responsable Communication
JACOB	Catherine	Communauté de communes La Domitienne	Directrice du Centre touristique et culturel
MASSENAT	Diane	Communauté de communes La Domitienne	Service développement touristique
CROS	Pierre	Mairie de Nissan-lez-Ensérune	Maire
BONFILL	Michel	Mairie de Nissan-lez-Ensérune	Adjoint
DANOY	Hélène	Mairie de Nissan-lez-Ensérune	Conseillère municipale
BERRAH	Bruno	Mairie de Nissan-lez-Ensérune	Conseiller municipal
BOUCABELLE	Yves	Mairie de Nissan-lez-Ensérune	Conseiller municipal
MARTINEZ	Antoine	Mairie de Nissan-lez-Ensérune	Conseiller municipal

BEUSELINK	Thierry	Mairie de Lespignan	Conseiller municipal
GIMENO	Claude	Mairie de Lespignan	Conseiller municipal
DURAND	Claude	Mairie de Maureilhan	Conseiller municipal
GUILLAUME	Jacques	Mairie de Maureilhan	Conseiller municipal
LEULLIETTE	Stéphanie	SCOT Biterrois	Directrice
MILLAT	Régis	Hérault Transport	Responsable secteur Béziers
GABAUDE	Michel	ASSECO CFDT des Pays du Grand Biterrois	Président
AUGER	Claude	Énergie TGV [®]	Président
BOISSEAU	Éric	FNAUT LR	Représentant régional
ARTIS	Louis-Jean	TGV [®] Développement Languedoc-Roussillon	Président
CHANAUX	Paul	TGV [®] Développement Languedoc-Roussillon	Commission technique
GRANDJACQUET	Louis	TGV [®] Sud Environnement	Président
GALAN	Jean-Claude	TGV [®] Sud Environnement	Représentant
ESCAFIT	Joan-Loís	Union locale CFDT des Pays du Grand Biterrois	Secrétaire
QUÉTIN	François	SNCF - Direction de la stratégie ferroviaire et de la régulation	Adjoint au chef de département des projets de l'Arc méditerranéen
BERTRAND	Lionel	SETEC	Directeur de projet
DUVAL	Bérénice	SETEC	Consultante
RICHER	Jean-Pierre		Garant

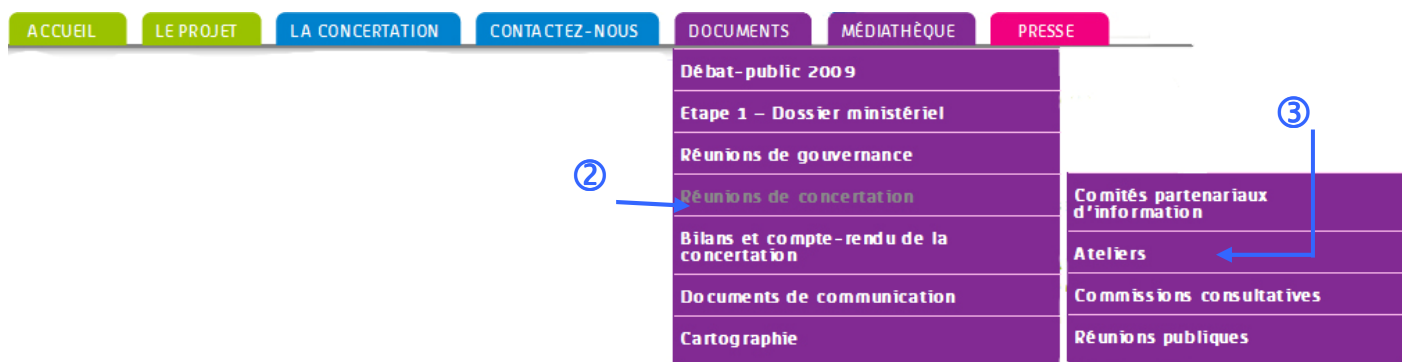
Les intervenants de Réseau Ferré de France (RFF) à la Direction régionale Languedoc-Roussillon pour cet atelier :

- Édouard PARANT, chef de mission du projet Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan
- Roland LEGRAND, chargé de mission Gares nouvelles
- Jean-Michel AUBELEAU, chef de projet ligne Toulouse-Narbonne
- Sylvio D'ASCIA – Architecte, Inexia (prestataire de RFF)
- Bruno BEAUCHET, responsable des études socio-économiques

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 de la Communauté de communes La Domitienne
 - Éclairage financier
- **Après midi**
 - Études de trafic et desserte
 - Accessibilité

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 Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan, 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 SIMULATION D'UNE GARE NOUVELLE SUR LE TERRITOIRE

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

- ▶ **Éric BOISSEAU, Représentant régional de la FNAUT**, commente le diaporama présenté en signalant que la gare actuelle est en hauteur par rapport à la RD37. Il ajoute que la gare TGV[®] serait située encore plus haut et suppose qu'il y aurait un viaduc, ou un remblai d'une quinzaine de mètres. Il demande à être éclairé sur l'insertion de cette ligne du côté de Narbonne.

Édouard PARANT, RFF, confirme que la ligne nouvelle devrait passer par-dessus la ligne actuelle, avec ou sans gare TGV[®] à Nissan, et qu'il y aura donc bien un remblai.

- ▶ **Joan-Loís ESCAFIT, Secrétaire de l'Union locale CFDT des Pays du Grand Biterrois**, annonce que la CFDT s'est positionnée pour une gare entre Béziers et Narbonne. Il ajoute que les schémas présentés le rendent perplexe, notamment sur l'option « gare village », à cause des dénivelés et de la situation en triangle pour le bâtiment voyageurs. Il donne l'exemple de la gare de Valence-TGV[®] qui montre les inconvénients que la position de triangle représente, pour passer du TGV[®] au train régional. « À quel endroit les trains peuvent-ils passer de la ligne classique à la ligne nouvelle ? » Il pense que la possibilité d'alterner est l'un des atouts à traiter dans une gare nouvelle d'intersection, pour optimiser l'intermodalité avec les trains régionaux : un TGV[®] qui aurait desservi Montpellier, Sète, Agde, Béziers, récupérerait la ligne nouvelle à Nissan. C'est un enjeu de sécurisation et de renforcement du trafic, selon lui.

Édouard PARANT, RFF, précise qu'il s'agit d'une question relevant du système de gestion de la circulation, et non de la gare. Les raccordements de la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan vers la ligne classique sont présentés par la suite.

Sylvio D'ASCIA, architecte INEXIA, ajoute qu'à Valence, la gare TGV[®] est parallèle à la ligne à grande vitesse, alors qu'à Nissan, la gare TGV[®] serait située entre les deux lignes.

PRÉSENTATION DE L'ANIMATION EN 3D

- ▶ **Jean-Claude GALAN, Représentant de l'association TGV[®] Sud Environnement**, est intéressé par le 2^{ème} site proche du village. Il veut savoir, si la gare était construite à côté de la gare actuelle, ce qui aurait des avantages selon lui, notamment un accès facile par l'ancienne N113, s'il faudrait réaliser des raccordements entre la ligne nouvelle et la ligne classique au niveau de Périès, compte-tenu que le tracé remonterait vers le Nord ?

Édouard PARANT, RFF, souligne qu'il faut dissocier la desserte voyageurs/grande vitesse, qui doit faire l'objet de travaux de raccordements, de la desserte trains de marchandises. Il ajoute qu'aujourd'hui, des raccordements sont dessinés, mais que l'objectif de la réflexion de cet atelier est d'examiner l'éventail de possibilités pour les voyageurs sans raisonner sur le système de transport global. RFF peut réaliser les raccordements prévus en 1995, mais cela n'influe pas forcément sur le choix d'un site.

PRÉSENTATION DU PROJET URBAIN DE LA COMMUNAUTÉ DE COMMUNES LA DOMITIENNE

par **Michel BOZZARELLI, Président de la Communauté de communes La Domitienne**,
Pierre CROS, Maire de Nissan-lez-Ensérune, et le bureau d'études AREP ville

La présentation de la Communauté de commune La Domitienne est en ligne sur le site www.lalignenouvelle.com sous la rubrique **Documents / Réunions de concertation / Ateliers**.

- ▶ **Éric BOISSEAU, Représentant régional de la FNAUT**, doute que le territoire de cette gare exurbanisée soit un véritable outil de développement économique et territorial. Il ajoute que l'observation du comportement potentiel du voyageur ou de l'utilisateur, ne donne aucune certitude car, si les correspondances ne sont pas optimisées, le gain de temps que l'on obtient avec une ligne nouvelle est perdu par les dysfonctionnements des gares et leur relation avec les gares centrales. Il prend deux exemples : la gare de Besançon-TGV[®], reliée par fer à Besançon-Viotte, avec des correspondances mal conçues (jusqu'à 30 mn d'attente), et un parcours quai à quai compliqué. Et la gare de Belfort-Montbéliard où les réserves ont été prises pour permettre des correspondances quai à quai en 5 minutes entre les TER et les TGV[®] qui passeront sur la LGV Rhin-Rhône.

Édouard PARANT, RFF, rappelle que le travail demandé aux collectivités était de réfléchir à leur projet urbain. Par ailleurs, il serait effectivement dommage que dans les liaisons centre-ville à centre-ville les gains de temps apportés par la ligne nouvelle soient perdus par les correspondances. Il ajoute que les gares nouvelles n'ont pas pour but de remplacer les gares centres. « L'objectif est de gagner des voyageurs et de faciliter l'accès à la gare aux personnes n'habitant pas le centre-ville. »

- ▶ **Serge PESCE, Vice-président de la Communauté de communes La Domitienne**, a le sentiment que l'hypothèse de gare à Nissan, au croisement de la ligne nouvelle et de la ligne historique, répond aux préoccupations des usagers des deux niveaux (TER et TGV[®]), et il précise que, pour passer de la ligne historique à la ligne nouvelle quai à quai, il faudra un coûteux transfert de ligne nouvelle à ligne historique à Béziers, ce qui n'est pas le cas à Nissan. À Béziers il faudra que les usagers du TER et du TGV[®] transitent par un autre moyen, pas à Nissan.

- ▶ **Joan-Loïs ESCAFIT, Secrétaire de l'Union locale CFDT des Pays du Grand Biterrois**, revient sur la position du delta languedocien, point central, en plein pays occitan, une zone définie par la Région et le Conseil économique, social et environnemental régional LR (CESER LR) comme un centre de rééquilibrage. Il pense que les chiffres des bassins d'emploi sont plus significatifs que les chiffres présentés par le Schéma de cohérence territoriale (SCOT) du Biterrois : trois zones d'emploi sont concernées, Agde-Pézenas, qu'il faut affiner car le rabattement peut y être plus difficile, Béziers et le Haut-Languedoc, pôle d'attraction. Il estime qu'il faut insister sur la notion de gare d'échange et ajoute que, pour la plupart des gens, ce ne sera pas une gare de destination, mais une gare de passage. La réussite de cette gare se jouera sur ses capacités d'intermodalité, avec le TER mais aussi avec le réseau Sud Bordeaux-Marseille, et pourquoi ne pas imaginer un rattachement avec la ligne du Massif Central, qui a besoin d'être dynamisée. Il souhaite que la gare « Cœur du Languedoc » alimente cette connexion en raison des potentialités touristiques qui existent, comme les Gorges du Tarn. « Pour nous, c'est une gare qui s'inscrit dans une logique de développement soutenable où seront privilégiés les transports en commun. » L'objectif est d'aller le plus près possible d'une destination par le fer, sur les plages par exemple. Il souhaite qu'un travail en commun soit développé par les Autorités organisatrices de transport (AOT) - Département, Région, État, puis revient sur la localisation de Nissan, intéressante selon lui, car la région est un point de croisement de populations. « Notre histoire se joue sur ces lieux, c'est un argument en faveur de la gare, car cela nous renvoie à des ressorts fondamentaux, qui impacteront les comportements des voyageurs d'aujourd'hui. »

- ▶ **Éric BOISSEAU, Représentant régional de la FNAUT**, apporte une contribution à la notion de position centrale : « Nissan, située à mi-chemin entre Béziers et Narbonne peut être comparée à Belfort-Montbéliard TGV[®] et Besançon-Franche-Comté. Sur le trajet Besançon-Franche-Comté / Besançon-Viotte, le coût annuel des navettes reliant ces deux gares était de 2,7 millions d'euros, dans lesquels il y avait 700 000 euros de toucher de gare (chaque fois que le train s'arrête dans une gare, le gestionnaire de la gare perçoit un péage). Nissan est située au carrefour de voies ferrées actuelles, il n'y aura pas de coût supplémentaire du fait d'une desserte spécifique puisque ce seront les trains régionaux Narbonne-Béziers qui s'y arrêteront. S'il y avait une gare sur Béziers-Est, il n'y aurait pas non plus création de trains régionaux supplémentaires spécifiques. En revanche, côté Narbonne-Montredon, du fait du faible potentiel en desserte TER de Narbonne à Carcassonne, il est vraisemblable qu'il faudra créer des dessertes TER spécifiques, d'où des coûts de fonctionnement annuels supplémentaires ». Il pense qu'il faut prendre en compte ces éléments financiers.

Édouard PARANT, RFF, rappelle qu'il appartient aux Régions de mettre en place les services de trains régionaux. « Le représentant de la Région a rappelé en Comité technique (COTECH) du 10 février 2012 le coût de la mise en place de navettes TER pour la collectivité. » Il ajoute que le fait d'enrichir l'offre en fonction des sites de gares nouvelles aura donc un impact sur les finances de la Région.

Roland LEGRAND, RFF, précise que les montants d'exploitation sont directement liés au nombre de trains, qui constitue un « sujet de services ». L'arrêt de trains supplémentaires TER dans une gare a un coût, directement lié au service offert, ainsi 10 trains supplémentaires coûteront plus. Une réouverture ou une création de ligne sont possibles, des accords avec les AOT également, mais le tarif en gare est immuable : l'idée est donc de réduire les coûts.

- ▶ **Régis MILLAT, Responsable secteur Béziers - Hérault Transport**, pense que le projet de gare à Nissan pourrait bénéficier d'un réseau en étoile. Le positionnement de la gare à Nissan supposerait la définition d'une autre étoile qui intégrerait le Biterrois et le Grand Narbonnais, ce qui est techniquement aisé à faire, selon lui. « Il s'agit d'une question de moyens, de participation des collectivités. » Pour un transporteur routier, le positionnement d'une gare en-dehors des zones très urbanisées n'est pas un désavantage, bien au contraire.

Édouard PARANT, RFF, lui demande un éclairage sur le nombre de lignes en exploitation actuellement dans le secteur de Béziers-Nissan.

- ▶ **Régis MILLAT, Responsable secteur Béziers - Hérault Transport**, indique que, dans l'Hérault, il y a deux bassins de transport, à Montpellier et à Béziers. Le bassin biterrois comprend 114 communes desservies, il y a 16 lignes autour de Béziers, et environ 1 million de voyageurs, hors scolaires.
- ▶ **Louis-Jean ARTIS, Président de l'association TGV[®] Développement**, intervient sur la nécessité de créer une 2^{ème} halte ferroviaire pour les trains régionaux, dans le cas d'une localisation de gare à Périès. Il demande si RFF compte conserver l'autre halte qui sera distante de 2 km et souhaite connaître les coûts d'investissement de la nouvelle gare TER.

Édouard PARANT, RFF, précise qu'en cas de création d'une gare à Périès, il faudra recréer une desserte pour les trains régionaux sur ce secteur, puisqu'actuellement il n'y en a pas : les trains passent sans s'arrêter. Il ajoute que c'est la Région qui décidera si la gare de Nissan doit être maintenue. Les coûts de réalisation ont été chiffrés avec les coûts de la gare, dans le dossier de fin d'étape 1, qui intégrait la gare intermodale avec des quais TER, mais il y aura des travaux à reprendre, car la ligne actuelle est en courbe.

PRÉSENTATION DU MODÈLE ÉCONOMIQUE ET DU FINANCEMENT DES GARES

par **Roland LEGRAND, RFF**

- ▶ **Joan-Loís ESCAFIT, Secrétaire de l'Union locale CFDT des Pays du Grand Biterrois**, demande combien d'emplois sont en général générés par une gare nouvelle.

Roland LEGRAND, RFF, précise que le nombre d'emplois est fonction des modalités et des services offerts, mais que le chiffre de 25 à 30 emplois à demeure est raisonnable. La construction de la gare génère aussi beaucoup d'activité et RFF s'applique à faire travailler les filières locales.

- ▶ **Michel BOZZARELLI, Président de la Communauté de communes La Domitienne**, s'interroge sur une possible participation européenne.

Roland LEGRAND, RFF, considère qu'il est possible de rendre éligibles les projets de gare nouvelle aux fonds européens, contrairement à ce qui a été dit dans d'autres réunions. RFF est d'ailleurs sollicité dans le cadre du nouveau plan qui va se développer à partir de 2013 ou 2014 pour présenter des dossiers ; mais la difficulté est de bien cibler la demande en fonction du délai de réalisation. Sur le Contournement Nîmes-Montpellier, l'Europe ne contribue qu'à hauteur de 54 millions d'euros car le projet ayant pris du retard, les aides se sont réduites.

- ▶ **Serge PESCE, Vice-président de la Communauté de communes La Domitienne**, s'interroge sur les modalités de portage. Il imaginait une solution type syndicat mixte étant

entendu que pour des collectivités l'intégration dans une société anonyme n'est possible, ce sont des sociétés d'économie mixte.

Roland LEGRAND, RFF, ajoute qu'il existe un certain nombre de dispositifs qu'il pourra présenter en juin. Ce qui lui semble important, c'est que ces portages soient efficaces dans la prise des décisions, de telle sorte qu'elles soient rapidement prises.

- ▶ **Serge PESCE, Vice-président de la Communauté de communes La Domitienne**, précise qu'il pensait aux modèles de financement de l'aéroport, dans lesquels il y a une participation des collectivités (CCI de Béziers St Pons, Département, Communautés d'agglomération et de communes...).
- ▶ **Éric BOISSEAU, Représentant régional de la FNAUT**, revient sur le tableau financier, présenté par Roland LEGRAND. Il résume la situation : une gare de base coûte environ 80 millions d'euros, elle draine 1 million de voyageurs et coûte 3 millions d'euros par an en exploitation, soit 3 euros par voyageur ; or, en Languedoc-Roussillon, le voyageur TER ne paie qu'1 euro, ce qui oblige la Région à payer 2 euros, d'où un déficit d'exploitation. Comme le site permet la correspondance TER/TGV[®], il manque la ventilation des coûts entre ce qui est payé par le voyageur Grandes Lignes et ce qui est payé par le voyageur TER et la Région, pour que l'exposé soit complet. Il faudra ajouter aux charges d'exploitation, ce qui relève de la grande distance et des services associés de ce qui relève d'un train régional, pour lequel les touchers de gare devraient être très légers.

Roland LEGRAND, RFF, ajoute que, pour Nissan, le débat porte sur une gare longue distance, qui aurait besoin de services spécifiques. Quand il y a un volet transport régional, les tarifs sont différents. Les haltes de transport régional se composent d'un quai, d'un composteur et d'une information donnée aux voyageurs, et c'est tout.

- ▶ **Claude AUGER, Président de l'association Énergie TGV[®]**, s'inquiète du choix d'un système économique qui fait payer par le contribuable une partie du billet des voyageurs, citant le train régional à 1 euro. Il ajoute que, avec les Trains express régionaux à grande vitesse (TERGV), il serait préférable de les baptiser « TER » ou « Intercités ».

Édouard PARANT, RFF, rappelle que cette question a été posée durant le débat public : des études avaient été confiées à la SNCF sur la possibilité de mettre en service un système de trains régionaux rapides. Mais la question de la compétence n'est pas tranchée. Est-ce un service d'intérêt général financé par la collectivité publique ou un service commercial, au même titre que le TGV[®], et qui relève donc d'une démarche commerciale qui n'est ni financée ni cofinancée par une collectivité ? Aucune directive n'a été donnée aujourd'hui, de la part de la Région Languedoc-Roussillon, pour lancer des études sur le volet *services régionaux à grande vitesse*. Ce n'est pas un objectif du Conseil régional. Le choix actuel est celui d'un service TER, avec une offre enrichie, et un service de longue distance, dans une logique commerciale, au même titre que l'avion, et assuré par des entreprises ferroviaires.

- ▶ **François QUÉTIN, Adjoint au chef de département des projets de l'Arc méditerranéen et responsable des études grande vitesse – SNCF**, donne un éclairage sur les *services régionaux à grande vitesse* demandés lors du débat public. Deux scénarios avaient été étudiés : l'un envisageait de réutiliser des TGV[®] avec un quota de places pour les trajets régionaux, le deuxième scénario prévoyait d'ajouter des trains spécifiques *grande vitesse* à des vitesses autres que 300-350 km/h, car il n'est pas utile d'aller très vite pour desservir un chapelet de villes. Le résultat était clair : avec les offres envisagées lors du débat public, soit un quasi-doublement des TGV[®] par rapport à la situation actuelle, il n'y avait aucune pertinence à ajouter des trains et les TGV[®] envisagés pour effectuer des déplacements régionaux étaient suffisants.
- ▶ **Claude AUGER, Président de l'association Énergie TGV[®]**, pense qu'il ne faut pas négliger cette offre, car nous sommes encore dans un système franco-français. Les Espagnols envisagent de reprendre des TGV[®] Madrid-Séville pour en faire des *Intercités grande*

vitesse et d'en envoyer en France. S'ils s'arrêtent à Perpignan, il n'y aura aucun problème, mais s'ils vont jusqu'à Montpellier, ils rentrent dans le système TER, ce qui serait problématique. Il faut y songer dès maintenant.

- ▶ **Olivier DOMANGE, Chargé de missions ferroviaire – DREAL LR**, ajoute un éclairage sur les études qui ont été menées dans le cadre des pré-études fonctionnelles de la Liaison Toulouse-Narbonne sur les *Intercités grande vitesse*. Dans le contexte actuel et par rapport aux caractéristiques régionales, il a été démontré récemment que les *Intercités grande vitesse* faisaient de l'ombre aux Trains aptes à la grande vitesse (TAGV) et ne pouvaient pas être mis en œuvre sans un concours financier public très important. Aujourd'hui, de telles missions, par exemple entre Toulouse et Montpellier, ne seraient pas rentables.
- ▶ **Éric BOISSEAU, Représentant régional de la FNAUT**, ajoute que la RENFE (équivalent espagnol de la SNCF) ou toute entreprise ferroviaire espagnole peut exploiter des services internationaux, mais cela relève du domaine strictement concurrentiel ; elle ne peut pas attendre des concours financiers de la puissance publique côté français. Si elle estime que l'exploitation est rentable, elle le fera, si la partie cabotage côté français est inférieure à 50 %. Il faut mettre en perspective cette réalité avec la volonté du Conseil régional de généraliser le train régional à 1 euro. Le voyageur arbitrera entre un service *grande vitesse* et le prix du billet.

Fin de l'atelier à 12h45. Les participants sont invités à une collation.

Reprise de la réunion à 14h.

PROPOS LIMINAIRES

Édouard PARANT, chef de mission du projet Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan, introduit la seconde partie de cet atelier et donne la parole à Bruno BEAUCHET, RFF, pour la présentation des études de trafic. Cette présentation est en ligne sur le site www.lalignenouvelle.com sous la rubrique [Documents / Réunions de concertation / Ateliers](#).

PRÉSENTATION DES ÉTUDES DE TRAFIC À L'HORIZON 2020

par Bruno BEAUCHET

Diapositives 43 à 58

- ▶ **Joan-Loïs ESCAFIT, Secrétaire de l'Union locale CFDT des Pays du Grand Biterrois**, ne comprend pas une carte utilisée dans la présentation : « Après avoir vu 2 fois cette carte, je ne comprends pas la petite bretelle, j'en interprète une, la bretelle Montady-Cazouls-les-Béziers, mais à quoi correspond l'autre ? »

Bruno BEAUCHET, RFF, explique qu'il s'agit d'une ancienne ligne qui n'existe plus.

- ▶ **Joan-Loïs ESCAFIT, Secrétaire de l'Union locale CFDT des Pays du Grand Biterrois**, est surpris de voir apparaître une ligne qui n'existe plus, alors que la ligne Vias-Pézenas-Paulhan n'existe pas sur la carte ; or, l'infrastructure appartient encore à RFF.

Bruno BEAUCHET, RFF, précise que le fond de carte doit être mis à jour.

- ▶ **Joan-Loïs ESCAFIT, Secrétaire de l'Union locale CFDT des Pays du Grand Biterrois**, souhaite connaître l'hypothèse de temps qui a été retenue pour évaluer la zone de chalandise entre Nissan et Agde, sachant que Agde et Pézenas appartiennent au même bassin d'emploi. La question peut se poser par rapport au temps et aux coûts. Ces hypothèses dépendront des exploitants : sera-t-il plus intéressant pour ces voyageurs, de venir sur la gare de Nissan ou de prendre le TGV[®] à Odysseum, à Montpellier ? La zone de chalandise dépend des hypothèses de base et les aspects tarif et temps entrent en ligne de compte. Les prévisions sont difficiles à faire. La CFDT souhaite que la gare du « Cœur du Languedoc » couvre bien les 3 zones d'emploi d'Agde-Pézenas, Béziers et Narbonne, dans leur intégralité. Il faut ensuite vérifier que les habitants de Saint-Pons-de-Thomières sont disposés à venir prendre le train à Nissan que ce soit à grande vitesse ou train régional.

Bruno BEAUCHET, RFF, confirme qu'il faudra apporter des précisions sur le rabattement de la zone de Pézenas et de Agde. Quelques voyageurs peuvent se rabattre à Nissan éventuellement, pour aller vers Barcelone ou Toulouse. Sur le schéma présenté, la majorité d'entre eux va se rabattre vers Agde, quand ils peuvent avoir un TGV[®]. La zone de chalandise de Montpellier n'apparaît pas sur cette carte, mais, quand elle est prise en compte, surtout pour les directions de Lyon et Paris, les voyageurs se rabattront vers Montpellier. La présence de l'A75 et de l'A750, et plus directement de l'A9, poussera les voyageurs à se rendre directement à Odysseum. Ces premières extractions ciblées sur le Biterrois et le Narbonnais seront suivies par d'autres, plus étendues.

Concernant Agde, il y a toujours un rabattement vers la gare centre et l'offre continue d'exister, y compris avec des gares nouvelles. Néanmoins, en prenant en compte la zone de chalandise de Montpellier, la chalandise d'Agde est recouverte par Montpellier. Selon le choix de gares nouvelles, sur le Biterrois et/ou le Narbonnais, les limites de la chalandise vont bouger selon le sens du déplacement. Agde va se rabattre parfois vers Montpellier, parfois vers Béziers.

- ▶ **Joan-Loïs ESCAFIT, Secrétaire de l'Union locale CFDT des Pays du Grand Biterrois**, pense que ces situations ne permettent pas de déterminer exactement l'offre et la demande, car celle-ci va varier en fonction de l'offre. Les études montrent que le bassin résidentiel de Montpellier s'étend aujourd'hui jusqu'à Florensac, aux portes d'Agde : les habitants sont considérés par l'Insee comme appartenant au bassin résidentiel de Montpellier. L'un des enjeux de la localisation de la gare entre Béziers et Narbonne, est de bloquer ce processus « d'absorption » par la métropole, pour développer vers l'Ouest et rééquilibrer la région. Le véritable enjeu est de rééquilibrer la région et pas seulement le Biterrois.

Bruno BEAUCHET, RFF, ajoute qu'à partir des enquêtes, il est très clair qu'Agde peut être influencée par la zone de chalandise de Montpellier : le rabattement pour Agde se fait actuellement à Montpellier ou à Béziers. Le TER à 1 € incitera les voyageurs pour Paris ou Lyon, à aller à Montpellier en train régional pour prendre le TGV[®] plutôt que de se rendre à Béziers pour prendre le même TGV[®], mais plus cher.

Édouard PARANT, RFF, revient sur ce qui a été dit sur les habitants du bassin de vie se dirigeant à Florensac pour travailler à Montpellier ; actuellement ils utiliseraient le train régional ou la voiture. Mais l'étude qui est présentée porte sur la zone de chalandise « grande distance », et le schéma est différent. Le TGV[®] ne va pas modifier l'endroit où habiteront les gens ni leur mode de déplacement pour aller travailler au quotidien ; ce que souligne la CFDT est intéressant vis-vis du train régional, mais le travail présenté dans cet atelier concerne la « grande distance ».

- ▶ **Louis GRANDJACQUET, Président de l'association TGV[®] Sud Environnement**, souligne qu'il ne faut pas oublier que Agde est actuellement une gare TGV[®] qui draine plus de 600 000 voyageurs par an, malgré un nombre limité d'arrêts. La Communauté d'agglomération Hérault-Méditerranée, dont Agde est la ville principale, travaille sur un plan global de déplacement et sur un projet de rénovation de l'entrée de ville au Nord qui inclut également la gare. Ce territoire n'envisage donc pas pour l'instant la gare d'Agde comme une simple gare TER, mais comme un point d'accès aux grandes lignes et à la grande vitesse.

Bruno BEAUCHET, RFF, annonce que Agde gardera toujours une desserte TGV[®]. Les prochaines diapositives montreront la future desserte d'Agde en train « grandes lignes », selon différents scénarios.

- ▶ **Régis MILLAT, Responsable secteur Béziers - Hérault Transport**, souligne que le projet nissannais, en ce qui concerne la desserte routière bus et car, fait intervenir 5 Autorités organisatrices de transport (AOT) potentielles, le Département de l'Hérault, la Communauté d'agglomération Béziers-Méditerranée, le Grand Narbonne, le Département de l'Aude et la Région Languedoc-Roussillon. Ce qui n'est pas le cas pour le projet biterrois ou narbonnais qui font intervenir moins d'AOT. Tout est possible, selon lui, mais cela nécessitera une collaboration étroite entre les autorités organisatrices, que le paysage institutionnel change d'ici là ou pas.
Dans l'Hérault, le système complémentaire fonctionne bien : le syndicat mixte intègre à la fois le Département et les Agglomérations. Par exemple, pour les communes de l'agglomération de Béziers, les voyageurs ne savent pas s'ils sont dans un car « *Hérault transport* » ou dans un car de l'Agglomération. Ce n'est pas le cas dans l'Aude. Cela supposera des coopérations renforcées. Il n'y a pas d'interdit, mais peut-être une petite contrainte à prendre en compte.

Bruno BEAUCHET, RFF, constate que si, aujourd'hui « *Hérault transport* » fonctionne en complémentarité avec l'Agglomération pour desservir la gare centre de Béziers, il est envisageable d'imaginer le même schéma de complémentarité entre gare centre et gare nouvelle.

- ▶ **Régis MILLAT, Responsable secteur Béziers - Hérault Transport**, corrige cette proposition car, entre gare centre et gare nouvelle, ce sont les trains régionaux qui assureraient la desserte, selon lui. En ce qui concerne *Hérault transport*, le réseau en étoile autour de

Béziers dessert 114 communes du bassin biterrois, en direction de Béziers-gare routière et de Béziers-gare SNCF. L'intermodalité serait opérationnelle puisque les passagers pourraient prendre un train régional en plus du car, pour rejoindre la gare nouvelle. Par contre, les ruptures de charge ne sont pas souhaitables pour des lignes à grande distance. Si la gare nouvelle était à Nissan, le plus simple serait de la considérer comme une nouvelle étoile ferroviaire en faisant fi des limites administratives. Il n'y a pas d'interdit pour que cela se fasse. Aujourd'hui, par exemple, le Département de l'Aveyron n'a pas jugé prioritaire la desserte Millau-Montpellier. À l'inverse, le département de l'Hérault a jugé qu'il était important d'avoir une ligne Millau-Montpellier. Avec l'accord de l'Aveyron, le Département de l'Hérault va donc chercher des voyageurs à Millau et paye pour cette mission, dont le service est, naturellement, déficitaire.

Les frontières administratives peuvent être assez compliquées à franchir, mais rien n'est interdit. Cela suppose des coopérations, et éventuellement des contraintes supplémentaires.

Bruno BEAUCHET, RFF, abonde ce propos avec l'exemple de la gare d'Avignon-TGV[®], desservies par des lignes du Gard : il est donc possible de dépasser les limites administratives même régionales.

- ▶ **Régis MILLAT, Responsable secteur Béziers - Hérault Transport**, donne l'exemple du service Transport du Grand Narbonne qui vient à Coursan et n'a pas le droit de passer les frontières de l'Hérault, sauf s'il en reçoit l'autorisation départementale. C'est donc quelque chose à prendre en compte.

Bruno BEAUCHET, RFF, interpelle sans succès les représentants de l'Aude, du Grand Narbonne ou du Conseil général de l'Aude sur la desserte en transport collectif des gares existantes de Narbonne-centre, de Béziers-centre et d'une gare nouvelle à Nissan. Sans réponse, il demande s'il y a d'autres questions sur les cartes de trafic ou sur la thématique de l'accessibilité et de l'intermodalité des gares.

- ▶ **Louis-Jean ARTIS, Président de l'association TGV[®] Développement**, est surpris de la réponse entendue à l'atelier de Narbonne sur cette question : un refus pur et dur de venir desservir Nissan. « Ai-je mal compris ? Cela m'a paru curieux qu'ils refusent d'effectuer 3 km supplémentaires dans l'Hérault. »

Édouard PARANT, RFF, confirme cette réponse et l'explique par la volonté légitime du Département de l'Aude de soutenir « la Gare de l'Aude » : « Dans ce cadre-là, nous souhaitons une gare dans l'Ouest audois que nous desservirons ». Cependant, cette prise de position n'est pas celle du président du syndicat des transports de l'Aude, mais la confirmation que l'ensemble des partenaires audois sont à l'unisson pour la réalisation d'une gare nouvelle dans l'Aude. Cela ne présage pas de l'impossibilité d'une démarche plus ouverte, comme celle d'Hérault Transport.

- ▶ **Serge PESCE, Vice-président de la Communauté de communes La Domitienne**, complète ce que vient de dire Édouard PARANT, suite à un échange avec un responsable des transports du département de l'Aude. La configuration institutionnelle est différente dans ce département : cette coordination observée dans l'Hérault avec *Hérault Transport* n'existe pas. La géographie politique y est également un peu différente par rapport à l'Hérault : les représentants départementaux de l'Aude ont une solidarité totale avec l'agglomération de Narbonne. C'est une solidarité politique claire. En termes d'organisation de transport, la desserte de Nissan, surtout dans l'hypothèse d'une gare à Périès, à 1 ou 2 km de plus que la liaison avec Coursan, serait une extension d'une liaison interne au Grand Narbonne puisque cette ligne est gérée strictement par le Grand Narbonne et non par le Département. Comme l'indiquait Régis MILLAT, si cette mission n'est pas naturellement dans les compétences de l'AOT, l'intelligence des hommes et la responsabilité politique, peuvent intervenir, c'est une question de décision. En France, toutes les institutions respectent les décisions politiques une fois qu'elles sont prises. « Tant qu'elles ne sont pas prises, chacun intervient dans le sens de son propre objectif », selon lui. Et il termine en ajoutant que la solidarité et la responsabilité ne doivent pas être oubliées.

Bruno BEAUCHET, RFF, sollicite les participants sur des remarques et compléments à apporter à cette première partie : sur l'intermodalité et l'accessibilité du site de Nissan.

Puis il propose de passer à la deuxième partie, les résultats des études de trafic, en rappelant les éléments présentés au mois de novembre.

PRÉSENTATION DES SCÉNARIOS DE DESSERTE & DES RÉSULTATS DES ÉTUDES DE TRAFIC (suite)

par **Bruno BEAUCHET, RFF**
diapositive de 58 à 72

- ▶ **Éric BOISSEAU, Représentant régional de la FNAUT**, constate qu'il serait intéressant de voir les deux scénarios alternatifs. La Communauté d'agglomération Béziers-Méditerranée propose de détourner la voie Agde-Béziers de manière à faire une correspondance quai à quai. Le détournement de cette voie ferrée coûte cher puisque c'est une création ex-nihilo sur une certaine distance. Il fait plusieurs remarques sur la sinuosité de la ligne actuelle et la vitesse de circulation et s'interroge sur le coût de la circulation sur la ligne actuelle. Ces coûts sont décomposés en plusieurs postes : la signalisation, la suppression de passages à niveaux et des travaux de voies pour améliorer le dressage des voies. « Cela ne doit pas coûter énormément », pense-t-il. Par contre, déplacer la voie ferrée au droit de Béziers, « coûterait une certaine somme », selon lui. Il pense que cela coûterait moins cher de faire passer la liaison Agde-Narbonne à une vitesse de 220 km/h plutôt que de déplacer la voie ferrée pour tangenter Béziers-Est. « Dans tous les cas, le comparatif mérite d'être réalisé », conclut-il.

Édouard PARANT, RFF, précise que l'objectif des études n'est pas de faire passer la ligne actuelle à 220 km/h : la question avait été posée au moment du débat public. Par contre, connaître le coût du dévoiement et faire prendre conscience aux personnes qui portent ce scénario qu'il faut à minima conserver les caractéristiques de la ligne actuelle si on la détourne, apporterait un élément complémentaire intéressant. Dévier la ligne pour lui permettre d'arriver dans la gare nouvelle de Béziers-Est doit se faire sans péjorer les trains de voyageurs, ni les trains de fret, en vitesse comme en pente. Le projet de la Communauté d'agglomération Béziers-Méditerranée doit prendre en compte cette contrainte : pas de pentes trop importantes pour garantir la circulation des trains de fret avec les tonnages habituels (parfois jusqu'à 2 400 tonnes), pas de vitesse inférieure à 160 km/h.

- ▶ **Éric BOISSEAU, Représentant régional de la FNAUT**, rappelle que la FNAUT a pris position pour le doublé de ligne : « Notre position n'est pas opposée à la construction d'une ligne nouvelle ». Il ajoute que le doublé de ligne et la construction de la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan constituent un objectif important. Mais, au regard des caractéristiques de la ligne Montpellier-Narbonne, le kilométrage accessible à une vitesse de 200-220 km/h est conséquent, selon lui. Pour avoir une desserte TER accélérée, il n'est donc pas exclu que soit étudiée l'élévation de la vitesse maximale sur la ligne actuelle de 160 à 200-220/h là où la sinuosité de la ligne actuelle le permet. Il annonce que la FNAUT le proposera au Conseil régional. L'objectif est de réduire les temps de parcours et d'augmenter le nombre d'arrêts intermédiaires, comme entre Bâle-Mulhouse et Strasbourg, et donc d'améliorer la productivité de l'entreprise ferroviaire (réduction des coûts d'exploitation). Du point de vue du voyageur, c'est un élément d'attractivité de la desserte TER, en complémentarité avec la ligne nouvelle. La FNAUT appelle à la mixité de cette ligne nouvelle, avec des trains de fret. Quand les trains de fret seront sur la ligne nouvelle et non sur la ligne classique, elle pense que les trains régionaux pourraient circuler à une vitesse plus élevée qu'actuellement.

Suite de la présentation par Bruno BEAUCHET, RFF.

- ▶ **Éric BOISSEAU, Représentant régional de la FNAUT**, souligne que, d'après le tableau présenté, le trafic actuel acheminé par la SNCF voyageurs sur une liaison Paris-Provence est 5 fois supérieur au trafic des trains inter-secteurs. Il est logique que la SNCF, au départ

de Montpellier et en direction du Nord donne une grande importance à l'actuelle gare. Pourtant, l'autre gare de Montpellier, si elle est construite, est beaucoup plus concernée par le trafic inter-secteur (province-province). La configuration est identique à Besançon, avec Besançon-Franche-Comté d'un côté et Besançon-Viotte de l'autre. Lors d'un déplacement aller et retour, la probabilité est forte pour que le voyageur parte de la gare actuelle de Montpellier et il peut revenir par la gare d'Odysseum. Il constate que, pour rejoindre la gare centrale par le tramway, il faut ajouter 30 minutes au temps de parcours, ce qui entraîne, pour un gain de temps Montpellier/vers le Nord, de l'ordre de 15 minutes, une perte de 30 minutes, avec ce duo de gare. « Prenons garde de ne pas répéter ce dysfonctionnement pour les gares qui seront au Sud et à l'Ouest », conclut-il. Il pense qu'il vaut mieux avoir une gare commune au triangle d'Oc, située à Nissan.

Bruno BEAUCHET, RFF, précise qu'à Montpellier, une partie des circulations passera pas le contournement ferroviaire Nîmes-Montpellier et arrivera à Odysseum. Il faut desservir les territoires de Béziers et Narbonne, et il peut être intéressant pour eux d'utiliser le contournement ferroviaire Nîmes-Montpellier et ensuite la ligne nouvelle. Pour les Montpelliérains, la répartition entre gare centre et gare nouvelle doit effectivement être examinée. Mais ce sont les territoires situés au-delà de Montpellier qui tireront profit des gains de temps offerts par le contournement puis par la ligne nouvelle.

- ▶ **Joan-Loís ESCAFIT, Secrétaire de l'Union locale CFDT des Pays du Grand Biterrois**, ajoute qu'il serait intéressant, pour compléter ces schémas, d'avoir des hypothèses de temps de trajet selon les différents scénarios, car ce qui déterminera les comportements des exploitants ferroviaires, ce sont les fréquentations effectives des lignes, avec le paramètre de la tarification. Il y a des marges de variations. Si le trafic se développe vers Barcelone, cela peut changer les hypothèses actuelles. S'il faut desservir une gare à Béziers-Est et une gare à Narbonne-Ouest, ces deux arrêts entraînent des effets de consommation énergétique différents, car les consommations énergétiques d'un train sont fortement influencées par les arrêts/redémarrages. C'est un élément que les exploitants prendront de plus en plus en compte. Aujourd'hui, il y a des trains qui ne s'arrêtent pas entre Montpellier et Toulouse ; en revanche, drainer une population plus importante, intéressée par la destination Marseille ou la jonction Barcelone-Marseille, par la gare de Nissan peut déterminer un arrêt systématique sur cette gare commune, qui a un bassin de chalandise plus significatif. Dans ces scénarios, il y a des hypothèses plus écologiques et des hypothèses plus économiques, qui peuvent donner de grandes variables. La connaissance des variables, et pas seulement des moyennes d'estimation, donnera des marges à l'intérieur desquelles les exploitants ferroviaires se situeront. Une moyenne ne permettrait pas d'arbitrer entre le choix de gare(s). Si ces paramètres sont disponibles pour les ateliers de juillet, RFF peut présenter des « fourchettes » avec par exemple, des hypothèses sur toutes les liaisons Marseille-Toulouse-Bordeaux qui s'arrêtent en gare de Nissan. Ce qui permettra de les comparer avec la situation actuelle de 8 trains directs et 5 qui ne s'arrêtent pas, ce qui change l'usage de la gare. Pour la CFDT, ce qui est déterminant, c'est que la gare nouvelle du « Cœur du Languedoc », soit une gare interface qui permette à un maximum de voyageurs de l'utiliser, drainés par les trains régionaux et par les réseaux de bus. Nous souhaitons également avoir une fréquentation accrue sur des destinations qui intéressent la grande vitesse, vers des métropoles comme Lyon, Marseille, voire Nice demain, l'Italie et Barcelone.

Bruno BEAUCHET, RFF, précise la méthode de travail utilisée : « Nous avons ajouté des trains un par un, puis analysé les taux d'occupation de ces trains, pour voir s'ils étaient pertinents ». Des trains directs puis des trains qui desserviraient Béziers et Narbonne, etc... ont été testés ; ce travail itératif a permis de tester train par train et arrêt par arrêt, pour trouver le bon équilibre entre des arrêts pour desservir le Biterrois et le Narbonnais, ou des trains directs pour assurer les liaisons rapides Lyon-Barcelone, Marseille-Barcelone, Marseille-Toulouse, Lyon-Toulouse, en 2h30 ou 3h selon les distances. Ce projet améliore les relations entre les grandes métropoles. Il estime qu'il fallait trouver le juste arbitrage entre « des arrêts pour desservir le territoire », d'une part et « des trains directs qui favorisent plutôt les voyageurs qui veulent aller directement à Barcelone ou à Toulouse », d'autre part dans un objectif de gain de trafic maximal. L'objectif était de présenter aujourd'hui le meilleur résultat

possible en termes de gains de trafic total : un travail rigoureux d'itération a été effectué par RFF sur la desserte du territoire.

- ▶ **Joan-Loís ESCAFIT, Secrétaire de l'Union locale CFDT des Pays du Grand Biterrois,** insiste sur la question de la moyenne, dont il faut prendre garde. Il faut se méfier, dit-il, de ce qu'il y a derrière les moyennes. S'il est important dans la réflexion des acteurs socio-économiques d'avoir les fourchettes réalistes dans lesquelles se situent les choix, il faut rappeler aux décideurs que, aujourd'hui, il est difficile de prévoir tous les paramètres de tarifs, de fréquentation de 2020, avec les évolutions démographiques... Pour du très long terme, il pense qu'il ne faut pas s'arrêter à des hypothèses schématiques. Il est important de connaître la marge qui sera utile aux exploitants ferroviaires : la SNCF, par exemple, se situera sur des fourchettes déterminées en partie par des contraintes techniques.
- ▶ **Louis GRANDJACQUET, Président de l'association TGV® Sud Environnement,** note que l'exposé permet de constater que des gares nouvelles à Béziers et à Narbonne permettent surtout de faire passer des TGV® dans ces deux villes, et moins de réduire un temps de parcours puisqu'entre ces deux villes, le temps gagné par TGV® sur voie nouvelle par rapport au temps passé sur voie classique par TGV® est très faible. Il est plus facile de desservir ces villes par gare nouvelle, du point de vue de l'exploitant ferroviaire que de faire des raccordements qui permettraient de faire rentrer et sortir les trains de la voie nouvelle, selon lui.

Bruno BEAUCHET, RFF, confirme que la ligne nouvelle n'apporte pas de gain de temps entre Béziers et Narbonne si ces deux agglomérations sont desservies par leurs gares centres. Dans ce cas de figure, la ligne nouvelle est destinée aux voyageurs qui veulent faire de longs trajets, comme Lyon-Barcelone.. Si la desserte de ces deux villes se fait par les gares centres, les gains de temps seront plus faibles que si le train reste sur la ligne nouvelle et s'arrête dans les gares nouvelles, à Béziers-Est et Narbonne-Ouest. La performance des temps de parcours longue distance est meilleure avec des gares nouvelles.

- ▶ **Serge PESCE, Vice-président de la Communauté de communes La Domitienne,** pense que les usagers du Languedoc-Roussillon auront des relations aussi bien avec Lyon qu'avec Barcelone : « Il est important d'imaginer une offre avec une fréquence et des possibilités pour ces usagers-là ». C'est, selon lui, avec l'implantation de la gare, le véritable enjeu d'aménagement pour cette ligne à grande vitesse. « La gare n'apportera rien aux voyageurs Lyon-Barcelone, et pour les liaisons Béziers-Narbonne, nous comptons sur le développement du train régional. » En revanche, il pense qu'il faut accrocher le développement économique et touristique de la région à Barcelone, Lyon et Marseille : là est l'enjeu.
- ▶ **Louis-Jean ARTIS, Président de l'association TGV® Développement,** revient sur le rabattement par les réseaux de bus, qui est faible, en particulier à Narbonne, Béziers et Agde. « Cela me paraît compréhensible, quand on sait que les TGV® en provenance de Paris arrivent le soir entre 20h30 et 23h et que le service de bus s'est arrêté avant 20h. » Cette question n'est pas de la compétence de RFF, ajoute-t-il. Cela justifie à son avis, qu'il y ait peu d'accès par les bus, « quand vous savez que vous n'en aurez pas le soir pour rentrer chez vous ». Sur le sens de déplacement : la question est primordiale car elle impacte le transfert de la clientèle d'une gare sur l'autre. Il s'interroge sur ces transferts quand les gares sont éloignées des points d'accès ou des centres-villes, par exemple pour des touristes qui viennent au Cap d'Agde. « Si la gare est éloignée du Cap d'Agde, le transfert ne se fera peut-être pas vers les gares encadrantes, mais vers l'aéroport, plus proche qu'une gare à Nissan par exemple. » Le transfert modal sur lequel RFF compte beaucoup pour remplir les TGV® risque d'être faible.

Bruno BEAUCHET, RFF, pense que les voyageurs font un arbitrage : si le temps de trajet est la priorité du voyageur, le train aura toujours du mal à concurrencer l'avion. Si l'offre Béziers-Paris par avion est très importante en été pour le Cap d'Agde et qu'il y a des navettes entre l'aéroport et la

station, il sera difficile pour le train d'être concurrentiel. Mais il peut s'adapter et faire des offres commerciales attractives. Les voyageurs feront un arbitrage entre le temps passé dans le mode de transport et le prix qu'ils sont prêts à payer. La clientèle touristique familiale est difficile à capter dans les trains, car elle a tendance à privilégier la voiture. Les enquêtes présentées au cours de l'atelier avaient pour objectifs de mieux connaître les motifs de déplacements.

Sylvio D'ASCIA, Inexia, s'interroge sur le nombre de trains qui s'arrêtent dans l'option gare TGV[®] à Nissan, 54 à 56 TGV[®], alors que l'option de deux gares nouvelles, prévoit 50 TGV[®] à Béziers-Est et 54 à Narbonne-Ouest. Il a compris que la zone de chalandise de Nissan était très importante, et se demande pourquoi il n'y a pas davantage de trains qui s'y arrêtent, comme si les deux gares nouvelles Béziers-Est et Narbonne-Ouest étaient plus aptes à capter des « capacités ».

Bruno BEAUCHET, RFF, confirme que le nombre d'arrêts à Nissan a dû être ajusté et augmenté. Mais cela ne correspond pas à l'addition de Béziers et Narbonne car une gare à l'Est de Béziers permet d'étendre la zone d'attraction de la gare vers Pézenas et Agde contrairement à Nissan; de même une gare nouvelle à Narbonne-Ouest arrive à capter davantage vers Carcassonne et au Sud qu'une gare nouvelle à Nissan. Nissan entre les deux villes, perd une partie d'Agde, qui va se rabattre sur Montpellier, et une bonne partie du Sud et de l'Ouest, qui va privilégier Carcassonne ou Perpignan.

- ▶ **François QUÉTIN, Adjoint au chef de département des projets de l'Arc méditerranéen et responsable des études grande vitesse – SNCF**, tient à préciser que ce qui est présenté comme offre possible dépend fortement de la répartition des péages ferroviaires entre la ligne classique et la ligne nouvelle. Aujourd'hui, il n'y a pas d'engagement d'un quelconque opérateur, SNCF ou autre, car cette incertitude est particulièrement forte. Elle l'était moins avant 2008, année à partir de laquelle les péages ont suivi une courbe d'augmentation de l'ordre de 5-6 % par an. Il est séduisant de raisonner sur des schémas du type de ceux qui sont présentés, ajoute-t-il, mais il faut aussi avoir un avis critique. Les péages aujourd'hui représentent près d'un 1/3 du coût d'exploitation d'un train.

Bruno BEAUCHET, RFF, ajoute qu'il y a des inconnus sur les 2/3 restants : l'offre commerciale, les prix... Les hypothèses de prix sont liées aux Origines-Destination. Il existe un ensemble de champs d'hypothèses à déterminer ; nous essayons de nous mettre à la place d'une entreprise ferroviaire qui doit imaginer une desserte du Languedoc-Roussillon.

- ▶ **Éric BOISSEAU, Représentant régional de la FNAUT**, cite la ligne à grande vitesse Sud-Est-Atlantique (LGV SEA), où le montant prévisionnel des péages s'élève à 20 €/km, proportionnel à la distance. Pour une ligne TER, le péage est de l'ordre de 3-4 €/km. C'est donc un frein à l'augmentation des circulations sur une ligne nouvelle. Pour inciter la SNCF à utiliser la LGV SEA malgré cela, RFF a prévu de hausser le montant des péages sur la ligne historique. En Languedoc-Roussillon, le 2^{ème} frein est la présence de nombreux aéroports pour lesquels des associations pour le développement des flux touristiques ont été créées de manière à subventionner les compagnies aérienne low-cost. Ces compagnies sont soutenues par les territoires. Elles font des campagnes de promotion comme le trajet Montpellier-Francfort à 30 € par exemple. Il préconise de ne pas rêver à des trajets en trains longue distance faisant l'Europe du Nord-Barcelone. L'optimum des trajets sera de 3 à 4 heures. Il faudrait des gares très bien articulées avec des dessertes TER ou des gares de centre-ville au cœur des nœuds ferroviaires, comme les gares de Nîmes et de Montpellier.

Suite de la présentation par Bruno BEAUCHET, RFF.

- ▶ **Éric BOISSEAU, Représentant régional de la FNAUT**, souhaite revoir le tableau comparatif de fréquentation entre Narbonne, Nissan et Béziers. Il est surpris du chiffre de 3,6 millions de voyageurs pour le scénario avec deux gares nouvelles, alors que dans le cas d'une desserte par les gares existantes ou par 1 gare nouvelle, le trafic est entre 2 et 2.2 millions de voyageurs. Pour ces deux scénarios l'écart avec 2008 est relativement faible.

Ce doublement l'interpelle beaucoup et il suppose que 80 à 90 % est dû au rabattement routier : il demande que cela soit précisé. Deuxième point, le tableau ne fait pas apparaître Lézignan, Carcassonne, Agde. Il souhaite connaître l'impact des gares existantes de ces trois agglomérations sur la fréquentation, avec le scénario « gare nouvelle ». Il doit comprendre dit-il, pourquoi il y a une explosion de trafic.

Ensuite, puisque ce sont des hypothèses, il ajoute qu'il faut prendre en compte l'augmentation du prix des carburants. Le réseau de transports publics qu'il soit urbain ou départemental, voit sa fréquentation s'accroître de mois en mois, d'année en année. Il souhaite avoir plusieurs scénarios en fonction de la hausse du prix de carburant, car l'écart est si important que cela demande une explication.

Bruno BEAUCHET, RFF, précise que, sur la question relative à l'écart de fréquentation, il s'agit d'une première extraction. Tous les tests d'ajustement de l'offre ont été faits en testant les arrêts. C'est le premier rang d'analyse sur le meilleur gain global qui a abouti à ces résultats. Ce qu'il faut savoir, c'est qu'avec deux gares nouvelles, l'aire de chalandise est considérablement étendue. Mais l'impact de ces résultats et de ces scénarios sur Agde, Carcassonne et Perpignan quand on a une gare nouvelle à l'Ouest de Narbonne et une autre à l'Est de Béziers, va être approfondi.

Néanmoins, un premier éclairage donne les résultats de trafic de ce périmètre. Ces résultats de trafic en situation de projet, montrent qu'entre une gare nouvelle et deux gares nouvelles, existe une différence de 1,4 millions de voyageurs sur ce territoire. Au niveau du projet, la différence est de 800 000 voyageurs au profit de deux gares nouvelles, ce qui veut dire qu'il y a 600 000 voyageurs gagnés sur les déplacements de transit dans le scénario de Nissan par rapport au scénario avec deux gares nouvelles, parce qu'il y a un arrêt en moins, donc des temps de parcours améliorés. C'est un scénario qui favorise les voyageurs longue distance. Ce sont des éléments à creuser pour mieux comprendre les incidences.

- ▶ **Éric BOISSEAU, Représentant régional de la FNAUT**, a constaté que les usagers souhaitent utiliser davantage les transports publics du fait de la hausse du prix des carburants, pour accéder aux gares : il pense que les gares nouvelles pourraient perdre de leur attractivité. « Est ce que cela a été étudié ? » Il veut savoir si des hypothèses ont été étudiées en fonction de l'évolution du prix du carburant.

Bruno BEAUCHET, RFF, explique la méthode utilisée : des scénarios macro-économiques ont été élaborés par la Commission européenne et déclinés nationalement. RFF a établi un référentiel national sur la base de ces sources. Le référentiel utilisé est le même pour tous les projets en France. Cela permet d'avoir une comparaison équitable entre les projets. Ces hypothèses communes nous permettent d'élaborer un cas central. Comme il existe une véritable incertitude sur les tendances futures, des tests de sensibilité sont lancés en partant du principe que le prix du carburant va augmenter de 10% par exemple : l'évolution et les réactions du modèle sont constatés et suivis. Actuellement, la tendance est en forte augmentation du prix du carburant. Or les hypothèses nationales et européennes n'évoluent pas tous les mois et notre modèle date lui-même de l'année dernière : nous faisons donc des tests de sensibilité pour voir l'incidence de l'évolution des prix actuels. Néanmoins, nous avons retenu une hypothèse plutôt prudente. S'il y a un report massif du fait de l'évolution du prix des carburants, nous aurons des chiffres de trafic « grandes lignes » encore plus importants, renforçant de fait l'intérêt du projet. Enfin, tous les trains ne sont pas remplis au maximum. Le taux d'occupation entre chaque gare est surveillé et si les TGV[®] ne sont pas pleins à 100 %, ils sont en capacité d'accueillir plus des voyageurs, si le prix augmente. Une hypothèse de hausse du prix du carburant n'induit par directement la création de nouveaux trains.

- ▶ **Éric BOISSEAU, Représentant régional de la FNAUT**, précise sa question, qui ne portait pas sur le taux de charge des TGV[®], mais sur la comparaison de fréquentation des différents sites de gare, urbanisés ou exurbanisés, en cas de hausse de prix du carburant.

Bruno BEAUCHET, RFF, ajoute qu'il faudra travailler avec les AOT, comme la Région pour les trains régionaux. Car dans les gares interconnectées, il peut y avoir un report sur le TER à partir des gares

nouvelles de Béziers-Est, en cas de dévoiement de la ligne existante, de Narbonne-Ouest ou de Nissan. Concernant le rabattement par transport collectif, l'incidence pourrait être forte.

- ▶ **Joan-Loïs ESCAFIT, Secrétaire de l'Union locale CFDT des Pays du Grand Biterrois,** souligne la divergence des chiffres présentés par l'AREP dans l'atelier du matin, pour La Domitienne. Ce sont des chiffres de trafic de l'étude réalisée en 2008. Il n'y avait que 700 000 voyageurs pour Narbonne-Ouest, 1,2 millions pour Béziers-Est, 1,8 millions pour Nissan. Sur Nissan, le chiffre garde le même ordre de grandeur, mais la forte variation des deux autres pose question. En arrière plan, c'est la méthode d'approche du nombre de voyageurs, qui est en jeu. Le nombre de km par voyageur rendrait mieux compte de l'utilité sociale : le nombre de km moyen par voyageur peut différer sensiblement et en conséquence l'utilité économique sociale changera. Sur la hausse de fréquentation des transports en commun, la CFDT se rallie à la proposition de la FNAUT, pour que les scénarios soient complétés, de sorte qu'on ait d'autres fourchettes à étudier. À la fin, le choix ne sera pas déterminé par les statistiques, c'est la volonté politique qui sera déterminante pour retenir telle ou telle option. Mais il faut qu'un maximum d'argumentation, d'hypothèses économiques soient disponibles pour conclure ensuite, sur la meilleure direction à prendre. Un objectif commun pour ce projet est l'augmentation de la fréquentation de la ligne nouvelle, grâce à l'implantation de la ou des nouvelles gares.

Édouard PARANT, RFF, remercie les participants et donne rendez-vous aux prochains ateliers qui seront consacrés à la desserte du territoire ; ils auront lieu à Béziers, Nissan et Narbonne, respectivement les 18, 19 et 20 juin prochains.

Fin de l'atelier à 16h30.
