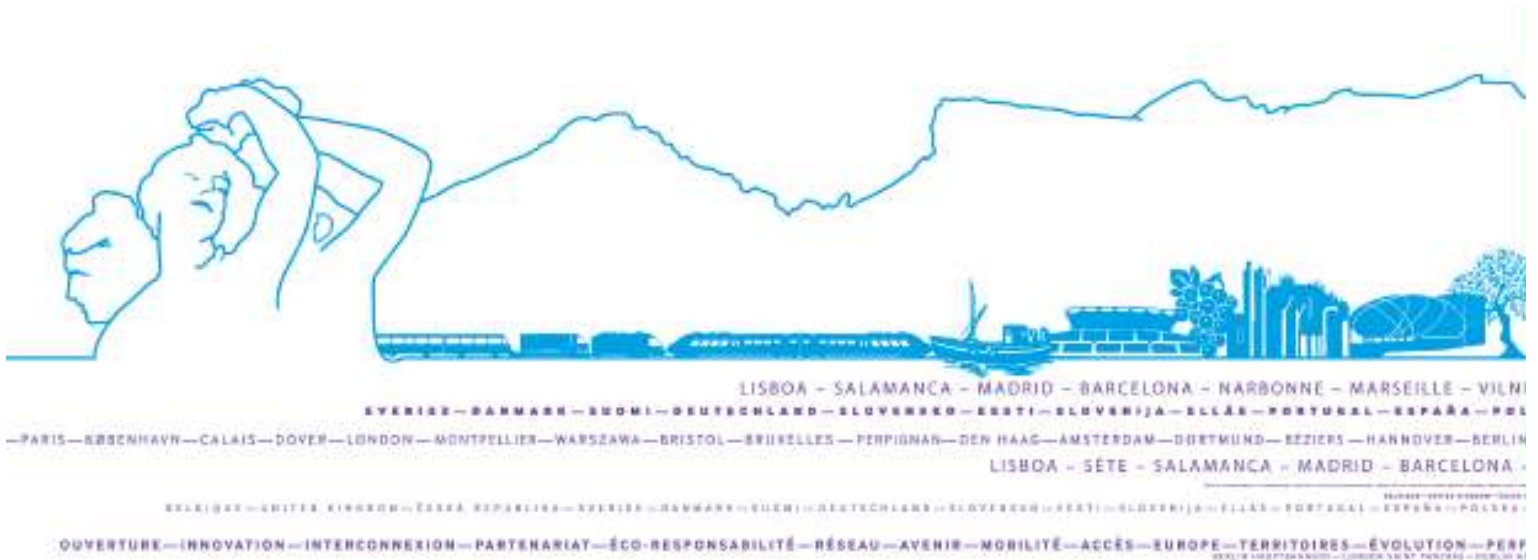


Compte-rendu

DEUXIEME COMMISSION CONSULTATIVE – SEQUENCE 4

Jeudi 18 novembre 2010 – BEZIERS
Palais des Congrès – 29 avenue Saint-Saëns



Début de la réunion 10h15 en présence de 25 participants

NOM	PRENOM	ORGANISME	FONCTION
CHOPIN	Philippe	Sous-préfecture de Béziers	Sous-préfet
JOUSSET	Martine	Sénat	Assistante parlementaire
COUDERC-MONERON	Annie	Assemblée Nationale	Assistante parlementaire
BOZZARELLI	Michel	Conseil Général de L'Hérault - Canton de Béziers 3 Communauté de communes "La Domitienne"	Conseiller général Président
FAGES	Roger	Conseil Général de L'Hérault - Canton de Montagnac Mairie de Montagnac	Conseiller général Maire
ALLAOUI	Sarah-Fatima	Mairie de Béziers et Conseil régional	Représentante du maire et conseillère régionale
BIOLAN	Alain	Communauté d'agglomération de Béziers Méditerranée SCOT Ouest Hérault	Vice président
SUERE	Michel	Communauté d'agglomération de Béziers Méditerranée	Vice Président
PIN RUIZ	Sylvie	Communauté d'agglomération de Béziers Méditerranée	Directrice des Transports
MAURAND	Jacques	Communauté d'agglomération de Béziers Méditerranée	Directeur Aménagement et environnement
MILLET	Denis	Communauté d'agglomération Hérault Méditerranée	Directeur général adjoint de l'aménagement et du territoire
RALUY	Robert	Mairie de Bessan	Maire
COSTE	Georgette	Mairie de Bessan	Adjointe au maire
BALDY	Louis	Mairie de Bessan	Président du conseil des SAGE
NESPOULOUS	Jacques	Mairie de Bessan	Conseil des SAGE
NOUGUIER	Richard	Mairie de Montblanc	Maire
PEREZ	Jean-Pierre	Mairie de Vendres	Maire
GALONNIER	Jean-Paul	Mairie de Villeneuve-lès-Béziers	Maire
MARHUENDA	Pierre	Mairie de Florensac	Adjoint au maire
RAYNAUD	Alain	Mairie de Saint-Thibéry	Adjoint au maire
DOLZ	Rosine	Mairie de Pomerols	Elue
BARTHE	Isabelle	Mairie de Vendres	Directrice générale des services
JOURNET	Marcel	INGÉROP	Directeur
CAREL	Damien	INGÉROP	Chargé de projet
CHANTOME	Eve	INGÉROP	Chargé de projet

[Les intervenants de Réseau Ferré de France Direction Régionale Languedoc-Roussillon pour cette commission :](#)

- **Edouard PARANT** - Chef de mission Ligne nouvelle Montpellier Perpignan

Le déroulé de la commission

La commission consultative réunit les élus concernés par la séquence 4 du couloir d'études de 5 km de large qui se décline de Vendres à Loupian.

Le déroulé a été le suivant :

- Rappel de la première réunion de la commission consultative et des questions qui avaient été posées,
- Déroulé des réunions tenues depuis le mois de septembre et présentation des réunions à venir d'ici à la fin 2010,
- Focus sur les principales caractéristiques de la séquence : l'hydraulique, la desserte ferroviaire avec les deux sites d'accueil potentiels de la gare ayant fait l'objet de demandes particulières lors de la première réunion du 16 septembre dernier.
- Présentation d'une maquette en 3 dimensions des options de passage de la séquence.

La présentation s'est enrichie d'un échange sous forme de questions réponses avec la salle.

Le diaporama de présentation est en ligne sur le site www.lalignenouvelle.com sous la rubrique Documents – Réunions de concertation – Commissions consultatives

Les réunions / manifestations de concertation depuis septembre 2010

Septembre 2010 : Réunions des 5 commissions consultatives du 13 au 17 septembre avec une présentation aux élus des réflexions menées lors de l'atelier environnement du 7 septembre 2010 et des propositions des options de passage étudiées par RFF.

Octobre 2010 : Travail en ateliers sur la ressource en eau (le milieu hydraulique et les inondations) (7 octobre), sur les deux massifs emblématiques que sont les Corbières et la Gardiole (14 octobre), et sur le transport de marchandises et les activités logistiques en Languedoc Roussillon (6 octobre). Les échanges au cours de ces différents ateliers ont permis d'enrichir le recueil de données et de faire évoluer le projet en conséquence.

Novembre 2010 : Seconde session des commissions consultatives entre le 15 et le 19 novembre.

Décembre 2010 : Réunions publiques permettant des échanges avec le grand public. La réunion relative à la séquence 4 se tiendra le 15 décembre à Bessan. Les documents présentant le planning de ces réunions sont disponibles dans les mairies et sur le site Internet du projet. (www.lalignenouvelle.com).

RFF a souhaité tenir ces réunions dans les communes rurales directement concernées par le projet plutôt que dans les grandes agglomérations, moins impactées.

Outre ces réunions, RFF a réalisé un travail de terrain en organisant des rencontres avec :

- des communes concernées par le projet (Fitou et Cuxac d'Aude dernièrement) ;
- les services de l'Etat :
 - Service Départemental de l'Architecture et du Patrimoine pour anticiper la préparation des dossiers réglementaires relatifs aux sites et monuments inscrits aux inventaires ;
 - Office National des Forêts pour la thématique forestière (même si les forêts du couloir d'études n'ont qu'une très faible vocation de production, elles présentent une forte valeur sociale) ;
 - Direction Départementale des Territoires et de la Mer pour les problématiques liées aux risques d'inondations et aux Plans de Prévention des Risques Technologiques ;
- les professionnels du monde agricole (SAFER, FDSEA, etc.) pour préparer les autorisations de pénétrer dans les parcelles et les protocoles indemnitaires attenants (le 9 décembre prochain).

Des expositions itinérantes en mairie ont démarré avec l'installation dans les communes de moins de 10 000 habitants. Pendant une semaine, les habitants peuvent s'informer sur le projet, via 3 panneaux d'explication placés dans les halls.

Des expositions permanentes se tiennent dans les Maisons de la Région à Perpignan, Narbonne et Béziers.

Des expositions sont aussi installées dans plusieurs centres commerciaux répartis sur le couloir d'étude. Pour la séquence 4, le centre commercial est l'Hypermarché de Béziers situé Boulevard du Languedoc où l'exposition se tiendra du 6 au 13 décembre 2010.

Le comité de pilotage : la date du 3 décembre est envisagée.

Focus sur la problématique de hydraulique

Un atelier spécifique « hydraulique et milieu aquatique » a été organisé le 7 octobre 2010 à Narbonne sur cette thématique en présence notamment, de syndicats mixtes de bassins. Deux aspects ont été abordés: la ressource en eau potable et l'écoulement des eaux superficielles avec notamment les risques d'inondation.

Les points saillants à retenir sont:

- de très nombreux cours d'eau sont traversés perpendiculairement ;
- beaucoup de cours d'eau n'ont pas fait l'objet d'études poussées. Celles-ci seront conduites par RFF durant l'étape suivante ;
- contexte réglementaire strict du fait de « la loi sur l'eau », qui protège la ressource et les populations.

Lors de l'atelier, les acteurs ont émis des préconisations et les demandes suivantes :

- conduire des calculs poussés par des simulations qui prennent en compte la rupture des digues,
- sur l'Orb, ne pas perturber la répartition des inondations entre rive droite et rive gauche,
- prendre en compte la contrainte des captages d'alimentation en eau potable notamment, par la présence de 17 forages à Florensac. Cette zone est la plus sensible sur les 150 km du projet en termes d'alimentation en eau potable, zone sur laquelle ASF a procédé à des travaux sur l'autoroute A9 pour protéger ces captages.
- ne pas retenir une option de passage au nord de Saint-Thibéry compte tenu de la nécessité de prévoir un franchissement plus important du à la zone inondable plus large à l'amont qu'à l'aval entre Bessan et Florensac.
- Prendre en compte les aménagements de protection existants et en projet.

Au niveau de la séquence, certaines spécificités sont ressorties :

- existence de 3 grands cours d'eau : L'Orb, le Libron et l'Hérault. A noter que certains cours d'eau présentent un profil en toit : cours d'eau endigués dont le lit mineur présente une côte NGF plus haute que le lit majeur ;
- le Libron, pour lequel une étude devra être menée afin d'appréhender l'éventualité de rupture de digues. Les ouvrages devront en effet être dimensionnés afin d'éviter que la voie ferrée soit submergée ou qu'une brèche puisse se créer ;
- le passage du canal du Midi présente une sensibilité paysagère marquée.

Les exigences sont les suivantes :

- respecter les capacités de stockage ;
- respecter l'équilibre physique des cours d'eau : un ouvrage ne peut pas être réalisé dans le lit mineur même si le cours d'eau est à sec la plupart du temps ;
- respecter la répartition des directions et des vitesses d'écoulement ;
- respecter la déconcentration des écoulements ;
- conserver les continuités écologiques (trames vertes et bleues) en maintenant un fil d'eau au niveau des franchissements.

L'identification des bassins versants est complétée par une estimation de leur taille pour évaluer les débits de crue donc le dimensionnement des futurs ouvrages.

Un focus présente les zones inondables à partir de l'identification des lits mineurs, moyens et majeurs de chacun des cours d'eau, du recoupement des plans des PPRI et du calcul des bassins hydrogéomorphologiques (diapositive 8).

RFF souligne l'importance de la thématique hydraulique vis-à-vis du projet, qui devra à la fois respecter les exigences légales et réglementaires et assurer une protection efficace de la population. Ces exigences se traduiront par des coûts importants du fait du linéaire de viaduc à prévoir.

Les données actuellement en possession de RFF sont les projets d'endiguement du Syndicat Mixte de Béziers la Mer, le SAGE et des données sur la nappe de l'Astien fournies par le SMETA.

Focus sur la desserte du territoire

Pour répondre aux attentes exprimées lors de la première Commission Consultative, RFF présente aux élus les différentes options de desserte « voyageurs » à partir de la ligne nouvelle.

Scénario d'une gare nouvelle localisée à Nissan-lez-Ensérune

La desserte du Narbonnais et du Biterrois serait assurée dans ce scénario par une gare unique à mi-distance entre les deux agglomérations. Elle se situerait près du hameau de Périès, sur la commune de Nissan-lez-Ensérune.

La gare sur la ligne nouvelle serait en léger remblai et sensiblement au même niveau que la ligne existante où une halte TER serait alors créée pour assurer une interconnexion entre les deux réseaux (régional et grande vitesse).

Le profil en travers (diapositive 12) illustre la disposition des voies : deux voies centrales sans quai pour les trains qui ne s'arrêtent pas, encadrées par deux voies à quai latérales, la ligne classique étant accolée avec des quais dédiés à la desserte TER pour assurer ainsi les correspondances.

La création d'une gare sur la ligne nouvelle imposerait des contraintes techniques dans la géométrie du tracé, puisqu'elle nécessiterait une portion droite et horizontale de 1,5 km à 2,3 km de long afin de créer les aiguillages permettant aux trains de s'arrêter à quai.

La contrainte d'alignement, sur une longueur moindre, s'imposerait pour la création de quais sur ligne classique afin de favoriser l'accès des passagers notamment à mobilité réduite.

Scénario d'une gare nouvelle située à Béziers Est

RFF propose 3 options pour répondre aux demandes qui ont été émises lors de la première commission consultative.

Option 1 (Diapositive 13): étudiée dans le cadre du débat public, la gare serait positionnée au sud de l'autoroute A9 et à l'intersection avec la ligne classique.

Ce positionnement est assujéti à deux contraintes majeures : la présence de la zone inondable en limite de gare et la création de la gare en viaduc. La contrainte d'alignement pour éviter un nouveau franchissement de l'A9 au nord-est de Béziers implique de déporter l'axe du projet vers le sud, ayant pour conséquence d'impacter plus fortement le bâti de Villeneuve-lès-Béziers que le projet de 1995.

Option 2 (Diapositive 14): la seconde option a pour objectif de se rapprocher au maximum de l'A9 et de l'échangeur avec l'A75 avec une gare située plus au nord-est par rapport à l'option 1. Le rapprochement avec l'A9 permet un impact sur le bâti moindre par rapport à l'option 1. Mais ce rapprochement et la contrainte de l'alignement au droit de la gare nécessitent toutefois un double franchissement de l'A9 à l'est.

La possibilité de passer sous l'autoroute pour abaisser le profil a été écartée à ce stade : RFF précise que le dégagement du gabarit sous l'autoroute pour une ligne ferroviaire nécessiterait 8 à 9 m de dénivelé, difficilement compatible avec la présence dans le secteur de nombreux cours d'eau.

Option 3 (Diapositive 15): la troisième option présente une gare plus à l'est répondant au souhait de l'Agglomération de Béziers Méditerranée tout en restant au sud de l'A9, proche de l'échangeur avec l'A75. Cette option impliquerait de déplacer le projet vers le sud-est. Cette option offre un profil plus proche de celui de l'A9 et des ouvrages moins importants. Mais l'impact sur le bâti est plus important.

➤ **Jean-Paul GALLONIER – Maire de Villeneuve-lès-Béziers** souhaiterait qu'une localisation plus précise soit apportée sur le plan de l'option 3. Il s'interroge en effet sur le positionnement de la gare : il la trouve assez éloignée de l'A9 et peut-être localisée sur la commune de Cers et donc sur une zone inondable.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

La gare, pour cette option, est localisée sur la commune de Villeneuve-lès-Béziers, hors zone inondable. RFF souligne par contre, la présence de plusieurs petits cours d'eau dans ce secteur.

➤ **Michel BOZZARELLI – Président de la Communauté de communes « La Domitienne » et Conseiller Général de l’Hérault – canton de Béziers 3** s’interroge sur l’intermodalité des 3 options. Pour sa part, seule l’option 1 permet, d’après les plans présentés, un raccordement à la ligne actuelle.

Réponse du Maître d’Ouvrage :

L’ensemble des options est étudié pour permettre la connexion avec la ligne actuelle. Cette fonctionnalité sera développée dans la suite de la présentation.

➤ **Michel BOZZARELLI – Président de la Communauté de communes « La Domitienne » et Conseiller Général de l’Hérault – canton de Béziers 3** demande s’il est possible, dans l’option 3, d’évaluer la distance entre la gare et l’A9. En effet, l’option 3 est très décalée au sud et n’est plus collée parfaitement à l’A9.

Réponse du Maître d’Ouvrage :

Au niveau de la gare, la distance est d’environ 600 mètres. Plus à l’est, la distance entre l’A9 et la ligne nouvelle est d’environ 80 à 100 mètres au lieu-dit les Crémats.

RFF souhaite rappeler que la présentation reste, à ce stade, très schématique et correspond aux études préliminaires. Le calage fin en plan et en altitude n’interviendra qu’au stade de l’Avant-Projet Sommaire qui fera l’objet d’une DUP.

Le focus présenté aujourd’hui permet de répondre aux demandes formulées lors de la première commission intégrant les nombreuses contraintes du secteur : les infrastructures de transport, l’urbanisation, les zones d’activité, l’hydraulique, la zone du Capiscole, pour vérifier la faisabilité des différentes options.

Connexions entre la ligne nouvelle et la ligne actuelle

A Nissan, comme présenté précédemment, l’interconnexion est réalisable à niveau avec des quais TER accolés aux quais de la ligne nouvelle.

Au niveau des sites potentiels de Béziers Est, plusieurs implantations et interconnexions peuvent être envisagées. Sont présentés successivement des schémas de principe en plan et des coupes en travers type.

Pour l’option 1, la gare est en viaduc avec les quais LGV localisés au dessus des quais du TER (principe de Valence TGV).

Par ailleurs, un raccordement ferroviaire est aménageable, après franchissement du Libron, entre la ligne nouvelle et la ligne actuelle. Cette option rencontrera néanmoins une très forte contrainte par rapport au bâti.

Pour les options 2 et 3, où la gare est éloignée de la ligne classique, la connexion obligerait à déplacer la ligne classique au nord de Cers pour qu’elle vienne tangenter la ligne nouvelle, répondant ainsi à une demande de la Communauté d’Agglomération Béziers Méditerranée et des communes de Cers et de Villeneuve-lès-Béziers. La configuration de la gare serait similaire à celle de Nissan avec une gare presque à niveau avec la ligne existante. Elle serait en léger remblai ou déblai selon l’altitude du projet calée ultérieurement.

RFF propose une variante sur les options 2 et 3, consistant à aménager un raccordement ferroviaire entre la ligne actuelle non déviée et la gare nouvelle avec des quais TER/TGV accolés. Le principe de navettes TER entre la gare nouvelle et la gare centre de Béziers serait ainsi conservé.

Cette variante permettrait d’éviter le déplacement de la ligne actuelle et les coûts induits. Elle limiterait l’emprise sur le foncier. (Cette disposition est celle retenue pour la gare de Reims-Champagne TGV).

RFF estime, en effet, que le déplacement de toute la ligne risque de se heurter à deux difficultés : les contraintes réglementaires à l’est de Cers (plan national d’action, ZNIEFF type 1, Natura 2000) et l’effort financier supplémentaire dans un contexte actuel particulièrement difficile.

➤ **Michel BOZZARELLI – Président de la Communauté de communes « La Domitienne » et Conseiller Général de l'Hérault – canton de Béziers 3** demande des précisions sur le respect, dans le cadre des options 2 et 3, de l'alignement nécessaire pour que les deux lignes soient côte-à-côte.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

La distance d'alignement droit nécessaire est respectée comme présenté précédemment sur les vues en plan des différentes options de gare de Béziers Est.

La longueur retenue est de 1600 m, inférieure à la longueur optimale nécessaire de 2 300 m, pour prendre en compte, au maximum du possible, les contraintes de bâti à Villeneuve-lès-Béziers. Cette longueur réduite est un compromis qui implique le report dans une position éloignée des aiguillages nécessaires en entrée et en sortie de la gare, avec des conséquences en termes de gestion des circulations sur la ligne.

➤ **Michel SUERE – Vice-Président de la Communauté d'agglomération de Béziers Méditerranée** demande ce qu'il adviendra de la partie de ligne actuelle, qui ne serait plus utilisée.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Si la ligne actuelle n'est plus utilisée, elle disparaîtra. Elle serait revendue par RFF et pourrait faire l'objet de réaménagements tels qu'une piste cyclable, une voie verte ou des jardins selon les projets qu'émettraient les élus.

➤ **Richard NOUGUIER – Maire de Montblanc** pose une question relative au trafic de nuit des TGV.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

RFF indique, d'une part, que le trafic ferroviaire nécessite des plages horaires pour l'entretien et la maintenance ; actuellement, l'habitude veut que celles-ci soient programmées sur des amplitudes importantes la nuit ; d'autre part, l'augmentation de la vitesse des TGV a entraîné une baisse du trafic des trains de nuit.

Il est toutefois envisageable qu'une offre de TGV de nuit, moins chère, soit proposée pour Barcelone par exemple. Cette offre dépendrait bien évidemment de la demande effective.

L'éventualité d'une utilisation de la ligne pour la messagerie express, dont les besoins sont en forte augmentation, afin de répondre à la fermeture des aéroports la nuit, constitue une autre piste de réflexion. Il existe notamment le projet CAREX à proximité de l'aéroport de Roissy qui prévoit le transfert au niveau national d'une partie des vols aériens intérieurs réservés à la messagerie sur le réseau ferré.

RFF ne peut donc assurer qu'il n'y aura pas de TGV la nuit et émet l'éventualité d'une progression future. Une précision est apportée par rapport à la mixité du projet qui implique la circulation de trains de marchandises.

➤ **Michel SUERE – Vice-Président de la Communauté d'agglomération de Béziers Méditerranée** demande si le fret et le trafic TGV seront séparés au regard de la coupe en travers présentée et plus particulièrement, par la présence des 4 voies dessinées pour la ligne nouvelle.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Quasiment toutes les gares TGV disposent aujourd'hui au minimum de 4 voies voire 6 afin de dissocier le trafic des trains (TGV ou fret) qui ne marqueront pas l'arrêt en gare. Ils circuleront à pleine vitesse tandis que le fret circulera pour sa part à moindre vitesse, empruntant soit les voies à quais, soit les voies centrales selon les disponibilités.

➤ **Michel SUERE – Vice-Président de la Communauté d'agglomération de Béziers Méditerranée** fait remarquer que la variante de raccordement présentée dans les options 2 et 3 privilégie Béziers au détriment des Agathois qui prendraient la ligne actuelle pour venir à la gare nouvelle. Ce qui impliquerait qu'ils passent par la gare actuelle de Béziers pour faire marche arrière afin d'accéder à la ligne nouvelle.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Les Agathois prendront avant tout les TGV en gare d'Agde. Ils pourraient effectivement prendre le train en gare de Béziers, mais aussi en gare de Montpellier. Si les Agathois souhaitent aller à Paris, ils prendront donc le TGV à la gare d'Agde directement, qui bénéficie d'une desserte renforcée en période estivale ou un TER vers Montpellier.

➤ **Michel SUERE – Vice-Président de la Communauté d'agglomération de Béziers Méditerranée** demande si les TGV en direction d'Agde emprunteraient la ligne actuelle.

Réponse du Maître d’Ouvrage :

A la mise en service du CNM, entre Nîmes-Manduel et Lattes, il existera une bifurcation au sud-ouest de Montpellier qui permettra de rejoindre la ligne actuelle en direction d’Agde et de Sète. Les flux vers le nord sont majoritaires au départ d’Agde ; vers le sud, en direction de Perpignan ou Toulouse, ils sont beaucoup moins importants.

➤ **Michel SUERE – Vice-Président de la Communauté d’agglomération de Béziers Méditerranée** demande quel serait le parcours d’un train en provenance de Toulouse ou de Perpignan et qui devrait s’arrêter à Agde pour ensuite monter à Paris.

Réponse Maître d’Ouvrage :

Le train devrait, comme indiqué lors du débat public sortir à Nissan ou à Narbonne pour revenir sur la ligne classique.

Les fonctionnalités de la ligne nouvelle sont déterminées à partir de la localisation des aires de chalandises et de la destination des usagers.

A cet effet, des enquêtes ferroviaires d’origine et de destination ont été menées à Paris, Bordeaux, Toulouse, Montpellier, Perpignan, Marseille, Nice et Lyon et bien sûr Agde et Béziers, afin d’estimer le flux des voyageurs et leur destination. Ces enquêtes ont été réalisées sur 4 jours avec en moyenne 1 000 trains enquêtés par jour.

S’il est constaté que peu d’usagers souhaitent relier Agde à Carcassonne, la ligne actuelle répond à cette demande.

Le plus important est de rendre un service à un coût acceptable, le but n’étant pas de répondre à toutes les possibilités envisageables.

RFF confirme donc que la configuration de la variante ne permet pas de mettre en relation directe la gare d’Agde et la gare nouvelle de Béziers Est.

➤ **Richard NOUGUIER – Maire de Montblanc** fait remarquer que dans cette hypothèse, la gare d’Agde n’existerait plus en tant que gare TGV puisque les voyageurs prendraient uniquement le TGV à Villeneuve-lès-Béziers.

Réponse du Maître d’Ouvrage :

La gare TGV à Agde sera maintenue avec des liaisons entre Paris et Agde. La desserte TGV sera assurée comme aujourd’hui avec environ 16 trains TGV (chiffre SNCF 2009 du débat public) par jour et par une augmentation de la desserte en période estivale.

Ces informations sont disponibles dans le dossier du débat public fourni en début de séance.

Michel SUERE – Vice-Président de la Communauté d’agglomération de Béziers Méditerranée souhaite rappeler que dans le cahier d’acteurs de Béziers il était prévu de faire une gare de territoire. Dans la variante proposée, il s’agit d’une gare uniquement biterroise ne correspondant pas aux souhaits de l’agglomération qui voudrait faire bénéficier la population d’Agde de la ligne nouvelle par l’intermédiaire d’une desserte TER. Dans cette variante le problème biterrois est donc solutionné mais pas le problème agathois.

Réponse du Maître d’Ouvrage :

Cette préoccupation est prise en compte dans le cadre de l’option 1 mais la localisation de la gare ne semble pas répondre aux souhaits exprimés par les élus.

Il existe donc la solution de la déviation de la ligne classique sur les options 2 et 3. RFF est toutefois en devoir de proposer une solution à un coût plus acceptable et qui réponde à minima à la priorité des déplacements.

RFF fait notamment la remarque que la Communauté d’agglomération de Hérault Méditerranée était, lui semble-t-il, favorable à garder la desserte d’Agde par les TGV direct.

➤ **Denis MILLET – Directeur général adjoint de l’aménagement du territoire de la Communauté d’agglomération de Hérault Méditerranée** indique qu’il est évident que par rapport au positionnement de la station touristique, le plus important est de maintenir la desserte en TGV d’Agde par la gare actuelle, d’autant plus que le quartier autour de la gare fait l’objet d’une requalification.

Agde aura des liens avec Béziers par une desserte TER. L’accès à la ligne nouvelle n’est donc pas une priorité absolue comme l’avait déjà précisé le Président de la Communauté d’agglomération à RFF. Ce n’est donc pas un point de blocage. La Communauté d’agglomération sait que les touristes qui viennent par le train ont plutôt pour

origine Paris et le Nord. C'est pourquoi, la desserte par la gare actuelle doit être maintenue. Elle est primordiale pour la ville.

Les deux autres priorités pour la Communauté d'agglomération sont le cadencement du TER et la détermination des impacts qui occasionneraient la modification du type de trafic traversant Agde, notamment par rapport au fret qui emprunterait la ligne actuelle et serait une source de nuisances pour la population.

➤ **Michel SUERE – Vice-Président de la Communauté d'agglomération de Béziers Méditerranée** évoque le problème du passage à niveau à proximité de la gare d'Agde.

➤ **Denis MILLET – Directeur général adjoint de l'aménagement du territoire de la Communauté d'agglomération de Hérault Méditerranée** précise à ce titre que RFF est actuellement en train d'étudier le passage en souterrain de la voirie pour supprimer le passage à niveau. Il ne connaît pas le planning de la mise en service ni la manière dont le financement sera assuré mais indique que la requalification du quartier de la gare prend déjà en compte la suppression de ce passage à niveau.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

RFF confirme que des études sont en cours. La suppression du passage à niveau est possible techniquement. La problématique de sa mise en service est liée à son financement au regard de la complexité d'un tel ouvrage et donc de son coût.

➤ **Sylvie PIN RUIZ – Directrice des Transports de la Communauté d'agglomération de Béziers Méditerranée** fait remarquer que la variante proposée sur les options 2 et 3 n'est pas intéressante pour l'agglomération d'Agde dans la mesure où la connexion en TER entre Agde et Béziers se ferait uniquement de gare centrale à gare centrale. Le TER ne desservira donc pas la gare de Béziers Est dans cette configuration.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

RFF confirme l'exactitude des propos mais n'y voit pas de « problème ». La desserte TER gare à gare conserve une réelle pertinence. Ensuite, il est important de raisonner en terme de temps de déplacement. La question est donc de savoir s'il est préférable de gagner du temps à aller jusqu'à Béziers en TGV et d'attendre le TER (cadencé tous les 10 min à 30 min selon les prévisions) pour rejoindre la gare d'Agde, obligeant à une rupture de charge. Ou s'il n'est pas plus opportun d'arriver directement en TGV à la gare centre d'Agde. Cette configuration reste faisable pour les Piscénois via l'autoroute A9. RFF rappelle que les acteurs qui auront surtout à se prononcer sont la Communauté d'agglomération d'Hérault Méditerranée.

Sylvie PIN RUIZ – Directrice des Transports de la Communauté d'agglomération de Béziers Méditerranée souhaite faire remarquer que c'est surtout le nouveau quartier et pôle urbain, qui sera associé à la gare nouvelle, qui n'aura pas de desserte TER efficace vis-à-vis du sud de l'agglomération vers Agde.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Il y aurait tout de même une desserte fréquente via une navette dédiée pour rejoindre la gare centre de Béziers.

➤ **Jacques MAURAND – Directeur Aménagement et Environnement de la Communauté d'agglomération de Béziers Méditerranée** craint qu'il soit utopique de faire croire aux Agathois qu'ils auront beaucoup de TGV alors que l'idée est de renforcer le nombre de TGV sur la ligne nouvelle. Il estime que seule la SNCF est en mesure de définir les futures dessertes pour Agde.

➤ **Denis MILLET – Directeur général adjoint de l'aménagement du territoire de la Communauté d'agglomération de Hérault Méditerranée** réaffirme que sa préoccupation première est le maintien de la desserte en TGV de la gare d'Agde. Comme RFF le faisait remarquer, son objectif est de rentabiliser au maximum ces infrastructures, mais de fait personne ne garantit à la Communauté d'agglomération une desserte TGV avec des fréquences à terme assurées. Il s'agit donc d'une vraie question pour la Communauté d'agglomération de savoir selon l'offre et la demande si dans le futur, les 16 trains TGV envisagés pour la desserte d'Agde seront maintenus. La Communauté d'agglomération se mobilisera pour maintenir l'offre essentielle pour son territoire.

Dans le fond, il y a un décalage entre le dessin de l'infrastructure et le service qui sera assuré pour ceux qui fréquenteront ces lignes. Il émet des craintes sur les données présentées notamment sur ce qui se rapporte aux données de fréquentation que la SNCF envisage dans le futur.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Le nombre de trains indiqué dans le dossier du débat public correspond au nombre de trains estimé par la SNCF. RFF a repris ces données et a calculé le nombre de voyageurs. RFF va par ailleurs obtenir les fréquentations 2009 en Languedoc Roussillon grâce à une convention avec la SNCF.

Pour rejoindre le nord de la France à partir d'Agde, il y aurait donc d'une part, la desserte TGV et d'autre part, la liaison TER entre Agde et Montpellier. Dans les deux cas, la vitesse serait identique à celle actuellement utilisée, c'est-à-dire 160 km/h.

Ceci reviendrait à environ 16 à 18 TGV qui s'arrêteraient en gare d'Agde et près de 70 TER par jour qui relierait Agde à la gare de Montpellier. Les voyageurs prendraient une correspondance quai à quai pour 126 TGV. Si les Agathois souhaitent prendre le TGV à Béziers, ils disposeraient d'une fréquence de l'ordre de 70 TGV par jour.

➤ **Denis MILLET – Directeur général adjoint de l'aménagement du territoire de la Communauté d'agglomération de Hérault Méditerranée** ne réfute pas cette éventualité pour le territoire, mais fait remarquer que dans la vision d'une optimisation, il serait souhaitable de profiter de la nouvelle infrastructure pour accroître la desserte par rapport à celle offerte aujourd'hui avec cette variante.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

RFF réaffirme que le déplacement de la ligne actuelle est le projet le plus ambitieux. Il souhaite toutefois faire remarquer que cette solution devra se confronter par la suite au réalisme économique.

Michel BOZZARELLI – Président de la Communauté de communes « La Domitienne » et Conseil Général de l'Hérault – canton de Béziers 3 souhaiterait que les élus ne se trompent pas d'objectif. Il s'agit en effet d'une gare TGV pour le national voire l'international. Un certain nombre de trains ne s'arrêtera donc pas à Béziers pour desservir Barcelone, Madrid ou Séville. Il ne faut donc pas confondre la desserte locale, avec les raccordements aussi confortables que possible du point de vue routier et ferroviaire, et la desserte nationale voire internationale.

Ce qui fonde la position de la Domitienne sur la gare, parce qu'il leur semble qu'il n'y aura qu'une seule gare TGV sur la Région, que ce soit Béziers ou Narbonne, est que cette dernière soit pratique d'accès, avec des parkings, des liaisons TER et que cela ne supprime pas pour autant les TGV en provenance de Paris qui desservent actuellement Agde et Sète. Il faut par contre penser à l'ensemble des autres TGV qui vont desservir l'Europe.

Michel BOZZARELLI privilégie donc l'implantation de la gare sur l'ouest biterrois car la population qui serait intéressée par ses liaisons européennes serait beaucoup plus large avec l'ensemble du bassin de l'agglomération de Béziers Méditerranée et du Narbonnais. L'implantation de la gare TGV à l'est biterrois, à seulement 60 km de Montpellier, ne permettra pas selon son avis de rendre ce service. C'est une des raisons pour laquelle il est important que la gare dispose d'espaces, d'une liaison TER/TGV assurée et d'accès routiers et autoroutiers simples.

Le fret est également une des préoccupations de la Domitienne. Il existe en effet une augmentation exponentielle du trafic routier poids lourds entre Narbonne et Béziers, augmentation qui n'est pas maîtrisée à ce jour. La Domitienne fonde donc son choix sur une ligne mixte pour qu'à terme l'on puisse transporter le maximum de marchandises par rail et ceci afin d'éviter l'engorgement autoroutier de la région, insupportable à moyen terme.

Par ailleurs, il lui semble que la Région était plutôt favorable à une gare sur cet espace pour résoudre ces problèmes, les agglomérations de Béziers et de Narbonne se situant au cœur de la région. Le nouveau Président de Région souhaitera peut être prendre position sur ce sujet.

Il souhaiterait donc que l'objectif ne soit pas noyé au milieu de considérations de dessertes locales. Agde reçoit un grand nombre de personnes en période estivale et il convient donc qu'un grand nombre de TGV la desserve. Cette desserte continuera à être assurée via Montpellier et de ce fait cela ne pose pas de problème majeur. D'après lui, par contre, les usagers en provenance de Barcelone ou d'ailleurs descendront à la gare TGV du biterrois et prendront une liaison TER vers Agde s'ils le souhaitent. Il souhaite que la réflexion soit recentrée sur les besoins réels et sur les problèmes auxquels il convient de répondre.

➤ **Sarah-Fatima ALLAOUI – Conseillère municipale à Béziers et Conseillère régional au Conseil Régional du Languedoc-Roussillon** souhaite rebondir sur l'intervention précédente et précise que « Béziers ne paiera pas pour voir passer les trains ». Sur la base du projet développé dans le cahier d'acteurs et compte tenu de la proximité du Cap d'Agde, de l'autoroute et de l'aéroport et des possibilités d'interconnexion, la ville de Béziers est favorable à une implantation de gare nouvelle sur le site de Béziers Est. Madame ALLAOUI propose que, si la solution retenue devait être celle de Béziers ouest, La Domitienne assume ce choix, y compris financièrement.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

RFF souhaite, d'une part, avoir confirmation par Madame ALLAOUI qu'un site entre Béziers et Narbonne ne conviendrait pas à la ville et à l'Agglomération et, d'autre part, savoir quelles seraient, parmi les propositions faites en séance, celles qui auraient la préférence de la Ville et/ou de l'agglomération de Béziers Méditerranée ?

➤ **Sarah-Fatima ALLAOUI – Conseillère municipale à Béziers et Conseillère régional au Conseil Régional du Languedoc-Roussillon** précise que la ville serait favorable à la configuration présentée dans le cahier d'acteurs.

➤ **Jacques MAURAND – Directeur Aménagement et Environnement de la Communauté d'agglomération de Béziers Méditerranée** confirme que le projet porté par la Communauté d'agglomération est l'implantation d'une gare à l'est avec déviation de la ligne classique. Il souhaite également faire remarquer que sur le schéma de principe de la variante 2 des options 2 et 3, la gare est positionnée à la gauche de la RD612 ce qui ne paraît pas conforme au discours. Il est donc important à ce niveau des discussions de travailler sur des plans justes.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Monsieur JOURNET, directeur technique en charge des études réalisées par le bureau INGÉROP confirme que le schéma de principe présenté en séance est erroné. Dans cette variante, la gare est bien implantée à la droite de la RD612. Ce schéma sera corrigé dans la présentation mise à disposition sur le site internet du projet. RFF souhaite avoir confirmation de l'avis de la ville et de l'agglomération sur la gare à l'est avec des navettes TER.

➤ **Jacques MAURAND – Directeur Aménagement et Environnement de la Communauté d'agglomération de Béziers Méditerranée** confirme que cette solution (variante 2 des options 2 et 3) n'est pas recevable car uniquement biterroise. Dans ce cas, le financement serait-il uniquement biterrois ? En effet, une participation est demandée à la Communauté d'agglomération de Béziers pour la déviation de la ligne ; il lui semblerait donc logique qu'un raccordement pour amener les TER au niveau de la gare demandé et revendiqué, demanderait une contribution unique.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

RFF tient à préciser les modes de financement d'un projet de ligne nouvelle ; il n'y a jamais un financeur unique qui paye tout seul un aménagement ; la ville de Béziers ne paiera pas « sa gare » toute seule. Il est évident que si la gare est implantée à Béziers Est la participation demandée à la ville et à l'agglomération sera plus importante que si la gare est commune avec le Narbonnais. Si le projet est plus ambitieux, la contribution sera également plus importante. De toute façon, la ville de Béziers et l'agglomération ne seront pas en mesure de financer à elles seules, la gare et le raccordement. La ville et l'agglomération auront donc besoin de partenaires tels que RFF, l'Etat, la Région et peut être, les départements. RFF rappelle qu'un projet de ligne nouvelle est un projet collectif qui doit permettre, par un travail commun, de réaliser une convergence utile à l'ensemble de la collectivité.

RFF souhaite rappeler qu'à ce stade du projet, l'objectif est de rassembler suffisamment d'organismes pour financer les études et discuter de la suite à donner autour du Préfet de Région et non de choisir précisément une solution. RFF fait remarquer qu'aujourd'hui cet objectif n'est pas complètement assuré.

➤ **Sarah-Fatima ALLAOUI – Conseillère municipale à Béziers et Conseillère régional au Conseil Régional du Languedoc-Roussillon** souhaite rappeler que la position de la ville est une position de développement de son territoire. Elle ne souhaite pas d'une gare qui serait certes faisable sur le plan financier mais sans perspective pour le développement futur du territoire. A ce titre, elle se positionne pour une gare

interconnectée. En ce qui concerne le financement, elle souhaite préciser que le département de l'Hérault ne participe pas à ce jour au financement des études.

➤ **Jean-Pierre PEREZ – Maire de Vendres** souhaite préciser qu'un SCOT est en cours d'élaboration sur le biterrois dans lequel on parle d'aménagement solidaire des territoires. Parler financement aujourd'hui est donc un peu déplacé lorsque l'on parle d'aménagement durable des territoires. Ce n'est pas parce que l'on participe financièrement à un service public que celui-ci doit être accaparé. Il convient donc de positionner le projet en un lieu, comme précisé par Monsieur BOZZARELLI, où il rendra service à l'ensemble de la population.

➤ **Jacques MAURAND – Directeur Aménagement et Environnement de la Communauté d'agglomération de Béziers Méditerranée** pense que la question du financement ne peut être écartée car la Communauté d'agglomération doit prochainement délibérer sur le protocole cadre du financement des études de ce projet. Aujourd'hui, dans le protocole qui est proposé, les départements du Gard et de l'Hérault ont disparu. Cela vient donc alourdir la participation des autres collectivités. La question du financement mérite donc d'être abordée.

➤ **Michel SUERE – Vice-Président de la Communauté d'agglomération de Béziers Méditerranée** pose la question du positionnement de l'Europe et des départements du Gard et de l'Hérault en termes de financement.

Concernant la problématique de gare nouvelle, le positionnement de la gare entre Béziers et Narbonne augmenterait le nombre de déplacements routiers et dégraderait donc le Bilan Carbone®. Il souhaite également préciser que les précédentes études ont montré qu'il n'y avait pas de contrainte particulière pour un Narbonnais d'accéder à la gare en sortant côté Est alors que pour un biterrois, cela poserait des problèmes de déplacement en cas de gare à Narbonne ouest.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

RFF ne peut totalement valider cette affirmation car aucune étude n'a encore été menée en ce sens dans le cadre du Bilan Carbone® et des déplacements. Ces études sont actuellement en cours.

Richard NOUGUIER – Maire de Montblanc voudrait savoir si les financements d'une ligne nouvelle sont aujourd'hui identiques à ceux pratiqués dans le passé et dans les autres régions en France.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

RFF précise que les premières lignes TGV ont été entièrement financées par la SNCF.

Depuis la LGV Est et la LGV Rhin-Rhône, des contributions ont été demandées aux collectivités locales. La norme dorénavant est que le financement soit assuré par l'Etat, RFF, les Régions, les départements et les Communautés d'agglomération.

➤ **Denis MILLET – Directeur général adjoint de l'aménagement du territoire de la Communauté d'agglomération de Hérault Méditerranée** précise que pour prendre une décision sur le financement, les collectivités ont besoin d'avoir une clarification des engagements. On voit bien aujourd'hui les difficultés qu'ont les élus autour des questions de financement. Cette question n'est donc pas indépendante et déconnectée des choix qui vont être opérés. Pour que les élus puissent se prononcer sur un engagement, il ne faut pas demander individuellement de prendre position mais que l'on montre aux élus à quelle hauteur vont participer les différentes collectivités.

Sans clarification, aujourd'hui et selon le principe de précaution, la communauté d'agglomération Hérault méditerranée ne se prononce pas. Il est vrai que cela n'est pas très structurant pour le territoire.

➤ **Roger FAGES – Maire de Montagnac, Représentant de la Communauté d'agglomération de Hérault Méditerranée et Conseiller général de l'Hérault** précise que le choix de la Communauté d'agglomération va vers l'option 3 en termes d'implantation de gare car elle correspond à la desserte d'un territoire important, attractif et demandeur de passagers... Cette implantation permet de préserver des activités existantes et de les développer avec des retombées sur l'ensemble du territoire.

La connexion avec l'aéroport n'a toutefois pas été abordée. En effet, l'aéroport présente une fréquentation encourageante mais il existe une difficulté d'après les professionnels hôteliers pour les usagers en termes de

diffusion sur le territoire. Cette question doit bien évidemment être traitée par les acteurs locaux. Il souhaiterait que l'aéroport soit intégré dans la réflexion globale pour savoir de quelle manière pourraient être optimisées les arrivées des TGV tant sur la gare que sur la ville d'Agde.

➤ **Michel BOZZARELLI – Président de la Communauté de communes « La Domitienne » et Conseiller Général de l'Hérault – canton de Béziers 3** souhaite préciser qu'il ne peut aujourd'hui apporter une réponse sur la contribution au financement du département. Il comprend bien le souci et le questionnement qui a été soulevé par plusieurs élus.

Il serait favorable, à titre personnel, à ce que le département participe financièrement sur la base de la répartition 25% Etat, 25% Région, 25% RFF et 25% collectivités territoriales. Il souhaite rappeler qu'une réforme fiscale est actuellement en cours et que cette dernière ne permet pas aux départements d'être dans une position très stable. Par ailleurs, une quinzaine d'entre eux est susceptible d'être mis sous contrôle financier. Les marges de manœuvre sont donc très restreintes. Cela ne veut pas dire que le département ne participera pas au projet. Il souhaite que les études se poursuivent et ré-insiste sur la problématique des poids lourds.

Il est important de connaître pour l'avenir qui participera financièrement. Cependant, cette question ne doit pas empêcher les élus de se prononcer sur l'intérêt général du projet. L'ensemble des élus s'est accordé pour dire que ce projet est vital pour la Région, il convient donc de poursuivre le travail sur le sujet.

Présentation de la maquette virtuelle en 3 dimensions de la séquence

Les options de passage sont présentées grâce à une maquette en 3 dimensions sur fond de photographies aériennes du couloir d'études prises fin avril 2010.

RFF fait apparaître, pour information, le tracé du projet (PIG) tel qu'il avait été imaginé en 1995. Il s'agit d'une emprise de 100 m.

La zone de passage proposée aujourd'hui englobe l'autoroute et le projet de 1995.

A noter que depuis 1995, de nouvelles protections réglementaires ont été créées et le territoire a connu des évolutions avec des développements économiques et une urbanisation des terrains comme à Pinet ou à Florensac par exemple vers l'A9.

➤ **Pierre MARHUENDA – 1^{er} adjoint à la Mairie de Florensac** souhaite préciser que la commune n'a pas eu beaucoup d'options pour se développer au regard des zones inondables. Ce qui explique son expansion vers le nord en direction de l'A9. Pour autant, les nuisances sonores et le confort de ses administrés est la préoccupation principale des élus et ceux-ci veilleront donc à ce que le projet ne vienne pas apporter de nuisances supplémentaires.

Maître du d'Ouvrage :

RFF précise qu'aucune option de passage n'est présentée au nord de Saint-Thibéry.

➤ **Richard NOUGUIER – Maire de Montblanc** fait remarquer qu'une telle option serait une absurdité à tous les niveaux : sur le plan des nuisances acoustiques, de la population et de l'activité viticole.

➤ **Michel BOZZARELLI – Président de la Communauté de communes « La Domitienne » et Conseil Général de l'Hérault – canton de Béziers 3** précise pour information que les carrières des Monts Ramus s'étendront à terme sur les terrains du Motocross au nord de l'A9.

➤ **Pierre MARHUENDA – 1^{er} adjoint à la Mairie de Florensac** précise qu'il souhaiterait que le projet soit autant que possible proche de l'autoroute afin d'éviter un fractionnement supplémentaire du territoire communal.

Maître d'Ouvrage :

Le survol 3D permet de visualiser le fractionnement résultant de la présence de l'A9 et du projet LGV de 1995. En effet, une LGV peut suivre une autoroute et la tangenter dans certains secteurs mais il existe toujours des espaces entre la ligne et l'autoroute de l'ordre de 500 à 600 m en raison des rayons de courbure plus resserrés de l'autoroute (vitesse de circulation moins importante).

Lors du survol de la commune de Pinet, l'une des recommandations faites sur l'aspect viticole était de passer le plus au nord possible de l'AOP Picpoul.

Montagnac avait sur le sujet émis un avis divergent de la commune de Pinet en souhaitant un passage du tracé le plus proche possible de l'autoroute.

➤ Roger FAGES – Maire de Montagnac, Représentant de la Communauté d'agglomération de Hérault Méditerranée et Conseiller général au Conseil Général de l'Hérault confirme les propos de RFF.

Conclusion de la séance

Philippe CHOPIN, Sous-Préfet de Béziers, conclut la séance. Le débat a été particulièrement riche. Le financement est une préoccupation majeure des élus. Notamment à ce jour en l'absence d'une prise de position des Conseils généraux. Il précise qu'un compte-rendu sera fait au Préfet de Région pour le prochain Comité de pilotage. Enfin, le travail sur les gares s'est affiné et a permis d'apporter des réponses aux questions de la précédente commission.

La prochaine étape sera donc le Comité de Pilotage.

RFF rappelle qu'il est important de noter que s'il n'y a pas de consensus immédiat sur les gares, cela ne bloquera pas pour autant le travail de définition du tracé. Il conviendra de prendre des mesures conservatoires pour le moment venu pour implanter la gare à un endroit ou un autre.

RFF remercie l'ensemble des participants pour leur participation à cette réunion et les invite à poursuivre ce moment de partage autour d'une collation.

Fin de la commission consultative à 12h05
