

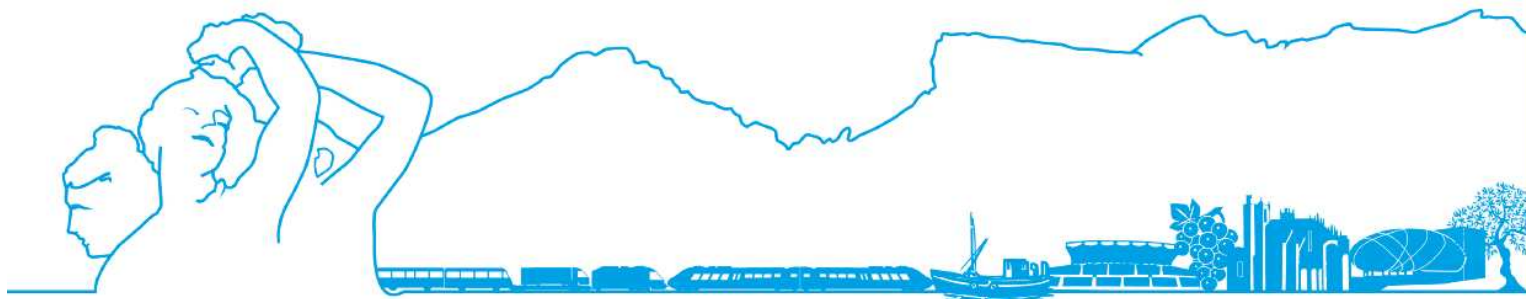
Compte-rendu

ATELIER DESSERTE DU TERRITOIRE

Volet « La gare vue par les acteurs socio-économiques »

Lundi 14 novembre 2011 – COLOMBIERS

Salle du Temps libre



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 — PERF
BERLIN HAUPTBAHNHOF — LONDON SAINT PANCRAS — DUBLIN HE

Début de la réunion à 10h en présence de 32 personnes.

NOM	PRENOM	ORGANISME	FONCTION
DOMANGE	Olivier	DREAL LR - Service Infrastructures / Transports multimodaux	Chargé de mission ferroviaire
ODORICO	Hervé	DREAL LR - Service Infrastructures / Transports multimodaux	Chargé de mission transports multimodaux
LACROIX	Lionel	Conseil général de l'Hérault	Urbaniste territorial
LAMY	Tristan	Communauté d'agglomération Le Grand Narbonne	Vice-président délégué au développement économique, à l'enseignement supérieur et à la recherche
HERAIL	Jean -Roch	Communauté d'agglomération Le Grand Narbonne	Directeur des Services Techniques
SENEQUE	Pierre	Communauté d'agglomération Le Grand Narbonne	Responsable du pôle Aménagement et urbanisme
SUERE	Michel	Communauté d'agglomération Béziers Méditerranée	Vice-président
BACCOU	Laurent	Communauté d'agglomération Béziers-Méditerranée	Chef du service Transports et déplacements
LAHRACH	Radouane	Communauté d'agglomération de Béziers-Méditerranée Béziers Méditerranée expansion	Chargé des opérations d'aménagement économique
BRODARD	Christophe	Communauté d'agglomération de Béziers-Méditerranée Béziers Méditerranée expansion	Chargé d'affaires accueil des entreprises
BOZZARELLI	Michel	Communauté de communes La Domitienne	Président
PESCE	Serge	Communauté de communes La Domitienne	Vice-président délégué aux finances
BENHAIEM	Guillaume	Communauté de communes La Domitienne	Directeur aux affaires générales
POCIELLO	Jacques	Mairie Cuxac d'Aude	Maire
LAURENS	Claudine	Mairie Cuxac d'Aude	Adjointe
CROS	Pierre	Mairie de Nissan Communauté de communes La Domitienne	Maire Vice -Président délégué au tourisme
DANCY	Hélène	Mairie de Nissan	Conseillère municipale
DURAND	Christian	Mairie de Coursan	Adjoint
GALONNIER	Jean-Paul	Mairie de Villeneuve les Béziers	Maire
SCHEMBRI	Jean-Paul	Mairie de Moussan	Maire
OLIVE	Henri	Mairie de Moussan	Adjoint
GUILLELMET	Jean-Marc	Chambre de commerce et d'industrie de région LR	Directeur du Développement économique et territorial
FERRIERES	Eric	CCI de Narbonne	Directeur Industrie et aménagement
AVELA	Marylène	CCIT de Béziers / Saint-Pons - Service économie et développement territorial	Directrice
ARTIS	Louis-Jean	TGV Développement	Président
AUGER	Claude	Énergie TGV	Président
BOISSEAU	Éric	FNAUT	Représentant régional
ESCAFIT	Jean-Louis	Union locale CFDT des Pays du Grand Biterrois	Secrétaire
QUÉTIN	François	SNCF - Direction de la stratégie ferroviaire et de la régulation Direction déléguée aux grands projets Département des projets de l'arc méditerranéen	Adjoint au chef de département des projets de l'Arc méditerranéen et responsable des études grande vitesse
SALTEL	Jean-Pierre	SNCF Gare et connexion	Directeur de projet
DE BELLABRE	Siffrenie	RFF - Direction régionale Midi-Pyrénées Unité Saint-Jory-Toulouse-Narbonne	Chargé d'études socio-économiques
RICHER	Jean-Pierre	Concertation LNMP	Garant

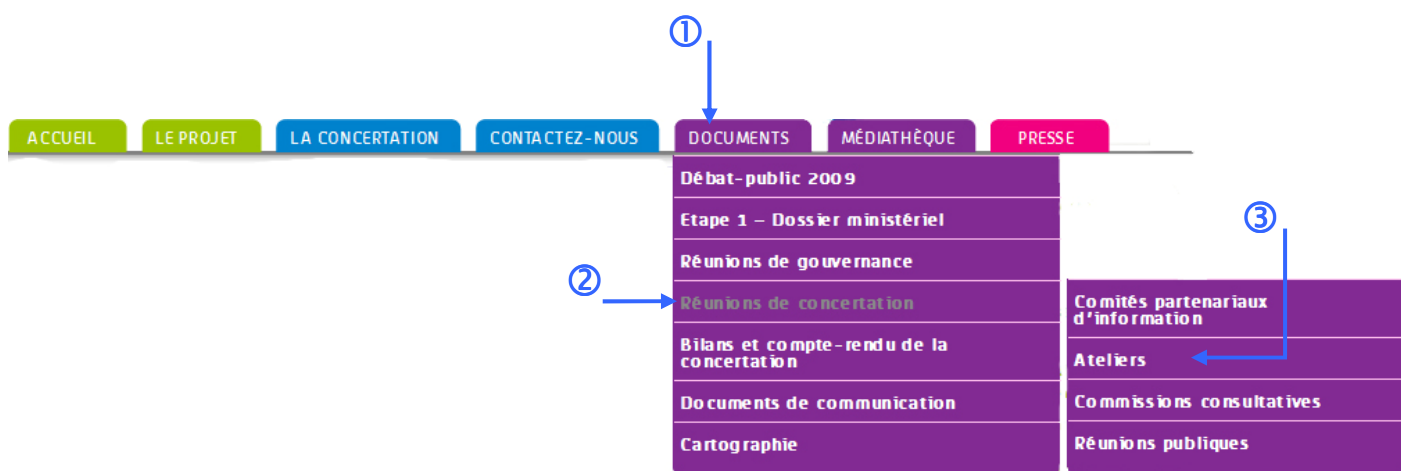
LES INTERVENANTS DE RESEAU FERRE DE FRANCE POUR CET ATELIER :

- Édouard PARANT, Chef de mission du projet Ligne nouvelle Montpellier Perpignan
- Bruno BEAUCHET, Responsable des études socio-économiques

LE DEROULE DE L'ATELIER :

- Introduction
- Présentation socio-économique des 3 sites
- Temps d'échanges
- Présentation d'un outil d'aide au diagnostic territorial
- Temps d'échanges

La lecture du présent compte-rendu est facilitée grâce au diaporama présenté en réunion. Ce diaporama, ainsi que ce compte-rendu, sont en ligne sur le site www.lalignenouvelle.com sous la rubrique Documents – Réunions de concertation – Ateliers



INTRODUCTION

Édouard PARANT, chef de mission du projet Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan, accueille les élus et les participants et les remercie de leur présence.

Il explique que la réflexion sur la desserte du territoire qui se déroulera en 4 temps et durant deux journées, le jeudi 10 novembre, avec l'atelier « Stratégie foncière et environnement » et l'atelier « Projet urbain », le lundi 14 novembre, avec les ateliers « La gare vue par les acteurs socio-économiques » et « Mobilité et intermodalité ».

Édouard Parant rappelle ensuite les principales étapes du projet. Suite au débat public, RFF a décidé le 26 novembre 2009, de retenir un couloir de 5 km de large. Aujourd'hui, l'étape 1 des études est achevée.

Une décision ministérielle devrait déterminer la zone de passage d'environ 1 000 mètres de large avant fin 2011. Depuis, les études de l'étape 2 ont été lancées. Elles consistent à définir entre autre le tracé d'environ 120 mètres de large. Ce tracé devra prendre en compte la possibilité d'implantation de gare(s) nouvelle(s) et la création de raccordements avec la ligne classique. L'étape 2 prévoit également la poursuite des études de trafic. Une seconde décision ministérielle, sur la mixité de la ligne et les gares nouvelles est prévue à l'automne 2012.

L'étape 3 consistera en l'élaboration des dossiers réglementaires, nécessaires pour préparer l'enquête publique, prévue à l'horizon 2015.

Concernant la concertation, depuis le débat public, RFF a travaillé avec les territoires : réunions bilatérales avec les élus et les acteurs socio-économiques, commissions consultatives, ateliers thématiques, exposition itinérante, réunions publiques, site internet, comités partenariaux d'information... Ce travail partenarial est reconduit en étape 2.

La réflexion sur la desserte du territoire sera menée en trois temps, comme indiqué sur le diaporama de présentation (diapositives 5 et 6). Le Comité de pilotage devra par la suite prendre des décisions à l'horizon de juin 2012, pour soumettre un choix au ministre, vers la fin de l'année 2012.

Aujourd'hui les ateliers sont menés de manière thématique et, à la demande des collectivités, les prochains seront tenus pour chaque secteur géographique (Narbonne, Nissan et Béziers)

- **Joan-Lois Escafit, secrétaire de l'Union locale CFDT des Pays du Grand Biterrois,** évoque la nécessité de changer d'échelle de réflexion concernant le vocabulaire. Par exemple, un concept a été repris par le Conseil économique et social régional, celui du « delta languedocien ». Ce terme résume l'ensemble des deux territoires autour du Narbonnais et autour du Biterrois. Il est plus satisfaisant, selon M. ESCAFIT de parler d'un ensemble unitaire, avec un périmètre large interdépartemental. Habitant à Béziers, il ne se considère pas « ouest » ou « sud-héraultais », mais du « delta ».

Édouard PARANT, RFF, acquiesce à cette remarque, mais atteste que c'est une idée à faire émerger et à porter. Il sera intéressant de vérifier si elle est fédératrice ou non, et quelles énergies elle peut fédérer.

PRÉSENTATION DU DIAGNOSTIC ECONOMIQUE

Par Bruno Beauchet, RFF

- **Tristan LAMY, Vice-président délégué au développement économique, à l'enseignement supérieur et à la recherche – Le Grand Narbonne**, soulève un problème de méthodologie. Il aurait souhaité voir présenté aujourd'hui un diagnostic plus nuancé. Il aurait également apprécié qu'il soit évoqué des perspectives au niveau des territoires, en ajoutant au rapport forces/faiblesses, une analyse opportunités/contraintes.

Bruno BEAUCHET, RFF, répond qu'aujourd'hui, RFF réalise un diagnostic. Les éléments de prospective seront présentés en février. D'ici-là, RFF souhaite travailler étroitement avec les Chambre de commerce et d'industrie territoriale (CCIT) et les collectivités pour avoir la même analyse de ces évolutions, qui vont dépendre étroitement des actions menées par les collectivités. Il ajoute que le travail est à faire maintenant, pour que le dossier final, aux alentours de juin 2012, comporte l'ensemble des approches.

Édouard PARANT, RFF, complète cet agenda en faisant remarquer qu'il n'est pas livré aujourd'hui les résultats de l'étude, car les opportunités et contraintes que M. LAMY évoque doivent être étudiées dans les mois à venir.

Ce qui est présenté aujourd'hui n'est pas « à charge », et se veut au contraire le plus objectif possible. Il y a des prises de conscience à faire sur la spécificité de notre territoire. Nos forces sont le tourisme et les nuitées touristiques notamment, nos faiblesses pourraient être la sous-représentation des Catégories Socio Professionnelles (CSP) élevées. L'objectif est de travailler avec l'ensemble des acteurs pour pouvoir infléchir le constat fait aujourd'hui, et, peut-être, déjouer les prochaines statistiques de l'Insee.

- **Joan-Lois ESCAFIT, secrétaire de l'Union locale CFDT des Pays du Grand Biterrois**, revient sur les chiffres du chômage annoncés diapositive 20. Il fait remarquer qu'il est dommage que l'analyse ne porte que sur les aires urbaines. Il indique que l'Insee a diffusé, fin juin 2011, un nouveau zonage des zones d'emploi avec une différenciation, sur l'arrondissement de Béziers, des zones d'emploi de Béziers Ville, Agde-Pézenas et Narbonne. Ce sont ces trois zones qui sont concernées par la localisation d'une éventuelle gare nouvelle. Nous sommes dans une zone de très fort chômage : l'arrondissement de Béziers est celui qui a le plus fort taux de chômage en Languedoc-Roussillon, et le 3^{ème} ou 4^{ème} sur l'ensemble de l'Hexagone. Ces records de chômage vont de pair avec la précarité et la pauvreté. Sur la question du financement par la clientèle potentielle, il indique que ce sont de vrais enjeux. L'urgence est de trouver les meilleurs éléments pour dynamiser l'emploi, par des emplois stables qui tiennent compte aussi des savoir-faire historiques de la région. Il y avait des traditions industrielles fortes sur Béziers et Montpellier qui sont encore présentes, comme l'entreprise Cameron, totalement exportatrice. Elle a un pôle d'excellence sur le Biterrois avec des dizaines d'années d'expérience professionnelle sur les métiers de la mécanique. Nous pourrions envisager aujourd'hui de faire évoluer ce savoir-faire vers de nouveaux métiers centrés sur les économies d'énergies et les énergies renouvelables, sources de nouvelles catégories qui demandent des emplois qualifiés. Pour réussir ce pari, toutes les collectivités et les établissements publics doivent tirer l'ensemble du delta languedocien vers le haut. C'est dans cette perspective que se situe la problématique d'une gare nouvelle.

Bruno BEAUCHET, RFF : indique que certaines collectivités portent des projets de gare. À partir de ce constat, la question que RFF pose est : que voulez-vous à proximité de la gare et comment tirer profit de votre projet pour contredire les prévisions de l'Insee ?

- **Tristan LAMY, Vice-président délégué au développement économique, à l'enseignement supérieur et à la recherche – Le Grand Narbonne** : fait remarquer que le diagnostic réalisé pour le Grand Narbonne correspond à ce qui a été mis en évidence dans la présentation d'aujourd'hui. Il s'agit en effet de la nécessité d'attirer et d'ancrer des professions intellectuelles et supérieures.
C'est un élément déterminant dans la localisation de la gare nouvelle sur le territoire narbonnais. Le Grand Narbonne a fait un pari sur l'innovation, créé une structure : le Parc méditerranéen de l'innovation, avec une politique de congrès scientifiques. Il y a quelque temps par exemple, un congrès mondial sur la méthanisation, s'est tenu à Narbonne, car deux laboratoires Inra sont implantés sur l'agglomération, ce sont des éléments importants dans la création d'une dynamique. Concernant le projet de gare nouvelle à Narbonne, il note qu'il pourrait y avoir un emplacement consacré au développement de la « technopole » autour de la gare nouvelle.

Bruno BEAUCHET, RFF, confirme que c'est bien ce type d'éléments qu'il faudra identifier et recenser pour venir conforter les projets et les réflexions.

- **Tristan LAMY, Vice-président délégué au développement économique, à l'enseignement supérieur et à la recherche – Le Grand Narbonne**, indique que pour compléter le schéma de gare sur Narbonne, une des forces du Grand Narbonne, est d'avoir une concentration d'entreprises autour du secteur tertiaire, comme cela se fait déjà dans d'autres projets de gares.
Le Grand Narbonne souhaite s'appuyer sur un développement tertiaire, de bureaux pour accueillir les entreprises, mais aussi, dans une logique économique, de pépinières d'entreprises pour accueillir des entreprises locales qui se relocaliseraient et iraient vers une croissance exogène.
Enfin, pour développer une politique de Congrès, le Grand Narbonne va moderniser le Parc des Expositions, et travailler en relation avec le pôle étudiants (2 000 étudiants à Narbonne), le réseau de chercheurs, qui se déplacent beaucoup et sont prescripteurs des échanges et de colloques. Ce Parc des congrès pourrait s'intégrer dans le quartier de la gare nouvelle.
- **Michel SUERE, Vice-président de la Communauté d'agglomération Béziers-Méditerranée**, intervient à son tour pour indiquer que la communauté d'agglomération de Béziers n'est pas en concurrence avec les autres territoires. Il ne souhaite donc pas faire une surenchère. L'objectif est d'avoir une gare sur le secteur de la communauté d'agglomération.
Il indique que la Domitienne se posait en lien entre Narbonne et Béziers. Il pense que l'intérêt du territoire est d'envisager de réaliser a minima une gare nouvelle. Recenser les projets ou faire une surenchère n'amènera rien de plus, selon lui. Il mentionne que la communauté d'agglomération de Béziers a présenté à RFF l'ensemble des zones économiques qu'elle est en train de développer.
Il s'agit de zones qui ont été lancées avec des programmes bien précis, dans un temps donné. La communauté d'agglomération de Béziers a déjà pré-financé le projet « Schéma de secteur gare TGV ».
Michel EUERE indique qu'il est en charge du dossier des énergies renouvelables qui porte un potentiel de création d'emplois, d'implantation d'entreprises.

Édouard PARANT, RFF, souhaite que les participants apportent des informations sur le thème de la mobilité. En effet, les différentes collectivités ont présenté une vision spatiale des différentes Zones d'activités commerciales (ZAC) et Zones d'activités différées (ZAD), lors de l'atelier « projet urbain » du 10 novembre. Il s'agit maintenant de les cibler par types d'activités susceptibles de venir s'implanter et d'indiquer s'il y a un lien ou non avec la mobilité.

- **Michel SUERE, Vice-président de la Communauté d'agglomération Béziers-Méditerranée**, complète son exposé et indique qu'il existe une plate-forme logistique autour de la Méridienne, où la base Intermarché va s'installer ; et aussi des commerces, de l'hôtellerie.
La zone plus au sud, autour de l'emplacement désiré par la communauté d'agglomération pour la gare nouvelle, a été « zadée », avec une infrastructure routière améliorée, en sortie d'autoroute, et un accès facilité.
La communauté d'agglomération de Béziers a réfléchi en termes d'accessibilité, de raccordement aux infrastructures existantes et de valorisation du site. Son ambition est de le rendre attractif pour l'ensemble du territoire.
La ville de Béziers est accolée à Agde, ce qui représente avec l'aéroport, plus de 200 000 transports aériens auxquels nous pouvons ajouter les gares d'Agde et de Béziers en termes de transport ferroviaire. Des zones économiques vont voir le jour, notamment le Technoparc, où beaucoup d'entreprises sont prêtes à venir s'installer. Elles vont créer du développement dans les domaines des nouvelles technologies, du médical et d'autres produits issus de la recherche & développement. La pépinière d'entreprises est installée depuis longtemps. La communauté d'agglomération de Béziers y travaille en partie avec les acteurs de la Domitienne, qui sont partenaires. Des entreprises en couveuse vont également s'installer. La communauté d'agglomération de Béziers est de plain-pied dans le développement autour de la gare nouvelle, qui ne vient qu'en complément de ce qui existe.
Michel SUERE indique que la présentation faite lors de l'atelier « projet urbain » comprend le détail des projets de la communauté d'agglomération, qui est disponible à tout moment pour les compléter.

Bruno BEAUCHET, RFF annonce qu'une zone d'activités où il existe de l'emploi va générer des déplacements locaux, les personnes seront sans doute attirées par la gare car il y aura une desserte TER qui leur permettra d'effectuer des déplacements régionaux domicile-travail.
La gare peut être un relais, avec une accessibilité améliorée : bus, transport en commun en site propre (TCSP)... D'autres types d'activités peuvent venir s'implanter. Elles, seront plus intéressées par des déplacements longue distance.
Il faut bien examiner ces deux aspects : un quartier plus accessible, ce qui permet de drainer des emplois et des personnes qui viennent pour travailler. Ce peut être le cas pour des activités logistiques, pour lesquelles une implantation à proximité de ce quartier-là sera intéressante, mais, pour les déplacements longue distance/grandes lignes, RFF doit étudier les motifs de déplacements et l'intérêt potentiel d'autres activités.

Silvio D'ASCIA, Inexia, demande à Michel SUERE si le développement économique est compatible avec les options des gares centres ? Le choix de gare centre ou de gare nouvelle peut-il compromettre le développement de la communauté d'agglomération de Béziers ? »

- **Michel Suere, Vice-président de la Communauté d'agglomération Béziers-Méditerranée**, est conscient que la ligne nouvelle ne passera pas par le centre de Béziers. À ce titre, la gare centre ne bénéficiera pas de l'ensemble de la couverture du TGV. L'idée est de faire de la plate-forme de Béziers un site d'accueil, d'échanges et d'optimisation, un nouveau site avec une nouvelle démarche et une ambition élargie.

Édouard PARANT, RFF retient que le projet de Béziers est tourné vers l'Est et vers une gare nouvelle. Il demande s'il existe aujourd'hui une dynamique économique liée à la redynamisation du centre-ville.

- **Michel SUERE, Vice-président de la Communauté d'agglomération Béziers-Méditerranée** répond que l'utilisation et la vocation sont différentes. Il indique que la gare centre tiendra sa place pour les trains régionaux, notamment pour les déplacements domicile-travail. La communauté d'agglomération de Béziers a également pensé à une

sorte de métro urbain avec la ligne Béziers-Neussargues, jusqu'à Magalas, en imaginant de nombreuses haltes ferroviaires.

La communauté d'agglomération de Béziers va travailler sur le concept d'un espace d'accueil, de façon à moins utiliser la voiture sur ce secteur. Béziers se situe au cœur de nombreuses voies de chemin de fer sur lesquelles une réflexion est engagée avec RFF, pour les développer dans une logique de TCSP. Une refonte totale du secteur ferroviaire peut être envisagée afin d'optimiser l'existant.

- **Pierre SENEQUE, responsable du pôle Aménagement et urbanisme - Le Grand Narbonne** indique que pour le Grand Narbonne, la gare nouvelle est située dans le secteur de Montredon, entre Montredon et Moussan. Il est clair aussi que la connexion avec la gare centre est naturelle. Le Grand Narbonne a des projets d'aménagement dans le prolongement de la gare centre vers la zone de Sainte-Louise.

- **Michel BOZZARELLI, Président de la Communauté de communes La Domitienne :** annonce que le diagnostic présenté ne le surprend pas. Notre région est défavorisée : taux de chômage important, peu de cadres moyens ou supérieurs...
En matière de projection, il existe le SCOT du grand Biterrois, qui est en phase finale, sur lequel il est intéressant de s'appuyer. Il a été identifié un certain nombre de zones d'activités économiques ou de parcs d'activités à développer pour remonter le niveau de ce diagnostic. Il y a des zones d'activités sur l'Est, sur l'Ouest (ZA Béziers Ouest) qui se développent beaucoup. Le développement économique doit intervenir sur l'ensemble du territoire.
Nous devons réaliser ce programme dans les 10 ou 20 ans à venir. Michel BOZZARELLI n'imagine pas que l'implantation de la gare nouvelle à tel endroit va développer l'activité économique sur l'ensemble de la région. Il faudra développer l'activité économique le plus possible et sur plusieurs sites de toute façon.
De plus, la question des déplacements touristiques est importante, avec l'aéroport Béziers-Cap d'Agde, qui est passé de 27 000 ou 40 000 voyageurs à 200 000 en peu de temps. Notre territoire attire beaucoup.
Le tourisme est un aspect fort du développement du territoire, il faut absolument l'intégrer. S'il est envisagé de localiser la gare à Nissan, nous devons y travailler. La communauté de communes La Domitienne envisage d'ores et déjà, un parc tertiaire, de l'hôtellerie... mais cela reste à préciser. Il pense que le développement économique sera multiforme et « multi-lieux ».

Bruno BEAUCHET, RFF, donne des exemples. À Valence ou Reims, plusieurs collectivités ont travaillé de concert pour définir le meilleur projet pour l'ensemble du périmètre.

Pour la gare nouvelle de Valence il s'agissait de Valence, Romans, Tain-l'Hermitage. Pour celle de Reims : l'Agglomération, la Ville, le Département, la Région.

Il est important d'avoir un projet cohérent sur l'ensemble du périmètre. Il faut affiner une réflexion d'ensemble pour présenter le meilleur projet.

Édouard PARANT, RFF, précise qu'il ne s'agit pas de choisir forcément un projet unique. Il ne s'agit pas non plus de se mettre d'accord entre l'ensemble des acteurs pour porter un seul projet.

Pour autant, une réflexion commune et partenariale est absolument nécessaire.

Quel est l'objectif de finalité pour le SCOT de Béziers ? À ce jour, il semble que seul le SCOT de la Narbonnaise soit approuvé.

- **Michel SUERE, Vice-président de la Communauté d'agglomération Béziers-Méditerranée** informe que l'objectif pour le SCOT de Béziers est décembre 2011. Il fallait en effet modifier le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD). La validation complète aura certainement lieu en juillet 2012.

- **Éric BOISSEAU, représentant régional de la FNAUT**, exprime le point de vue de celui qui se déplace par le train. Avec la desserte actuelle Grandes Lignes transversales, nous avons le TéoZ, 6 trains/jour sur l'axe Marseille/Toulouse et 3 trains/jour qui ne font qu'un seul arrêt à Montpellier, les 3 autres s'arrêtent à Nîmes, Sète, Agde, Béziers, Narbonne et Carcassonne.

La logique des entreprises ferroviaires est de desservir les marchés pertinents. Les habitants du territoire du Grand Delta, quand ils désirent se rendre à Marseille, Toulouse, Bordeaux et au-delà, sont obligés de prendre un TER pour ensuite changer à Montpellier. Cette situation va perdurer, même si le TéoZ est remplacé par un TGV[®]. La zone de chalandise de chaque gare est estimée insuffisante par les entreprises ferroviaires.

Quand une entreprise ferroviaire utilise une ligne nouvelle, le coût du sillon est multiplié par 10. Sur la LGV Sud Est Atlantique il passe d'environ 3 € à 20 €/ km.

Il y a aussi le coût des « touchers de gares » : chaque fois qu'un train s'arrête dans une gare, l'entreprise ferroviaire touche un « toucher de gare », qui sera plus élevé sur les gares nouvelles.

Il indique que M. BOZZARELLI a parlé de la progression fulgurante de l'aéroport de Béziers. Nous pouvons aussi parler de celle de l'aéroport de Carcassonne. Les compagnies low cost aujourd'hui proposent des prix de billets d'avion équivalents à ceux de la SNCF aujourd'hui. Donc si le coût de production des entreprises ferroviaires est augmenté en multipliant les « touchers de gare », en multipliant par 5 ou 10 le coût des sillons kilométriques, le ferroviaire ne sera pas compétitif par rapport à l'aérien low cost. Sauf si Bruxelles interdit les subventions déguisées aux compagnies low cost sous prétexte de développement touristique. Il y a une contrainte financière très forte dans le fonctionnement.

Une autre contrainte financière évoquée par RFF est la recherche des financements pour la Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan. Or, le scénario choisi par RFF, mixte (320km/h pour les voyageurs, 120 km/ heure pour le fret) et la fourchette de prix évoquée : autour de 6-7 milliards d'euros pour 150 km, soit pratiquement le même cout que pour la LGV SEA Tours-Bordeaux pour 300 km. Mais la LGV SEA est financée par plusieurs Régions, plusieurs départements, plusieurs intercommunalités.

Ici, la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan ne concerne qu'une seule région. Au niveau des départements, l'Hérault a refusé de financer, l'Aude et les PO ont une capacité contributive très faible. Il est donc nécessaire de s'interroger.

Dans la mesure où il s'agit de susciter du développement territorial, RFF n'a pas cité Belfort-Montbéliard. Belfort et Montbéliard sont 2 territoires situés à une trentaine de kilomètres l'un de l'autre, situation comparable à Béziers et Narbonne.

Ces territoires, qui ont une agence d'urbanisme qui fait de la prospective, ont choisi de créer ensemble un pôle majeur de correspondances, et non une gare. Ils ont choisi de mutualiser un équipement et de faire en sorte que cet équipement permette de faire les relations à longue distance et la desserte de proximité.

Sur ce pôle est articulé la réouverture d'une voie ferrée majeure, celle qui reliera Belfort à Berne. Ce pôle satisfait à leurs objectifs de développement. Nous pourrions nous inspirer de cette bonne pratique, ainsi que de celle de Valence.

Si nous ne nous projetons pas, le client qui ne prend pas les compagnies low cost pour aller loin va prendre son TER, non pas pour aller à Montpellier-Odyseum, car le choix a été fait de ne pas connecter la gare au réseau TER, mais pour aller jusqu'à Manduel, d'autant que le Président du Conseil régional veut que le TER soit à 1€ pour 2014.

A Manduel, il existera une offre de TGV[®] attractive et performante. Nous devons y réfléchir, si nous ne voulons pas que ce soit Manduel qui capte tous les flux. Il informe que en termes de cout, ce qui est programmé est : Manduel à 100 M€ et Montpellier-Odyseum à 200 M€.

Édouard PARANT, RFF remercie M. BOISSEAU pour l'éclairage sur le territoire de Belfort-Montbéliard. Il indique que la politique régionale TER n'est pas l'objet de l'atelier.

- **Lionel LACROIX, Urbaniste au Conseil général de l'Hérault** souhaite compléter ce qui a été dit, ce qui lui semble important dans les facteurs à intégrer dans les futurs choix est le tourisme, fondamental dans l'économie héraultaise et dans les perspectives de

développement. Le tourisme doit être un pilier dans les choix de développement futurs. Il faudrait aussi peut-être intégrer les pôles de transport existants : les aéroports, et imaginer des convergences pour contribuer à ce levier d'attractivité exogène qu'est le tourisme. Par ailleurs, il a été sensible à ce que certains territoires coopèrent pour définir un projet. Il trouve que ce serait intéressant que les partenaires s'assoient autour d'une table pour réfléchir à un projet global ; cela donnera à son avis plus de force, à la fois au devenir du territoire et aux négociations qui vont être entamées avec l'État.

- **Pierre CROS, Maire de Nissan** n'a rien à ajouter sur le diagnostic. Concernant les perspectives, il indique que Michel BOZZARELLI a donné le point de vue global sur le projet de gare nouvelle sur le site de Nissan. Il retient qu'il est important d'avoir un seul projet pour l'ensemble du territoire biterro-narbonnais. Il répète que nos prédécesseurs, les deux Conseils généraux de l'Aude (président Raymond Courrière) et de l'Hérault (Président Gérard Saumade), les deux villes de Narbonne (maire Hubert Mouly) et de Béziers (maire Alain Barrau), ont trouvé un accord, soutenu par la Région, dont la politique était à ce moment-là, un peu moins axée sur l'économie. Ils avaient réussi à trouver un compromis de gare « intelligente ».
- M. BASCOU, maire de Narbonne, a dit que la gare à Nissan était la gare de « bon sens ». Pierre CROS maintient cela. Il pense que la région ne pourra pas être crédible, si nous arrivons avec trois projets de gare nouvelle au ministère.
- En revanche, si nous arrivons à avoir un consensus, ce serait positif. Nissan bénéficie d'arguments techniques en sa faveur, avec l'intersection de la ligne classique et la ligne nouvelle. Quant aux problématiques environnementales, il est possible de les résoudre. En matière de développement économique, il est plus intéressant d'avoir un territoire vierge qu'on peut transformer.
- Le terrain autour de l'emplacement de la potentielle gare nouvelle de Nissan n'est pas en zone inondable, contrairement à ce qui a été avancé à une époque, et il est d'une superficie importante.
- Pierre CROS pense que le plus simple et le plus facile à construire est la gare de Nissan. La gare prévue en 1995 avait été baptisée la « gare des basses plaines de l'Aude » et depuis, beaucoup d'obstacles ont été levés, notamment sur le plan du foncier (beaucoup d'acquisitions ont été faites).
- Si nous arrivons à avoir un projet unique, il sera plus facile de convaincre de le faire financer. Nous sommes une région pauvre et les moyens sont limités. Il indique que la Région soutenait le projet de Nissan en raison de l'intérêt du site en matière d'aménagement du territoire.
- Il propose l'objectif suivant : avoir un seul projet pour être crédible et avoir au moins une gare plutôt qu'aucune.

Édouard PARANT, RFF retient des propos de M. SUERE une gare de raison, un projet raisonnable, un projet qui fédère en référence avec le travail qui avait été mené il y a une quinzaine d'années. Deux questions restent à poser à l'État : sommes-nous vus de Paris comme des provinciaux et y a-t-il des éléments oubliés dans le diagnostic qui a été présenté ?

- **Hervé ODORICO, chargé de mission Transports multimodaux à la DREAL LR** indique qu'il ne représente pas l'État central mais il peut affirmer que l'État ne considère pas les Languedociens et les Roussillonnais comme des personnes à part. Le diagnostic présenté est partagé par l'État. La DREAL ne dispose pas d'études très récentes à mettre à disposition de RFF pour compléter le diagnostic. Pour autant, à l'échelle du projet, il y a des éléments à regarder de près, par exemple les études de potentialités de trafic marchandises qui sont en cours.

PRÉSENTATION D'UN OUTIL D'AIDE AU DIAGNOSTIC TERRITORIAL

par Philippe DUBUS, Directeur général d'Inexia Menighetti (diapositive 31 à 54)

La base de données utilisée permet d'évaluer le positionnement des équipements du territoire par rapport à la moyenne nationale, par tranches de population. C'est un outil qui peut aider les acteurs à étayer leurs ambitions. Il dresse un état des lieux, avec points fortes et points faibles. C'est une extraction d'une base qui se renouvelle souvent, donc il peut y avoir des ajustements à faire.

Hôtellerie : Agde, Béziers et Narbonne ont une moyenne de chambres supérieure à la moyenne nationale. Montpellier est mieux placée sur les 3*. Pour faire venir des congressistes, il faut pouvoir les loger dans une hôtellerie haut de gamme.

Commerces : il existe un centre important sur Béziers, un peu moins important sur Narbonne. Il faut intégrer les résidences secondaires si on veut faire de la programmation urbaine. Les équipements en commerces sont en moyenne de 30% supérieurs aux besoins.

Édouard PARANT, RFF, demande si les chiffres annoncés pour l'unité urbaine d'Agde correspondent à l'hiver ou l'été. En effet, il faut tenir compte du facteur de multiplication dû à l'été : la population est alors multipliée par 10.

Philippe DUBUS, Directeur général d'Inexia Menighetti, indique qu'il s'agit bien de la population résidente, donc l'unité urbaine en hiver. C'est pourquoi il faut intégrer le tourisme. Il est possible d'être bien supérieur à la moyenne, si on est 10 fois plus nombreux durant l'été.

Congrès-expositions : un congrès, ce n'est pas simplement une salle ; il faut aussi des espaces de restauration, des espaces pour l'organisation d'ateliers. Le marché des congrès se situe dans une moyenne de 500 personnes ; les congressistes ne pourront pas aller à Montpellier pour dormir, donc il faut intégrer les questions de l'hébergement dans les prévisions. Il faut aussi créer l'image de marque d'une ville de congrès, comme la romanité à Nîmes, la ville européenne à Strasbourg...

Culture-diffusion : Quand il est construit un équipement en place, près d'un pôle intermodal, il n'est pas apporté du quantitatif en déplacement, mais du qualitatif.

À Béziers, les chiffres indiquent une version basse pour la salle de spectacle, à Narbonne, ils sont dans la moyenne, à Agde et Montpellier, ils sont supérieurs à la moyenne.

- **Michel Suere, Vice-président de la Communauté d'agglomération Béziers-Méditerranée**, précise que ce constat fait l'impasse sur des équipements structurels majeurs : Zinga zanga, la Cigalière à Sérignan, et le domaine de Bayssan.

Philippe DUBUS, Directeur général d'Inexia Menighetti, va à vérifier si ces équipements ont été intégrés.

- **Michel SUERE, Vice-président de la Communauté d'agglomération Béziers-Méditerranée**, indique qu'il existe une activité culturelle importante sur le territoire biterrois. À Béziers, il y a un conservatoire communautaire avec 1 000 usagers, délocalisé sur trois sites (Boujan, Servian, Sérignan), beaucoup de musées, une médiathèque, des salles de spectacles (Zinga zanga, la Cigalière à Sérignan, et le domaine de Bayssan, géré par la Département), le CIRDOC, à vocation mondiale.

Philippe DUBUS, Directeur général d'Inexia Menighetti informe que le baromètre indique que Béziers est dans la moyenne nationale pour les écoles de musique et les écoles d'art, et supérieur à la moyenne nationale pour les musées.

Enseignement : la stratégie des universités comme Montpellier est de s'appuyer sur les relais régionaux. Il peut donc y avoir des équipements complémentaires sur le territoire.

Santé, Béziers est dans la moyenne, Narbonne est souvent classée à un niveau supérieur à la moyenne.

Édouard PARANT, RFF retient la diversité du panel. Il est nécessaire maintenant de regarder les chiffres pour les valider, et côté collectivités, d'essayer de relier chacune des thématiques à sa politique d'équipement. La finalité est de trouver les liens entre un projet de mobilité, en particulier une mobilité grande distance et les projets locaux.

Philippe DUBUS, Directeur général d'Inexia Menighetti demande s'il y a une volonté de changer d'échelle pour les équipements des collectivités.

- **Tristan LAMY, Vice-président délégué au développement économique, à l'enseignement supérieur et à la recherche – Le Grand Narbonne** informe qu'en matière d'enseignement supérieur, un projet de création d'institut universitaire professionnalisé est lancé et sera officialisé courant 2013.
Actuellement, la filière « Droit de l'urbanisme et de l'immobilier », à Narbonne, est hébergée dans l'antenne de la faculté de Droit, mais à compter de 2013, ils auront leurs propres locaux. Cette formation, avec la palette qu'elle propose, est unique en France.
Le Parc Méditerranéen de l'Innovation, qui vient d'être créé dans le secteur de La Coupe à Narbonne, comprend un IUT Génie chimique, génie des procédés, inauguré en 2010, un hôtel pépinière d'entreprises et une halte de transfert technologique de l'INRA. Une licence vient d'être créée dans le domaine « encadrement de chantiers et constructions durables », parrainée par la Fédération française du bâtiment, et en 2012, le Grand Narbonne inaugurera une licence professionnelle dans le domaine de l'éco-dépollution, en relation avec les deux laboratoires INRA, au Quatourze, spécialisé dans la méthanisation, la dépollution et au Pech rouge, spécialisé dans l'œnologie.
Dans ce pôle est prévu un Parc d'entreprises innovantes. La maîtrise de 4 ha va être lancée prochainement.
La politique du Grand Narbonne en matière d'enseignement supérieur, de recherche et d'innovation est de travailler en partenariat avec les pôles de compétitivité : QualiMéditerranée, pôle mondial Eau à Montpellier....
Un concours d'architecte a été lancé pour le musée de la romanité ; un projet architectural a été retenu, c'est une signature importante dans le domaine de l'attractivité. Porté par la Ville et l'agglomération, le festival Charles Trenet, est chargé de recevoir des talents nationaux et de promouvoir de jeunes talents.

Philippe DUBUS, Directeur général d'Inexia Menighetti, poursuit son analyse et note que Narbonne apparaît bien au-dessus de la moyenne pour l'indicateur « bibliothèque-médiathèque ». Aujourd'hui, nous sommes dans une phase diagnostic. L'autre phase consiste à intégrer les projets dans une simulation de base, et d'intégrer les évolutions démographiques pour voir l'évolution et le positionnement à 5 ou 10 ans.

Édouard PARANT, RFF : indique qu'il y a 5 pôles de compétitivité dans la région. Il demande si certains sont sur les territoires de Béziers ou Narbonne.

- **Pierre SENEQUE, responsable du pôle Aménagement et urbanisme - Le Grand Narbonne** : affirme que les pôles de compétitivité ne sont pas territorialisés. DERBI est basé autour de Perpignan mais il a des partenariats sur toute la région. Ce ne sont pas des infrastructures, mais des animateurs, des catalyseurs.

Édouard PARANT, RFF, demande s'ils sont liés à un laboratoire ou une université

- **Pierre SENEQUE, responsable du pôle Aménagement et urbanisme - Le Grand Narbonne** souligne que l'enjeu est plutôt de s'appuyer sur un regroupement de compétences. En effet, DERBI représente trois salariés, mais qui mobilisent les universités et des entreprises réparties sur le territoire régional voire au-delà.
- **Tristan LAMY, Vice-président délégué au développement économique, à l'enseignement supérieur et à la recherche – Le Grand Narbonne** indique que DERBI à Perpignan, QualiMéditerranée à Montpellier, ont vocation à créer de la dynamique sur l'ensemble du territoire. Ils s'appuient forcément sur les atouts déjà présents. Avec deux laboratoires, la dynamique devrait être plus facile à créer. Grâce à QualiMéditerranée et d'autres acteurs, comme l'Institut français de la vigne et du vin, le Grand Narbonne a conclu des partenariats.
Avec l'INRA, le Grand Narbonne a accueilli un congrès international sur les nouvelles technologies en matière de viticulture et bientôt, grâce à ces pôles, un congrès mondial sur le traitement des eaux usées en 2014.
Il y a aussi des manifestations un peu plus localisées : les Entretiens Vigne et Vin du Languedoc-Roussillon, qui réunissent 300/400 personnes autour de la profession... En 2012, une ancienne manifestation est relancée : « Innoving », à Gruissan, autour des nouvelles technologies de la viticulture. D'où l'intérêt de faire partie de pôles de compétitivité : il est possible d'avoir un retour sur investissement dans une logique régionale.
- **Jean-Paul GALONNIER, Maire de Villeneuve-les-Béziers** : informe qu'à Béziers, il y a la feria, avec 1,5 million de visiteurs. Il pense que les TGV[®] pourront amener beaucoup plus de participants. Au niveau culturel il existe aussi les fêtes moyenâgeuses, le centre de recherche archéologique à Villeneuve, les arènes de Béziers qui offrent 15 000 places... Il poursuit en indiquant qu'il y a à Béziers un IUT d'excellente facture qui démarre.
- **Michel SUERE, Vice-président de la Communauté d'agglomération Béziers-Méditerranée**, confirme qu'il y a du développement en prévision. Il s'agit de pouvoir le financer. La Communauté d'agglomération Béziers-Méditerranée souhaite construire un centre qui puisse accueillir les activités sportives du Biterrois, un palais des sports, et à l'IUT, créer un 4^{ème} département, car il est recherché de développer la filière développement durable.

Édouard PARANT, RFF indique que le diagnostic est réalisé pour initier la réflexion. L'objectif de RFF est de définir parmi les thématiques proposées, lesquelles peuvent concourir à développer et financer un projet de gare longue distance.

- **Joan-Lois ESCAFIT, secrétaire de l'Union locale CFDT des Pays du Grand Biterrois** : trouve dommageable de rester dans une logique de compétition, alors qu'il y a une perspective d'espace commun, le Delta languedocien (vocabulaire du Conseil économique et social) ou le Quadrilatère (vocabulaire de la Région). Il est regrettable qu'autour de la table, il n'y ait personne du Conseil régional, car des travaux ont été réalisés au sein de cette instance. Quelle que soit la localisation de la gare, c'est bien l'ensemble du territoire qu'il faudra irriguer, y compris avec le Parc du Haut-Languedoc, qui est un atout dont nous n'avons pas parlé. Il existe ici des effets de désertification et un grand enjeu, celui de l'articulation avec les TER et autres transports en commun.

CONCLUSION DE LA SEANCE

Bruno BEAUCHET, RFF, conclut en informant que d'ici le mois de février, RFF va tester des scénarios de desserte et apportera aux collectivités des éclairages socio-économiques selon ces dessertes.

Les collectivités devront identifier les filières de développement économique à mettre en œuvre. Avez-vous identifié des équipements à positionner autour des gares ? Pouvez-vous identifier et qualifier les liens économiques qui y sont associés ?

Il annonce que les ateliers de février se dérouleront, selon le vœu des élus, sur le territoire de Béziers, Nissan et Narbonne.

Edouard PARANT remercie l'assemblée de sa participation. Il rappelle enfin que le garant de la concertation, Jean-Pierre Richer, est présent et qu'il est joignable via son adresse mail : garant-lnmp@gmail.com

Edouard PARANT invite l'assemblée à prolonger le discours autour d'une collation.

Fin de l'atelier à 12h30.