

COMPTE RENDU

REUNION THEMATIQUE : LES SCENARIOS DE GARES NOUVELLES – ZOOM SUR L'HERAULT

BEZIERS

MERCREDI 20 MAI 2026 / 18H - 20H45

Les chiffres clés de la réunion

Durée de la réunion : 2h45

Nombre de personnes présentes : 150

**Nombre d'interventions du public : 23
interventions en plénière**

**Durée des temps d'échanges : 1h45
(temps d'échanges en plénière, et temps
d'échanges autour des tables)**

- 1 INTRODUCTION 2
- 2 PRESENTATION DU PROJET 5
- 3 TEMPS D'ECHANGES 18
- 4 CLOTURE 37

1 INTRODUCTION

Animation - Estelle Brasseur

Bonsoir à toutes et tous, et bienvenue à cette réunion de concertation sur la phase 2 Béziers-Perpignan du projet LNMP, le projet de ligne nouvelle Montpellier-Perpignan. Merci d'être présentes et présents et de prendre le temps de venir participer à nos échanges. Je suis Estelle Brasseur et je vais vous accompagner tout au long de notre rencontre.

Pourquoi sommes-nous réunis ici ce soir, au Palais des Congrès de Béziers ? Pour échanger avec vous sur la phase 2 du projet LNMP, plus spécifiquement ce soir, sur les enjeux de desserte et les scénarios de gares nouvelles proposés à la concertation, avec un focus sur le territoire de l'Hérault.

Cette réunion est organisée par les deux maîtres d'ouvrage, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions, dans le cadre d'une concertation publique qui a démarré le 9 avril et qui se déroule jusqu'au 19 juin 2026. Il s'agit d'une concertation préalable réglementaire organisée sous l'égide de la CNDP (Commission Nationale du Débat Public), qui a nommé trois garants chargés de veiller à la qualité et à la transparence des échanges.

Tout au long de cette concertation, nous parlerons du projet, de son opportunité, de ses caractéristiques, ainsi que de ses enjeux environnementaux et agricoles.

L'objectif est de vous informer et de vous apporter des éléments de compréhension du projet, mais surtout de vous écouter, de répondre à vos questions et de recueillir vos contributions, afin de bénéficier de votre expertise d'usage, vous qui vivez et expérimentez votre territoire au quotidien.

Un large dispositif de participation est proposé. Un compte rendu officiel sera réalisé et rendu public. Un compte rendu exhaustif de cette réunion sera également réalisé et rendu public. J'en profite pour vous signaler que, ce soir, la réunion est filmée, car une vidéo globale de synthèse de cette concertation sera réalisée. Si vous ne souhaitez pas être filmés, faites-le nous savoir, identifiez-vous auprès des caméras et nous ferons en sorte de ne pas vous filmer.

Nous allons passer environ 2h30 ensemble, ponctuées par trois temps forts :

- Après le mot d'accueil de la collectivité et des garants, un premier temps avec une présentation du projet, des enjeux de desserte et des scénarios de gares nouvelles proposés à la concertation, suivi d'une présentation des projets de territoire des collectivités concernées, puis un premier temps d'échanges en plénière.
- Ensuite, nous vous proposerons de passer en atelier : quatre tables pour parler des enjeux liés à la desserte et au trafic, et des enjeux liés à l'intégration territoriale, afin d'approfondir l'analyse des scénarios proposés à la concertation.
- Troisième temps fort : nous nous retrouverons en plénière pour une synthèse collective et la clôture de la réunion.

Lors des moments d'échange, merci de respecter les règles d'or de la participation :

- On s'écoute : on ne parle pas tous en même temps. Pour intervenir en plénière, levez la main et un micro vous sera apporté.
- On se respecte : on ne se coupe pas la parole et on adopte un ton et une attitude respectueux.
- On partage la parole : merci de limiter les interventions à 2-3 minutes pour permettre la diversité des points de vue.

Je vais maintenant appeler Michel Hérail, adjoint de Robert Ménard, qui nous accueille ici à Béziers, pour le mot d'accueil.

Michel Hérail - Adjoint au maire de Béziers

Bonsoir à tous. Mesdames et messieurs les élus, mesdames et messieurs de SNCF Réseau et de SNCF Gares & Connexions, notre maire, Robert Ménard, m'a demandé de l'excuser auprès de vous et de vous accueillir chaleureusement. Et sachez que c'est ce que je fais avec un grand plaisir.

Qui dit ligne ferroviaire dit gare. Et c'est l'objet précis de notre réunion de concertation ce soir : les scénarios de gares nouvelles.

Michel Ramondou vous présentera tout à l'heure la gare nouvelle de Béziers-Est, telle que nous l'avons pensée avec Aurélie Passe, madame le Maire de Villeneuve-lès-Béziers, Olivier Palanque, Maire de Cers, tous deux vice-présidents de l'Agglomération de Béziers. Ils y ont pensé en associant tous les décideurs, tous les partenaires du monde entrepreneurial, du monde économique, du monde du tourisme et du monde de l'environnement. Je crois que tous les éléments nécessaires à la conception d'une gare nouvelle sont réunis, à la volonté des décideurs que je viens de citer.

Mais ce n'est pas la peine que j'en dise plus. Ce qu'il nous faut, c'est surtout écouter Michel Ramondou. D'abord, on va écouter les garants, qui vont nous dire exactement ce qu'il faut faire. Ensuite, bien sûr, SNCF, qui est quand même le principal interlocuteur et le principal intéressé.

Je crois que vous avez une vidéo assez importante et assez intéressante concernant cette gare nouvelle de Béziers-Est, qui serait située, si je ne m'abuse sans vouloir trahir le secret, sur le territoire de la commune de Villeneuve-lès-Béziers et de Cers, qui touche celle de Villeneuve-lès-Béziers.

Voilà. Donc maintenant, place à la concertation et aux garants. Merci.

Animation - Estelle Brasseur

Merci beaucoup, monsieur Hérail. Il y aura effectivement une présentation du projet que pourrait être cette gare nouvelle de Béziers-Est. Je l'ai dit en introduction : c'est une

concertation préalable réglementaire organisée sous l'égide de la CNDP. Je vais passer la parole à Vincent Delcroix, l'un des trois garants nommés par la CNDP.

Garant de la concertation - Vincent Delcroix

Bonsoir à tous. Je vois une assistance nombreuse, et c'est un grand plaisir pour celles et ceux qui sont chargés de faire vivre la concertation.

La concertation vient du droit, et en particulier de la Constitution française. Il est écrit, dans un document à valeur constitutionnelle, que toute personne a le droit, dans les conditions définies par la loi, de participer à l'élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement : c'est typiquement le cas du projet dont on va parler ce soir.

Alors, pour assurer ce droit, il a été créé la Commission Nationale du Débat Public (CNDP), qui est une autorité administrative indépendante, de la même manière que la HADOPI (*Haute Autorité pour la Diffusion des Oeuvres et la Protection des Droits sur Internet*) ou les autorités liées à l'audiovisuel. Cette Commission Nationale du Débat Public est responsable de la nomination des garants, d'une part, et de la validation des modalités de concertation. Cette concertation a été préparée par le maître d'ouvrage, mais sous l'égide des garants : c'est-à-dire qu'on a joué un peu le rôle, je ne vais pas dire de gendarme, mais de guide et de conseil, pour l'élaboration de cette concertation. C'est un gage de notre indépendance vis-à-vis du maître d'ouvrage, et du fait qu'on a fait tout ce qui était possible pour que ce droit à l'information et à la participation du public soit respecté au cours de cette concertation.

Alors, pour faire simple, vous l'avez sous les yeux : on parle de tous les aspects du projet. Est-ce qu'il est intéressant ? Est-ce qu'il ne l'est pas ? Est-ce qu'il va coûter cher ? Est-ce qu'il ne va pas coûter cher ? Quels sont ses enjeux, à la fois en termes d'impacts, de risques, d'enjeux socio-économiques ? On aborde tous les aspects du projet, de manière à ce que le public puisse être correctement informé.

On discute aussi des solutions alternatives. Et là, typiquement, le projet LNMP a un caractère extrêmement intéressant, dans le sens où les porteurs de projet proposent directement des alternatives. Et il y en a beaucoup. Je n'ai pas fait le compte de toutes les combinaisons, mais il y en a plus d'une dizaine de possibilités. Donc, on va discuter ce soir de ces alternatives : est-ce qu'on fait une gare, deux gares, est-ce qu'on n'en fait pas... enfin, tout ce que vous pouvez imaginer.

L'une des alternatives qui est importante, bien qu'elle soit perçue relativement négativement, c'est de ne pas faire le projet. Cette alternative aussi est discutée pendant la concertation.

A la fin de cette concertation, on parlera aussi un peu de la suite, de l'après. Parce que cette concertation va se terminer par une décision du maître d'ouvrage qui dira : je continue mon projet dans telle et telle direction ou, à l'extrême limite, j'arrête mon projet. Ça peut aussi s'imaginer.

Les recommandations qu'on peut vous faire, c'est d'essayer d'être le plus court possible. C'est ce qu'on a demandé au maître d'ouvrage, même si ce n'est pas facile pour eux, parce qu'ils sont passionnés par leur projet. Ils ont envie de vous raconter, justement, tous les tenants, les aboutissants.

Malheureusement, il faudrait faire tellement de réunions que ça n'est pas possible. Donc, il faut forcément contraindre un peu tout le monde, d'ailleurs, les porteurs de projets, mais également le public aussi, pour à peu près les mêmes raisons. Donc, c'est pour ça qu'on vous demande également, et c'est donc une demande des garants, ce n'est pas une demande du maître d'ouvrage, c'est pour des questions de bon déroulement de cette concertation et des questions purement pratiques, d'être le plus bref, le plus synthétique possible, mais sans vous censurer, bien sûr.

Je vous laisse découvrir les valeurs de la Commission Nationale du Débat Public : indépendance, neutralité, transparence, argumentation, égalité de traitement, inclusion.

J'insisterai juste sur l'argumentation. Si vous portez un avis sur le projet, ou sur l'un des éléments du projet, essayez de dire : "j e ne suis pas d'accord, ou je pense que, pour telle et telle raison...", de manière à vraiment enrichir cette concertation. Parce que si vous dites simplement : "je ne suis pas d'accord", très bien, on note, mais ça fait moins avancer la concertation que si vous essayez d'argumenter.

Je vous souhaite une bonne soirée et je vous remercie de m'avoir écouté.

Animation - Estelle Brasseur

Merci, monsieur Delcroix, d'avoir restitué le cadre réglementaire et le fonctionnement de cette concertation. Nous allons essayer, toutes et tous ensemble, d'être à la hauteur de ces valeurs de la CNDP .

Démarrons maintenant notre premier temps fort avec la présentation du projet. Nous allons commencer en image, avec une vidéo de synthèse qui vous permet d'avoir un aperçu global du projet, des scénarios et des modalités de participation.

2 PRESENTATION DU PROJET

(diffusion de la vidéo de présentation du projet)

Animation - Estelle Brasseur

Après ce panorama global du projet et de la concertation, je vous propose d'approfondir certains points, et notamment ce soir les enjeux de desserte et les scénarios de gares nouvelles.

Je vous remercie d'accueillir Stéphane Lubrano, directeur du projet LNMP chez SNCF Réseau, et Vincent Bouvier, directeur des Grands Projets du Sud-Ouest / Gares nouvelles LNMP chez SNCF Gares & Connexions. Bienvenue à vous deux.

On va démarrer avec vous, Stéphane Lubrano, pour essayer de comprendre : pourquoi une concertation sur la phase 2, maintenant ?

Stéphane Lubrano (SNCF Réseau)

Bonjour à toutes et tous, et merci d'être venus si nombreux. Comme le disaient les garants, une concertation, si on la fait, c'est pour que le grand public puisse s'exprimer. C'est très bien quand vous venez nombreux à ces réunions.

La première question, c'est : pourquoi on reconcerte aujourd'hui ? Pourquoi on vous redemande votre avis, alors qu'on a déjà un projet qui est arrêté par décision ministérielle, le voyageur, sur la totalité jusqu'à Perpignan avec un contournement en fret ?

On le requestionne parce que, depuis que les études ont été réalisées, il y a eu des changements. Certaines données, notamment la vulnérabilité au changement climatique, n'ont pas été prises en compte dans les études précédentes. On se doit aujourd'hui de les intégrer.

Et puis, parce que le territoire a changé : le territoire a de nouveaux besoins. Il faut donc pouvoir savoir si, aujourd'hui, le projet tel qu'il a été pensé il y a une dizaine d'années, correspond toujours aux besoins du territoire.

Les partenaires cofinanceurs, mais aussi vous, au travers des précédentes concertations, nous avez demandé de requestionner ce projet. Et c'est ce que l'on fait aujourd'hui.

Animation - Estelle Brasseur

Maintenant qu'on a en tête le pourquoi de la concertation, passons au projet : pourquoi faut-il créer une ligne nouvelle ?

Stéphane Lubrano (SNCF Réseau)

Comme le disaient les garants dans leur introduction, une des premières questions à poser avant de discuter des différentes alternatives, des variantes proposées à la concertation, c'est : est-ce qu'il faut un projet ou est-ce qu'il n'en faut pas ?

Aujourd'hui, nous, on pense, et on le porte aussi en tant que maîtres d'ouvrage, parce que les partenaires cofinanceurs nous l'ont demandé, que cette ligne est importante. Elle est importante à différents titres.

Le premier, c'est que c'est une réponse qui nous semble appropriée et intéressante au regard des nouveaux besoins de mobilité, qu'ils soient voyageurs ou qu'ils soient fret, à

différents échelons territoriaux : au niveau régional (déplacements du quotidien, avec les trains liO), mais aussi avec le fret de proximité.

Il y a des ports (le port de Sète, le port de Port-la-Nouvelle) qui se développent en termes de chantiers multimodaux. C'est important de pouvoir donner des capacités et des sillons de qualité à ces opérateurs fret.

À un niveau national, le fait de créer une ligne nouvelle va permettre d'avoir des gains de temps et donc d'aller plus rapidement, pour tous les habitants de l'Occitanie, vers Barcelone, vers Marseille, Lyon ou Paris.

Au niveau européen, que ce soit voyageurs ou fret, ce chaînon manquant entre Montpellier et Béziers va permettre de rétablir la grande vitesse et d'avoir une continuité de la grande vitesse entre l'Europe du Sud et l'Europe du Nord, mais aussi de concourir à la consolidation du corridor fret européen, le corridor méditerranéen, qui est très important pour l'Europe. Il va permettre, avec cette seconde ligne, d'avoir un service de qualité fret et d'augmenter ce trafic fret entre l'Espagne et l'Europe du Nord.

Une seconde raison – et je parlais de la vulnérabilité aux changements climatiques tout à l'heure de la ligne actuelle – c'est de créer cette ligne nouvelle, qui va permettre de créer un doublet de lignes, mais aussi un réseau sur tout l'arc languedocien, un réseau résilient aux changements climatiques. La ligne actuelle est indispensable, mais on le sait : à certains endroits, sur le passage sur des lits d'eau, dans les étangs ou ailleurs, elle est vulnérable aux changements climatiques, avec des épisodes de submersion, mais aussi d'inondation, de sécheresse ou d'incendie, dans différents territoires.

Toutes ces modifications et tous ces aléas climatiques ont des impacts sur la ligne classique. À différentes échéances, et notamment aux environs de 2050 avec le changement climatique, on pourra compenser sur la ligne actuelle en l'aménageant, en la consolidant. Au-delà de 2050-2080-2100, on aura aussi des travaux beaucoup plus importants et plus lourds, qui vont nécessiter des interruptions de circulation sur la ligne classique. L'objectif est bien de rendre cette ligne résiliente, une ligne classique qui sera toujours indispensable au territoire. La ligne nouvelle ne viendra jamais remplacer la ligne classique.

On est bien sur un projet de doublet de ligne. Ce doublet de ligne va permettre de faciliter la réalisation des travaux sur la ligne classique. En reportant les circulations de la ligne classique sur la ligne nouvelle, on aura plus de temps pour faire les travaux et consolider la ligne classique. On aura aussi, avec cette ligne nouvelle, un arc méditerranéen sur lequel on pourra assurer une continuité de service. S'il y a un aléa sur une ligne, on pourra continuer de circuler sur l'autre.

Animation - Estelle Brasseur

Maintenant qu'on a en tête le pourquoi du projet, intéressons-nous au comment. Ce soir, l'objet de cette réunion thématique est spécifiquement consacré aux enjeux de desserte et aux scénarios de gares nouvelles.

On va poursuivre avec vous, Vincent Bouvier, avec un peu de pédagogie sur les enjeux liés à l'implantation d'une gare nouvelle.

Vincent Bouvier (SNCF Gares & Connexions)

Bonsoir à toutes et à tous. Comme vous l'avez vu, l'emplacement et le nombre de gares nouvelles vont avoir une certaine influence sur le territoire, que ce soit le territoire local, régional, national et international. Ça part du principe qu'il y a des temps de parcours. On crée une ligne à grande vitesse qui permet de gagner du temps, mais aussi de desservir le territoire via cette grande vitesse.

C'est aussi le sujet de l'accessibilité aux trains : l'accessibilité par le train au territoire, et l'accessibilité du territoire sur une gare pour pouvoir aller sur le territoire national ou sur le territoire européen, par exemple.

C'est également l'organisation de l'ensemble des mobilités, puisque une gare nouvelle ne s'entend que si on a un écosystème autour de cette gare nouvelle qui permet de garantir une mobilité globale, compréhensible et claire pour l'ensemble des clients. Cela passe par les transports en commun, les mobilités douces, mais aussi les mobilités individuelles.

Pour vous schématiser ce qu'est une gare nouvelle, c'est un ensemble d'éléments. Vous connaissez le bâtiment voyageurs : pour la plupart, c'est ça, la gare. Mais la gare, c'est un ensemble.

Pour ce qu'on appelle la gare ferroviaire,

- c'est le bâtiment voyageurs, qui a une fonction d'attente et de service ;
- tout ce qui est lié à l'accès au train lui-même (les quais, les abris) ;
- le passage souterrain ou les passerelles, qui sont les deux moyens connus pour passer d'un quai à l'autre.
- Et puis le parvis : on pense souvent que c'est un espace bucolique, mais il a aussi une fonctionnalité de sécurité, notamment si on devait évacuer la gare.

Ça, c'est vraiment un cœur. Autour de ce cœur, il y a le stationnement et les connexions : voirie, parkings (au sens large : voitures, autobus, cars, vélos, et autres mobilités qu'on ne connaîtrait pas encore).

Il y a aussi l'aire logistique, parce que la gare a besoin de vivre, donc on est obligé d'avoir une petite aire logistique pour faire vivre cette gare. Enfin, les installations de production photovoltaïque : c'est une question de règles et de lois. Quand on crée du parking, il y a un corollaire : on doit pouvoir mettre du panneau photovoltaïque ou de la végétalisation. Le panneau photovoltaïque pourrait aussi servir à la gare, notamment parce que comme ça, elle deviendrait autonome en termes d'électricité, par exemple.

J'ai choisi de vous présenter cinq exemples, parce que si Stéphane Lubrano vous a parlé de doublet de ligne, moi, je vais vous parler de doublet de gare.

Quand on crée une gare nouvelle sur une ligne à grande vitesse, on part du principe qu'on a un binôme de gares : la gare nouvelle, et la gare centre. Ça ne se comprend que si elles se complètent. Elles ne s'opposent pas, elles se complètent.

Pour cela, on a besoin d'un projet de territoire, de parler d'accessibilité et de parler de besoins et de services globaux au niveau de l'écosystème.

J'ai choisi de vous présenter cinq exemples. On peut avoir une gare interconnectée avec des lignes classiques dites TER, avec des mobilités régionales ; ou d'autres moyens de transport qui permettent cette liaison. On a des exemples comme Valence TGV ou Avignon TGV, qui ont une connexion TER assez efficace. Elles se sont pensées comme ça parce que le territoire l'a voulu comme ça. Aix-en-Provence TGV est un autre exemple : vous avez une connexion bus. Ce n'est pas une connexion fer, c'est une connexion bus, mais à haut niveau de service (BHNS), qui dessert l'aéroport, la gare TGV et la gare d'Aix-en-Provence centre (la gare routière, pour être exact).

Et donc, en fonction de l'écosystème et du placement de la gare, on arrive, avec les acteurs du territoire, à imaginer ce binôme entre la gare centre – plutôt sur du transport du quotidien, voire du transport interrégional ou régional – et la gare LGV – plutôt sur du transport de type TàGV.

Après, on a Lyon Saint-Exupéry, où un tram-train a été développé. Il met une demi-heure, pour relier la gare au centre-ville de Lyon. Cette gare est un peu spéciale, parce qu'elle a été surtout voulue par rapport à l'aéroport. Et puis, vous avez Champagne-Ardenne TGV, où vous avez une connexion double : à la fois le TER et à la fois les bus.

Ces exemples vous permettent de comprendre que SNCF Gares & Connexions réfléchit en binôme de gares et garantit que ces deux gares dialoguent ensemble et ne s'opposent pas, notamment en termes de besoins et de services.

Pour cela, une gare nouvelle est conçue comme un pôle d'échanges : le bâtiment voyageurs, les quais, les interfaces en transports en commun. Là, il faudra dialoguer avec les acteurs du territoire. C'est pour cela qu'on a un projet de quartier urbain. Cela peut être résidentiel, du commerce, des activités, le développement autour de la gare.

Les aménagements routiers sont extrêmement importants : une gare nouvelle doit avoir un accès performant, au niveau local mais aussi à quelques kilomètres, quelques dizaines de kilomètres, pour desservir efficacement la gare.

Enfin, la politique de mobilité liée aux trains (notamment liO), aux bus de la communauté d'agglomération, etc. Il va falloir travailler l'ensemble pour que cet ensemble soit cohérent sur le territoire.

Animation - Estelle Brasseur

C'était important de vous donner ces éléments de compréhension sur les grands principes de conception et de fonctionnement d'une gare nouvelle, pour vous aider à nourrir votre avis argumenté, comme le demande la CNDP, sur les scénarios proposés à la concertation. Il y en a six. Vincent Bouvier, quels sont-ils ?

Vincent Bouvier (SNCF Gares & Connexions)

Scénario 1 - Deux gares nouvelles, une à Béziers et une à Narbonne (projet de référence)

J'ai préféré vous présenter une synthèse des points forts et ce que j'appellerais plutôt des points d'attention plutôt que des points faibles. Je parle de points d'attention parce que ces points, il faut les travailler ensemble si on veut en faire des atouts.

En points forts :

- le gain de temps ;
- le développement de la ligne, puisqu'on crée une ligne pour doubler et mettre de la capacité sur la ligne classique ;
- l'amélioration de l'accessibilité au territoire narbonnais et au territoire biterrois, c'est-à-dire qu'on permet à ce territoire de bénéficier d'un accès direct à la LGV ;
- et pas de raccordement ferroviaire supplémentaire.

Vous verrez que, dans les prochains scénarios, je vais vous parler de raccordements : à chaque scénario complémentaire, il faudra des raccordements ferroviaires, c'est-à-dire des voies ferrées qui font le lien entre la ligne classique et la ligne LGV. Ce n'est pas neutre en termes de coûts et d'impact environnemental.

En points d'attention :

- Une potentielle diminution du niveau de desserte des trains à grande vitesse des gares centres. C'est pour ça que je vous parle de cohérence entre les deux gares : les entreprises ferroviaires qui opéreront auront un choix, soit tout desservir par la ligne, soit potentiellement desservir les gares centres.
- Pas de correspondance TER / TàGV à Béziers, mais avec un projet de territoire et des liens à créer en transports en commun.
- Pas d'arrêt à Narbonne pour les trains à grande vitesse : suivant l'orientation, vous avez certaines origines-destinations ; entre Toulouse et Montpellier, on ne pourra pas les desservir par des gares nouvelles. C'est un point à regarder si on parle Occitanie.
- Et puis l'insertion paysagère : je ne vous en parlerai plus, parce que c'est tous les scénarios. SNCF Gares & Connexions fera une très forte attention à son insertion paysagère : la gare doit s'insérer dans son territoire et refléter son territoire.

Scénario 2 - une seule gare nouvelle à Nissan

On peut considérer que c'est un point intermédiaire entre Montpellier et Perpignan, notamment par rapport au scénario de référence. On développe les correspondances TER / TàGV, puisqu'on est en correspondance avec la ligne classique. Ça, c'est pour les points les plus forts.

Pour les points d'attention : aujourd'hui, la desserte routière n'est pas du tout faite pour pouvoir desservir ce type de gare. Il va donc falloir penser et imaginer la manière dont on peut desservir cette gare. La diminution de TàGV, c'est la même chose. Et surtout, il n'y a pas de projet de territoire aujourd'hui déclaré à Nissan : c'est très important. Comme je vous l'ai dit, l'un des trois points majeurs, c'est le projet de territoire, c'est-à-dire la manière dont le territoire va s'accaparer cette gare, pour pouvoir développer collectivement et ensemble l'écosystème de la gare.

Scénario 3 – Une seule gare nouvelle à Béziers-Est

Si on ne crée qu'une seule gare nouvelle à Béziers-Est, au corollaire, il va falloir potentiellement desservir la gare de Narbonne centre. Là, on va se retrouver avec des raccordements : c'est pour ça que vous avez une gare, mais deux raccordements complémentaires par rapport au scénario de base.

Donc, ça crée une amélioration de l'accessibilité pour le territoire biterrois, c'est indéniable. En autres points positifs, cela crée une possibilité de correspondance dans la gare de Narbonne centre, si on prend les raccordements pour la desservir, et des gains de temps si on ne dessert pas la gare de Narbonne centre, puisqu'on passera en direct.

Les points d'attention particuliers, c'est surtout des raccordements très impactants sur le plan environnemental et sur le plan financier. Stéphane pourra vous en parler un peu plus au cours de la présentation. C'est aussi moins de capacités libérées sur la ligne classique : il est évident que, si une entreprise ferroviaire décide de desservir Béziers en gare nouvelle, mais aussi Narbonne centre, elle va devoir utiliser la ligne classique. Vous allez vous retrouver avec des trains supplémentaires. Or, le principe, c'était d'enlever ces trains pour gagner de la capacité, notamment sur les trains du quotidien : c'est un point d'attention. Cela ne crée toujours pas de correspondance. Et le risque, pour Narbonne, c'est d'avoir moins d'arrêts. Quel que soit le scénario, vous avez une possibilité de diminution de la desserte actuelle que vous connaissez.

Quand on fait un bref retour sur ce qui existe aujourd'hui sur les gares LGV, aucune gare LGV ne prend 100 % du trafic : il y a toujours un trafic résiduel qui reste, en général, dans les gares centres.

Scénarios 4 & 5 – Une seule gare nouvelle à Narbonne

Là, vous avez un scénario qui est l'inverse : on va créer une seule gare du côté de Narbonne. Avec un bémol : on a une variante parce qu'on y met un raccordement. Le raccordement va permettre de desservir Béziers centre. Donc, à l'inverse de ce qui se passe de l'autre côté. On a à peu près les mêmes principes, les mêmes enjeux, les mêmes difficultés et les mêmes points d'attention, mais inversés par rapport au territoire biterrois.

Scénario 6 – Aucune gare nouvelle

Un tracé direct, sans possibilité de desservir le territoire, à part via les gares centres. Par contre, cela nécessite que les trains à grande vitesse passent sur la ligne classique et impactent donc la capacité de la ligne classique. Ils s'arrêteraient avec un peu plus de temps, parce qu'on ne roule pas de la même façon, on ne roulerait pas à la même vitesse, et on devrait s'insérer dans un trafic.

Donc, surtout, les points d'attention :

- moins de capacité libérée ;
- un gain de temps plus limité ;
- des risques de baisse de fréquence des trains à grande vitesse, parce qu'une entreprise ferroviaire pourrait vouloir passer en direct. Pour elle, c'est plus important. Il faut comprendre qu'une entreprise ferroviaire va faire un choix économique de desservir ou non le territoire en fonction de ce qu'on va lui offrir : est-ce qu'on va lui offrir une gare nouvelle ou pas ?

Animation - Estelle Brasseur

Merci, Vincent Bouvier, pour la présentation de ces six scénarios : le projet de référence et les cinq variantes proposées à la concertation.

Si on devait faire une synthèse de cette masse d'informations, que faudrait-il retenir ?

Vincent Bouvier (SNCF Gares & Connexions)

On va essayer de faire une synthèse. Considérez que les points « moins », ce sont surtout des points d'attention qu'il faudra traiter.

Si vous prenez une desserte par des gares nouvelles, l'essentiel, c'est qu'il y a un gain de temps significatif sur les trajets longs, notamment pour les personnes en provenance de Paris, de Lyon, de Marseille. Ce gain de temps pourra être au bénéfice du territoire, puisqu'il sera directement desservi par une gare nouvelle.

Une gare nouvelle c'est également un développement de l'offre des trains à grande vitesse, puisque c'est bien pour cela qu'on crée une ligne. Il y a également l'opportunité de développement économique autour de la gare, pour autant que le territoire ait un projet de territoire et développe son territoire autour de la gare.

Et puis, si vous prenez le scénario de desserte par les gares centres : on a une meilleure accessibilité aux transports en commun, puisque les transports en commun existent déjà en centre-ville ; donc on a un écosystème qui existe déjà, et les correspondances sont facilitées, puisqu'on retrouve toutes les circulations au même endroit.

Les points d'attention, sont :

- Comment garantir des trains à grande vitesse à la fois sur la gare nouvelle, puisque c'est sa fonction, mais potentiellement quelques-uns en gare centre-ville. C'est quelque chose qu'il va falloir travailler, pour pouvoir garantir cette cohérence ;
- La création de raccordements très impactants environnementalement et financièrement, et puis des gains de temps plus limités. Vous comprenez que, si je repasse sur une ligne classique, je vais rouler moins vite, je vais avoir un ralentissement, donc je vais perdre un peu plus de temps pour desservir le territoire.

- Le choix économique des entreprises ferroviaires prendra en compte le gain de temps, et cela peut créer un risque de moindre desserte : si les entreprises ferroviaires considèrent qu'elles n'ont pas assez de gains à desservir le territoire biterrois ou le territoire narbonnais, elles feront peut-être l'option d'avoir un train direct entre Montpellier et Perpignan.

Animation - Estelle Brasseur

On le voit, ces scénarios ont chacun leurs avantages et leurs inconvénients. Mais comment fait-on, Stéphane Lubrano, pour comparer tous ces scénarios ? Ce sera une bonne introduction au travail qu'on fera avec vous tout à l'heure en atelier.

Stéphane Lubrano (SNCF Réseau)

Ce n'est pas évident, vous l'aurez compris. Il y a énormément de scénarios, avec des subtilités entre chacun. On se doit d'éclairer au maximum les choix possibles.

On a créé des critères de comparaison. Ces critères ont été partagés avec le territoire l'année dernière, lorsqu'on a relancé le dialogue territorial sur Narbonne au travers de trois ateliers. On a proposé ces critères et on a demandé de les pondérer, et de savoir s'il y en avait d'autres à rajouter.

Aujourd'hui, chaque scénario de gare nouvelle est noté, comparé à travers un certain nombre de critères, dont l'impact environnemental, le coût, l'importance que chacune de ces solutions a sur le territoire, le développement du TER, le développement des autres modalités.

On a un certain nombre de ces critères que l'on va aussi vous demander de regarder dans la séquence suivante, au travers des cartes, pour donner votre avis sur la manière dont on a comparé ces scénarios, et donner votre avis aussi sur les scénarios qu'on vous propose : les six scénarios de gares nouvelles aujourd'hui proposés au territoire.

Après, si vous voulez, je reviens sur les raccordements, pour que tout le monde ait un peu le même niveau d'information quand vous allez travailler sur les tables en atelier tout à l'heure. Vincent vous l'a dit : les solutions qui ne sont pas des solutions avec deux gares nouvelles imposent de créer des raccordements, pour qu'on puisse desservir les gares centres – donc les gares de Narbonne ou Béziers – qui n'ont pas de gare nouvelle.

Ces raccordements sont des installations techniques lourdes, souvent presque plus coûteuses qu'une gare nouvelle. Ils peuvent avoir des avantages, parce qu'ils permettent de bien gérer le report des circulations d'une ligne sur l'autre, mais ils ont aussi un impact coût et un impact environnemental, puisque certains sont assez complexes à traiter et passent dans des environnements naturels, avec un impact biodiversité, ou un impact sur le milieu humain – notamment le raccordement H, en sortie de Narbonne – avec des nuisances sonores ou les impacts sur les bâtis.

Animation - Estelle Brasseur

Avant de vous donner la parole, nous avons souhaité donner la possibilité aux collectivités concernées de s'exprimer et de vous présenter le projet de territoire qu'elles envisagent en lien avec ces projets de gares nouvelles.

Je vais donner la parole successivement à la Communauté d'Agglomération de Béziers Méditerranée, puis à la Communauté de Communes La Domitienne.

On démarre avec vous, Michel Ramondou. Vous êtes en charge du pilotage des grands projets à Béziers Méditerranée. Bonsoir.

Michel Ramondou (Béziers Méditerranée)

Bonsoir. Je suis en charge des grands projets à la ville et à l'agglomération de Béziers Méditerranée.

Avant de rentrer dans le détail, un point important : c'est en 2016 que le choix de réaliser une gare à Béziers-Est a été décidé par décision ministérielle. 2016-2026, dix ans sont passés. Pendant cette décennie, les collectivités territoriales ont travaillé pour accueillir cette nouvelle gare, qui est un élément essentiel dans le développement économique et touristique de l'ensemble du Biterrois et de l'Ouest-Hérault.

En dix minutes, je m'y suis engagé, je vais vous présenter le projet de territoire développé par la Communauté d'Agglomération Béziers Méditerranée, la commune de Villeneuve-lès-Béziers, sur laquelle serait implantée la nouvelle gare, et la commune de Cers, qui est également concernée par le projet.

Cette nouvelle gare serait située le long de l'autoroute A9, au droit de la jonction entre l'autoroute A9 et l'autoroute A75. Elle serait située également à proximité immédiate de la rocade et permettrait ainsi de desservir le territoire de manière extrêmement rapide.

La gare de Béziers-Est serait située à côté de l'autoroute A9, au droit de la jonction entre l'autoroute A9 et l'A75, en lien avec la rocade, la route d'Agde, ce qui permettrait une desserte extrêmement optimale de cette gare nouvelle et répondrait aux prérequis d'une gare nouvelle. Cela veut dire qu'elle serait située à côté d'axes structurants, connectée aux principaux axes routiers, et faciliterait l'accès pour l'ensemble de l'Ouest-Hérault.

Une vue aérienne du positionnement de la gare nouvelle : l'autoroute A9, le raccordement A9-A75 au niveau de la commune de (non transcrit), ici on a le PAE de la Méridienne (Décathlon, Leroy Merlin), et ici on est sur le territoire sur lequel est envisagée la réalisation de cette gare nouvelle. Ce territoire, aujourd'hui, c'est essentiellement des éléments en friche.

On aurait donc un impact très limité sur le milieu naturel et sur le milieu agricole. Il n'y a pas de risque d'inondation : l'autoroute, au nord de la voie LGV et de la gare, est en tranchée, ce qui veut dire qu'il n'y aura aucun risque d'inondation. C'est un élément extrêmement important pour le territoire. Il y a aussi un fort enjeu d'insertion paysagère et architecturale : la gare nouvelle serait située au-dessus de l'autoroute, comme à

Montpellier au niveau de la gare Sud de France. C'est un positionnement de nature à montrer la gare au plus grand nombre et c'est également un élément extrêmement important en terme d'insertion.

Ce projet de gare nouvelle est lié à un ensemble de projets de développement économique, notamment l'écosystème EDEN et Genvia, projet d'envergure nationale et européenne reconnu par l'État, pour lequel il est important d'avoir une connexion rapide vers Paris, etc., et à l'international.

On a aussi des projets portés par Villeneuve-lès-Béziers et Cers, intégrés dans ce projet de territoire.

La gare de Béziers est au cœur du développement économique du Biterrois, en lien avec le projet urbain de Villeneuve-lès-Béziers, et en cohérence avec le développement de Cers.

Un élément important, que vous avez signalé, c'est la question de : comment est-ce qu'on gère le doublet de gares ? Pour ce faire, l'Agglomération a mis en place, à partir du mois de septembre prochain, une liaison en transport en commun, en site propre, avec des bus décarbonés à hydrogène, qui vont permettre de desservir d'est à ouest le territoire et, en particulier, de desservir l'ensemble des quartiers vers la gare SNCF de centre-ville, mais également, à terme, la gare nouvelle de Villeneuve-les-Béziers. Aujourd'hui, le terminus sera au niveau de la Méridienne, mais, évidemment, en 2040, lorsque la gare aura été mise en place, il y aura une extension de ce transport pour permettre de relier les deux gares.

Le tracé que je vous présente aujourd'hui permet de desservir l'ensemble des quartiers : la Devèze, l'hôpital, le centre-ville, etc. Ce qui veut dire que le temps de parcours est relativement important. À partir de là, la Communauté d'Agglomération réfléchit également à une deuxième ligne, cette fois une ligne rapide et directe à travers l'avenue Jean-Foucault, qui est ici, et qui permet de relier le pôle d'échanges multimodal de la gare LGV – parce qu'il faut le prendre comme un pôle d'échanges multimodal – vers le pôle d'échanges multimodal de la gare SNCF, qui sera inauguré le 5 juin prochain.

Donc, en termes de liaisons, on voit qu'on a une liaison en site propre vers les principaux pôles urbains qui permet de relier cette gare nouvelle, et une liaison directe entre la gare de Béziers-centre et la gare nouvelle.

Un autre élément extrêmement important, cette fois, c'est un élément d'ordre urbanistique. Le territoire de Villeneuve-lès-Béziers est contraint par l'autoroute A9, l'aérocade, la ligne ferroviaire historique, la route d'Agde, le canal du Midi. Il va être encore coupé par deux autres infrastructures dont on parle aujourd'hui : le raccordement, en phase 1, de la ligne nouvelle sur la ligne classique, qui est ici, à travers ce qu'on appelle un saut-de-mouton, et, évidemment, le tracé en phase 2. Ce qui veut dire que cette partie de territoire ressemble un peu à une tranche napolitaine. Et donc, cet élément-là a fait l'objet, évidemment, de grandes critiques de la part notamment de Villeneuve-les-Béziers, ce qui est logique.

A partir de là, ce qu'on a essayé de travailler collectivement, c'est de faire en sorte que ces nouvelles infrastructures, plutôt que d'être des contraintes, soient des chances. Et, pour ce faire, nous avons travaillé sur différentes trames : trame bleue pour les ruisseaux, trame verte par rapport à des éléments qui permettent de marquer des éléments écologiques et de transparence, pour faire en sorte qu'on vienne s'affranchir de ces contraintes, et qu'elles ne viennent pas découper le territoire.

Pour ce faire, on a imaginé différentes traversées au niveau de l'ensemble des infrastructures : des traversées qui permettront notamment à la biodiversité, par exemple aux animaux, de traverser également les infrastructures ; mais aussi un ensemble de liaisons douces, un ensemble de liaisons routières, qui permettent ainsi de relier l'ensemble des pôles urbains de Villeneuve, de Cers et de Béziers.

Et on est arrivé à un schéma directeur, que je vous présente ici, et qui prend en compte ces éléments-là, avec les projets que Villeneuve-les-Béziers développe, le projet que Cers développe, et ici un projet que la Communauté d'Agglomération porte en lien avec le parvis de la gare.

Alors, évidemment, depuis 20 ou 30 ans qu'on parle de ce projet-là, nos citoyens ont du mal à le visualiser. C'est la raison pour laquelle la Communauté d'Agglomération a décidé de mettre en place ce projet-là : un projet urbain et paysager qualitatif, dans lequel on vient résorber les coupures existantes et on vient créer un véritable quartier de la gare.

Une fois qu'on a dit ça, pour les citoyens, il y a besoin de visualiser les choses. Et, pour ce faire, la Communauté d'Agglomération de Béziers Méditerranée a mis en place une maquette numérique, qui permet de montrer à quoi pourra ressembler ce quartier-là en 2040 ou 2045, suivant les différentes hypothèses.

Ici, on a le rond-point de la Méditerranée avec la route d'Agde, la rocade. Ici, Décathlon, Leroy Merlin, l'autoroute A9, la jonction avec l'A75. Et nous voyons, au premier plan, le fameux raccordement, en phase 1, de la ligne nouvelle sur la ligne classique. C'est un saut-de-mouton, c'est-à-dire un ouvrage important, haut, qui a une certaine volumétrie. Et on voit ici les différents projets d'aménagement que Villeneuve-les-Béziers porte, que Cers porte, et ici le projet de développement d'un nouveau quartier en lien avec la gare.

Si on zoome, on voit effectivement ce raccordement, ce saut-de-mouton, où on a ici la ligne classique avec un TER et ici un TGV. Ce saut-de-mouton passe au-dessus de la ligne classique et vient se raccorder, globalement, au niveau du pont de la rocade.

Enfin, on découvre ce quartier de la gare, avec une large place laissée aux éléments arborés. Évidemment, le but du jeu, c'est d'avoir un développement qui se fasse tout à fait en lien avec l'environnement.

Pour encore plus illustrer le propos, nous avons réalisé un petit film d'une minute, qui a pour objectif d'imaginer collectivement ce que pourra être ce quartier-là dans une quinzaine d'années.

(Vidéo de présentation du projet porté par l'Agglomération de Béziers)

Animation - Estelle Brasseur

Merci beaucoup, monsieur Ramondou, et merci d'avoir respecté votre temps de parole : c'était parfait. Je vous propose maintenant de passer la parole à Alain Caralp, président de la Communauté de Communes La Domitienne.

Alain Caralp (La Domitienne)

Madame la préfète, mesdames et messieurs, bonsoir. Il est clair que la Communauté de Communes que j'ai l'honneur de présider est le petit poucet dans cette histoire. Mais un petit poucet qui s'était préoccupé du problème il y a plus d'une quinzaine d'années maintenant.

À la suite de cette étude réalisée par mon prédécesseur, Michel Bozzarelli, nous avons aussi un projet structurant par rapport à cette gare à Nissan. Quelques années après, le projet a été abandonné. Notre Communauté de Communes a enterré avec difficulté ce projet.

Nous en étions là jusqu'en 2023. En 2022, de mémoire, le projet a été réinterrogé par le préfet de Région et par Carole Delga, présidente de la région Occitanie. Nous avons eu le retour de cette position sur un sursis à statuer en 2024, début 2024. On s'est aperçu que le PLU, notamment, de Marcorignan est le projet de territoire de la Communauté de Communes, qui a vu le jour en 2020 ne prenait pas en compte, bien sûr, la création de cette gare.

À l'issue des élections, nous sommes en ordre de marche. Notre projet de territoire va être réinterrogé à l'aune de tous ces changements, notamment le changement de la ligne à grande vitesse, mais pas que. On a parlé du projet Genvia, très structurant pour notre territoire, qui nous a amenés à nous positionner sur des zones d'aménagement économique, presque 45 hectares.

Quelle est la position de la Communauté de Communes ? Très simplement : on est au tout début. Le projet de territoire va être réinterrogé rapidement. En compulsant ce pavé, je me suis aperçu que, finalement, à part l'insertion dans le projet de territoire et les problématiques liées à tout ce qui concerne les PLU et le SCOT, on a beaucoup de « vert ». On peut se poser la question de savoir si, entre deux agglomérations de 130 000 habitants, avec nous cela ferait 290 000 habitants, une gare LGV aurait sa place dans ce territoire, avec des problématiques de mobilité, de transport, d'insertion paysagère.

Je n'oublie pas que, d'ici 2 ou 3 ans, nous serons Grand Site de France. Cela veut dire qu'on aura des besoins, notamment au niveau de la mobilité, pour faire venir ces touristes.

Je n'ai pas préparé de visuel, car nous sommes aux prémices d'un nouveau départ. Notre collectivité va se mettre en ordre de marche pour vous présenter, dans quelques mois, quelque chose de mieux structuré - c'est le moins qu'on puisse dire - , et un positionnement plus éclairé et plus proactif par rapport à cette création.

J'ai l'habitude de dire que les touristes ne sont pas intéressés par les intercommunalités, les départements. Ce qu'ils veulent, eux, c'est de la mobilité, et qu'on leur raconte l'histoire de notre territoire. Et cette histoire peut se raconter avec le Narbonnais et avec le Biterrois. Merci.

3 TEMPS D'ÉCHANGES

Animation - Estelle Brasseur

Alors maintenant, vous avez la parole. Si vous souhaitez vous exprimer, je vous demanderai de lever la main. Je prendrai les questions par ordre d'apparition des bras levés. On va commencer avec vous, monsieur. Je vous demanderai de vous présenter, de préciser votre commune de résidence ou votre organisation/association, et de respecter la règle d'or des trois minutes d'intervention. C'est à vous.

Intervention du public

Je suis paysan. Je viens de Roquefort-Tournemire-Millau. Je suis inquiet, et puis amusé des termes aussi : points forts, points d'attention. Moi, je dirais peut-être points d'intérêt et points d'attention, ou points faibles et points forts. Je veux dire qu'un jour, à force de jouer avec les mots, on cache aussi des réalités.

Je trouve que ce projet est très intéressant pour l'axe est-ouest, mais que le nord-sud n'existe pas. Le territoire, dans sa globalité – c'est pour ça que la dernière intervention nous intéresse –, n'est pas abordé. Je trouve très dommage qu'on s'axe sur l'A75 avec le projet de Béziers et qu'on oublie la ligne des Causses, celle qui relie Béziers et Millau.

On oublie la descente des gens du Piémont, du nord, vers le sud. Et, de la même façon, ceux du sud qui montent vers le nord, vers Millau, vers Roquefort, etc., alors que le tourisme est très important.

Je pense qu'il y a des choses qui ne vont pas dans le cadre du projet d'aménagement du territoire. Autrefois, il y avait la DATAR. Aujourd'hui, il y a les intérêts des urbains et de certains intérêts financiers. Voilà ce qu'on ressent de cette intervention.

Stéphane Lubrano (SNCF Réseau)

On parlait de projet de territoire. La commune de Béziers a proposé et vous a présenté des modes de liaisons douces, assez rapides, entre la gare centre et la gare nouvelle.

Le projet, aujourd'hui, n'est pas un projet pour développer Béziers, Millau, Neussargues, mais il faut qu'il soit en interconnexion.

L'interconnexion se fera soit par la gare centre, si les TGV ou les trains liO desservent cette gare centre. Et, s'il y a une gare nouvelle, elle se fera aussi si les transports en

commun en mode doux sont bien pensés entre la gare centre et la gare nouvelle, pour que les gens puissent emprunter ces liaisons et monter sur Millau et Neussargues.

On est sur un projet de Ligne nouvelle Montpellier-Béziers ; il faut qu'il s'insère le mieux possible dans le territoire.

Intervention du public (CFDT des Pays du Grand Biterrois)

Je suis syndicaliste et impliqué notamment dans une association de défense des consommateurs. Ce que je regrette un peu dans la présentation qu'on vient de voir sur Béziers, c'est qu'on parle peu des habitants et des besoins des gens qui sont déjà dans le Biterrois. Qu'est-ce que ça peut leur donner d'avoir une gare à Béziers, une gare à Narbonne ?

Il y a aussi une question de coût. Si on part sur un projet de deux gares, ça coûtera plus cher à l'investissement qu'un projet à une seule gare, qui serait commune aux trois intercommunalités. Ce qu'a dit monsieur Caralp est très important. C'est-à-dire, on a une petite intercommunalité, La Domitienne, mais qui est à moins de 10 minutes de train des gares nouvelles, et ça, c'est une victoire, pour les pôles d'échanges multimodaux de Béziers et de Narbonne.

Donc on est déjà gagnants à Béziers, puisque, avec cette gare, c'est un pôle d'échanges multimodal. On va avoir, dans la première phase – c'est-à-dire pratiquement jusqu'en 2040 –, la desserte TGV à Béziers-centre. Ça, c'est un atout qui va servir quelque temps.

Mais après, pour la deuxième phase, pour les exploitants des lignes, deux gares alternatives à Béziers et à Narbonne font qu'on risque de voir beaucoup de TGV qui zapperont l'une ou l'autre, ou les deux.

Alors qu'une position commune, qui est à moins de 10 minutes – donc si on compare aux gares de Paris, ces données de temps de déplacement de la gare de transbordement à la destination finale sont très intéressantes. Donc, pour dire que, en étant moi-même Biterrois – et farouchement Biterrois –, je suis tout à fait preneur d'une gare commune à Béziers, Narbonne et La Domitienne.

Stéphane Lubrano (SNCF Réseau)

Quand on positionne une gare, on regarde la zone de chalandise, c'est-à-dire la population qui se trouve autour et qui est susceptible de venir à cette gare en moins de 5, 10, 15 minutes, une demi-heure. Ces études sont réalisées.

On réalise aussi des études de trafic, c'est-à-dire qu'on regarde, en fonction du nombre de gares et de leur positionnement – ce sont des modèles mathématiques – les montées en gare, c'est-à-dire quels sont les scénarios qui proposent ou qui induisent le plus grand nombre de voyageurs, mais aussi le plus grand nombre de montées et descentes dans les gares du parcours.

Après, dans les différents scénarios, aujourd'hui, le scénario qui, de ce point de vue-là, se tire un peu au-dessus du lot, c'est le scénario à deux gares, qui montre qu'en gare de Narbonne et de Béziers, il y aura plus de montées et descentes que dans les autres scénarios.

Mais c'est l'un des éléments de la comparaison. Il y a des éléments sur l'impact environnemental, sur le coût, sur la nécessité d'avoir ou non des raccordements. Tous les éléments sont dans le dossier. Et c'est bien à vous de vous exprimer sur ces sujets-là. Donc, nous, on se doit de vous donner l'information, d'éclairer la prise de décision et vos avis du mieux que l'on peut. Et après, à vous de vous exprimer. Aujourd'hui, comme vous le faites, dans les ateliers, sur le site, tout ça sera pris en compte et relevé par les garants dans leur bilan.

Intervention du public (Association des campings de Vias)

Bonjour. Je suis exploitant de camping sur la commune de Vias. Aujourd'hui, je devais être accompagné avec monsieur le nouveau Maire, qui, malheureusement, n'a pas pu me suivre. Donc, en présence de ma fille, troisième génération, moi, la deuxième, nous étions là dans les années 70. Nous avons pu voir se développer cette jolie région. Et heureusement qu'il y a eu un développement touristique grâce à des infrastructures : aéroports, gares et TGV.

Je vais défendre ce projet de nouvelle ligne, avec un temps de voyage le plus court possible.

Je parle en tant que Président de l'association des campings de la commune de Vias. La typologie de notre clientèle a évolué depuis les années 1970. Donc, elle part peut-être moins longtemps, mais plus souvent. Le temps de voyage, à l'époque, ça faisait partie du temps des vacances. Aujourd'hui, cette clientèle souhaite partir rapidement, arriver rapidement et profiter le plus longtemps possible.

Ce projet de gare nouvelle sur ce territoire, nous le défendons, et nous espérons qu'il permettra d'allonger notre saison. Sur Vias, notre chiffre d'affaires essentiel se base sur malheureusement seulement deux mois de saison. Donc, c'est très peu, puisqu'aujourd'hui, ce sont de vraies entreprises avec de vrais besoins, avec une fiscalité de l'impôt à l'année, puisque nous employons aujourd'hui, à nos côtés, du personnel. Malheureusement, trop peu à l'année, puisque notre activité ne nous permet pas de pouvoir transformer tous ces emplois en durée indéterminée.

Et ce projet de nouvelle ligne, rapide, va nous permettre d'aller vers de nouveaux marchés, nous en avons discuté avec différents confrères. Personnellement, avec ma fille, nous faisons certains salons : Paris, Bruxelles, et nous nous apercevons que de plus en plus de nos clients voyagent par le train, peu par l'avion, sur cette destination, et nous demandent souvent s'ils peuvent arriver vite pour du trois jours, du quatre jours.

Et aujourd'hui, notre chiffre d'affaires, notre clientèle, sur juillet-août, ne suffit plus. Il nous faut travailler sur ces ailes de saison et trouver de nouveaux marchés. Ces nouveaux marchés correspondent à des séjours moins longs et plus fréquents.

Cette nouvelle gare va nous permettre d'aller chercher ces marchés et de consolider les emplois saisonniers, en général sur deux, trois mois, en les multipliant par deux ou par trois, voire, en équivalent temps plein, pour réussir à les fidéliser.

Donc cette gare n'est pas seulement pour nous un projet de prestige, c'est un outil concret pour stabiliser... Alors, je vous donne des chiffres que j'avais calculés : pour plus de 600 emplois saisonniers dans nos campings viassois, allonger la saison touristique, être en force de propositions pour de courts séjours à thème, ancrer durablement l'économie locale qui peut aujourd'hui, et reste encore, très précaire.

Donc, vous l'avez bien compris, nous sommes vraiment pour ce projet de ligne à grande vitesse avec une nouvelle gare sur ce territoire, sur Villeneuve-lès-Béziers.

Animation - Estelle Brasseur

Merci pour cette contribution. Alors, je ne sais pas s'il y a l'appel d'une réponse. En tout cas, ça rejoint les propos qu'on a tenus lors de la réunion thématique sur les enjeux socio-économiques et touristiques, qui s'est tenue le 15 avril à Perpignan.

Intervention du public (FNAUT Occitanie)

Bonsoir. Je président de la FNAUT Occitanie. Je suis favorable à ce que j'ai entendu au début avec le président de La Domitienne. Vous le savez d'ailleurs : la FNAUT est favorable à ce projet.

Effectivement, comme l'a dit le deuxième intervenant, une desserte Narbonne-Béziers permettrait éventuellement de prolonger en TER vers Bédarieux et Millau, ce qui permettrait aussi de développer et de redynamiser cette ligne.

Par ailleurs, je pense qu'il est difficile de créer une deuxième gare à Narbonne : cela pose, en effet, des problèmes de raccordement. Or, dès lors qu'on parle des raccordements, du doublet de lignes, des contraintes de travaux, des risques climatiques, de l'augmentation du débit liée au cadencement et du fret – qui augmente aujourd'hui et risque d'augmenter encore dans les années à venir – il est important de disposer de raccordements en nombre suffisant et correctement positionnés, afin d'assurer un doublet de lignes qui permette de maximiser et d'optimiser la qualité de service sur les deux lignes.

Or, aujourd'hui, on a un raccordement sur Nîmes et un mini-raccordement sur Montpellier. Sur Béziers, il y en aura un, par construction, puisque, avec les deux phasages, il y aura forcément un raccordement à Béziers. Il est important, à mon avis, qu'il y ait un raccordement à Nissan. Et il serait dommage de supprimer le raccordement au nord de Perpignan, qui permet aussi d'éviter Perpignan, non pas pour éviter la ville de Perpignan pour les voyageurs, mais surtout pour faire passer le fret, éviter, je dirais, de traverser l'agglomération avec des trains de fret et, en cas de travaux ou de problèmes en gare, de pouvoir contourner et continuer. Je crois que c'est la position que nous avons sur ce sujet.

Il y a aussi des difficultés autour des axes routiers : les axes routiers autour de l'échangeur A75/A9 sont très chargés l'été. Et si on ramène une gare sur Vias, je ne suis pas certain que l'accès soit très fluide.

D'autre part, sur les territoires venant du nord, mettre une gare à l'extérieur de Béziers va inciter les gens, s'ils ont besoin d'aller prendre un train en voiture, à ne pas prendre le TER qui descend sur Béziers-centre, puis un bus pour revenir sur la gare TGV. Je pense que ce n'est pas réaliste, ce type de raisonnement.

Stéphane Lubrano (SNCF Réseau)

Les raccordements sont coûteux, ils ont un impact, mais, oui, comme vous le dites, ils ont un intérêt pour bien exploiter le doublet de ligne. Un doublet de ligne sans raccordement sur 150 km ne sert à rien, puisqu'on ne peut pas y reporter le trafic.

Peut-être qu'un raccordement à Nissan, même si on a deux gares nouvelles à Béziers et Narbonne, est aussi utile. Nos études d'exploitation permettront d'avancer, de qualifier ce besoin-là et de l'étudier. C'est une possibilité.

Le raccordement I de Rivesaltes, aujourd'hui, si la ligne nouvelle est mixte, dans les solutions et les schémas proposés, il disparaît, parce qu'il n'est plus nécessaire et indispensable à l'exploitation. On laisse juste un raccordement, le J qui permet aux trains de voyageurs de quitter la ligne nouvelle pour desservir la gare centre, mais on n'a plus le raccordement qui permet aux trains de fret d'aller de la ligne classique vers la ligne nouvelle en évitant Perpignan. La ligne nouvelle, dans ces solutions-là, est mixte.

Mais oui, je suis d'accord : les raccordements sont importants pour une bonne gestion d'un doublet de lignes.

Intervention du public

Bonjour. Je me posais un certain nombre de questions sur la nécessité de cette ligne. Actuellement, nous avons le TGV qui ne circule pas à grande vitesse, mais qui part de Perpignan et qui va à Paris. Il faut 4h20 pour aller à Paris, actuellement. Alors, c'est vrai qu'il y a des problèmes de fiabilité. J'ai pris cette ligne à titre professionnel pendant plus de 15 ans, de manière hebdomadaire.

Je me pose donc la question : quand vous dites que nous aurons des gains de temps significatifs, qu'est-ce que vous appelez un gain de temps significatif sur un trajet qui est, actuellement, à 4h20 pour Paris ? Pour Lyon, évidemment, c'est moins. Vous parlez également des gains de temps pour Marseille : comment envisagez-vous le passage vers Marseille ? Ça, c'était ma première question.

Ma deuxième question est liée à la biodiversité et aux paysages, et en particulier à la plaine d'Ensérune. On a un monument qui s'appelle l'Oppidum d'Ensérune, un village qui était habité avant l'arrivée des Romains. Cet Oppidum est exceptionnel, avec une plaine qui est entièrement préservée actuellement, puisque, aujourd'hui, il y a un tunnel

qui permet le passage de la voie actuelle de train et qui ressort à la sortie de la plaine, plus loin que l'oppidum. Dans ce projet, nous voyons qu'on ne tient plus du tout compte de cela et nous avons envisagé une ligne à grande vitesse qui va traverser la plaine à une hauteur assez importante – si j'ai bien lu, une quinzaine de mètres –, avec des problématiques de bruit, des problématiques visuelles, mais également des problématiques de passage. Comment compense-t-on l'ensemble des chemins viticoles, l'ensemble des passages qui existent actuellement ? Est-ce que tout ceci est vraiment nécessaire ? Est-ce qu'il y a des mesures qui vont être prises, comme dans les Corbières, où vous envisagez un tunnel, pour pouvoir préserver ce lieu ? Merci.

Stéphane Lubrano (SNCF Réseau)

Le gain de temps global de la ligne entre Montpellier et Perpignan est de 40 minutes par rapport aux trajets d'aujourd'hui.

Le gain de temps vers Marseille est aussi un peu plus important : en empruntant la phase 2, la phase 1, le contournement de Montpellier, puis la ligne nouvelle (LN5) vers Marseille, on gagnerait environ 15 minutes grâce au contournement de Nîmes- Montpellier, et peut-être 10 à 15 minutes avec la LN5. Au total, cela représenterait un gain supplémentaire de 20 à 30 minutes pour rejoindre Marseille.

Est-ce que c'est ce gain de temps qui est le plus important ? C'est une question existentielle. Est-ce qu'on a besoin de se déplacer toujours plus vite ou pas ? Oui, certains en ont besoin, d'autres non.

Mais la première motivation de cette ligne, c'est surtout la saturation de la ligne actuelle. C'est pour ça qu'on fait une seconde ligne avant tout, outre les problématiques de vulnérabilité de la ligne actuelle. Aujourd'hui, la ligne – notamment entre Montpellier et Béziers, mais aussi entre Béziers et Narbonne – arrive à saturation en heure de pointe, et le tronçon Montpellier-Narbonne va le devenir assez rapidement. Sans seconde ligne, il ne sera pas possible d'augmenter les trains du quotidien, les trains de fret, ni la desserte à grande vitesse du territoire.

La première motivation de cette seconde ligne, c'est d'offrir plus de capacités et, ce qu'on appelle dans notre jargon, plus de robustesse : une qualité de service pour le TER, avec des trains qui seront plus à l'heure, parce qu'on en aura moins sur les lignes classiques, et donc on sera en capacité d'assurer une meilleure qualité. C'est vraiment la première motivation de cette seconde ligne. Ce n'est pas tant le gain de temps, dans un premier temps : il est utile pour le territoire et pour certains de ses habitants, mais c'est surtout pour pallier la saturation de la ligne actuelle et sa vulnérabilité.

Garant de la concertation- Philippe Quévremont

Vous avez parlé de la liaison vers Marseille. À ma connaissance, jusqu'alors, les TGV ne circulent pas sur la voie rapide entre Marseille et Montpellier. Est-ce qu'il y a un autre projet derrière ? Pourriez-vous préciser ce point ?

Stéphane Lubrano (SNCF Réseau)

Oui, aujourd'hui, des TàGV peuvent circuler entre Montpellier et Marseille en empruntant le CNM (*Contournement Nîmes-Montpellier*), puis une partie de la LN5 : c'est possible, et cela se fait déjà.

Pour préciser : après Avignon, on peut remonter sur le CNM (*Contournement Nîmes-Montpellier*), puis emprunter une ligne nouvelle (LN5) avant de bifurquer à nouveau pour rejoindre Marseille en grande vitesse.

Sur l'insertion environnementale : nous en sommes bien conscients, ce projet a un impact. Il traverse des territoires sensibles, à la fois pour leur histoire, leurs monuments et leur biodiversité.

La démarche suivie dans cette première phase de concertation est la suivante : on identifie d'abord les enjeux, puis on cherche à les éviter. Si ce n'est pas possible, on les réduit. Enfin, en dernier recours, on compense ce qui n'a pas pu être évité ou réduit.

Au niveau de Nissan-lez-Enserune, on le sait, il y a l'Oppidum d'Ensérune et le tunnel du Malpas : c'est un territoire attractif, avec des particularités touristiques. L'objectif sera donc de faire en sorte que la ligne s'insère le mieux possible. Aujourd'hui, vous ne pouvez pas dire qu'on l'oublie parce que le trait ne montre pas de tunnel : si la ligne classique passe en tunnel à un endroit, et si l'on fait une ligne mixte, les pentes sont plus faibles et le franchissement des reliefs est plus contraint. Cela peut conduire, selon les secteurs, à privilégier des solutions en déblai, en tranchée ou en tunnel, afin de limiter les impacts. À ce stade, nous ne sommes pas encore au tracé : nous travaillons sur un couloir de passage.

Enfin, sur les rétablissements des voiries : ils sont pris en compte. Les voiries départementales et communales seront rétablies, et les autres voiries (chemins communaux, chemins agricoles) seront également discutées. Sur la base de principes généraux, des échanges sont menés avec chaque collectivité et chaque commune, qui peut associer les agriculteurs si elle le souhaite. Une convention est ensuite signée avec chaque commune : elle détaille les rétablissements réalisés. Et, si certains ne peuvent pas l'être, des déviations sont prévues afin de rejoindre le rétablissement le plus proche, sous ou sur l'infrastructure.

Intervention du public (syndicats de l'hôtellerie de plein air)

Bonjour. Je suis un professionnel du tourisme. Je suis membre de l'Office du tourisme et je représente les syndicats de l'hôtellerie de plein air, généralement. Merci à monsieur Lubrano et à monsieur Bouvier pour leur présentation très intéressante. Je souhaite réagir sur plusieurs points.

D'abord, en tant que citoyen, je pense qu'on serait extrêmement choqués sur le territoire, même dans l'avenir, si cette ligne avait pour seul objectif d'amener plus rapidement les vacanciers, les touristes et toute la puissance économique en pays catalan. L'idée qu'elle ne s'arrête pas sur ce territoire et qu'on voie passer les trains – et ce ne serait pas une

image, ce serait une réalité – serait quand même assez dramatique comme volonté d'aménagement du territoire qu'on voudrait donner aux générations futures.

Je pense qu'on a, quand même, un impératif : aller au-delà des gains de temps que l'on va avoir, qui peuvent être marginaux. Il s'agit de porter une volonté politique d'aménagement du territoire, d'irrigation des différents territoires, de la mer jusqu'à l'intérieur des terres. Lorsque monsieur parlait de Millau, effectivement, le fait qu'on soit sur l'A9 permet justement de parfaitement irriguer le territoire. Et donc l'idée d'une gare, à ce titre-là, sur Béziers, est absolument essentielle.

Ensuite, en tant que professionnels du tourisme, je pense qu'il faut rappeler une évidence. Dans vos études c'est apparu, mais il s'avère quand même qu'il est important de rappeler que le Cap d'Agde et tout ce qu'il y a autour représentent la première capacité touristique d'Europe. Donc, ne pas mettre la gare à côté de la première capacité d'Europe en termes de lits touristiques, de lits marchands, ce serait quand même une aberration.

C'est-à-dire qu'il y a une nécessité d'essayer de donner, d'abord, un signal fort aux gens qui viennent sur notre destination que cette destination est desservie. C'est d'ailleurs le cas de l'aéroport qui est juste à côté également, l'aéroport Béziers-Agde. Et donc, on est dans cette synergie où l'on va effectivement donner un signal fort : aujourd'hui, au-delà des capacités, au-delà d'enjeux politiques, de luttes on a cette ambition de servir directement l'endroit où la capacité hôtelière existe.

Ou alors, on s'entête dans un scénario où l'on demande aux gens de venir en voiture, ce qui va à l'encontre de toutes les politiques publiques actuelles, et notamment du département et de la région, qui visent à favoriser les circulations douces, à augmenter les transports en train et autres.

L'autre aspect, c'est que la typologie touristique de l'Hérault, particulièrement du Cap et des campings autour, touche une clientèle qui vient de loin. Ce n'est pas une clientèle de proximité, contrairement aux régions et aux départements voisins.

Ce qui nous caractérise, c'est qu'on touche une clientèle nord-européenne – néerlandaise, allemande, belge – qui vient en voiture et qui, demain, viendra, par l'évolution naturelle de la prise de conscience des enjeux climatiques, en transports collectifs, et notamment en train.

Et donc, le fait de desservir une gare qui accueille, et qui a des capacités hôtelières, destinées, structurées et conçues pour une population qui vient de loin, est absolument cohérent avec la démarche d'aller sur une gare TGV.

Donc il y a un alignement à faire : faire ce projet-là et faire cette gare-là est absolument essentiel. On n'est pas sur une destination de proximité.

On a souvent l'idée du surtourisme, parce que c'est un danger que l'on court. Le fait de multiplier et d'apporter une gare supplémentaire va permettre de rendre l'attractivité de tous les territoires plus diffuse. Et donc, en multipliant les gares, on multiplie les points d'intérêt, et là où l'on va venir amener du tourisme. Et on combat ainsi le surtourisme. Si on les concentre, forcément, on concentrera les flux touristiques et on baissera en qualité

d'accueil. Ce qui fait également – et ce n'est pas le moindre – que, lorsqu'on densifie, sur des points touristiques, l'accueil de population, nécessairement, il y a une augmentation des tarifs qui en découle, et qui ne va pas vers un tourisme social et familial, ce qui est aussi l'objectif que chacun peut avoir.

Intervention du public (Agence de développement économique)

Bonjour. Je suis cheffe d'entreprise sur Béziers et habitante à Corneilhan, petite commune de la Communauté de Communes biterroise. Je suis également Vice-Présidente de PULSE, l'agence de développement économique du territoire.

Je me permets d'intervenir, parce qu'il y a quelque chose que je n'ai pas entendu dans les réflexions diverses qu'on a eues concernant l'utilité de cette ligne.

Pour moi, ce n'est même pas une question. En fait, il y a une ligne à grande vitesse qui part de Séville et va jusqu'à Londres. Il manque un bout : Perpignan-Béziers. Il le faut. Ce n'est pas une question. Et ça ne devrait plus être une question.

Ça, c'est le premier point. Le deuxième point, c'est : pourquoi il faut des trains ?

On sait qu'on a une population en France qui est vieillissante et qui est, pour l'instant, encore très tournée vers des transports individuels autour de la voiture. Mais quand on travaille avec des jeunes, et j'ai cette chance-là, on voit bien que les habitudes changent. Moi, j'ai des collaborateurs qui refusent la voiture de fonction. Ils me disent : « Roxane, je n'en veux pas de ton truc, ça va me coûter de l'argent parce qu'il y a des avantages en nature, ça fait moins de sous. Et puis, en plus, je ne vais pas m'en servir. Moi, je viens au boulot en train, en trottinette, en vélo, souvent un mix d'au moins deux de ceux-là, en bus. Et ma copine, elle habite à Montpellier, elle habite à Perpignan. Et le vendredi soir, je vais partir vite fait pour aller la retrouver le plus rapidement possible. »

Donc, venir habiter à Béziers, certains font un petit peu la tête parce que Béziers n'est pas bien desservie. Et donc l'attractivité du territoire, c'est aussi l'attractivité des collaborateurs. C'est très dur de recruter en territoire biterrois. Et ça serait un véritable atout, pour le recrutement, pour avoir une population notamment de cadres et de CSP+, dont on sait que c'est ceux qui dépensent le plus en centre-ville.

Pour attirer ces gens-là, une ligne TGV et une gare proche de leur travail, c'est extrêmement important.

Intervention du public

J'avais juste une question concernant la future gare Béziers-Est, qui n'est pas interconnectée avec le réseau TER. Il n'y a pas une possibilité, parce que ce n'est dans aucun scénario, de faire un raccordement avec la ligne existante ?

Comme l'a dit monsieur, avec son camping à Vias, imaginons que quelqu'un veuille venir à son camping, ce que j'espère pour vous, d'ailleurs, il y a déjà une gare à Vias. Et je trouve que les interconnexions avec le bus, personnellement, c'est prise de tête. Je sais

que SNCF Connect peut proposer des trajets en bus, mais déjà, pour les usagers du quotidien, c'est complexe. Alors, pour des touristes, j'imagine pas. Donc, il n'y a vraiment aucun scénario possible de la raccorder au réseau existant ? Parce que cette gare ne va pas concerner que Béziers. Ça va quand même concerner le camping, la gare d'Agde et toutes les villes autour. Donc, on ne sait pas ce qu'il va advenir de l'interconnexion avec ces gares.

Stéphane Lubrano (SNCF Réseau)

Aujourd'hui, la gare, si on la construit au niveau de l'échangeur A75, on ne pourra pas la raccorder au réseau existant. Un raccordement irait plutôt en direction de la gare centre, pour la correspondance, et ne répondrait donc pas au besoin d'interconnexion utile.

Outre les coûts, l'impact environnemental, l'impact sur le territoire du Biterrois et de Villeneuve-lès-Béziers – dont on a démontré que, déjà, les infrastructures existantes et les nouvelles venaient construire des coupures de ce territoire – en rajouter une infrastructure serait coûteux et, a priori, pas très utile.

Après, est-ce qu'on peut placer la gare ailleurs ? Sur le territoire du Biterrois, c'est difficile, voire impossible. Un site avait été, à l'époque, proposé, avec une interconnexion au niveau du canal du Midi, où la ligne classique passe. Mais c'était une gare-pont en zone inondable, sans interconnexion routière.

On est sur un territoire où les études, notamment les études des zones de chalandise – c'est-à-dire quel potentiel on va aller capter – montrent que l'emplacement qui est le plus approprié aujourd'hui, notamment avec les projets de territoire qu'ils évoquent, c'est l'A75.

Maintenant, c'est un projet de territoire. Aujourd'hui, des idées et des projets ont été donnés pour relier en mode doux la gare nouvelle à la gare centre. Le territoire peut aussi penser à des modes doux entre la gare nouvelle et Agde. Il y a une route et il est possible – ça ne sera peut-être pas tout de suite – de travailler sur un bus à haut niveau de service entre la gare à l'A75 et la commune d'Agde, notamment si l'on veut désaturer cette route l'été.

Après, sur Vias et Agde, il restera des circulations, des circulations de TER, mais aussi des circulations TàGV, donc il peut y avoir aussi Renfe, ou Trenitalia qui desserviront.

Comme il a été dit, Agde est la première destination hôtelière. L'été, il y a un réel potentiel commercial. Et, comme le disait Vincent Bouvier, une entreprise ferroviaire va desservir, trouver des sillons, et choisir ces sillons et ces dessertes en fonction de ce potentiel.

Peut-être que l'été, il y aura encore plus de TàGV qui continueront de circuler sur les lignes classiques, parce que ces entreprises ferroviaires décideront que, pour elles, c'est rentable et très intéressant de le faire. Et puis l'hiver, peut-être qu'il y en aura un peu moins et un peu plus sur les lignes nouvelles.

Intervention du public (Habitant de Béziers)

Bonsoir. Je suis Biterrois. Je travaille quotidiennement sur Montpellier, je prends le TER tous les jours. J'aimerais savoir l'impact que ça aura par rapport à la ligne actuelle. Est-ce que ça va permettre de désengorger les TER, de réduire les retards ? Car, notamment, quand il y a des retards, les TGV sont prioritaires pour passer, ainsi que les Intercités, sur les TER. Donc, il y a des retards qui s'accumulent par moment.

Et, notamment, par rapport au fret, parce que le fret passe souvent, quand il y a des retards, avant le TER. Est-ce que le fret pourra ne passer que sur cette ligne nouvelle ?

Stéphane Lubrano (SNCF Réseau)

La création de cette ligne nouvelle, c'est bien de libérer de la capacité sur la ligne classique et donc pour augmenter les trains du quotidien.

La Région est présente, et pourra vous le dire. Carole Delga, sa Présidente, a toujours eu une volonté de développer ce transport du quotidien en augmentant les fréquences. Et puis, après, avec les achats de matériel nouveau aussi, potentiellement, la capacité.

Cette ligne nouvelle est aussi importante et indispensable au développement du SERM (*Service Express Régional Métropolitain*) de Montpellier, pour augmenter aussi, sur ce territoire-là, la cadence ferroviaire. On peut avoir des bus à haut niveau de service, mais on peut avoir aussi une partie de ces services qui sont ferroviaires. Et, pour les mettre en place, pour répondre aussi à cette ambition, on a besoin de capacité. Aujourd'hui, si on ne crée pas de ligne nouvelle, on n'aura pas suffisamment de capacité sur une classique pour développer ce transport du quotidien.

Pour le fret, l'objectif c'est bien, comme pour le contournement de Nîmes-Montpellier qui est une ligne mixte, de basculer le plus de fret possible sur la ligne nouvelle, encore une fois, pour libérer cette capacité. Et donc, là, plus de trains, et on l'espère tous, puisque les sillons seront de qualité, donc moins de retard.

Intervention du public (Région Occitanie)

Bonjour, je viens aujourd'hui représenter la Région Occitanie. Ce projet permettra d'augmenter significativement les capacités ferroviaires sur l'arc méditerranéen. Pour nous, ce projet LGV est aussi un projet global d'aménagement du territoire. Et, comme l'a dit madame la cheffe d'entreprise tout à l'heure, c'est le dernier chaînon manquant entre le nord et le sud de l'Europe, et c'est essentiel.

Je reviens à mon focus sur l'Occitanie. Cela permettra de développer nos capacités ferroviaires, surtout sur l'arc méditerranéen :

- davantage de trains régionaux liO, avec les investissements à faire, bien sûr ;
- davantage de trains interrégionaux aussi ;
- davantage de trains de fret.

N'oublions pas également qu'il y a la question aussi du transport militaire, qui est importante à évoquer.

Tout le monde le sait, la plaine du littoral languedocienne est engorgée, sursaturée. Notre autoroute A9, sur le tronçon Perpignan-Montpellier, compte plus de 14 000 poids lourds par jour. Cette situation engendre de la pollution, des accidents, de la saturation des infrastructures, etc. On doit vraiment réussir, nous, en Région, ce report modal sur le rail. Cela suppose un développement du fret performant, compétitif et décarboné.

On a tout à l'heure parlé des développements des ports de Sète et de Port-la-Nouvelle, qui viennent s'intégrer plus globalement. C'est tout le sens de ce doublet ferroviaire. Ce doublet ferroviaire que permettra la LNMP c'est : une ligne nouvelle qui soit capable d'accueillir à la fois les trains à grande vitesse, du fret, pendant que la ligne classique, elle, disposera davantage de sillons dédiés à nos trains du quotidien. Pour répondre à l'interlocuteur de tout à l'heure, on espère davantage de fiabilité et beaucoup plus de cadencement aussi.

Donc nous, à la région, on a trois exigences très claires : celle à la fois de la mixité du système du doublet et des raccordements.

La mixité, vous l'avez compris, c'est la condition essentielle pour réussir notre transition écologique et réduire le trafic routier des marchandises.

Le système du doublet, c'est une ligne classique et une LGV qui desservent des territoires traversés. Et donc, importance à avoir sur les raccordements. Pas de doublet efficace sans raccordements suffisants et judicieux. Et, quand je dis judicieux, cela signifie complets, qui permettent, entre la ligne nouvelle et la ligne classique, de garantir la souplesse d'exploitation et une véritable perméabilité des réseaux d'exploitation. Cela permet de ne pas être coincé, de pouvoir rentrer sur un réseau ou sur l'autre, et ça permet aussi de pouvoir effectuer des travaux plus réguliers sur la ligne du quotidien qu'on a aujourd'hui. Quand on a eu l'éboulement entre Villeneuve-lès-Béziers et Béziers, on est restés un mois avec de grosses perturbations.

La question des gares, pour nous, à la Région, elle ne se pose pas : on est ouvert à écouter, et c'est tout l'intérêt de cette concertation. Mais s'il y a des gares nouvelles, nous demandons absolument qu'elles soient pleinement interconnectées avec les trains liO. L'interconnexion entre les TàGV et les trains régionaux est la clé du succès des futures gares et de leur utilité pour les habitants de notre territoire.

Et les agglomérations, bien sûr – mais ça, je suis sûre qu'elles en sont conscientes – devront proposer des dessertes suffisantes en transports en commun et autres, et tout ce qu'on pourrait imaginer autour de cela.

Animation - Estelle Brasseur

Merci d'avoir exprimé la position de la Région Occitanie. On avait prévu de passer en atelier. Vous êtes très nombreux, il y a encore pas mal de prises de parole. Je viens de

faire un point avec les garants : pour l'instant, l'objectif est de répondre à toutes les questions, et puis on verra où on en est quand on aura répondu à toutes les questions.

Intervention du public (Habitant de Montpellier)

Bonjour. J'habite Montpellier. J'étais à Marseille aujourd'hui, donc j'ai pris le train de Marseille Saint-Charles à Béziers et je rentre à Montpellier tout à l'heure par le train.

Je vais d'abord compléter la réponse de M. Lubrano auprès des garants. Il existe chaque jour un train qui vient de Madrid, qui s'appelle AVE (*Alta Velocità d'Espagnola*), qui passe par la gare centrale de Montpellier, la gare centrale de Nîmes, et ensuite utilise le triangle des Angles et la LN5, s'arrête à Avignon-TGV, s'arrête à Aix-en-Provence-TGV, et ne met que 4 minutes de moins que l'Intercités Bordeaux-Marseille / Marseille-Bordeaux : 4 minutes de moins seulement. Il se trouve que, tout à l'heure, à Marseille, notre Intercités est parti avec 15 minutes de retard et que le mécanicien a conduit le train jusqu'à Nîmes et est arrivé à Nîmes en mettant 7 minutes de moins que la marche de l'AVE. Il ne faut pas oublier les performances des lignes existantes.

Le deuxième point, c'est pour répondre, entre autres, à M. Caralp, Président de La Domitienne. Il y a trois décennies, Francis Amens, alors directeur régional SNCF, était en charge du tracé de la LGV Languedoc, depuis Avignon jusqu'à la frontière franco-espagnole. Il avait positionné Nissan comme gare d'interconnexion entre la ligne classique Béziers-Narbonne et la ligne nouvelle Nissan. Je ne sais pas, M. Caralp m'en parlera tout à l'heure, si La Domitienne prévoit Nissan comme gare d'interconnexion. En tout cas, il y a trois décennies, Francis Amens l'avait prévu. En mai 2008, Christian Dubost, directeur régional de RFF, au centre Rabelais à Montpellier, avait présenté le projet de ligne nouvelle Montpellier-Perpignan. Il avait inscrit, dans la hiérarchie des priorités, la nécessité que la ligne nouvelle permette la circulation de trains de fret. Donc, RFF, en partenariat avec SNCF Infra, avait déjà, avant 2008, programmé ce que M. Lubrano vient de nous dire.

Lors du débat public de 2009, la quasi-totalité des cahiers d'acteurs prônait cette ligne mixte, avec une vitesse de base de tracé de 220 km/h.

Fin 2009, les autorités politiques ont voulu que ce soit une LGV à priorité voyageurs. Ma conclusion, c'est que je suis heureux d'entendre M. Lubrano dire qu'ils ont pris en compte, aujourd'hui, et actualisé le projet en prenant comme hiérarchie des priorités le dérèglement climatique et la nécessité d'augmenter fortement le trafic fret entre la péninsule Ibérique et l'Europe du Nord. Il y a trois décennies, Francis Amens l'avait déjà prévu.

Intervention du public (Parc Naturel Régional des Grands Causses)

Bonjour. Je suis élu au Parc Naturel Régional des Grands Causses et un grand utilisateur de la ligne Millau-Perpignan, que l'on ne peut parcourir qu'essentiellement en TER. Si je regarde les six scénarios, il n'y en a qu'un seul qui dessert directement les TER : la gare

nouvelle de Nissan. Dans tous les autres, on oublie les TER. Or, si l'on veut du monde dans les trains à grande vitesse, ces voyageurs ne viennent pas seulement des villes traversées : ils viennent aussi de tous les territoires autour. C'est le premier point.

Le deuxième point, c'est que les petites gares ne sont desservies que par le TER. Ces petites gares rapatrient des passagers vers les grands trains. Enfin, pour toute la région du « Grand Centre », on va dire, les TGV sont totalement inexistantes. Se rapprocher d'un TGV est donc essentiel. Si l'option de la gare nouvelle de Nissan était retenue, "il suffirait" de prolonger la ligne Millau-Bédarieux vers Nissan, qui assurerait la desserte fine de ce petit bout de territoire.

Stéphane Lubrano (SNCF Réseau)

Il n'y a pas que Nissan qui pourrait assurer l'interconnexion. La gare de Narbonne-Ouest est aussi en interconnexion avec les TER. Et puis, si l'on n'a pas de gare nouvelle à Béziers, on desservira la gare centre : on aura aussi une interconnexion avec les TER. Il y a donc plusieurs scénarios qui permettent une interconnexion.

Ensuite, la desserte des Causses, le volume des circulations et les origines-destinations relèvent aussi de la Région, qui les adaptera en fonction du potentiel, des besoins et des demandes du territoire.

Nous, notre tâche, c'est de construire des infrastructures qui permettent ces dessertes et qui offrent des sillons de qualité. Ensuite, les autorités organisatrices et les opérateurs (dans le cadre de la concurrence pour les trains à grande vitesse) décident de desservir ou non. Mais si nous ne proposons pas des installations et des sillons de qualité, c'est une contrainte.

L'objectif, dans tous ces scénarios, est donc d'identifier ceux qui offrent le meilleur potentiel aux transporteurs.

Intervention du public (Chambre de Commerce et d'Industrie de l'Hérault)

Merci. Bonsoir. Je suis dirigeant d'une entreprise basée à Béziers et Vice-Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie de l'Hérault. La CCI défend naturellement ce projet de ligne nouvelle, car, au-delà du développement économique et de la croissance amenés par le transport des usagers – qui va développer le commerce, l'hôtellerie, la restauration et les services – le transport de marchandises est éminemment important ici.

Nous avons la chance d'avoir des industriels sur Béziers et ses alentours qui fabriquent des produits, des pièces ou des machines, qui partent le plus souvent dans la France entière ou à l'étranger par camion, donc via un moyen de transport carboné, car le fret ferroviaire est difficilement praticable à l'état actuel. Le développement du transport de marchandises, rendu possible grâce au dédoublement des lignes, serait une respiration pour nous. Il permettrait de transporter des pièces de façon décarbonée, surtout s'il y a une connexion avec le port de Sète, qui développe fortement le fret via bateau. Ce serait un levier essentiel pour l'industrie ici.

Intervention du public

Bonjour à toutes et tous. Artisan taxi à Béziers. Nous accueillons favorablement, bien sûr, une gare sur la commune de Villeneuve-lès-Béziers, au sein de l'agglomération. La question que je souhaitais poser : comme il existe en France d'autres gares similaires à celles qui pourraient être construites ici, avez-vous, d'un point de vue statistique, une estimation du nombre de voyageurs supplémentaires attendus sur le secteur ? Est-ce quantifiable dès à présent ?

Et si oui, il faudra peut-être aménager tout l'environnement autour de cette gare : les réseaux routiers que vous avez cités. Est-ce déjà envisagé ?

Enfin, concernant l'électrification des véhicules : avez-vous déjà pensé à des solutions sur la gare (bornes de recharge, etc.) ? Vous avez cité des panneaux photovoltaïques : y aurait-il des équipements adaptés pour que nous puissions être présents sur place et recharger ? Merci.

Stéphane Lubrano (SNCF Réseau)

Sur le trafic voyageurs, nous avons des chiffres d'augmentation. Je les commenterai simplement ainsi : aujourd'hui, nous réalisons des études de trafic fondées sur des modèles mathématiques, comme pour tous les grands projets. Elles servent davantage à comparer différentes options entre elles qu'à fournir un chiffre exact. Je n'ai pas de boule de cristal : je ne garantirai jamais un chiffre de centaines de milliers, voire au million près, puisqu'on est sur des volumes globaux autour de 27 millions de voyageurs.

En revanche, ces modèles sont suffisamment fiables pour donner une tendance d'évolution. Si l'on prend, par exemple, la variante à deux gares nouvelles : on a une fréquentation de la gare de Béziers-Centre à 1,4 million de voyageurs, et de Béziers-Est à 1,5 million, soit 2,9 millions de voyageurs au total.

Donc, il existe des chiffres qui permettent de comparer les volumes actuels et ceux projetés en 2040, mais ils servent surtout à différencier les scénarios. Selon les scénarios, la desserte du territoire est différente. Les écarts ne sont pas énormes, mais on parle de trafics qui peuvent inclure des voyageurs de passage (en transit entre Barcelone et Montpellier) et des voyageurs qui montent et descendent dans les gares du territoire.

L'enjeu, quand on parle du nombre de gares et de leur positionnement, est de regarder, selon les scénarios (une gare nouvelle, deux gares nouvelles, etc.), combien, *in fine*, il y aura de voyageurs, et quels scénarios offrent, *a priori*, les meilleures augmentations de trafic. Je laisserai ensuite Vincent vous répondre sur l'aménagement des gares.

Vincent Bouvier (SNCF Gares & Connexions)

Merci. Sur l'aménagement des gares, bien entendu, nous prenons en compte l'évolution des règles et des usages, notamment les mobilités électriques. Oui, dans la conception des gares nouvelles, aujourd'hui, nous intégrons ces mobilités décarbonées.

Mais une gare est évolutive. Même sur des gares plus anciennes, nous avons transformé une partie des espaces pour répondre à ces besoins, notamment avec des bornes électriques.

Une gare, c'est un écosystème. Nous qualifions les besoins. En fonction des chiffres qui sortiront des études de SNCF Réseau, nous dimensionnerons les espaces d'attente, les services et l'ensemble des besoins, pour les voyageurs comme pour l'exploitation. Autour de la gare, nous travaillons aussi les services liés aux parkings et aux mobilités, ainsi que l'environnement : par exemple, comment limiter l'artificialisation. Aujourd'hui, il existe de nombreuses méthodes pour réduire drastiquement notre empreinte.

Une gare, c'est environ 8 à 10 hectares : il faut imaginer cet espace avec toutes ses contraintes. Pour nous, l'enjeu est de prendre en compte les besoins des clients, mais aussi ceux du territoire et de la nature.

Intervention du public (Habitant de Béziers)

Bonsoir. Je suis membre d'une entreprise dans les énergies renouvelables et issu de Béziers. J'habite un petit village au nord de Béziers. Aujourd'hui, nous avons des équipes à Montpellier et à Port-la-Nouvelle, puisque nous faisons partie des projets éoliens et hydrogènes de Port-la-Nouvelle. Nous avons également des équipes à Lyon et à Paris : elles sont donc mobiles en permanence sur tous ces sites-là.

En tant que Biterrois, puisque le groupe est parti de Béziers, je rejoins vraiment mes confrères qui ont parlé du tourisme, nous avons eu beaucoup de difficultés – et nous en avons encore, même si la dynamique est enclenchée à Béziers – à renforcer l'attractivité du territoire pour nos équipes, en particulier pour les cadres et cadres supérieurs. Aujourd'hui, avec cette infrastructure, nous avons une opportunité de saisir cette chance. Il ne faut pas passer à côté. Et nous, entre Paris et Perpignan, nous le vivons vraiment au quotidien, dans cette mobilité.

Dans mes fonctions, j'ai eu la chance et le plaisir d'être coprésident de Territoire d'Industrie à Narbonne, en tant que Biterrois. C'est un peu particulier, et je vois qu'aujourd'hui il y a une discussion autour de cela, puisque j'étais sur le projet hydrogène à ce titre-là. Nous avons eu cette coprésidence de Territoire d'industrie à Narbonne quelque temps. Et je pense qu'on a un débat qui se pose entre une vision assez court-termiste et un projet d'infrastructure très long terme. Nos amis de Narbonne – s'il y en a ici ce soir, que j'ai eu le plaisir de côtoyer et que je côtoie encore : nous sommes voisins – doivent, avoir une vision un peu différente.

Concernant le développement des ports, autant à Sète qu'à Port-la-Nouvelle, avec les hinterlands qui y sont liés, et toute l'activité économique associée à ces hinterlands, aujourd'hui, se priver de deux possibilités – deux gares TàGV – avec les infrastructures liées à cet hinterland et à cette activité économique, serait très certainement défavorable, à terme, pour les territoires.

Et je pense que les Narbonnais, autant à Port-la-Nouvelle (avec les investissements de la région et des acteurs privés, et vous savez ce qui s'y passe) que le port de Sète, ou encore

l'activité autour de Béziers avec le projet Genvia et l'écosystème EDEN, méritent qu'on voie loin, qu'on soit ambitieux, et qu'on ait donc plusieurs points de desserte.

Intervention du public (TGV Sud Territoires)

Moi, j'aurais trois questions. On a parlé d'une liaison entre Nissan et Béziers de 10 minutes en TER. J'aimerais savoir ce que l'Agglomération de Béziers propose pour son BHNS, une fois complètement terminé, entre l'A75 et la gare centre.

La deuxième question : j'aimerais avoir un ordre de grandeur du coût de fonctionnement des gares.

Et la troisième question, à la Région : si elle veut absolument une liaison directe entre les trains liO et le TàGV, alors, à moins qu'il y ait des miracles sur le BHNS, je pense que la gare A75 ne lui conviendra pas. Je voudrais savoir pourquoi elle ne défend pas davantage les gares de Nissan et la gare Canal, qui proposait cette interconnexion directe.

Intervention du public (Béziers Méditerranée)

Oui, concernant la liaison directe entre la gare TàGV de Villeneuve et la gare Béziers-Centre : aujourd'hui, le temps de transport est entre 15 et 20 minutes, avec un bus toutes les 10 minutes.

Vincent Bouvier (SNCF Gares & Connexions)

Je vais peut-être vous décevoir : il dépend de leur conception. Or, aujourd'hui, je n'ai pas de conception à vous proposer, puisqu'on en est à savoir si l'on crée des gares, et où est-ce qu'on les crée. Donc, aujourd'hui, on n'a pas de définition exacte de la gare et on ne sait pas comment elle sera positionnée.

La seule chose, c'est qu'on a de grands éléments : généralement deux voies de desserte, deux voies de passage, des quais, un hall, etc. Mais cela dépend strictement de sa conception.

Montpellier Sud-de-France, c'est 8 000 m² de surface. Si vous prenez une gare comme Nîmes Pont-du-Gard, on tombe plutôt à 2 000 m², ou un peu plus de 2 500 m². On n'est plus du tout sur les mêmes échelles. Cela dépend vraiment de la conception.

Nous viendrons donc avec des données lorsque nous aurons, d'une part, la conclusion de la concertation et, d'autre part, la position du territoire et des financeurs sur les gares. Ensuite, une fois que nous aurons récupéré les besoins et établi un programme, nous reviendrons vers vous avec tous les éléments d'information, notamment sur le coût d'exploitation des gares.

Intervention du public (Région Occitanie)

Sur la position de la Région concernant les gares : comme je l'ai dit, nous ne sommes fermés à aucun scénario. Le principe de la concertation, c'est bien d'écouter à la fois les territoires, le monde économique et les habitants, puis de voir ce qui ressort de l'ensemble de la concertation, une fois terminée, ainsi que des réunions et des comités de pilotage qui s'ensuivront.

Je ne suis pas venue en tant que représentante de la Région pour porter une position. Même si, en tant qu'habitante de ce territoire, j'ai ma petite idée, je ne vais pas la développer ici, ce n'est pas l'intérêt. Ici, on écoute et on concerte d'abord.

Intervention du public (CFDT des Pays du Grand Biterrois)

Ce sera très court. C'est juste par rapport à l'évocation de la gare de Nîmes Pont-du-Gard. C'est un cas très intéressant à étudier parce qu'on a la jonction entre l'alimentation d'une agglomération, en l'occurrence Nîmes, mais aussi d'un site historique, le Pont-du-Gard. Et ça ressemble, dans ses grands principes, à la situation de Nissan. La progression de la fréquentation de cette gare est assez exceptionnelle parce que, dans les gares nouvelles peu coûteuses qui ont connu une progression extraordinaire de la fréquentation, entre la gare de Manduel et Nîmes Pont-du-Gard, on a fait un bond en avant. C'est vraiment un progrès pour la pénétration des réseaux ferroviaires.

Intervention du public (TGV Sud Territoires)

Tout à l'heure, sur la question du coût de fonctionnement d'une gare nouvelle, je comprends que, comme nous ne connaissons pas encore la conception même de la gare, il est difficile d'y répondre.

En revanche, de l'autre côté, sur les recettes : qui finance ? Si on a deux gares nouvelles, les opérateurs vont regarder où c'est le plus rentable. Et l'un des gros risques qui existe, c'est que les deux gares deviennent déficitaires. Si, sur leur fonctionnement, les deux gares sont déficitaires, qui paye, à ce moment-là, la différence et le déficit ?

Vincent Bouvier (SNCF Gares & Connexions)

Pour chaque train qui s'arrête dans une gare, il y a un péage, comme quand un train circule sur les voies ferrées. Ce principe est fait pour les services essentiels de la gare. Ce n'est rien de commercial. Ce sont les services essentiels que l'on doit aux opérateurs ferroviaires pour qu'ils puissent accueillir leurs clients. Typiquement :

- la distribution des billets de train, quand elle se fait encore de manière manuelle ;
- les espaces d'accueil ;
- éventuellement des espaces d'attente un peu plus qualitatifs ;

- les WC, qui sont aussi des éléments essentiels;
- etc.

Les espaces commerciaux, eux, lorsqu'il y en a, relèvent d'un autre modèle. Les gares, ce ne sont pas des centres commerciaux. Les gares LGV, ce ne sont pas des centres commerciaux.

Là, il y a un calcul qui permet une redistribution : à la fois du commerce (parce qu'il faut qu'il se rémunère), mais aussi de la sphère SNCF Gares & Connexions. Et, dans cela, il y a une redistribution pour diminuer le péage que l'on perçoit des entreprises ferroviaires. C'est donc un mécanisme un peu complexe, mais il permet ce type de rémunération.

Quand vous dites « déficitaire », en fait, on ne devient pas déficitaire. Nos gares, notamment les gares LGV, sont peu consommatrices, puisqu'elles sont assez dépourvues de tous les systèmes que vous pouvez retrouver, en revanche, dans des gares plus classiques : il y en a un peu moins. Et, en général, on prend les gares et on les met par groupe de gares, ce qui permet d'avoir des équilibres entre certaines gares.

Intervention du public (Maire de Villeneuve-lès-Béziers)

Bonjour, je suis Maire de Villeneuve-lès-Béziers. Je n'ai pas de question spécifique, mais je voulais simplement rappeler une réalité pour notre territoire. Je ne reviendrai pas sur la présentation de M. Ramondou, qui a démontré de manière évidente la valorisation de cette gare nouvelle sur Béziers-Est. Et je ne reviendrai pas non plus sur la présentation de M. Caralp, qui ne peut pas démontrer, en tout cas, de projet de territoire qui porterait une gare sur Nissan.

Donc il est évident que cette gare nouvelle doit se situer sur Villeneuve-lès-Béziers, tout simplement parce que nous sommes à proximité et connectés à l'A75, proches de l'aéroport, à quelques minutes du littoral.

Je voulais rappeler une réalité certaine. Il faut savoir que, depuis plus de 30 ans, notre territoire, notamment Villeneuve-lès-Béziers, vit avec les contraintes de ce projet : avec des terres gelées, des réserves foncières, des contraintes agricoles, beaucoup d'incertitudes pour les Villeneuvoises et les Villeneuvois, et même des expropriations.

Il est, pour moi, inacceptable que les Villeneuvois, qui ont payé le prix de leurs terres, historiquement, depuis des décennies, à leur famille, ne voient pas aujourd'hui les retombées positives, économiques et touristiques de cette gare sur la commune de Villeneuve-lès-Béziers. Je vous remercie.

Intervention du public (Habitant de Béziers)

Je voulais savoir quel était le vrai risque, en termes de desserte, qu'il n'y ait pas de gare sur Villeneuve-lès-Béziers, c'est-à-dire l'option sans gare nouvelle. Je voulais vraiment savoir quel était le risque de moins de desserte, puisqu'il y aurait toujours l'option qu'une partie du fret puisse utiliser la ligne LGV.

Stéphane Lubrano (SNCF Réseau)

Dans l'option sans gare nouvelle, le risque est que Béziers-Centre et Narbonne-Centre soient moins desservis, parce que les trains à grande vitesse vont sortir de la ligne nouvelle, desservir ces gares, et donc perdre du temps. En plus, en sortant sur la commune de Villeneuve-lès-Béziers pour desservir Béziers-Centre et Narbonne-Centre, ils vont emprunter la ligne classique : une ligne classique qui, entre ces deux villes, va saturer. On ne va pas pouvoir développer le trafic avec cette saturation.

Le risque, c'est qu'au regard de cette saturation et peut-être du potentiel commercial, ou du souhait des entreprises ferroviaires d'aller très vite, elles se disent : "Si on sort, on va perdre du temps. On aura un potentiel commercial pour desservir Narbonne-Centre et Béziers-Centre, mais, sur Perpignan, le temps que l'on va perdre ici va peut-être réduire l'intérêt d'aller jusqu'à Perpignan. Donc, on va rester sur la ligne nouvelle et aller de Montpellier jusqu'à Perpignan sans desservir ces villes." Ce sont des risques. Rien n'est avéré, gravé dans le marbre, mais le risque est là.

Quand on parle de trafic voyageurs, tel qu'on vous le montrait, on a fait un tableau pour chaque scénario. En fonction des scénarios, on a des modèles mathématiques qui nous disent qu'il y aura tant de trains supplémentaires, qui resteront sur les lignes nouvelles, et qui sont susceptibles de passer sur la ligne classique.

Ce sont des scénarios, des modèles mathématiques, qui permettent de comparer les différents scénarios de gares nouvelles.

Intervention du public (Maire de Cers)

Bonjour, je suis maire de Cers. On va être impacté aussi, mais plutôt de manière positive. De mon côté, je rejoins tout à fait la maire de Villeneuve-lès-Béziers.

Depuis très longtemps. Il y a ce projet qui doit desservir l'axe qui va jusqu'à Perpignan et sur la frontière espagnole. Je rejoins aussi les propriétaires de campings qui disent que, s'il y a une ligne sans arrêt, ils iront à Roses, sur la Costa Brava, ils ne s'arrêteront pas chez nous. C'est un enjeu économique très important.

Et puis, pour faire un petit mot sur Nissan : il y a un très bel endroit avec l'Oppidum, qui est aujourd'hui accessible. A Béziers, les voies de circulation ont changé et pour rejoindre aujourd'hui Nissan, il y a beaucoup moins de complexité qu'il y a quelques temps. Donc, on préserve le côté historique de Nissan avec l'Oppidum, sans avoir d'impact sur l'environnement.

4 CLOTURE

Animation - Estelle Brasseur

Comme nous avons pris du retard sur les ateliers prévus, mais qu'il nous reste un peu de temps de réunion, nous vous proposons, en accord avec les garants, de conclure la réunion en plénière dès maintenant.

Pour celles et ceux qui le souhaitent, l'équipe projet et l'équipe d'animation resteront disponibles autour des tables : vous pourrez venir nous rencontrer, poser des questions et approfondir certains points. Nous n'avons plus vraiment de pôles thématiques ni de grilles à remplir, mais du matériel et des cartes sont à votre disposition.

Merci à toutes et tous pour votre écoute, votre attention et vos contributions très riches. Nous avons eu environ 55 minutes de présentation, 1 h 15 d'échanges et 22 questions.

Je laisse maintenant la parole à Philippe Quévremont pour le mot de la fin.

Garant de la concertation - Philippe Quévremont

Les garants sont très peu intervenus au cours de cette réunion, et c'est bon signe : ils ne sont pas là pour « surveiller » le maître d'ouvrage, mais pour veiller au respect des droits du public. Les droits du public – droit à l'information et droit à la participation – ont été respectés ce soir. Vous avez argumenté dans vos interventions, parfois dans des sens différents : c'est normal, c'est la règle des concertations et des débats.

Pour celles et ceux qui souhaitent poursuivre les échanges, des membres de l'équipe sont présents autour des tables et peuvent expliquer plus en détail les questions de circulation, de desserte, de développement local et de raccordements.

Vous avez aussi un droit à la participation, et pas seulement à l'information : nous vous invitons à déposer un avis sur le site internet si vous ne l'avez pas encore fait.

Merci à toutes et tous pour votre participation, et merci aux équipes de la SNCF qui vont continuer à vous apporter des explications autour des cartes, pour celles et ceux qui le souhaitent.

Animation - Estelle Brasseur

Il reste encore cinq réunions publiques, la semaine prochaine, sur différentes thématiques, dont les enjeux d'un tunnel, ainsi que les enjeux environnementaux et agricoles. La réunion de clôture aura lieu à Narbonne le 16 juin.

Vous pouvez également vous exprimer via les registres en mairie et sur le site internet (avis, questions).

Merci à tous. Nous vous attendons, si vous le souhaitez, autour des tables.

5 ANNEXES

À l'issue de la séquence plénière, et compte tenu du temps consacré aux échanges en salle, les ateliers initialement prévus n'ont pas pu être organisés dans leur format complet. La réunion a donc été clôturée en séance plénière vers 20h15, puis les participants qui le souhaitaient ont été invités à poursuivre les échanges de manière informelle avec l'équipe projet et les animateurs autour des tables thématiques. Vous trouverez ci-dessous une synthèse de ces échanges.

Questions et demandes d'informations

- les conséquences de l'implantation d'une gare nouvelle à Béziers-Est sur le réseau routier existant et les éventuels aménagements nécessaires pour absorber l'augmentation des flux ;
- la lecture des grilles d'analyse multicritères (AMC), notamment la raison pour laquelle le scénario de référence comprenant deux gares nouvelles à Béziers et Narbonne présente, sur certains critères, une incidence moindre que le scénario comportant une seule gare nouvelle à Nissan ;
- les impacts du choix d'un scénario alternatif sur le calendrier du projet et la possibilité d'un décalage de l'échéance actuellement évoquée à l'horizon 2040 ;
- les résultats de l'analyse multicritères concernant les enjeux environnementaux, en particulier les critères défavorables identifiés pour le scénario de gare nouvelle à Béziers ;
- le rôle et les impacts des raccordements ferroviaires prévus dans les différents scénarios ;
- la capacité du projet à améliorer la robustesse du réseau ferroviaire actuel et à réduire les conséquences des retards, incidents d'exploitation ou vols de câbles sur la ligne classique ;
- le coût associé à la mixité voyageurs/fret selon les différents scénarios ;
- les interactions potentielles entre le projet LNMP et un projet photovoltaïque situé à proximité du site envisagé pour la gare nouvelle de Béziers-Est ;
- les modalités de financement du projet et des gares nouvelles, notamment la participation éventuelle de l'Union européenne ;
- le coût des gares nouvelles, leur dimensionnement et les possibilités d'optimisation financière associées.

Contributions, observations et avis exprimés

Points favorables et opportunités

- plusieurs avis favorables ont été exprimés en faveur du scénario de référence comprenant deux gares nouvelles, considéré comme un moyen d'éviter la marginalisation de l'un ou l'autre des territoires de Béziers et de Narbonne ;
- certains participants ont, au contraire, recommandé de privilégier un scénario comportant une seule gare nouvelle à Béziers-Est ;
- plusieurs participants ont mis en avant le potentiel de la zone de chalandise de Béziers-Est, estimant qu'elle pourrait couvrir un bassin de population d'environ 400 000 habitants en intégrant Béziers, le littoral, le Cap d'Agde, les stations balnéaires et une partie du Narbonnais ;
- certains intervenants ont cité l'exemple de la gare de Nîmes Pont-du-Gard comme illustration d'une gare nouvelle bien intégrée à son territoire grâce à la qualité de ses connexions avec les autres modes de transport ;
- plusieurs participants ont insisté sur l'intérêt du projet pour le développement du fret ferroviaire et l'augmentation globale des capacités ferroviaires sur l'arc méditerranéen ;
- plusieurs contributions ont rappelé la nécessité d'améliorer la desserte ferroviaire de l'axe Est-Ouest (Bordeaux - Toulouse - Narbonne - Montpellier - Marseille) et la fiabilité du réseau actuel ;
- la mixité voyageurs/fret de la future ligne a été présentée comme un enjeu majeur par plusieurs participants ;
- plusieurs avis favorables supplémentaires ont été exprimés en faveur du scénario de référence à deux gares nouvelles ;
- un participant a réaffirmé son soutien au scénario d'une gare nouvelle à Nissan ;
- plusieurs personnes ont considéré qu'une gare nouvelle à Béziers était indispensable pour améliorer l'accès au réseau à grande vitesse depuis Agde et le littoral.

Points de vigilances et recommandations

- trois habitantes disposant de terrains inclus dans les zones d'études ont fait part de leurs préoccupations concernant le gel foncier. Elles ont été orientées vers les équipes foncières de SNCF Réseau ;
- certains participants ont estimé que les viticulteurs de Cers avaient été davantage informés que les propriétaires concernés sur Villeneuve-lès-Béziers concernant les démarches foncières engagées ;
- plusieurs participants ont exprimé leur lassitude vis-à-vis de la durée du projet, soulignant que les débats et études se poursuivent depuis de nombreuses années ;

- des interrogations ont été formulées sur la pertinence de la gare de Nissan au regard de son accessibilité depuis Agde ;
- plusieurs participants ont cité l'exemple de Montpellier Sud-de-France pour souligner l'importance d'une bonne connexion de la gare avec le territoire et les transports collectifs ;
- les raccordements ferroviaires ont été identifiés comme un sujet de vigilance récurrent en raison de leurs impacts environnementaux, financiers et territoriaux ;
- plusieurs interventions ont insisté sur la nécessité de maîtriser les coûts du projet dans un contexte de contraintes sur les finances publiques ;
- plusieurs intervenants ont souligné l'importance de garantir une bonne desserte TER de la future gare nouvelle de Béziers ;
- des questions ont été posées concernant les arrêts des trains à grande vitesse dans les différentes gares, les pertes de temps associées et les acteurs responsables des choix de desserte ;
- plusieurs participants ont demandé des précisions sur les volumes de voyageurs attendus selon les différents scénarios.