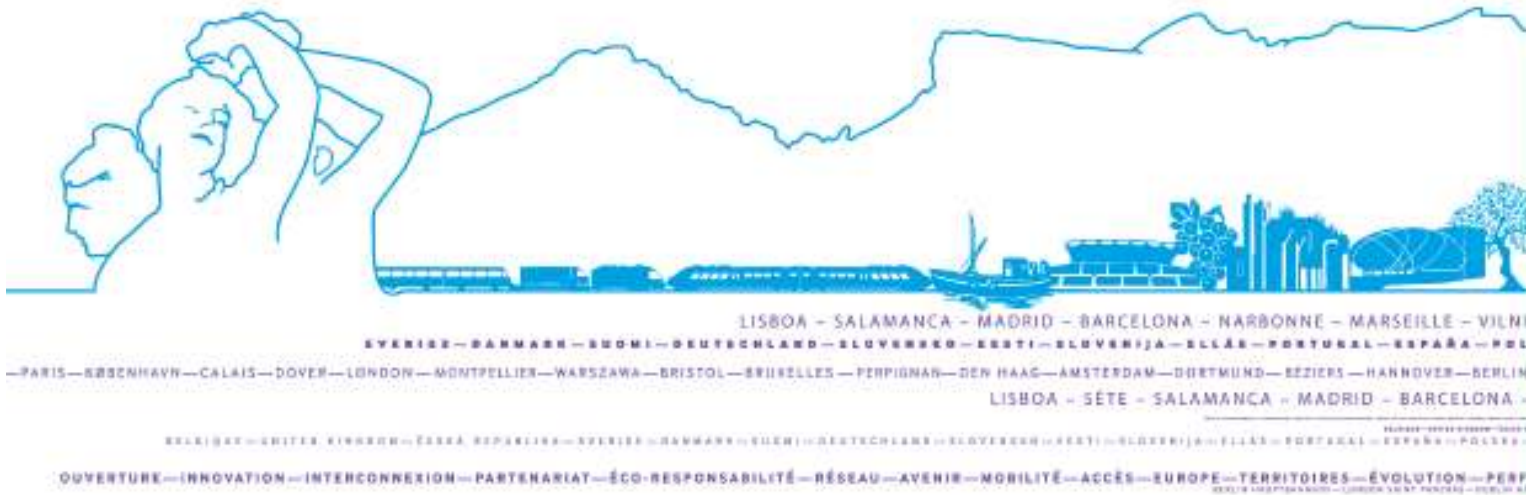


ligne nouvelle Montpellier-Perpignan

Compte-rendu

PREMIERE COMMISSION CONSULTATIVE – SEQUENCE 4

Judi 16 septembre 2010 – BEZIERS
CCI de Béziers Saint-Pons - 26 allées Paul Riquet



Début de la réunion à 14h20 en présence de 30 participants

NOM	PRENOM	ORGANISME
CHOPIN	Philippe	Sous-préfecture de Béziers
COUDERC	Raymond	Sénat
JOUSSET	Martine	Sénat
ABOUD	Elie	Assemblée Nationale
COUDERC MONERON	Annie	Assemblée Nationale
ZEMMOUR	Claude	Conseil Régional Languedoc Roussillon
FAGES	Roger	Conseil Général de L'Hérault - Canton de Montagnac
GAUTIER	Gérard	Conseil Général de L'Hérault - Canton de Béziers 2 Mairie de Cers
BIOLA	Alain	Communauté d'Agglomération de Béziers
MAURAND	Jacques	Communauté d'Agglomération de Béziers
SUERE	Michel	Communauté d'agglomération Béziers
MILLET	Denis	Communauté d'agglomération Hérault Méditerranée
FABRE	Marianne	Communauté d'agglomération Hérault Méditerranée
PERERA	José	Le Grand Narbonne
BOZZARELLI	Michel	Communauté de communes "La Domitienne"
KUBIAK	Christophe	Communauté de communes du Nord du bassin de Thau
ALLAOUI	Fatima	Mairie de Béziers – Conseil régional
BARRAU	Gérard	Mairie de Pinet
BARTHE	Isabelle	Mairie Vendres
BODARD	Philippe	Mairie de Saint-Thibéry
GALONNIER	Jean-Paul	Mairie de Villeneuve les Béziers
JOUGLA	Matthieu	Mairie de Bessan
MARHUENDA	Pierre	Mairie de Florensac
RALUY	Robert	Mairie de Bessan
RAYNAUD	Alain	Mairie de Saint-Thibéry
LACAS	Frédéric	Mairie de Serignan
LEULLIETTE	Stéphanie	Syndicat mixte SCOT Biterrois
JOURNET	Marcel	Ingérop
VIGNON	Nicolas	Tercia Consultant
RICHER	Jean Pierre	Garant

Les intervenants de Réseau Ferré de France Direction Régionale Languedoc-Roussillon pour cette commission :

- **Edouard Parant** - Chef de mission Ligne nouvelle Montpellier Perpignan
- **Jean-François Ruiz** - Responsable environnement de la Direction régionale

RFF remercie la CCI de Béziers St Pons pour la mise à disposition de la salle.

Objectif de la commission consultative

Suite à la décision du Conseil d'Administration de Réseau Ferré de France (RFF) en date du 26 décembre 2009 de poursuivre le projet, la mission Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan conduit actuellement les études de définition d'une zone de passage préférentielle, étape n°1 des études préalables à la Déclaration d'Utilité Publique. Dans ce cadre, RFF a pour ambition de concevoir un **projet de manière partenariale et concertée** dans la continuité de la démarche adoptée lors des études préalables au débat public.

Ainsi, Réseau Ferré de France souhaite associer le plus en amont possible des études préalables à la Déclaration d'Utilité Publique les élus des territoires concernés afin de recueillir leurs avis sur les options de passage.

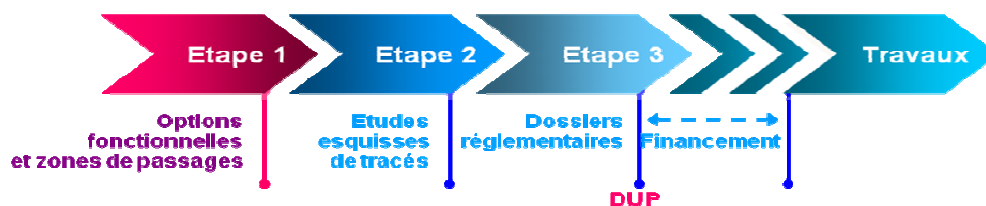
Afin de préparer au mieux la définition de la zone de passage préférentiel, Réseau Ferré de France a mis en place des commissions consultatives permettant des **échanges directs** lors desquels **les élus contribuent à la réflexion sur le projet**.

Les objectifs de la Commission consultative sont donc de:

- Apporter la connaissance du territoire
- Formuler des avis sur les résultats des études et les productions des ateliers
- Transmettre les avis des élus au COPIL (financeurs)

Le déroulé de la commission:

- La présentation de Jean-Pierre RICHER, Garant : indépendant du Maître d'Ouvrage
 - Veille au bon déroulement de la concertation, à la qualité de l'information
 - Dresse le bilan de la concertation en fin d'étape
 - garant.inmp@gmail.com / www.lalignenouvelle.com
- La décision de Réseau Ferré de France (présentée individuellement aux Maires entre février et mars 2010)
- La poursuite des études en 3 étapes :



- Objectif de l'étape 1 :
 - Recueil des données
 - Diagnostic territorial
 - Propositions des options de passage
 - Analyse comparative
 - Etude et définition de zone de passage prioritaire (~1 000m)
- Le dialogue avec les acteurs (COPART, réunions publiques, ateliers, Commissions consultatives)
- Le couloir d'étude (800 km² - 74 communes) :
 - Séquence 1 : Toulouges – Salses-Le-Château
 - Séquence 2 : Salses-Le-Château – Peyriac-de-Mer
 - Séquence 3 : Peyriac-de-Mer - Vendres
 - Séquence 4 : Vendres - Loupian
 - Séquence 5 : Loupian - Lattes

- La démarche : les sensibilités du territoire, « porte d'entrée » des études
 - Le couloir d'étude : synthèse et la hiérarchisation des enjeux
 - La séquence 4 : principaux enjeux (physiques, humains, naturels, patrimoniaux et paysagers)

- La méthode pour déterminer les options de passage :
 - Concilier environnement, besoins fonctionnels (vitesse minimale de circulation, desserte, connexion Toulouse-Narbonne) et contraintes techniques (contexte hydraulique, relief, infrastructures...)
 - Séquence 4 :
 - Retour sur les 1^{ères} réflexions de l'atelier Environnement n°2 du 7 septembre 2010
 - les 1^{ères} réflexions de Réseau Ferré de France sur les options de passage

La présentation a été suivie d'un échange sous forme de questions réponses avec la salle.

En appui à la présentation, RFF distribue aux participants un atlas cartographique au format A3 comprenant un plan de localisation, ainsi que, pour la séquence 4, l'ensemble des enjeux présentés par grand thème (milieu naturel, patrimoine et paysage, milieu physique, milieu humain), les principaux enjeux environnementaux et la synthèse des enjeux.

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

L'ensemble des cartes présentées lors de la commission consultative sont également disponibles sur le site Internet du projet à la rubrique cartographie.

La restitution par RFF des études en cours

Les principaux enjeux identifiés dans la séquence 4

RFF précise que l'environnement a constitué la porte d'entrée principale des études, conformément aux exigences du Grenelle.

Le couloir d'études retenu à l'issue du débat public, large de 5 kilomètres, a été étudié au travers d'une soixantaine de critères répartis selon 4 grands thèmes, conformément aux échanges menés avec la DREAL :

- Le milieu physique

Les principaux enjeux rencontrés sont la présence de zones de captage d'adduction d'eau potable notamment dans la vallée de l'Hérault au niveau de Florensac et Saint-Thibéry et de zones inondables liés à l'Orb, l'Hérault, la Thongue et le Libron.

- Le milieu naturel

Les secteurs les plus sensibles correspondent aux zones naturelles d'intérêt écologique et au réseau NATURA 2000 notamment au niveau de Vendres mais également au niveau de la plaine de Béziers et de Bessan et la flore protégée au niveau de Montblanc.

- Le milieu humain et les activités

Les enjeux principaux sont les zones urbaines, actuelles et futures, ainsi que les zones d'activités, également actuelles et futures, mais aussi les zones AOP cultivables (ex-AOC) en particulier dans le secteur de Pinet, Pomerols, Castelnaud et Florensac et les sites industriels à risque (site du Capiscol au sud de Béziers).

- Le paysage et le patrimoine

Les enjeux à préserver en priorité au titre du paysage et du patrimoine sont les monuments historiques et sites classés et inscrits. Ceux-ci sont bien représentés sur la zone d'étude, notamment le canal du Midi classé patrimoine Mondial de l'UNESCO. Est également représenté la zone de protection du patrimoine architectural et urbain et paysager (ZPPAUP) de Loupian.

La synthèse des enjeux

La méthodologie de hiérarchisation des enjeux a été présentée lors de l'atelier environnement n°1 du 6 juillet 2010. Elle permet d'identifier des zones plus ou moins sensibles au regard de l'ensemble des critères étudiés.

En partenariat avec les services de la DREAL (SBEP, SECE, SRNT), à chaque enjeu a été associé un niveau de sensibilité : modéré, fort ou très fort. Ces niveaux de sensibilité ont ensuite été transcrits sur les fonds de plan à l'aide de hachures dont l'épaisseur plus ou moins importante traduit la sensibilité plus ou moins forte des enjeux.

A chaque thème a été associée une couleur et les hachures des 4 thèmes ont été juxtaposées. Les cartes résultantes, parfaitement exploitables par les techniciens permettent de ne pas occulter d'information, contrairement aux aplats de couleurs habituellement utilisées, mais restent difficilement présentables aux élus ou au grand public. C'est pourquoi RFF a fait réaliser plusieurs tests qui ont permis d'établir des cartes simplifiées plus lisibles, avec un code couleur en facilitant l'appropriation.

La carte de cumul des enjeux présente les zones d'enjeux majeurs, d'enjeux très forts, d'enjeux forts et de moindre enjeu. Certaines zones d'enjeux majeurs sont transversales au couloir d'étude et ne peuvent donc être évitées. Sur ces secteurs tout particulièrement, l'analyse devra être approfondie au cours des études ultérieures. La méthode d'analyse a été présentée à la DREAL qui a demandé certains ajustements (notamment la prise en compte des projets de classement de certains sites) afin de pouvoir valider l'approche.

RFF insiste sur la phase des tests pour l'élaboration des cartes de cumul des enjeux. Afin de pouvoir servir à la détermination des zones de passage, il fallait que ces cartes soient discriminantes : une omniprésence de zones rouges (enjeux majeurs) n'aurait en effet pas permis d'identifier les zones de passage les moins dommageables pour l'environnement. Il a donc fallu faire ajuster les curseurs entre les différents niveaux de sensibilité pour en faire un outil d'aide à la décision.

L'observation de la carte générale des enjeux cumulés des 5 séquences montre que :

- le couloir d'études est contrasté sur l'ensemble du linéaire tout en présentant un environnement remarquable ;
- le choix, à l'issue du débat public, de s'éloigner de la zone littorale a été judicieux, puisque l'ensemble de la bande littorale présente un figuré rouge et se situe donc en enjeu majeur.

Les zones d'enjeu majeurs de la séquence 4 se situent en particulier au sud de Béziers, au niveau des sites NATURA 2000 et du Canal du Midi ainsi qu'au niveau des zones de captage au niveau de Florensac. Le reste de la séquence est contrastée entre enjeu très fort et fort.

La présentation par RFF des options de passage identifiées

RFF rappelle que l'objet de la réunion de ce jour est d'avancer sur les options de passage.

Le projet est bâti à partir de besoins fonctionnels (permettre des circulations voyageurs et fret, rouler vite, assurer une desserte locale) et doit prendre en compte les enjeux de l'environnement, les contraintes techniques telles que le relief, l'hydraulique, les infrastructures existantes.

Les positions des élus sur les options de passage identifiées en atelier environnement du 7 septembre 2010

Lors de l'atelier environnement du 7 septembre 2010, les participants se sont livrés à un exercice de définition d'options de passage possibles. Celles-ci sont présentées à l'assemblée.

Les propositions de l'atelier environnement sont visibles sur le PowerPoint de présentation, sur les diapositives 34 et 35.

Les positions des élus sur les options de passage identifiées par RFF

RFF a également, de son côté, identifié des options de passage possibles à partir non seulement du diagnostic environnemental, mais également des contraintes techniques liées à un tel projet : mixité, laquelle impose de grands rayons de courbure, desserte des agglomérations au moyen de raccordements ou de gares nouvelles :

- A l'ouest de la séquence, l'option de passage est très rétrécie autour de l'autoroute au sud de Béziers, Villeneuve-lès-Béziers et Cers compte tenu des contraintes d'urbanisme (bâti, activités industrielles) ;

- Après Cers, le couloir longe l'autoroute avec 2 options de passage au niveau du bassin versant de l'étang de Thau : soit un couloir le long de l'autoroute, soit un couloir plus au nord ;

- Au niveau de Loupian, un couloir unique rétréci du au zone urbaine termine la séquence à l'Est.

➤ **Elie ABOUD – Député de l'Hérault, 1er adjoint à la mairie de Béziers** se félicite de la qualité du débat public qui s'était tenu en 2009, de sa richesse où tout le monde a pu s'exprimer. Il ajoute deux remarques :

- la première concerne la zone de passage : la restitution de l'atelier environnement avec une option de passage au nord de Saint-Thibéry a généré quelques appréhensions. Ce tracé lui semble aberrant.

- la deuxième concerne la gare : l'option de passage n'est pas contradictoire avec la gare souhaitée par l'agglomération de Béziers. Ce qui conditionne la réflexion au niveau du territoire est la gare nouvelle.

Monsieur le Député a cru comprendre que même des élus narbonnais allait d'ailleurs dans ce sens : vu le contexte démographique, intermodal, pourquoi pas une gare dans le biterrois à condition d'avoir une gare fret dans le Narbonnais. Monsieur le Député précise qu'il peut se tromper car il n'était pas à la réunion mais il a reçu une synthèse.

➤ **José PERERA – Grand Narbonne** rappelle qu'il était présent à la commission consultative qui s'est tenue à Narbonne la veille et qu'il avait pris la parole en évoquant l'hypothèse de deux gares nouvelles qui serait peut-être la meilleure. L'erreur serait d'opposer les deux territoires, chacun doit pouvoir aménager et développer son territoire et obtenir une gare nouvelle. Chacun avec ses atouts pourrait convaincre les financeurs d'une gare nouvelle sur les deux territoires.

➤ **Raymond COUDERC – Sénateur, Président de la Communauté d'Agglomération Béziers Méditerranée**, n'est pas sûr que deux gares nouvelles puissent être financées. La Communauté d'Agglomération a défendu une gare nouvelle à l'emplacement du grand carrefour A9 / A75 / route d'Agde / aéroport. Ce choix a été fait après avoir analysé les contraintes existantes.

Monsieur le Sénateur reconnaît que les élus narbonnais doivent défendre une solution narbonnaise.

M. COUDERC est plus particulièrement intéressé par l'emplacement de la gare. Lors des commissions techniques, il a été envisagé d'étudier une gare positionnée entre l'autoroute et le cimetière de Villeneuve-lès-Béziers. Pourquoi cette position alors que la Communauté d'Agglomération a travaillé sur des propositions qui sont logiques, raisonnables, hors NATURA 2000.

Sur les cartes présentées, les périmètres NATURA 2000 sont selon Monsieur le Sénateur dessinés approximativement, bien au-delà des périmètres réels NATURA 2000. La Communauté d'Agglomération a des terrains disponibles, des possibilités d'aménagement, des liaisons avec les voiries. La solution d'une gare située entre l'autoroute et le cimetière n'apporte pas la meilleure image mais au-delà, les résultats de l'étude montreront que cette solution n'est pas possible car la gare ne peut pas être desservie.

Monsieur le Président de la Communauté d'Agglomération rappelle qu'il y a une unanimité complète en particulier des communes de Villeneuve-lès-Béziers, Cers et Béziers pour cet espace sans contrainte de protection du milieu naturel, sans enjeu de patrimoine, sans enjeu d'inondation et qui présente des perspectives de développement autour de la gare (parking, zones d'activités).

Si RFF ne souhaite étudier que l'emplacement entre l'autoroute et le cimetière, la Communauté d'Agglomération ne sera pas d'accord et réservera sa participation à la démarche.

➤ **Michel BOZZARELLI – Président de la Communauté de Communes « La Domitienne »** se félicite comme Monsieur Elie ABOUD de la décision prise par le Conseil d'Administration de RFF de prolonger les études, d'affirmer que cette ligne sera utile à la région et qui servira les intérêts nationaux et internationaux.

Monsieur le Président regrette que le séquençage tronque l'Ouest Biterrois, et qu'il n'y ait pas une vue d'ensemble avec la basse vallée de l'Aude, les sites NATURA 2000 et la position de Nissan-lès-Ensérune.

Il évoque ensuite le Projet d'intérêt général (PIG) et voudrait savoir si les études en tiennent compte puisque RFF s'est porté acquéreur de quelques terrains, et si les procédures sont arrêtées de manière assez précise. Il demande si le tracé en bleu (proposition de l'atelier environnement n°2) couvre le PIG et si le PIG est à abandonné.

La Communauté de Communes défend la position d'une gare entre Narbonne et Béziers, dans l'ouest biterrois sachant que le SRADDT de la région montre que Narbonne et Béziers sont les deux pôles centraux de la Région Languedoc-Roussillon et qu'à l'interdistance entre ces 2 villes, elles pourraient être desservies correctement. De plus grâce au PIG, il existe déjà des réservations de terrain pour la gare ce qui permettrait de gagner un peu de temps.

Enfin, l'encombrement routier rencontré à l'Est de Béziers avec la liaison Béziers-Agde ne favoriserait pas forcément l'installation d'une gare de façon confortable.

S'il n'y a qu'une seule gare sur le territoire, la gare entre Béziers et Narbonne serait une bonne décision. Il faudra, en revanche, qu'elle soit intermodale et raccordée à la ligne actuelle pour une desserte en TER des deux agglomérations.

➤ **Jean-Paul GALONNIER – Maire de Villeneuve-lès-Béziers** revient sur l'hypothèse d'une gare entre l'autoroute et le cimetière. Lorsque RFF avait rencontré Monsieur le Maire, il avait été évoqué les difficultés de raccordement de la ligne nouvelle avec la ligne actuelle.

Il rejoint les propos de Monsieur le Président de l'Agglomération dans le sens où le positionnement de la gare entre l'autoroute et le cimetière ne retient pas la faveur de Villeneuve-lès-Béziers d'autant plus que cet emplacement se situe dans une cuvette.

Monsieur le Maire appuie les propos du Président Couderc sur le choix proposé par la Communauté d'Agglomération en rappelant la position du Cap d'Agde, de l'interconnexion avec le nœud A9 / A75. Le

positionnement géographique est pertinent et constitue un enjeu important. Monsieur le Maire ajoute aussi la présence à quelques kilomètres de l'aéroport de Béziers Méditerranée.

Le choix adopté par la Communauté d'Agglomération mérite d'être affiné pour étudier plus finement le site et voir d'autres solutions pour le raccordement de la ligne nouvelle avec la ligne actuelle.

➤ **Gérard GAUTIER – Maire de Cers, Conseiller Général** demande les arguments qui ont amenés RFF à étudier une gare nouvelle dans une cuvette entre l'autoroute et le cimetière, ce qui surprend les élus de terrain.

Réponse Maître d'Ouvrage :

La problématique du projet d'intérêt général (PIG) revient assez souvent lors des commissions consultatives car des emplacements réservés existent depuis décembre 2000 – janvier 2001. Les emplacements ont été conservés jusqu'à présent via des arrêtés préfectoraux, le dernier a eu lieu en 2010.

Aujourd'hui la possibilité de réutiliser totalement ou en partie l'itinéraire qui avait été pensé il y a une quinzaine d'années est toujours ouverte. RFF ne fait pas table rase du passé. Par contre, ce tracé ne pourra pas être réutilisé dans son intégralité, surtout si l'on souhaite une gare nouvelle à Béziers.

Concernant les critères qui conduisent au positionnement d'une gare, RFF retient :

- le potentiel de desserte pour faire arrêter des trains ; y-a-t-il suffisamment de monde qui monte et qui descende du train ? C'est une vision macroscopique du territoire.

- Est-ce cohérent par rapport au couloir de passage ?

Sur ces deux points, la réponse est positive. Reste à optimiser la desserte globale et le coût induit.

Suite aux échanges, RFF se pose la question de savoir s'il est vraiment important pour les élus que la gare soit connectée au réseau existant ? Les arguments apportés sont surtout la présence d'infrastructures routières (A9, A75) et la desserte routière notamment vers Agde.

Si la connexion au réseau existant n'est pas prioritaire, RFF peut se rapprocher de la position proposée par la Communauté d'Agglomération avec une gare déconnectée du réseau existant. Il y a alors moins de contraintes. Par contre, ce projet d'une gare déconnectée du réseau existant devra être porté par les élus ; car RFF ne sera pas le mieux placé pour défendre un projet de gare déconnectée de son propre réseau.

RFF répond également que la gare ne sera pas au niveau du sol. L'autoroute est en élévation. La ligne nouvelle passera à ce niveau là : la ligne classique en dessous et la gare nouvelle au-dessus.

➤ **Claude ZEMMOUR – Conseiller Régional** rappelle l'obligation de libérer de la capacité sur la ligne classique pour développer le TER et penser au développement du fret.

La Région s'est fortement impliquée dans les études pré-fonctionnelles et dans le débat public. Suite au débat public, RFF a décidé en novembre 2009 de la poursuite des études. Un protocole d'accord est en voie de finalisation sur la base d'une participation de la Région à hauteur de 25% du montant des études (Etat : 25% ; Région : 25% ; RFF : 25% ; autres collectivités : 25%).

La Région est prête à financer à cette hauteur les études.

Concernant la mixité de la ligne, RFF envisage à ce stade une mixité de la ligne fret / voyageurs. La Région rappelle qu'il ne faut pas oublier la ligne classique qui permettra le développement du TER comme la Région le souhaite.

Sur le sujet de la gare, deux scénarios avaient été étudiés lors des pré-études fonctionnelles : l'un avec une gare entre Narbonne et Béziers ; l'autre, Béziers Est. Sur l'emplacement de la gare, la Région et son Président n'ont pas encore arrêtés de décision définitive et attendent la suite des réflexions.

Pour conclure, la Région rappelle que le projet de ligne nouvelle doit s'accompagner d'une modernisation à long terme de la ligne classique afin de posséder un doublet qui permette que l'échelon régional ne soit pas oublié.

➤ **Alain BIOLA – Communauté d'Agglomération Béziers Méditerranée en charge des transports et des déplacements** défend le positionnement d'une gare nouvelle sur Béziers. En termes de déplacements, le travail est effectué à partir des enquêtes « origine / destination ». Il faut alors se demander si l'interconnexion avec la ligne classique est un élément fort. Lorsque que les voyageurs arriveront en gare de Béziers (peu importe son emplacement), la connexion avec la ligne classique leur permettra d'aller sur Agde, Sète et Narbonne.

Monsieur BIOLA n'est pas convaincu que ce soit l'essentiel des voyageurs qui empruntent cette destination. Par exemple, une personne habitant à Clermont-l'Hérault et qui souhaite rejoindre Paris en TGV aura plus vite fait d'aller à Béziers qu'à Montpellier. Il faut donc élargir le territoire sur la vallée de l'Hérault.

Beaucoup de personnes se déplacent autrement d'où la position défendue par la Communauté d'Agglomération d'une gare permettant l'intermodalité route / rail / transport en commun avec un axe permettant les liaisons entre la gare et Béziers centre. L'intermodalité s'inscrit dans le Grenelle et réduira les déplacements donc aura un effet positif sur les émissions de carbone.

Pour conclure, Monsieur BIOLA demande à RFF d'intégrer dans sa réflexion les propositions qui avaient été faite par la Communauté d'Agglomération dans son cahier d'acteurs lors du débat public.

➤ **Roger FAGES, Conseiller Général et maire de Montagnac** intervient au titre de la Communauté d'Agglomération Hérault Méditerranée car un large territoire de la Communauté d'Agglomération est couvert par le couloir et émet trois observations :

Il souhaite qu'une grande attention soit apportée au lieu où sont regroupées les zones d'activités entre Saint-Thibéry et Bessan pour les préserver.

Il rappelle la présence de Florensac et de la zone de captage.

Il rappelle la richesse du territoire notamment des vignes classées en AOC Picpoul et demande que le dialogue avec les professionnels continue.

Ensuite, Monsieur le Maire souhaite avoir des précisions sur l'option qui passe le plus au nord (sur la commune de Montagnac).

Enfin, Monsieur le Maire soutient la position de la Communauté d'Agglomération de Béziers Méditerranée concernant une gare nouvelle qui permettra d'élargir la saison touristique notamment du Cap d'Agde et permettra le développement des activités liées au tourisme (hôtellerie de plein air...).

Concernant les options de passage à proximité de sa commune, Monsieur le Maire soutient le passage le plus près de l'autoroute.

➤ **Michel SUERE, Vice-président de la Communauté d'Agglomération Béziers Méditerranée en charge de l'aménagement** revient sur la proposition du cahier d'acteur de la communauté d'agglomération, concernant la gare. La solution consistait à déplacer la ligne classique pour la faire venir sur la gare nouvelle. L'idée de mettre la gare dans un « trou » empêche de trouver une solution technique. Monsieur le Vice-président soupçonne que l'on rapproche progressivement la gare future de la gare existante pour pouvoir les fusionner.

Réponse Maître d'Ouvrage :

Les études ont toujours été menées dans la transparence, le débat public en est la preuve. Aujourd'hui RFF sent beaucoup d'interrogations, voire d'inquiétude de la part des élus sur les intentions le Maître d'Ouvrage.

RFF n'a pas de parti pris. Les options de passage présentées aujourd'hui sont compatibles avec la proposition de la Communauté d'Agglomération et l'emplacement envisagé par RFF.

Pour qu'il n'y ait pas de suspicion, les deux emplacements seront étudiés au niveau technique et économique.

RFF rappelle qu'il n'avait pas imaginé d'intervenir sur la ligne existante ce qui augmenterait les coûts.

Libre aux élus biterrois de mener une contre-expertise s'ils pensent que les données apportées ne sont pas bonnes. Par ailleurs, il n'est pas prévu de passer dans Béziers centre donc le rapprochement des gares actuelle et future n'est pas possible. Une analyse multicritère sera conduite sur les deux sites.

RFF rappelle qu'il faut vérifier la faisabilité technique mais aussi s'assurer que la sécurité juridique du projet est forte. Enfin, en déplaçant la ligne classique, est-on capable au niveau de Béziers de ne pas dégrader les performances actuelles de la ligne ?

➤ **Gérard BARRAU, Maire de Pinet** a un avis contraire au maire de Montagnac. Pour le maire de Pinet, l'option nord le long de la voie domitienne retient sa préférence. Il fait savoir également que ce qui est important pour la profession viticole, c'est de connaître au plus vite le tracé car des terrains qui sont aujourd'hui en cours de classement AOP pourraient être impactés par le tracé.

➤ **Raymond COUDERC, Sénateur - Président de la Communauté d'Agglomération Béziers Méditerranée**, reprend les termes de RFF « pendant le débat public, tout s'est déroulé dans la transparence ». Monsieur le Président conteste avec force cette affirmation. C'est en effet une fois que le débat public a été clos

que le Président a appris que le fret ne pourrait pas passer sous le tunnel Perpignan - Figueras, pour des raisons de pente qui obligeront à couper les convois. Monsieur le Président de la Communauté d'Agglomération a une expertise d'une association qui a apporté dans ce domaine des éléments très précis.

Monsieur COUDERC affirme qu'on lui a fait croire que l'on allait faire passer le fret vers l'Espagne alors qu'à partir de Perpignan il faudra utiliser la ligne classique sauf pour une petite partie du fret qui pourra utiliser le tunnel. Monsieur le Président précise qu'il aurait aimé le savoir avant le débat public.

Néanmoins, cela n'aurait pas changé sa position car depuis le débat public, Monsieur le Président a pu entendre ou lire que la possibilité de faire du fret et du voyageur sur la même ligne est une illusion totale.

Concernant la gare, Monsieur COUDERC pense que RFF a été très habile en mettant les élus devant un choix cornélien : ou vous acceptez notre proposition ou si vous voulez votre positionnement, cela ne marche pas, on ne peut pas faire l'interconnexion avec la ligne actuelle.

Le choix devant lequel RFF met les élus n'est pas un choix raisonnable. Plusieurs raisons montrent que l'interconnexion est tout à fait possible en positionnant la gare comme proposée dans le cahier d'acteurs avec des avantages importants.

En effet, le déplacement de la ligne classique permettra de supprimer les nuisances sonores liées à la voie ferrée au niveau de la traversée du village de Cers, village coupé en deux par la ligne actuelle.

Monsieur le Président demande d'être honnête car l'emplacement soutenu par la Communauté d'Agglomération pourra être interconnecté en déplaçant la ligne actuelle. Il admet que cela coûtera plus cher mais les avantages sont considérables pour la population de Cers qui vit au rythme des passages de train.

Réponse Maître d'Ouvrage :

Les deux solutions seront étudiées comme cela a été dit lors de la dernière intervention.

➤ **Pierre MARHUENDA – 1er adjoint à la mairie de Florensac** avait indiqué à RFF le 19 avril dernier, lors d'une visite en tête à tête, la préférence de voir le tracé le long de l'autoroute. Lors de cette réunion, RFF avait indiqué que 270 trains par jour circuleraient sur la ligne nouvelle ce qui ramené à une moyenne journalière ferait un train toute les 5 minutes.

Les communes de Bessan, Montblanc, Florensac, Pinet entendent déjà bien les nuisances sonores de l'autoroute. Monsieur le Maire souhaite savoir comment est prise en compte la protection des administrés dans le cadre de la ligne nouvelle ?

Réponse Maître d'Ouvrage :

Au stade des études et de la définition des options de passage, sont étudiés les coûts liés aux protections acoustiques selon l'option de passage et de la distance par rapport aux habitations.

Les protections acoustiques sont dimensionnées ultérieurement, en phase d'avant-projet sommaire, lorsqu'un tracé est défini et à l'aide d'un modèle acoustique très précis.

La ligne nouvelle fera moins de bruit que l'autoroute qui ne présente pas de protections acoustiques au niveau des communes citées. Néanmoins, le passage d'une infrastructure de transport modifie l'ambiance sonore existante. La réglementation impose dans le cas d'une ligne mixte le respect du seuil de 58 décibels la nuit et 63 décibels le jour. Pour information, l'autoroute génère 74 à 75 décibels en moyenne par jour.

Les nuisances sonores dépendent du profil en long. Ce n'est pas parce que le tracé passe plus loin qu'il y aura moins de bruit.

➤ **Pierre MARHUENDA – 1er adjoint à la mairie de Florensac** souligne aussi l'influence du vent.

Réponse Maître d'Ouvrage :

Les modèles acoustiques conformément à la réglementation prennent en compte le sens des vents dominants sur la base des données de Météo France. La propagation acoustique est majorée dans le sens du vent dominant et cela dans les deux sens. Si le vent dominant est de Nord, les protections seront portées au sud mais aussi au nord de l'infrastructure.

➤ **Jean-Paul GALONNIER – Maire de Villeneuve-lès-Béziers** revient sur la position de la gare entre l'autoroute et le cimetière. RFF parle d'une gare surélevée. Pour le maire de Villeneuve, il n'en est pas question car plus de la moitié du territoire de la commune en application du PPRI est en zone inondable. Ce qui l'inquiète

le plus sont les eaux provenant du ruissellement venant du nord (liés à l'urbanisation) que les sautes d'humeur de l'Orb. Monsieur le Maire n'acceptera pas un tel emplacement de la gare.

➤ **Fatima ALAOUI – Mairie de Béziers – Conseillère régionale** demande des précisions sur le contenu des études de la gare nouvelle sur le secteur de Béziers.

Réponse Maître d'Ouvrage :

Les premiers résultats d'étude concerneront l'accessibilité du territoire, à savoir comment arriver sur Béziers Est par rapport aux sites de Nissan ou de la gare actuelle. Ceci est réalisé pour voir si l'on capte plus de population en desservant via une gare nouvelle ou par la gare actuelle ou via une gare interconnectée à Béziers et Narbonne.

Ensuite, RFF étudiera le sens de circulation des personnes car ce n'est pas la même chose d'aller dans la direction Barcelone – Toulouse que vers Paris. Un positionnement de gare peut être très intéressant pour un sens de circulation, et très peu pour un autre. Si l'on se rend compte que les Biterrois vont majoritairement sur Paris et que Barcelone est peu important, un site dans l'Est de Béziers sera plus approprié.

Par contre, si la connexion vers Toulouse s'avère plus pertinente, la question est de savoir si la gare actuelle ou une gare nouvelle à Nissan seraient mieux placée ? La réflexion ne doit pas s'arrêter à combien y-a-t-il de personnes autour de la gare mais s'intéresser à la destination de cette population.

RFF apportera aussi un éclairage technique, de faisabilité avec un zoom sur les deux sites.

L'aspect financier sera également porté à connaissance.

Enfin, l'insertion paysagère du bâtiment de la gare sera traitée. Gare ou pas, la ligne nouvelle devra passer au-dessus de la ligne classique et ensuite l'Orb au niveau de Villeneuve-lès-Béziers.

➤ **Michel BOZZARELLI – Président de la Communauté de Communes « La Domitienne »** revient sur l'intermodalité qui lui paraît indispensable. La Région fait de gros effort sur le TER (tarification, cadencement) pour le rendre attractif. Monsieur le Président a conscience que le positionnement de la gare nouvelle à l'ouest de Béziers est peu défendu mais à l'est, une gare à proximité de l'aéroport ne servirait à rien selon les expériences existantes (la gare TGV de Lyon Satolas ne sert aujourd'hui que très peu alors qu'elle a été voulue et financée).

Il considère que la proximité autoroutière pour un voyageur TGV ne sert pas non plus à grand-chose. Il estime qu'il faut sortir aisément de la gare mais la proximité de l'autoroute et de l'aéroport sont de « faux bons arguments ».

➤ **Gérard GAUTIER – Maire de Cers, Conseiller Général** pense que pour supprimer les nuisances sonores au droit de sa commune, le déplacement de la ligne classique s'impose.

Les nouvelles règles d'urbanisme vont petit à petit demander de traiter les problèmes de traversée de zone bâtie et il serait donc souhaitable d'anticiper ces nouvelles mesures. Des murs anti-bruits ont déjà été demandés mais le déplacement de la ligne réglerait définitivement le problème du bruit sur Cers.

➤ **Frédéric LACAS – Maire de Sérignan** considère que les autoroutes peuvent servir de rocadés pour desservir la gare.

Etant membre de la Communauté d'Agglomération, Monsieur le Maire soutient la position d'une gare à Béziers Est qui est une évidence d'un point de vue population et zone de chalandise.

➤ **Alain RAYNAUD – Adjoint au maire de Saint-Thibéry** rappelle que le premier tracé (le PIG) ne passait pas dans les carrières en suivant le bord de l'autoroute. Aujourd'hui, l'option ne touche pas Saint-Thibéry et l'adjoint n'a pas d'observations particulières excepté celle de rester sur le tracé imaginé il y a 15 ans. Il exprime son désaccord sur l'option évoquée par l'atelier environnement qui passait au nord de Saint-Thibéry.

➤ **Robert RALUY – Maire de Bessan** souligne qu'à la lecture de la carte des enjeux, il existe une zone qui devrait satisfaire tout le monde : au nord de l'A9 en limite communale de Saint-Thibéry et de Bessan au niveau d'une carrière qui n'est plus exploitée aujourd'hui.

Vis-à-vis de la gare, un certain nombre d'administrés travaillent sur Paris et cet activité devrait se développer avec le télétravail. Il soutient une gare à l'Est où la population est plus importante ce qui lui semble justifier son emplacement.

Conclusion de la séance

Philippe CHOPIN, Sous-préfet de Béziers conclut la séance en se félicitant de l'importance du nombre d'intervenants lors de cette commission consultative, de la qualité des débats et de la convergence des options. RFF constate, qu'au travers de cette commission, il n'apparaît pas d'opposition sur les premières réflexions d'options de passage. RFF retient :

- qu'une majorité d'élus souhaitent une étude sur la desserte par Béziers Est telle que l'a imaginé le cahier d'acteurs de la Communauté d'Agglomération de Béziers Méditerranée soutenue par la Communauté d'Agglomération Hérault Méditerranée ;

- l'intervention de la Communauté de Communes de la Domitienne qui a avancé des arguments pour expliquer en quoi une gare entre Béziers et Narbonne est pertinente.

Réseau Ferré de France remercie l'ensemble des participants pour leur participation à cette réunion et les invite à clore cette demi-journée autour d'une collation.

Fin de la commission consultative à 16h10
