

Etudes Préalables à l'Enquête Publique
Compte-rendu du Comité Technique n°11
- 13 mars 2015 -

Présents

DGITM/DIT/RV1

M. Joho – Chargé de projets

SGAR

M. Urbino – Chargé de mission

DREAL LR

M. Burté – Chef de service Transports
Mme Bussone- Resp. Transports
M. Odorico- Service Transports

CONSEIL RÉGIONAL LR

M. Pinet – Directeur général adjoint
M. Rudeau – Service Infra ferroviaires
M. Leroux – Chargé de mission

CG 11

M. Bourrel – Directeur Transport
M. Degaeff- Chargé de Mobilité

CG 66

M. Leclercq – Directeur déplacements

MÉTROPOLE MONTPELLIER

M. Goumont – Chargé de projet

CA HÉRAULT MÉDITERRANÉE

absent

CA BÉZIERS MÉDITERRANÉE

M. Maurand – DGST
M. Vincendet – Dir Amg^t Espace foncier

CA LE GRAND NARBONNE

M. Hérail – Dir. Prospective, Urba
M. Sénèque- Resp. Urbanisme

CA CARCASSONNE

excusé

PERPIGNAN MÉDITERRANÉE

Mme Collomb – Resp. Projet urbain

GARANT DE LA CONCERTATION

M. Richer **SNCF RÉSEAU**
M. Touati – Directeur régional
M. Parant – Chef de mission
M. Martin- Resp. foncier
M. Beauchet – Responsable trafic
M. Aladern – Resp. études techniques
M. Hantz – Resp. Environnement
M^{me} Gibbe – Chargée de concertation
M. Péan – Gest. Admin. et financier

Ordre du jour

- **Point foncier et financier**
- **La concertation et la gouvernance**
- **Présentation de la variante de tracé proposée et ses entrées en terre**

* * *

Préambule

M. BURTE, DREAL, fait un rappel sur les conventions d'acquisition foncière afin de finaliser de la procédure. Il indique que toutes les collectivités ont délibéré. La signature du Préfet devrait intervenir dans les semaines à venir.

M. PINET, Conseil régional Languedoc-Roussillon, rappelle qu'il est important de recevoir rapidement les informations, notamment par rapport aux appels de fonds.

M. JOHO, DIT, indique que l'Etat a bien déposé un dossier à l'Union Européenne pour le projet LNMP qui couvre le champ des études jusqu'à la DUP, au titre de la période pluriannuelle 2014-2020. Concernant le calendrier des annonces, la validation ou non de ces subventions devrait être indiquée avant juillet ou après septembre prochain. Il rappelle que deux projets français sont prioritaires pour l'Europe pour recevoir ces financements : le projet Lyon-Turin et le projet Seine-Escaut.

M. PINET, Conseil régional Languedoc-Roussillon signale qu'il existe deux mécanismes bien distincts concernant les subventions européennes:

- l'appel à projet annuel, dans le cadre du RTE-T,
- une liste issue du plan Juncker, cette liste regroupe des projets plus mûrs. Il n'existe pas à l'heure actuelle de date butoir pour soumettre un projet, mais le conseil régional et l'Etat doivent être vigilent pour pouvoir bénéficier de ce plan.

M. JOHO, DIT, affirme que ces deux mécanismes sont bien différents et connus. Le plan Juncker constitue une garantie. Pour l'instant il n'existe pas d'appel à projet comme ceux annuels, car les règles ne sont pas établies. Il s'agirait d'un système à guichet que le porteur de projet solliciterait directement.

M. HERAIL, Communauté d'agglomération Le Grand Narbonne, demande quel pourrait être le montant des subventions au titre du projet RTE-T.

M. PARANT, SNCF Réseau, répond que SNCF Réseau a demandé 12,4 M€ à l'Europe pour la période 2014-2020. Par ailleurs le CPER prévoit 10 M€ pour les études et 20 M€ pour les acquisitions foncières urgentes.

M. PINET, Conseil régional Languedoc-Roussillon souligne que le coût global des études et de l'enquête est estimé à 42M€. Or, aujourd'hui seuls 32M€ font l'objet d'une convention de financement. Il rappelle que l'ensemble des partenaires co-financeurs se sont mobilisés pour porter le projet LNMP dans les délais impartis :

- Planning d'étude respecté pour proposer un tracé en concertation en avril et tenir un COPIL décisionnel le 17 juin. L'objectif d'une décision ministérielle d'ici fin 2015 pour une ouverture de la phasage d'enquête publique fin 2016 doit donc être respecté.
- Observatoire des trafics avec une prochaine réunion en juin
- feu vert Européen pour les financements.

L'ensemble des leviers ont donc été sollicités Il n'est pas possible de solliciter une subvention pour les travaux car ceux-ci n'ont pas débuté à l'heure du dépôt du dossier.

1. Point foncier et financier

Se reporter aux diapositives 2 à 4 de la présentation de SNCF Réseau.

Point foncier

M^{me} MARTIN, SNCF Réseau commente le tableau page 4 du diaporama. Elle précise que la démarche actuelle est d'attendre le choix du tracé pour limiter des acquisitions qui se révéleraient inutiles par la suite ; pour autant, les cas de maladie et de succession imposent parfois de recourir aux acquisitions.

M. BURTE, DREAL, demande quels sont les types de dossiers en cours et quelle est la chronologie d'une mise en demeure.

M^{me} MARTIN, SNCF Réseau, répond qu'à partir du moment où la mairie reçoit la mise en demeure SNCF Réseau a un an pour répondre. Classiquement, le contact est pris dans les 6 mois. Le droit de délaissement est un droit du propriétaire. SNCF Réseau n'a pas la main sur le planning.

M. PARANT, SNCF Réseau, indique qu'il faudra se poser la question de la cohérence de conserver un PIG, car c'est le PLU qui fait foi en matière de droit de délaissement. Si le maire ne met pas à jour son PLU en supprimant les emplacements réservés obsolètes, un propriétaire pourra demander la réquisition de son bien situés sur l'ancien tracé, quand bien même un nouveau serait validé par décision ministérielle

M. BURTE, DREAL, demande si une mise en demeure peut être levée.

M^{me} MARTIN, SNCF Réseau répond que juridiquement, il n'existe pas de jurisprudence ; la question a été posée. De plus si on refuse une mise en demeure, c'est définitif, avec le risque de faire tomber tout l'emplacement réservé inscrit dans la commune, pour un seul propriétaire.

M. BURTE, DREAL, insiste sur la nécessité de vérifier ce fait.

M. PARANT, SNCF Réseau, souligne qu'avant d'abandonner un emplacement, il faut être certain de ne pas le changer plus tard. Si il était décidé de ne pas aller à l'enquête publique et de proposer un nouveau PIG, il faudrait être très prudent car les emprises finales du projet sur un niveau PRO sont très différentes de celle d'un APS ; le cas du CNM est assez éclairant sur les modifications de tracé permises post-DUP.

M. VINCENDET, Communauté d'agglomération Béziers Méditerranée interroge SNCF Réseau sur les prix pratiqués pour l'achat des terres.

M^{me} MARTIN, SNCF Réseau mentionne que SNCF Réseau saisit France Domaine sur l'évaluation des biens. Les prix pratiqués pour de la terre agricole nue sont d'environ 30 à 50 centimes du mètre carré. Le prix du capital végétal s'apprécie au cas par cas en fonction de cultures, avec comme base les protocoles agricoles tels que ceux utilisés sur le CNM. SNCF Réseau peut proposer de confier la gestion des terres acquises à la SAFER.

M. PINET, Conseil régional Languedoc-Roussillon demande s'il existe d'autres dossiers à venir que les 26 identifiés dans le tableau de synthèse présenté.

M. PARANT, SNCF Réseau, attire l'attention sur le fait qu'on ne sait jamais qui va mettre SNCF Réseau en demeure : il existe une forte différence de coût s'il s'agit de particuliers ou d'entreprises. Établir des prévisions est donc compliqué car un seul dossier important peu prendre une bonne partie de la convention de financement des acquisitions foncières. Il cite l'exemple d'un centre commercial dans les Pyrénées Orientales et d'une terre nue dans l'Hérault.

M^{me} MARTIN, SNCF Réseau souligne qu'un point dur se situe au niveau de la Castelle, qui est hameau bâti promis à une acquisition certaine.

Point financier

M. PARANT, SNCF Réseau, commente le tableau page 5. L'allongement de la phase d'études implique une mobilisation de la maîtrise d'ouvrage sur une période plus longue et une augmentation des coûts. La seconde convention de financement devrait être entièrement consommée d'ici la fin d'année 2016.

M. PINET, Conseil régional Languedoc-Roussillon, demande à quel horizon pourraient être versés les 12M€ des financements européens ? Un délai de 6 mois après signature est évoqué.

M. JOHO, DIT, répond que la signature interviendrait à la fin de l'année 2015 et que le premier versement n'arriverait pas en caisse avant janvier 2016.

M. PARANT, SNCF Réseau, poursuit en rappelant qu'il serait donc intéressant de commencer à réfléchir sur une troisième convention de financement, si l'Etat souhaite la mettre en œuvre, comme cela est envisagé dans le CPER.

2. La concertation et la gouvernance

Se reporter aux diapositives 5 à 13 de la présentation de SNCF Réseau.

M^{me} GIBBE, SNCF Réseau commente les diapositives 5 à 9.

M. PINET, Conseil régional Languedoc-Roussillon indique que le Conseil régional sera bien présent à chaque réunion publique.

M. PARANT, SNCF Réseau, précise que les réunions publiques seront organisées en deux parties : la première partie abordera le « pourquoi » d'une nouvelle ligne et reviendra sur les investissements sur l'ensemble du réseau ferroviaire régional ; la seconde partie sera consacrée au « comment », avec la présentation de la variante de tracé proposée afin de recueillir les avis du grand public et répondre aux questionnements et inquiétudes des riverains.

M. JOHO, DIT, indique qu'il serait tout de même intéressant de présenter toutes les variantes de tracé étudiées, puis de se focaliser par la suite sur la variante proposée issue de l'AMC.

M. BELLENGER, Conseil général des Pyrénées-Orientales tient à souligner que la date de la réunion publique à Perpignan est très rapprochée du résultat des cantonales. Il s'agira donc de briffer les nouveaux élus très rapidement. Il souligne de surcroît que le Président de la commission transport sera automatiquement renouvelé.

M. PARANT, SNCF Réseau, répond être conscient de ce fait. Les dates des réunions publiques ont été callées avec les cabinets des partenaires co-financeurs, nécessairement après les élections départementales, mais suffisamment tôt par rapport au Comité de pilotage et au Comité technique du 2 juin. Il rappelle que la concertation au plus près du territoire est une demande formulée en COIPL le 22 octobre dernier par les élus. Les variantes de tracés ont bien été présentées dans le détail lors des commissions consultatives et des réunions publiques de juin 2012, voici maintenant 3 ans.

Anne-Lise GIBBE, SNCF Réseau présente le dispositif d'information qui sera déployé, avec des expositions en gare, des cartes du tracé et des fiches thématiques d'information disponibles en mairie, et des enveloppes pré-timbrées pour émettre son avis ; un support sur le site internet complètera ce dispositif ; les réunions publiques seront annoncées par flyers et affiches dans les commerces, encarts dans la presse et annonces à la radio.

M. BURTE, DREAL, acte que la date du 2 juin 2015 de 10h à 13h est retenue pour le COTECH n°12.

M^{me} BUSSONE, DREAL, demande qui est invité aux ateliers gares nouvelle et s'il est prévu un atelier hydraulique notamment par rapport à la thématique gare nouvelle.

M. PARANT, SNCF Réseau, indique que la puissance invitante aux groupes de travail gares nouvelles sont les agglomérations de Béziers et Narbonne. Il souligne que la thématique hydraulique sera bien évidemment traitée lors de ces groupes de travail.

M. PINET, Conseil régional Languedoc-Roussillon, rappelle que les projets de gares nouvelles sont des projets urbains qui doivent être portés par les agglomérations. L'organisation de ces groupes de travail est donc une bonne démarche.

M. HERAIL, Communauté d'agglomération Le Grand Narbonne, demande comment s'articule la notion de phasage par rapport au prochain COPIL de juin.

M. PARANT, SNCF Réseau, indique que seules des propositions seront apportées au dossier ministériel et présentées au COPIL. Il s'agit d'une demande exprimée dans la dernière décision ministérielle.

M. PINET, Conseil régional Languedoc-Roussillon, confirme que le COPIL se prononcera sur un tracé et les sites de gare nouvelle ; par contre, en l'absence de dossier sur ce sujet, il se contentera de prendre acte des éléments sur le phasage, mais ne se positionnera pas sur ce sujet.

M. BELLENGER, Conseil général des Pyrénées-Orientales; demande si avec un phasage du projet, un phasage du financement sera mis en place.

M. PARANT, SNCF Réseau, répond que les deux sujets sont liés ; SNCF Réseau va envoyer prochainement les invitations pour un atelier phasage début avril. Il s'agit d'évoquer les raisons pouvant impliquer un phasage du projet et ensuite de les décliner au projet LNMP. Une large place devrait être laissée aux échanges, avec la présence d'anciens chef de projet LGV pour profiter de leur retour d'expérience.. Il s'agit bien d'apporter un éclairage et non de proposer un choix.

M. PINET, Conseil régional Languedoc-Roussillon, confirme qu'un phasage existe de fait avec le CNM comme 1^{ère} phase du projet Nîmes Perpignan et LNMP la 2^{nde} phase.

3. Présentation de la variante de tracé proposée et ses entrées en terre

Se reporter au cahier de plan au 1/25000 distribué en séance.

Le territoire est balayé de l'est vers l'ouest en séance. Pour plus de lisibilité, il est retranscrit dans ce compte-rendu les propos de l'est à l'ouest, comme d'accoutumé.

Pour chaque secteur, M. ALADERN, SNCF Réseau, présente la variante proposée à la concertation, avec notamment ses entrées en terre et les principaux ouvrages et M. HANTZ, SNCF Réseau rappelle les principaux enjeux environnementaux.

Secteur A, le Soler Profil bas, page 1

M^{me} COLLOMB, Perpignan Méditerranée Communauté d'agglomération demande à quelle hauteur se situe le remblai au niveau de Baho. Elle insiste sur l'extrême sensibilité du territoire du Soler.

M. ALADERN, SNCF Réseau, indique une hauteur d'environ huit mètres, pour l'option profil bas.

Secteur A, le Soler Profil Haut, page 1

M. BURTE, DREAL, demande quel est la différence de hauteur suivant les 2 projets au droit du Soler.

M. PARANT, SNCF Réseau, répond qu'il existe une vingtaine de mètres de différence entre les profils haut et bas. Dans tous les cas, il faut libérer le gabarit routier au-dessus de la RN116. L'itinéraire « convois exceptionnels » reste à confirmer.

M^{me} COLLOMB, Perpignan Méditerranée Communauté d'agglomération demande si ces variantes ont été chiffrées

M. ALADERN, SNCF Réseau, répond que les couts sont en cours d'étude.

M PARANT, SNCF Réseau expose les principaux enseignements tirés de l'étude de la variante de tracé demandée par PMCA et l'association PMCV le long de l'A9 en arrivant sur Perpignan.

Secteur A- Plaine du Roussillon – page 2

M. ALADERN, SNCF Réseau, indique que cette variante est effective sans la gare nouvelle dans le Rivesaltais.

M^{me} COLLOMB, Perpignan Méditerranée Communauté d'agglomération demande ce qu'il en est au niveau de la ZA du Panisot.

M. PARANT, SNCF Réseau, répond qu'il y a lieu pour le moment de sursoir à statuer aux demandes de PC, en attendant la finalisation des études et la validation du tracé.

M^{me} COLLOMB, Perpignan Méditerranée Communauté d'agglomération demande si l'ouvrage sur l'Agly serait très visible depuis la commune d'Espira.

M. HANTZ, SNCF Réseau informe que cet aspect n'a jamais été évoqué par le territoire. La hauteur de cet ouvrage sera fonction de la présence ou pas de la halte nouvelle.

M^{me} COLLOMB, Perpignan Méditerranée Communauté d'agglomération demande à quelle hauteur se situe le remblai au niveau de Peyrestortes ?

M. ALADERN, SNCF Réseau, indique une hauteur d'environ dix à douze mètres.

Secteur A- Avec gare à Rivesaltes – page 2

M. ALADERN, SNCF Réseau, indique que cette variante est effective avec la gare nouvelle dans le Rivesaltais. Cette halte est positionnée sur le tracé « vert », plus à l'est du PIG, car plusieurs nouvelles contraintes locales amènent le maître d'ouvrage à proposer un autre tracé pour positionner cette halte (PPRT, biodiversité, ...).

M. JOHO, DIT, demande quelles sont les conséquences sur le triangle de raccordement.

M. BURTE, DREAL demande si le système de raccordement est le même avec la situation sans gare.

M. PARANT, SNCF Réseau, indique que les raccordements ne sont pas les mêmes sans la gare. Les deux plans permettent de mettre en évidence les différences. Dans les deux cas, le raccordement fret a été repris pour limiter les surfaces agricoles enclavées et éviter un deuxième ouvrage sur l'Agly.

M. BELLENGER, Conseil général des Pyrénées-Orientales indique que la priorité est la ligne à grande vitesse à Perpignan. L'opportunité de la gare sur le Rivesaltais sera discutée au regard des trafics observés par rapport à Perpignan centre.

Secteur B- Sud du Piémont des Corbières – page 3 à 5

M^{me} BUSSONE, DREAL, demande comment l'eau pourrait s'écouler si un remblai était réalisé à Treilles.

M. ALADERN, SNCF Réseau, l'eau pourra s'écouler via un ouvrage hydraulique en pied de remblais.

M. HERAIL, Communauté d'agglomération Le Grand Narbonne demande quel est la raison de cette demande.

M. PARANT, SNCF Réseau, répond que selon la mairie, un viaduc gênerait la vue d'habitants. Ceux-ci se positionnent actuellement pour un remblai de grande hauteur végétalisée ; SNCF Réseau est sceptique sur l'insertion paysagère ; des photomontages seront présentés au maire.

M. MAURAND, Communauté d'agglomération Béziers Méditerranée demande s'il est normal que le ruisseau S^t Pancras passe en dessous de la ligne.

M. ALADERN, SNCF Réseau, indique qu'une déviation de ruisseau sera ici réalisée. Il indique qu'aujourd'hui il n'y a pas d'ouvrage en siphon réalisé sur le projet.

Secteur C, Nord du Piémont des Corbières – pages 6 et 7

Le Conseil départementale de l'Aude demande des précisions sur le secteur de Roquefort-les-Corbières, notamment la confirmation d'un tunnel.

M. ALADERN, SNCF Réseau, confirme l'étude d'un tunnel sur ce secteur ; des réflexions sont en cours avec la commune pour rétablir la voie d'accès au village (par-dessus ou par-dessous).

L'**assemblée** ne formule aucune remarque sur cette section.

Secteur D – Narbonne « Pont des Charrettes » et « Prax » – page 8 et 9

M. PARANT, SNCF Réseau indique que l'emplacement de la gare influe sur le tracé au niveau de Cuxac d'Aude.

M. HERAIL, Communauté d'agglomération Le Grand Narbonne, demande si le Château des Levrettes devra être acheté dans le cas de la gare « les Prax ».

M. RICHER, Garant, demande la signification d'un ouvrage multi voute et si cet ouvrage doit être réalisé de manière rectiligne.

M. ALADERN, SNCF Réseau, explique qu'il s'agit d'un ouvrage hydraulique constitué de plusieurs voutes espacées permettant de laisser passer l'eau avec au-dessus un remblai.

M. RICHER, Garant, demande s'il est possible que l'ouvrage au droit de Cuxac soit courbe pour s'éloigner au plus du village.

M. JOHO, DIT, demande quelle est l'incidence de l'implantation des parkings par rapport à la zone inondable dans le cas de la gare « pont des charrettes ».

M. ALADERN, SNCF Réseau, répond que cet ouvrage doit être droit pour pouvoir poser l'aiguillage des voies en direction de Toulouse et Carcassonne. Concernant les contraintes hydrauliques sur le site « Pont des charrettes », elles se limitent aux quais TER sur la ligne existante, la ligne nouvelle étant en viaduc. Les parkings seraient positionnés en dehors de la zone inondable.

M. BURTE, DREAL, demande en termes d'exploitation quel est le cheminement des trains venant de Toulouse et allant vers Montpellier, dans le cas de la gare « pont des charrettes »

M. BEAUCHET, SNCF Réseau présente les différents flux suivant les 3 directions de Montpellier, Perpignan et Carcassonne ; la gare prévoit 2 voies à quai et 2 voies passantes, ainsi que les aiguillages pour gérer les rebroussements pour des missions « Montpellier-Narbonne-Carcassonne ».

M. GOUMONT, Métropole de Montpellier méditerranée demande que le système de rebroussement soit réexpliqué.

M. HERAIL, Communauté d'agglomération Le Grand Narbonne, demande s'il n'est pas plus pratique de passer par la gare centre de Béziers que de rebrousser en gare nouvelle de Narbonne ? Dans le cas du site « pont des charrettes », la voie unique est-elle circulée dans les 2 sens, pour le raccordement vers Toulouse en provenance de Montpellier

M. BEAUCHET, SNCF Réseau, explique que malgré le rebroussement, le gain de temps existe ; de plus cela permet de libérer de la capacité sur la ligne existante entre Narbonne et Béziers.

M. HERAIL, Communauté d'agglomération Le Grand Narbonne, s'interroge sur les nombres d'arrêts prévus dans cette gare nouvelle.

M. BEAUCHET, SNCF Réseau, indique que les dernières projections situe la desserte à une quarantaine d'arrêts par jour deux sens confondus.

M. LEROUX, Conseil régional Languedoc-Roussillon, questionne SNCF Réseau sur le coût des gares nouvelles.

M. PARANT, SNCF Réseau fait remarquer que pour les gares nouvelles, il faut penser certes à l'objet gare, mais ajouter aussi les raccordements et le linéaire de ligne nouvelle associé. Dans un cas la gare est chère mais avec moins de raccordement, dans l'autre, cela nécessite un investissement sur la gare moins onéreux, mais le linéaire de raccordement sera plus long avec en plus une section en tunnel. Les coûts globaux devraient être à peu près équivalents. Il souligne que ces coûts vont être mis à jour.

Secteur D- Plaines de l'Aude – pages 10

M. PARANT, SNCF Réseau indique que Nissan est un secteur où pourrait être implantée une base travaux. Le tracé s'éloigne du PIG au droit du hameau de Péries.

M HANTZ, SNCF Réseau présente les sensibilités environnementales et paysagères de la zone, notamment les canaux et l'étang de Capestang, plus le canal du midi et de l'oppidum d'Ensérune.

L'assemblée ne formule aucune remarque sur cette section.

Secteur E : vallée de l'Orb et de l'Hérault – page 11

M. HANTZ, SNCF Réseau indique que les sensibilités agricole sur ce secteur préconise le tracé vert, plus au nord que le PIG en direction de Lespignan.

M. ALADERN, SNCF Réseau explique qu'ensuite, le projet franchit l'A9 par-dessous pour passer au droit de la ZA Via Domitia ; il s'agit donc de revenir vers le tracé PIG pour essayer de s'inscrire dans les emplacements réservés, pour ensuite descendre dans la plaine de l'Orb en longeant l'A9 en aval.

L'assemblée ne formule aucune remarque sur cette section.

Secteur Béziers A75 – Profil haut – Optimisation PIG – pages 12 et 13

M. ALADERN, SNCF Réseau explique que le projet au droit de la gare nouvelle, du raccordement B et du franchissement de l'A9 après le Libron, est très contraint. Le tracé PIG ne prévoyait pas ses fonctionnalités et ne peut donc être conservé ; dans le cadre de l'optimisation du projet, une nouvelle variante, représentée en jaune sur le cahier de plan, a été étudiée qui se rapproche au mieux du tracé historique, permettant la gare A75 profil haut, et franchissant l'A9 par-dessus.

M. BURTE, DREAL demande comment se raccorde cette nouvelle variante jaune vers l'est.

M. ALADERN, SNCF Réseau, rappelle qu'il est possible de se rebrancher au PIG par la suite.

M. MAURAND, Communauté d'agglomération Béziers Méditerranée demande s'il y a suffisamment d'alignement droit pour implanter la gare nouvelle dans le secteur « Les Crémats », c'est à dire positionner la gare plus à l'Est et avant le raccordement B, notamment par rapport au phasage éventuel

M. PARANT, SNCF Réseau résume la situation en indiquant que pour une gare à l'est du raccordement B, cette dernière sera parcourue tous les TGV et (augmentant ainsi les contraintes en

terme de pente), de plus les tracés à droite du racc B n'ont pas été étudiés avec une gare, ces tracés auraient un impact plus à l'est sur d'autres communes.

M. BEAUCHET, SNCF Réseau relativise l'intérêt d'un tel site ; en effet, une gare avant le raccordement B, dans le cas d'un phasage à Béziers Est perdrait de son intérêt. En effet, avec le phasage, tous les TGV quitteraient la ligne nouvelle pour rentrer en gare centre de Béziers ; la gare nouvelle, plus éloignée du centre urbain, en dehors de toute stratégie territoriale et sans accès routiers existants proches n'offrirait aucun avantage aux voyageurs.

M. RUDEAU, Conseil régional Languedoc-Roussillon, souligne que l'interconnexion avec les trains régionaux, et notamment la ligne Béziers-Neussargues, ne sera possible que dans le cas de la gare "Canal du Midi". Si le site de gare A75 était retenu, il ne permettrait pas de réaliser des correspondances en provenance de Neussargues

Secteur Béziers - A75- Profil bas – page 12

L'assemblée ne formule aucune remarque sur cette section.

Béziers - Canal du Midi – page 12

M. PARANT, SNCF Réseau rappelle qu'il s'agit du secteur où il y aura le plus d'impact sur le bâti, car en plus de la gare TGV, il faudrait créer les quais TER, le bâtiment voyageur, les parkings et les nouvelles voies d'accès en pleine zone de lotissements. Cela laisse par ailleurs peu de place pour développement des zones à aménager autour de la gare, sauf à entamer une profonde requalification urbaine du secteur.

M. VINCENDET, Communauté d'agglomération Béziers Méditerranée demande si le raccordement B est un incontournable du projet ou une variante.

M. PARANT, SNCF Réseau indique que le raccordement B est un incontournable du fait de l'arrêt de la mixité à Béziers validé par décision ministérielle en décembre 2013

M. MAURAND, Communauté d'agglomération Béziers Méditerranée indique qu'auparavant la gare influait le tracé, maintenant c'est l'inverse.

M. PARANT, SNCF Réseau répond que c'est bien les sites de gare qui contraignent le tracé, le raccordement B venant ajouter une contrainte supplémentaire..

M. BURTE, DREAL demande à quelle hauteur se trouve cette gare.

M. ALADERN, SNCF Réseau, indique que les quais TGV seraient à même hauteur que l'A9, car il s'agit ici de franchir la ligne existante.

Béziers- tous sites de gare – page 13

M. PARANT, SNCF Réseau alerte sur le fait que la commune de Florensac préfère la variante bleue, alors qu'auparavant elle s'était toujours prononcée pour le PIG. C'est également dans ce secteur que pourrait être implanté une base travaux ou une base maintenance.

L'assemblée ne formule aucune remarque sur cette section.

Secteur F- Bassin de Thau – pages 14 et 15

M. PARANT, SNCF Réseau alerte sur le fait que le tracé est bien le PIG connu de tous, mais que l'altimétrie du projet est différente. Sur Mèze il alerte sur le projet de développement de zone d'activité avec un PIG qui n'est pas bien retranscrit.

Il est également fait référence aux demandes de permis de construire dans la zone de passage préférentielle ; SNCF alerte les cofinanceurs sur les surcoûts à venir si les projets de ZA autorisent les logements de fonctions ; les études ne prévoient pas de protection phonique au droit de ses futures zones d'activités, le projet étant connu depuis 20 ans ; il est de la responsabilité des collectivités de les empêcher car sinon les futurs propriétaires, bien que parfaitement conscient de la proximité de la LNMP, pourraient à la mise en service de la ligne demander à être protégé du bruit aux frais de la collectivité.

L'**assemblée** ne formule aucune remarque sur cette section.

Secteur G – Gardiole et Mosson- pages 16 et 17

M. SENEQUE, Le Grand Narbonne, demande quel est la symbologie des couleurs.

M. PARANT, SNCF Réseau répond que les remblais sont représentés en verts et les déblais en rouge. Il fait remarquer que la commune de Villeneuve-lès-Maguelone s'est récemment prononcée en faveur des tracés plus au nord que le PIG et se positionne plus sur la variante représentée en violet.

M. MAURAND, Communauté d'agglomération Béziers Méditerranée demande quelles sont les vitesses prévues pour ces sections, que ce soit pour le fret ou les voyageurs.

M. ALADERN, SNCF Réseau; les rappelle,

M. JOHO, DIT, demande si l'approfondissement du profil a fait évoluer les coûts.

M. PARANT, SNCF Réseau, les couts n'ont pas encore été encore affinés par le bureau d'étude mais qu'il a été possible d'optimiser le profil sans dégrader la vitesse moyenne des trains de fret. Dans ces conditions, les fonctionnalités offertes par le tracé PIG sont identiques aux autres, et le linéaire de tunnel et d'ouvrages d'art a pu être revu à la baisse ; le coût devrait donc se rapprocher des autres tracés.

* * *

Point non indiqué à l'ordre du jour :

M. PARANT, SNCF Réseau présente la variante de tracé proposée par l'association PMCV. Une étude plus approfondie est en cours de réalisation. Ces éléments seront présentés au plus tard en réunion publique.

M. BELLENGER, Conseil général des Pyrénées-Orientales demande de disposer de cette étude en amont et de calculer les temps de parcours avec cette variante.

M. RICHER, Garant, indique que cette variante mérite d'être étudiée objectivement et approuve d'évoquer cette variante lors des réunions publiques, ce qui est un preuve de transparence.

* * *