

Etudes Préalables à l'Enquête Publique
Compte-rendu du Comité Technique n°6
- 27 juin 2012 -

**réunion du
Présents**

27 juin 2012
DGITM/DIT/RFP1
M. Chopin – Adjoint chef de bureau
DREAL LR
M. Burté – Chef de service transports
M Odorico – Chargé de mission transport
SGAR
M. Urbino - Chargé de mission
CONSEIL REGIONAL LR
M. Demus - Chargé de mission
CA MONTPELLIER
M. Nurit - DGAS
M. Goumont – Chargé de projet
CA BEZIERS MEDITERRANEE
M. Maurand – DGST
M. Vincendet – Directeur Aménagement
CA Le Grand Narbonne
M. Péréa - DGA
M. Sénèque – Urbanisme
M. Prax - Aménagement

rédigé par E. PARANT

CA PERPIGNAN MEDITERRANEE
M. Paré – DGA
CG 11
M. Pujol – Directeur Transport
CG 66
M. Bellenger - DGA
M. Leclercq - Directeur déplacements
CA Carcassonne
M^{me} UGEN – Directrice transport
Garant de la concertation
M. Richer
RFF
M. Parant – Chef de mission
M. Beauchet – Responsable études SE
M^{elle} Gibbe – Chargée de concertation
M. Péan – Resp. administratif et finance

Diffusion PRESENTS + COFINANCEURS

Ordre du jour

- **Gouvernance**
 - Approbation CR du COTECHn05
 - Examen de l'Avenant à la Convention de financement n°1
 - Préparation du COPIL n°5
- **Scénario de desserte des « trains grandes lignes »**
 - Scénario de desserte par les gares centre,
 - Scénario de desserte par une gare nouvelle : « Béziers est », « Nissan » ou « Narbonne ouest »
 - Scénario de desserte par deux gares nouvelles : « Béziers est » et « Narbonne ouest »
- **Mixité**

* * *

1. Gouvernance

1.1. COTECH

Le compte-rendu du COTECH n°5 a été envoyé aux participants. Certains des partenaires n'ayant pas encore fait part de leurs remarques, il n'est pas validé en séance. Il leur est demandé d'adresser leurs remarques à la DREAL LR pour prise en compte.

1.2. Avenant à la CFI

M. BURTE, DREAL, propose de faire un point sur l'avancée des délibérations :

- | | |
|--------------------------------|---|
| - CR Languedoc-Roussillon : | La délibération est prévue le 20 juillet |
| - CG Aude : | La délibération a eu lieu le 27 février |
| - CG des Pyrénées-Orientales : | La délibération est prévue fin juillet |
| - CA Montpellier : | La délibération est programmée le 19 juillet |
| - CA Béziers méditerranée : | La délibération est prévue le 28 juin |
| - CA Grand Narbonne : | La délibérations a lieu le 12 juillet - réserves émises |
| - CA Carcassonnais : | La délibération a eu lieu le 22 juin |
| - CA Perpignan méditerranée | La délibération s'est déroulée le 25 juin |
| - CA Hérault méditerranée | pas d'information |

M. PEREA, Le Grand Narbonne, réaffirme la réticence de la communauté d'agglomération au principe d'une redistribution des participations financières, suite à la réintégration du Conseil général de l'Aude. Il souhaiterait que la part du conseil régional soit conservée telle quelle pour pouvoir baisser la part des collectivités suite à la participation du Conseil général de l'Aude.

M. BURTE, DREAL rappelle qu'il s'agit de rééquilibrer la répartition entre Conseil régional et autres collectivités. Il souligne que le financement est assuré à 25% par l'Etat, 25% par RFF, 25% par la Région et enfin 25% par les autres collectivités.

M. SENEQUE, Le Grand Narbonne, demande pourquoi seule la part de la Région se trouve abaissée alors que celle des autres collectivités ne l'est pas.

M. PARANT, RFF précise que le Conseil régional Languedoc Roussillon avait accepté de se substituer au Conseil général de l'Aude, en cas de non-participation de celui-ci, d'où l'augmentation de sa cote-part.

RFF LNMP - CR du Comité Technique n°6 du 27 juin 2012

Etant donné que le Conseil général de l'Aude a accepté de contribuer au financement du projet, la participation de la Région a été ramenée à celle initialement prévue (c'est-à-dire 25 %). La part des autres collectivités reste, quant à elle, identique. Il ajoute que les collectivités ne sont pas lésées puisque l'on se retrouve dans la situation initialement envisagée, si l'Aude avait été intégrée dès le départ au financement.

1.3. COPIL n°5 du 13 juillet 2012

M. BURTE, DREAL rappelle que chaque partenaire devait faire valider en interne la présence de la Communauté de communes de la Domitienne au COPIL du 13 juillet. Celle-ci est actée par l'ensemble des participants en séance.

2. Scénarios de desserte des « trains grandes lignes » - Diapositive 2 à 12

M. BURTE, DREAL, demande si tous les partenaires ont bien reçu les deux dossiers ministériels – desserte et mixité, produit par RFF. Chacun acquiesce.

2.1. Scénario de « desserte par les gares centre »

M. SENEQUE, Le Grand Narbonne demande si ce scénario de desserte ne fonctionne que dans le sens Montpellier-Perpignan ou s'il est aussi valable en sens inverse.

M. BEAUCHET, RFF confirme que l'ensemble des scénarios présentés fonctionnent bien dans les deux sens de circulation.

M. PARE, PMCA souligne la nécessité d'un rebroussement, dans le scénario de desserte par les gares actuelles, pour un trajet Toulouse-Perpignan.

M. PARANT, RFF précise que ce rebroussement existe déjà et que ce scénario ne ferait que le perpétuer.

M. DEMUS, CR LR, insiste sur le besoin d'avoir des éléments de coût en ce qui concerne les gares nouvelles pour poursuivre la réflexion sur les schémas de desserte.

M. PARANT, RFF précise qu'il ne peut à ce stade fournir le coût exact de chaque scénario de desserte. Il propose de donner un ordre de grandeur, grâce à l'étude effectuée par Gares et Connexions : en ce qui concerne le secteur Béziers, la gare actuelle peut accueillir les trains et les passagers induits par la création de la ligne nouvelle. Le périmètre de rénovation devra porter sur l'accessibilité de la gare au nord et la création d'accès au sud. Le montant du réaménagement de la gare centre de Béziers s'élèverait à près de 50 millions d'euros, dont une part pour l'aménagement / création de parkings

M. MAURAND, CABM, souligne que les infrastructures au sud de la gare se situent en zone inondable et que l'accès risque d'être fermé en cas de fortes pluies.

M. PARANT, RFF précise que pour la gare actuelle de Narbonne, l'enveloppe à prévoir est sensiblement identique à celle de Béziers. Sur ce site près de la moitié de l'investissement à prévoir correspond à la création de parking (souterrain).

M. SENEQUE, Le Grand Narbonne soulève la question de la création de passerelles du côté Nord de la gare actuelle de Narbonne et ouvrant celle-ci sur le canal de la Robine.

M. PARANT, RFF précise que le coût annoncé de 50 millions d'euros ne comprend pas la création de passerelles traversant tout le faisceau de voie fret.

RFF LNMP - CR du Comité Technique n°6 du 27 juin 2012

M. SENEQUE, Le Grand Narbonne indique que dans le rapport qu'il lui a été communiqué page 77, un schéma de la gare centre de Narbonne est présenté avec des passerelles traversantes.

M. PARANT, RFF répond que Silvio Dacia, l'architecte qui a proposé ces esquisses, est revenu (lors de l'atelier « desserte du territoire n°3 ») sur son idée première de créer des passerelles au Nord des quais de gare à Narbonne. Il demande si la communauté du Grand Narbonne souhaite que les passerelles figurent dans le dossier ministériel, sachant qu'elles ne sont pas chiffrées.

M. PEREA, Le Grand Narbonne évoque une possibilité de rachat d'entrepôts situés à proximité de la gare centre de Narbonne afin d'en faire des parkings. Il est surpris que l'étude de Gares et Connexions ne prenne pas en compte cette option et qu'elle propose un projet dont la majeure partie du financement repose sur la création d'un parking souterrain. Il dit ne pas comprendre le projet qui lui est présenté et réaffirme la position du Grand Narbonne en faveur du retournement de la gare centre.

M. PARANT, RFF demande alors ce que la communauté du Grand Narbonne souhaite acter et présenter dans le dossier ministériel.

M. PEREA, Le Grand Narbonne revient sur la demande initiale adressée par RFF aux collectivités, stipulant de développer une double stratégie. Il s'agissait de ne pas se cantonner à élaborer un projet de gare nouvelle mais d'étudier plusieurs possibilités de desserte. Pour le Grand Narbonne, le projet alternatif de gare centre n'était envisageable que si la gare faisait l'objet d'un retournement.

M. PARANT, RFF précise que le projet de réaménagement de la gare centre telle que présentée a été expliqué devant les élus en atelier « desserte du territoire n°3 ».

M. BEAUCHET, RFF indique que dans le dossier ministériel seront présentées les études établies par Gares et Connexions tout comme le projet porté par la communauté du Grand Narbonne. Il précise que le projet élaboré par Gares et Connexions apporte un éclairage sur ce que l'on devrait faire à minima pour réaménager les gares actuelles.

M. PARANT, RFF ajoute que le dossier présenté à la Ministre a bien pour finalité d'établir ce qui doit être fait à minima pour permettre la desserte grande ligne en gare centre ; et que si les collectivités ont un projet plus ambitieux, il leur est tout à fait possible de le porter.

M. PEREA, Le Grand Narbonne insiste sur le fait que le projet préparé depuis plusieurs années par le Grand Narbonne n'apparaît pas dans la présentation qui vient d'être faite.

M. PARANT, RFF répond que Réseau Ferré de France demande simplement aux collectivités partenaires de prioriser leurs choix en matière de desserte, afin de le faire apparaître dans le dossier ministériel. Les collectivités peuvent donc porter le projet qu'elles souhaitent.

M. BURTE, DREAL rappelle que le débat porte sur la desserte du territoire et non sur le choix d'un projet de gare. Dans le dossier ministériel différents scénarios seront présentés, y compris ceux qui sont portés par les collectivités. L'objet de la réunion n'est donc pas de délibérer sur les projets potentiels. Il souligne cependant qu'il était nécessaire d'aborder ce point afin d'éclairer les choix en matière de desserte.

M. PARANT, RFF précise qu'un projet de desserte comme celui de la gare centre de Narbonne pourrait s'élever à 300 millions d'euros avec le coût des raccordements. De plus la desserte par la gare centre n'est pas compatible avec la mixité au sud de Narbonne car le raccordement au sud de Narbonne devrait se connecter à la ligne nouvelle en tunnel. Ce qui n'a pas été retenu dans les études techniques. Ce point est précisé dans le dossier ministériel.

M. BURTE, DREAL souligne la nécessité d'apporter suffisamment d'éléments au dossier ministériel. Ce qui aura été évoqué comme des hypothèses à minima par Gares et Connexions devra être présenté dans le dossier ministériel, ainsi que le projet de la collectivité. L'évaluation des coûts sera aussi un facteur important à mentionner.

RFF LNMP - CR du Comité Technique n°6 du 27 juin 2012

M. BEAUCHET, RFF propose d'intégrer les remarques des participants dans le document de synthèse qui résume les propositions faites par les collectivités.

M. BURTE, DREAL précise que la prise en compte des remarques pourrait aller dans un double sens : fournir des informations explicites sur un projet à minima ainsi que sur un projet plus ambitieux.

M. PARANT, RFF redemande alors ce que la communauté de commune du Grand Narbonne souhaite voir apparaître dans le dossier ministériel.

M. PEREA, Le Grand Narbonne réaffirme la volonté de la communauté du Grand Narbonne de voir se réaliser le projet de gare nouvelle à l'ouest de Narbonne. A défaut, seul le projet de gare centre tel qu'il a été présenté par la collectivité convient. Il précise qu'on ne peut soumettre au ministre un projet laissant penser qu'il est possible de financer le réaménagement de la gare actuelle de Narbonne à hauteur de 50 millions d'euros, projet qui, d'ailleurs, ne fonctionne pas à minima pour Narbonne.

M. MAURAND, CABM, précise que pour Béziers, la problématique est identique et qu'il serait ainsi difficile de rénover la gare centre. Il précise que la volonté de la communauté d'agglomération de Béziers Méditerranée est bien une gare nouvelle à l'Est.

2.2. Scénario de « desserte par une gare nouvelle : Nissan »

M. MAURAND, CABM, demande quelles sont les options à disposition des voyageurs biterrois pour rejoindre Béziers dans ce scénario de desserte.

M. BEAUCHET, RFF précise que, dans ce cas de figure, le train régional pourra être utilisé par les biterrois. De plus, des trains « grandes lignes » desserviront toujours la gare actuelle de Béziers via la ligne existante depuis Montpellier.

M. PARANT, RFF précise que le projet soutenu par la Communauté de Commune de la Domitienne est celui de Nissan-village. Ce site est localisé à l'intersection avec la ligne existante. Ce site de gare, de même que celui de Periès, est incompatible avec un phasage du projet à Nissan.

2.3. Scénario de « desserte par une gare nouvelle : Béziers Est »

M. MAURAND, CABM, demande si c'est bien dans ce scénario de desserte qu'on propose l'antenne nouvelle en gare de Béziers.

M. PARANT, RFF répond que ces deux aspects sont indépendants.

M. MAURAND, CABM demande si le projet qui est en tranchée sur une portion passe sous le cours d'eau de l'Ardailou.

M. PARANT, RFF présente les profils en long permettant d'attester que les deux solutions (dessus ou dessous) sont étudiées et précise que la DDTM sera consultée pour se prononcer sur la question d'un passage sous les cours d'eau ; les experts de RFF et SNCF n'y sont pas favorables.

2.4. Scénario de « desserte par une gare nouvelle : Narbonne Ouest »

M. MAURAND, CABM, demande si aucun trajet Montpellier-Toulouse ne peut desservir Béziers.

RFF LNMP - CR du Comité Technique n°6 du 27 juin 2012

M. BEAUCHET, RFF indique qu'il y aura toujours des arrêts en gare de Béziers via la ligne existante (de l'ordre de cinq arrêts par jour) mais qu'effectivement ce scénario n'est pas favorable à la desserte du biterrois.

M. CHOPIN, DIT, pose la question de la fonctionnalité du raccordement Toulouse-Perpignan dans ce scénario de gare nouvelle à Narbonne Ouest.

M. BEAUCHET, RFF précise que ce raccordement servira notamment aux trajets vers Barcelone.

M. NURIT, Montpellier agglomération présente le projet de gare nouvelle à Montpellier, qui s'élève à 140 millions d'euros hors coûts d'accès routiers, création du parvis, dépose minute, gare du tramway...

M. PARANT, RFF précise que tous les scénarios présentés ne prennent pas en compte les coûts liés à l'accessibilité routière.

2.5. Scénario de « desserte par deux gares nouvelles »

M. SENEQUE, Le Grand Narbonne indique que, dans tous les cas, il faudra construire un viaduc pour passer par Narbonne. La gare en viaduc engendrera un coût supplémentaire mais le viaduc, lui, reste nécessaire.

M. PEREA, Le Grand Narbonne, précise que le dessin présenté est un parti pris architectural qui a un surcoût, mais qu'il est possible de faire la gare au sol.

M. PARANT, RFF répond que l'architecte qui a réalisé les plans connaît les contraintes d'exploitation d'une gare ainsi que les mouvements de circulation verticale et horizontale des voyageurs. Il rappelle l'impératif de transparence hydraulique sur ce secteur où les risques hydrauliques sont importants. Cela vaut également pour le second site, plus proche de la commune de Montredon. En outre, ce 2^e site n'est pas compatible avec la mixité au sud de Narbonne pour les mêmes raisons que la desserte par la gare centre car il impose la réalisation d'un raccordement avec la ligne nouvelle en tunnel.

M. BURTE, DREAL rappelle qu'il ne s'agit pas de définir un projet, mais que les esquisses présentées sont là pour indiquer ce qu'il est possible de faire. Il rajoute que tous les éléments du dossier ministériel doivent aider le ministre à prendre sa décision.

M. PARANT, RFF indique à son tour que le COPIL ne se prononcera pas sur le choix d'un site mais sur le principe de desserte. Il s'agit bien d'arbitrer entre un schéma de desserte par les gares actuelles ou par les gares nouvelles ; et dans ce dernier cas, les secteurs et le nombre de gares nouvelles.

M. PARANT, RFF revient sur le tableau de synthèse des dessertes.

M. LECLERCQ, CG 66 demande pourquoi avoir jumeler Nissan et une halte nouvelle à Rivesaltes.

M. BEAUCHET, RFF indique que la réflexion a été de regrouper les scénarios Nissan et Rivesaltes compte tenu des moindres recouvrements des zones de chalands entre Rivesaltes et Nissan par rapport à un scénario Rivesaltes-Narbonne Ouest.

M. THIBAUT, CG 66 demande si cela veut dire que si la gare nouvelle de Nissan n'est pas choisie, la halte de Rivesaltes se justifie encore moins.

M. BEAUCHET, RFF confirme ce point.

M. SENEQUE, Le Grand Narbonne demande la fonctionnalité du raccordement K et si ce raccordement est lié à la réflexion sur Toulouse-Narbonne.

RFF LNMP - CR du Comité Technique n°6 du 27 juin 2012

M. BEAUCHET, RFF répond que le raccordement serait utilisé pour les trains directs et que la réflexion est bien menée en corrélation avec les études de Toulouse-Narbonne. Si le projet Toulouse-Narbonne se connecte à LNMP par le couloir Sud (dans les Corbières), ce raccordement K (de Montpellier vers Toulouse) deviendrait inutile pour les trains grandes ligne

2.6. Échanges sur le processus de décision et avis des partenaires

M. PARE, PMCA évoque ses inquiétudes concernant la manière dont la Ministre va prendre sa décision. Il précise que selon lui, il manque un tableau de synthèse. Il précise que le coût et les contraintes budgétaires sont des informations essentielles et que trop peu d'éléments sont présentés pour permettre au COPIL de se prononcer en faveur d'un schéma de desserte.

M. CHOPIN, DIT, indique que les éléments financiers sont certes importants, mais ne sont pas les seules données prises en compte par le ministère pour le choix des gares. De plus, il informe les partenaires que l'arrivée du nouveau gouvernement va s'accompagner d'orientations nouvelles, en phase avec les contraintes budgétaires qui pèse sur l'Etat. Le COPIL du 13 juillet pourra donc difficilement être décisionnel.

M. PARE, PMCA réagit par rapport au COPIL du 13 juillet qui devait être décisionnel. Il a mobilisé ses élus en ce sens.

M. MAURAND, Béziers et PUJOL, CG11, s'interroge sur le calendrier ?

M. CHOPIN, DIT, et BURTE, DREAL, souligne l'arrivée récente du ministre.

M URBINO, SGAR, rappelle l'importance qu'il y a à bien entendre l'ensemble des avis et l'information nécessaire à faire remonter au ministre avant d'engager un choix.

M. DEMUS, CR LR, revient alors sur l'importance des coûts.

M. BURTE, DREAL, concède que les coûts constituent un sujet majeur et qu'ils devront, effectivement, apparaître dans le dossier. Concernant la décision sur les gares, il rappelle que le dossier prochainement validé en COPIL et soumis au ministère fera aussi l'objet d'une consultation formelle des acteurs.

M. PARE, PMCA, résume : le COPIL n°5 va poursuivre les réflexions, qui seront finalisées en septembre par le COPIL n°6 après avis des collectivités. Le dossier sera ensuite envoyé au ministre afin qu'il décide.

M. MAURAND, CABM, revient sur le COPIL du 13 juillet et indique que ce dernier ne pourra pas être décisionnel et que chacun défendra son projet de territoire.

M. BURTE, DREAL, demande quels sont les éléments manquants aux collectivités pour pouvoir se prononcer.

M. PUJOL, CG 11, indique que le conseil général défend la mixité de la ligne sur la zone de passage « médiane » et l'implantation d'une gare nouvelle à l'ouest de Narbonne. Il s'agit d'une posture politique, donc effectivement indépendante des éléments de coûts à venir. Il souligne que le projet est d'importance européenne et que l'union Européenne pourrait utilement se joindre au financement afin de baisser la part de participation des collectivités.

M. BELLENGER, CG 66, indique que le conseil général des Pyrénées-Orientales se prononce en faveur de la gare centre de Perpignan. Pour autant, il ne voit pas assez d'arguments permettant d'écarter définitivement la halte de Rivesaltes. La mixité sera fortement surveillée par le département. Un débat sur le tracé existe et nécessite donc l'estimation des coûts.

M. PARE, PMCA, évoque que dans les Pyrénées-Orientales, le choix des gares est réalisé depuis longtemps. La priorité est que la ligne nouvelle se réalise dans les délais impartis. Il souligne que la problématique dans les Pyrénées-Orientales est la mixité de la ligne. Beaucoup de personnes font remonter

RFF LNMP - CR du Comité Technique n°6 du 27 juin 2012

l'idée d'une zone de passage médiane mixte. Il faut donc réétudier cette option, ce qui effectivement est contraire à la décision ministérielle de fin d'étape 1.

M. PARANT, RFF, précise que la vraie question à se poser est de savoir si les trafics à venir nécessitent une ligne mixte sur l'ensemble du tracé.

M. PARE, PMCA, indique que la communauté d'agglomération souhaite un doublet de ligne fonctionnant à plein temps. Il émet des réserves sur l'existence de la ligne classique dans les dizaines d'années à venir. Il évoque des réserves foncières pour le cas où la ligne actuelle viendrait à disparaître.

M^{me} UGUEN, Carcassonne agglomération, précise que la Communauté d'agglomération soutient une gare nouvelle à Narbonne ouest ; elle n'a pas de position fixe sur la mixité.

M. MAURAND, CABM, intervient pour donner la position de Béziers Méditerranée : une gare nouvelle à Béziers et une gare nouvelle à Narbonne ouest. La mixité ne doit pas retarder ou hypothéquer la réalisation du projet. Il est possible d'accepter pour l'agglomération un phasage concernant la déviation de Cers. Le sud a besoin de cette liaison. Cette ligne est indispensable.

3. Mixité

M. PARE, PMCA, demande comment circuleront les trains de fret lorsque la ligne classique sera sous les eaux.

M. PARANT, RFF, indique que la ligne classique est fragile lorsqu'elle traverse les étangs mais également entre Sète et Marseillan. Pour autant, le réseau classique n'est pas oublié ; chaque année RFF investit plus de 100 millions d'euros dans le réseau LR.

M. PUJOL, CG 11, indique que les tracés au sein de la zone de passage « Médiane » doivent être étudiés pour être en mesure d'accepter des trafics de fret.

M. CHOPIN, DIT, souligne qu'il n'imagine pas une remise en cause de la décision ministérielle.

M. PARANT, RFF indique qu'à la demande du Conseil général, RFF a étudié une option de ligne médiane mixte. Le tunnel à réaliser serait d'une longueur de 11,7 Km environ soit supérieur au tunnel du Perthus. Il indique que la mixité de la ligne dans la plaine du Roussillon pourrait faire l'objet d'une mise en service fonction de la montée en charge du trafic « fret » avec l'Espagne.

Suite point 1 - Préparation du COPIL n°5

M. BELLENGER, CG 66 évoque qu'il est impératif de réexposer ces faits, de rappeler les précédentes demandes du COPIL n°4, et de bien développer et expliquer les impacts de la zone de passage « médiane » mixte. Et également les impacts d'une remise en cause de la DM.

M. PARE, PMCA ajoute qu'il est en accord avec le collègue du Conseil général sur les besoins d'explication. Concernant la Communauté d'agglomération, elle ne pourrait accepter la non-mixité de la ligne que si le fret est supprimé de la gare de Perpignan hors celui traité au Grand St Charles. L'investissement sur le réseau existant mérite d'être rappelé si besoin.

M. BURTE, DREAL conclut la séance en indiquant que pour le COPIL du 13 juillet il sera indispensable d'être pédagogue sur la thématique des gares et de la mixité. Il sera également important d'apporter des éléments de coûts suivant les différents scénarios.

M. PUJOL, CG 11, imagine mal un second COPIL pour les tracés. Il préconise d'être pédagogue.

RFF LNMP - CR du Comité Technique n°6 du 27 juin 2012

M. SENEQUE, Le Grand Narbonne, réaffirme le souhait d'une gare nouvelle à l'ouest, même s'il est conscient qu'un des sites de gare est incompatible avec la mixité. Il s'interroge sur les scénarios prévoyant tout le fret en centre-ville. La priorité reste que le projet se fasse. La présentation doit être synthétique.

Les partenaires : il est nécessaire de disposer des coûts.

M. PARE, PMCA, demande que le planning soit précisé ; les deux dossiers peuvent-ils être envoyés sans connaître les tracés et l'impact des gares sur les coûts des sections de ligne nouvelle ?

RFF apportera des éléments sur le linéaire d'ouvrage d'art non courant.

Les partenaires pensaient pouvoir disposer de l'ensemble des éléments, y compris les tracés et leurs coûts ; sinon les élus risquent de ne pas venir.

* * *