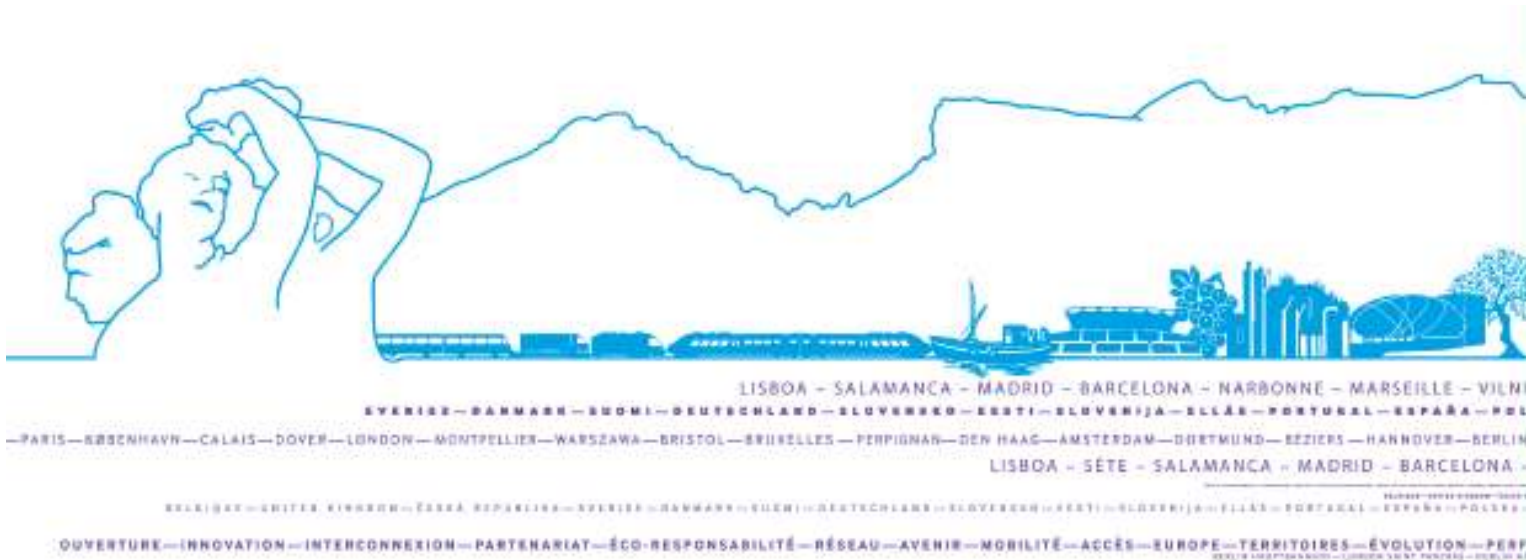


## Compte-rendu

### COMITE PARTENARIAL D'INFORMATION

**Judi 24 juin 2010– Montpellier**  
Salle Fernand Pelloutier- Place Zeus - Antigone



Début de la réunion à 10h10 en présence de 94 participants

ORGANISME	NOM	PRENOM	Fonction
Préfecture Languedoc Roussillon	URBINO	Alex	Chef de mission infrastructure, Environnement, energie et agriculture
Assemblée Nationale	SANCHEZ	Gilles	Attaché parlementaire du député Jacques Domergue
DREAL Languedoc Roussillon	FAUVRE	Daniel	Directeur adjoint
DRAAF	CLARIMONT	Bernard	Chef de service Territoire et développement rural DRAAF Alimentation, Agriculture et Forêt
Direction Départementale des Territoires et de la Mer (D.D.T.M.) de l'Hérault	ALEXANDRE	Olivier	Chef du Service Environnement et Aménagement Durable du Territoire
Caisse des dépôts et consignations	LE HERICY	Gilles	Directeur territorial
INAO	PINEAU	James	INAO
SAFER Languedoc Roussillon	BOTREL	Isabelle	Chef du service Collectivités et Aménagement foncier
Pole Emploi	SULTANA	Didier	Directeur de Pôle Emploi de Montpellier
Conseil régional du Languedoc Roussillon	ORSAL	Benjamin	Commission Aménagement du Territoire
Conseil Régional Languedoc Roussillon	CHAUVIN	Mélanie	Aménagement du Territoire
Conseil économique et social Languedoc Roussillon	ALBERT	Jean-Claude	Directeur
Conseil général de l'Aude	DEGAEFF	Jean-Pierre	
Conseil Général de l'Aude	PUJOL	Bernard	Directeur Service des routes et transports
Communauté d'agglomération Hérault Méditerranée	MILLET	Denis	Directeur général adjoint chargé de l'aménagement du territoire
Communauté d'agglomération de Béziers Méditerranée	BIOLA	Alain	Vice président délégué des transports
Communauté d'agglomération de Béziers Méditerranée et conseil régional	ALLAOUI	Sarah-Fatima	
Communauté d'agglomération de Béziers Méditerranée	PIN RUIZ	Sylvie	Responsable transport
Communauté de l'agglomération Perpignan Méditerranée	AESCHBACHER	Jacques	
Grand Narbonne	BRUNEL	Serge	Directeur général des services
Grand Narbonne	HERAIL	Jean-Roch	
Mairie de Montpellier	MEYER	Vincent	Responsable du service transport
Mairie de Baixas	FOXONET	Gilles	Maire

Mairie de Laverune	CAIZERGUES	Roger	Maire
Mairie de Mireval	NADAL	André	Adjoint au maire
Mairie de Montbazin	TOUDON	Laure	Maire
Mairie de Moussan	SCHEMBRI	Jean-Paul	Maire
Mairie de Moussan	OLIVE	Henry	
Mairie de Poussan	ADGE	Jacques	Maire
Mairie de Rivesaltes	BOURLON DEMANGE	Pierre-Hugues	Représentant le maire de Rivesaltes
Mairie de Roquefort des Corbières	THERON	Christian	Maire
Mairie de Treilles			Représentant du maire Alain BOUTON
Mairie de Villeveyrac	JEANTET	Alain	Maire
SCOT de l'agglomération de Montpellier	ROUBIEU	Nicolas	Directeur
SYCOT de la Narbonnaise	PRAX	Romain	Directeur
Chambre de Commerce et d'Industrie de Béziers	AVELA	Marylène	
Chambre de Commerce et d'Industrie de Narbonne	VIALLE	Jean-Pierre	Service Industrie et Aménagement du territoire
Université de Montpellier	VOLLE	Jean-Paul	Professeur de géographie
Barcelona Catalunya Centre Logístic	CLAUDE	André	Assesneur Barcelona Catalunya Centre Logístic (BCL)
UNICEM (Union nationale d'industrie de carrières et du matériau) du Languedoc Roussillon	PETIGNY	Daniel	Représentant
Syndicat de l'AOC Languedoc/Coteaux du Languedoc	DE CHABERT	Béatrice	Animatrice technique
UNSA	BOQUET	Yves	Représentant syndical
CGPME Languedoc Roussillon	BOUSCAREN	Jean-Louis	Président
Agence d'Urbanisme Catalane	PLANAS	Gilles	Chargé de Mission en urbanisme et mobilité
Agence Faéna	JOHANNARD	Fabien	
ASF	NOE	Laurent	Responsable clientèle et communication
Bec frères	MARTIN	Jean-Pierre	Président
Chambre des Notaires Languedoc Roussillon	VILLEMIN	Patrick	
Club des Managers CAHM	COULON	Valérie	
Club des Managers CAHM	NAVARO	Emmanuel	
Club des Managers CAHM	VIGUVE	Jean	
Coopération Régionale Viticole du Languedoc	FERRET	Bernard	Directeur adjoint

Roussillon			
CPFP	FRANCHINI	Claude	
CRCI	GUILLEMET	Jean-Marc	Directeur du département "Développement économique et territorial"
FBF	TROISVILLE	Jean-Pierre	Président
PRAGMA	USSEL	Fandra	
SNCF	SALTEL	Jean-Pierre	Direction régionale
SOCRI	DESPLAN	Pierre-Antoine	Directeur des opérations
	BARRAIRON	René	Administration d'entreprise
Appellation Picpoul de Pinet	BASCOU	Guy	Président de l'appellation Picpoul de Pinet
CGT Cheminot Nîmes	BARJAVEL	Gérald	Secrétaire du Syndicat
CGT Cheminots	DESBRUERES	Thierry	
CGT Cheminots Béziers	BRINGUIER	Eric	
CGT Comité Régional	ROUSSON	Pascal	Président de la Commission économique du CE
Comité de l'Aude Société de Protection de la Nature	PUIG	Jean-Marie	Président
Arc Méditerranée	QUETIN	François	Adjoint au chef de département des projets et responsable des études grande vitesse
Energie TGV	AUGER	Claude	Président de l'association
Energie TGV	ELIAS	Gabriel	
Fédération régionale des chasseurs du Languedoc Roussillon	GOGUELNYEGAARD	Alexandra	Chargée de mission du Pôle administration et communication
Les Gardiens de la Gardiole	NOYER	Jean-Luc	
Ligue de Protection des oiseaux de l'Aude	TRACOL	Yann	Directeur
Société de Protection des Paysages et de l'Esthétique de la France (SPPEF)	COMBARNOUS	Christine	
Association TGV développement Languedoc-Roussillon	ARTIS	Jean-Louis	Président
TGV Développement	MICHEL	Pierre	
ALF (Association Lignes Ferroviaires)	BACOT	Patrick	Président
TGV Sud	GALAN	Jean-Claude	
Association Roussillonnaise d'entomologie	BIJIAOUI	Robert	
FNAUT	BOISSEAU	Eric	Délégué régional
	GENEMOT	Paul	Historien du rail

L'Herault du jour	COUGNENC	Rémy	Rédacteur en chef
Le Midi Libre	BRUYNOUGH	Pierre	Journaliste
L'Indépendant	DEVIC	Estelle	Rédactrice en chef des informations locales PO
La Lettre M	DANIELZIK	David	Journaliste rédacteur
AFP	GAVARD	Hervé	Correspondant Montpellier
La Gazette des Communes, Le Moniteur des travaux publics	LELONG	Jean	Correspondant
Le Midi Libre	LEON	Michel	Chef de service
Les Echos, L'indépendant	RAMON	Jacques	Correspondant Risevaltes
	REMONT	Théo	Journaliste
KFH	DESSAGNE	Alain	Directeur
Agence Komenvoir	TORRELL	Madeleine	
INGEROP	LOUCHET	Pascal	
PARMENION	NOIR	Isabelle	

## LE DEROULEMENT- LA LOGISTIQUE

- Le projet de « Charte de la concertation » a été joint dans le mail des invitations.
- Remise d'un livret d'accueil contenant :
  - Ensemble vers un réseau ferroviaire durable
  - Les documents du « Débat public du 3 mars au 3 juillet 2009 » : Le dossier du maître d'ouvrage, Synthèse du dossier du maître d'ouvrage, Décision du maître d'ouvrage.
  - Le numéro 3 de Juin 2010 de Lignes d'avenir
  - 5 fiches recto-verso : « Les bénéfices de la LNMP pour les hommes et les territoires » – « La décision de FF à l'issue du débat public » – « La démarche de concertation et son dispositif » – « La charte de la concertation et le garant » – « Les études préalables à la DUP et les étapes du projet ».

## L'ORDRE DU JOUR DU COPART

- Présentation de Monsieur Jean Pierre RICHER, garant de la concertation
- Présentation par Monsieur Edouard PARANT : Rappels du projet, bilan du débat public, études engagées,
- Présentation de l'approche environnementale par Monsieur Jean François RUIZ
- Présentation de l'approche socio-économique par Monsieur Bruno BEAUCHET
- Présentation et ouverture de la concertation par Mademoiselle Anne-Lise GIBBE
- Débat sur la concertation
- Débat sur le projet

## LA PRESENTATION DE RESEAU FERRE DE FRANCE

Ce premier Comité Partenarial d'information des études préalables à la Déclaration d'Utilité Publique débute par la prise de parole de Monsieur Christian Petit, Directeur régional de Réseau de Ferré de France, qui remercie les participants de leur présence et rappelle que :

« Le projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan est capital pour la Région Languedoc Roussillon, pour le Réseau Ferré national, et bien-sûr pour l'Europe. Réseau Ferré de France en est maître d'ouvrage, mais nous le portons tous et toutes ensemble avec l'Etat, ses services, le Conseil régional, les conseils généraux et les agglomérations concernées. Il y a presque un an déjà, le 3 juillet 2009, le débat public se terminait. Il confortait très largement l'opportunité du projet et également confirmait l'urgence de le mettre en œuvre.

Le 26 novembre 2009, le conseil d'administration de Réseau Ferré de France a pris la décision de poursuivre les études.

A savoir, conformément à notre politique nationale, d'accompagner :

- la conduite des grands projets d'infrastructure ferroviaire,
- à travers des solutions d'accès compétitives innovantes,
- et répondant aux exigences de développement durable.

La démarche partenariale voulue par Réseau Ferré de France lors du débat public se poursuit par la mise en place, aujourd'hui, d'un dispositif de concertation déployé sur tout le territoire régional, qui vous associe, vous, acteurs du Languedoc Roussillon à tous les stades de l'élaboration du projet. Bien-sûr, le public sera également associé et consulté sur ce projet. L'équipe en charge du projet Ligne nouvelle Montpellier Perpignan va vous expliquer dans un instant ce dispositif de concertation.

Je voulais insister sur l'importance de votre implication dans cette concertation, que je souhaite pour ma part, exemplaire :

- nous avons, nous, Réseau Ferré de France, le devoir de vous écouter,
- de prendre en compte vos remarques,
- et nous avons besoin de votre connaissance du territoire,

Car ce projet doit être partagé pour être celui de tous les habitants du Languedoc Roussillon. Dans un souci de respect de cet engagement fort pour notre établissement public, Réseau Ferré de France a nommé en accord avec la CNDP un garant : Monsieur Jean-Pierre Richer, garant de cette concertation. Il veillera à son bon déroulement. Avant de céder la parole à Edouard Parant, chef de mission, je souhaite vous présenter l'équipe qui travaille avec moi sur ce projet et que vous serez amenés à rencontrer au fil des mois à venir.

- Bruno Beauchet, chargé études socio économiques
- Jean-François Ruiz, responsable de l'environnement
- Anne-Lise Gibbe, chargée de concertation
- Bruno Péan, gestionnaire administratif et financier

- Isabelle Girodet, en charge de l'assistanat de l'équipe
- Valérie Durand, responsable de la communication

Voilà, Mesdames, Messieurs, les quelques mots que je voulais vous dire. Je vous remercie de nouveau pour votre présence et de votre attention.»

Monsieur Christian Petit passe la parole à Edouard Parant, chef de mission du projet Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan qui présente le déroulé de la réunion – voir le PowerPoint de présentation

- La décision de RFF à l'issue du débat public
- Le point d'avancement des études et le calendrier
- La concertation : objectifs, dispositif et le projet de Charte de la concertation
- Temps d'échanges

#### □ **La décision de RFF à l'issue du débat**

Edouard Parant indique que RFF a décidé de poursuivre le projet et rappelle les spécificités et les objectifs de celui-ci :

#### 1/ Où le projet va-t-il passer ?

- C'est une infrastructure qui devra s'insérer dans le couloir littoral défini après le débat public, de Montpellier jusqu'à Perpignan (soit près de 150 Km), proche des infrastructures existantes : de la voie ferrée, des nationales, de l'autoroute A9 et qui passe relativement près des agglomérations. Et ce, afin d'améliorer l'accessibilité des territoires qui vont être traversés.

#### 2/ La desserte du territoire

- Le conseil d'administration de Réseau Ferré de France a acté la création d'une gare nouvelle à Montpellier sur le site d'Odysseum.
- Pour l'agglomération Nîmoise, les principes d'une desserte par une gare nouvelle, positionnée sur la commune de Manduel a été retenue.
- Pour la desserte des Pyrénées Orientales et de l'aire de vie de Perpignan, un consensus a été dégagé entre les partenaires de l'agglomération et du Conseil général pour que la desserte se fasse par la gare actuelle dite 'centre du monde', ce qui nécessitera de prévoir des dispositifs d'échanges entre la ligne actuelle et la ligne nouvelle.
- Concernant les territoires du Piscinois, de l'Agathois, du Biterrois et l'est Audois, le débat public n'a pas permis de faire émerger des solutions claires et nettes de la part de tous les acteurs. C'est pourquoi, les études ouvertes aujourd'hui vont requestionner et devoir aller plus dans le détail pour savoir comment converger vers un projet partagé pour ces territoires, en termes de desserte.

#### 3/ Les fonctionnalités de la ligne

- Le conseil d'administration de Réseau Ferré de France a retenu le principe d'une ligne qui soit adapté à la grande vitesse de Montpellier à Perpignan et également, un projet qui soit capable d'accueillir des circulations de trains de marchandises sur les sections les plus circulées.
- Pourquoi cette décision ?
  - Sur le volet "voyageurs" :
    - Le souhait de la grande vitesse a été exprimé à pratiquement toutes les réunions du débat public. Le Languedoc Roussillon se trouve sur des corridors européens dont un corridor européen à grande vitesse. Cela permet également de développer et de mailler le réseau français à grande vitesse.
  - Sur le volet « marchandises » :
    - En Languedoc Roussillon, la majorité des flux sont des flux de passages même s'il y a des plateformes logistiques qui existent. Il est donc nécessaire de pouvoir faire transiter les flux de marchandises qui arriveront de l'Espagne, de Toulouse ou du port de Marseille. De plus, l'analyse des flux permet de constater que la majorité des voyageurs sont plutôt présents dans l'Hérault et le Gard. La politique de transport voyageurs – TER - est naturellement positionnée en fonction de la densité de population.
    - Aujourd'hui, tout l'enjeu des études est de définir les portions de la ligne nouvelle où il sera nécessaire de pouvoir faire circuler des marchandises. Edouard Parant précise qu'« il n'y a pas d'à priori, c'est par une quantification des flux et une analyse technico économique que l'on pourra déterminer où nous devons finalement permettre le transport de ces marchandises en même temps que les trains à grande vitesse».

#### 4/ Le coût final du projet

Le coût d'une infrastructure nouvelle est très élevé. Les exemples récents montrent que la finalisation des projets est souvent retardée par des problèmes de financement. L'objectif premier d'un projet est d'optimiser son coût pour la collectivité par rapport aux services rendus à celle-ci. Dans le cas contraire, la réalisation de ce projet serait compromise ou comme le projet de 1995, elle pourrait être ajournée. RFF ne souhaite pas que cette situation se produise pour la Ligne nouvelle Montpellier Perpignan.

### ❑ Les études et leurs objectifs

Edouard Parant présente les études et leurs objectifs et précise que « *sitôt la décision connue, RFF s'est mis en capacité par la création d'une mission, de démarrer les nouvelles études et ce, afin d'être porté par la dynamique du débat public.* » L'étape finale est d'obtenir une Déclaration d'Utilité Publique. Pour que cette décision soit audible, il faut préparer un ensemble d'études qui soit validé et instruit par les services de l'Etat et au final validé par des décisions ministérielles.

Les objectifs des études :

- Un tracé définit par des études environnementales et techniques

Un tracé qui soit respectueux de l'environnement au sens large, à la fois de l'environnement naturel et humain et respectueux des contraintes des zones économiques traversées ou la manière dont les territoires vont être desservis. Plus tard, des études ferroviaires seront lancées.

- Concernant la politique de desserte

Pour appréhender la future desserte du territoire par les TER et par les TGV, il faut affiner et continuer de mettre à jour les données d'entrée de RFF à travers des études de trafics et d'accessibilité aux territoires.

- La finalité de ces études est également de pouvoir esquisser un plan de financement

RFF maîtrise la gestion et la production des études du projet dans les délais contraints. Concernant les discussions relatives à son financement, elles ne sont pas de son ressort. *Edouard Parant rappelle qu' « il est essentiel d'être d'accord sur le tracé et l'emplacement des gares du projet. Mais si parallèlement, aucun engagement financier n'est signé, le projet n'aboutira pas ! Sur ce point, la mobilisation de tous est nécessaire ! »*

L'objectif final des études est un tracé, une politique de desserte et un protocole de financement pour aller sereinement vers une Déclaration d'Utilité Publique.

### ❑ Les études environnementales et techniques

Jean-François Ruiz prend la parole sur les études techniques et l'environnement. Elles permettent la définition d'une zone de passage préférentielle - une bande d'une largeur 1km à 1,5 km - dans laquelle sera ensuite étudié un tracé qui fera l'objet d'études complémentaires pour l'enquête d'Utilité Publique.

Cette zone de passage préférentielle est également une zone dans laquelle sera réalisé un projet à un coût raisonnable, au point de vue de l'environnement selon les termes de la loi Grenelle et les fondements qui la composent.

Le couloir retenu à l'issue du débat public est de 800 km<sup>2</sup> et rassemble 74 communes. Aujourd'hui, le recueil de nouvelles données va permettre de mettre à jour et d'approfondir les thèmes qui ont été étudiés lors des études pré-fonctionnelles. Il va s'appuyer sur la rencontre de nouveaux contacts avec les administrations, la photographie satellite et d'études sur le terrain.

Le recueil de ces données est classé en 4 familles d'enjeux :

- Le milieu physique – nouvelle thématique : les changements climatiques
- Le milieu naturel – complété notamment sur le volet loi Grenelle avec les trames vertes et bleues
- Le milieu humain
- Le patrimoine et les paysages

La finalité de ce travail sera de réaliser un atlas cartographique à l'échelle de 1 cm pour 1 km sur une carte où le couloir d'études sera découpé en 5 grandes parties.



Une méthode de hiérarchisation des enjeux a été définie avec les services de la DREAL selon 3 niveaux : très forts - forts – modérés.

A la fin de ces études, une hiérarchisation et une synthèse des enjeux seront faites pour définir la zone de passage préférentielle.

Pour le grand public, une explication pédagogique, réalisée par la création d'une carte simplifiée et lisible par tous, des 4 familles étudiées sera produite pour identifier les zones sur lesquelles il faudra porter une attention particulière.

Jean-François Ruiz conclut en expliquant que « toute la finalité de cette analyse est d'arriver à trouver des zones de passages de moindres impacts et de moindres contraintes techniques, en évitant au mieux les zones de forts enjeux et RFF soumettra à ses partenaires la zone de passage préférentielle qui s'insérera dans ce couloir d'étude. »

#### ❑ **Les études techniques relatives aux trafics et à l'accessibilité des territoires**

Ce second volet d'études est développé par Bruno Beauchet.

Début juin 2010, des études de trafic voyageurs et de marchandises ont été lancées.

- Les objectifs des études voyageurs sont de connaître:
  - Le nombre de voyageurs et l'offre de services à la fois pour les grandes lignes et pour les trains TER.
  - Les modalités de desserte donc l'accessibilité du territoire avec plus particulièrement, des études où seront détaillées l'offre de services et la desserte de l'Agathois, du Biterrois et du Narbonnais. Les études vont se focaliser et affiner la desserte sur ces territoires puisque la question reste ouverte.
- Les objectifs des études marchandises sont de connaître :
  - Les trafics et la nature de ces trafics qui passent par le Languedoc Roussillon ou qui sont à l'origine ou à destination du Languedoc Roussillon à travers ses plateformes.
  - Le devenir des plateformes, notamment celles des Pyrénées Orientales qui sont nombreuses et qui fonctionnent avec l'Espagne.

Pour alimenter les études de trafics voyageurs, des enquêtes ont été réalisées les 18 et 19 mars 2010 en gares et prochainement, elles seront conduites aux barrières de péages.

Ces enquêtes ont été faites dans 29 gares (de Paris jusqu'à Toulouse et de Vintimille jusqu'à Perpignan, en passant par Valence et Lyon). Elles ont été menées conjointement avec le projet LGV PACA qui est aujourd'hui dans la même phase d'études que le projet Ligne nouvelle Montpellier Perpignan.

#### **Le dispositif mis en place pour les enquêtes voyageurs**

Ces enquêtes sont réalisées à la montée des trains, en face-à-face sur les quais et dans les gares et un décompte des montées des trains enquêtés a été établi.

- Les objectifs de ce dispositif sont :
  - de savoir de quelle commune les voyageurs viennent et où ils vont ?
  - de disposer de données pour établir des prévisions de trafics et mieux appréhender les aires de chalandises des gares
  - de permettre aux études de présenter des données cohérentes
  - de connaître les pratiques de déplacement pour la concertation
- Les questionnaires portaient sur :
  - Les motifs de déplacement
  - Les modes et temps de rabattement/ diffusion
  - Le prix des déplacements
- Quelques chiffres sur ce dispositif
  - 672 trains enquêtés
  - 1 000 trains comptés sur 1 300, au niveau de 29 gares
  - 494 enquêteurs et 475 compteurs
  - 31 000 questionnaires réalisés sur les 2 jours

Pour conclure sur ce sujet, Bruno Beauchet souligne que « c'est la plus grande des enquêtes jamais menées en France par RFF, mobilisant près de 1 000 personnes sur le terrain. »

### ❑ La présentation du calendrier

Edouard Parant reprend la parole pour expliquer le calendrier des étapes du projet de la Ligne nouvelle Montpellier Perpignan qui doivent mener à la Déclaration d'Utilité Publique. Ce calendrier est identique à celui présenté dans le document récapitulatif à la décision de RFF à l'issue du débat public à savoir :

- Un débat public en 2009
- L'obtention d'une Déclaration d'Utilité Publique à l'horizon 2015 pour pouvoir lancer les travaux en 2016 et une mise en service à l'horizon 2020

Edouard Parant précise que « RFF s'est mis en capacité de respecter ce calendrier. Pour réaliser une enquête avec 31000 questionnaires et 900 personnes, cela signifie que les cahiers des charges ont été rédigés en septembre 2009. C'est-à-dire avant même que la décision de RFF ne soit connue. RFF a donc anticipé la possibilité que le projet se poursuive. »

Officiellement, la reprise a démarré en mars 2010. L'objectif d'obtenir un DUP à l'horizon 2015. Cette poursuite se fera en trois étapes :

- **La première étape** est celle qui s'ouvre aujourd'hui avec la tenue du COPART. Il s'agit de passer du couloir présenté par Jean François Ruiz, le couloir de 5km, à une zone de passage préférentielle qui fera environ 1000m de large. Donc la zone d'étude actuelle va être réduite par 5. A la fin de cette étape 1, il faudra obtenir une décision ministérielle qui valide le choix entériné par les partenaires du projet et le Comité de pilotage.
- Puis, **la deuxième étape** sera engagée. Elle permettra de définir un tracé d'environ 80 m à 100 m de large que la loi demande d'inscrire dans une bande de DUP qui fait 500m de large pour un projet de TGV. Cette seconde phase sera également sanctionnée par une décision ministérielle après accord de l'ensemble des partenaires qui la proposeront au Ministre.
- Et pour finir, **la troisième étape** qui n'est pas une étape d'étude mais une étape réglementaire. C'est la préparation de l'ensemble des dossiers qui permettra d'ouvrir l'Enquête d'Utilité Publique. Plus précisément, c'est un dossier de Déclaration d'Utilité Publique. Il faudra également préparer des dossiers au titre des Natura 2000 qui sont des espaces protégés au titre de l'Europe. Si le projet devait s'inscrire dans ces espaces protégés, il sera nécessaire de produire des dossiers réglementaires spécifiques, il faudra également que soit finalisée une étude d'impact et ensuite tout un enchaînement d'étapes indispensables seront faites : examen par le ministre, commission inter-administrative par l'ensemble des services de l'état, saisine de l'autorité environnementale (c'est une nouvelle instance créée par la Grenelle de l'environnement). Après transmission du dossier au Préfet, il saisira le Président du tribunal administratif qui, lui-même, désignera un commissaire enquêteur. Lors du lancement de cette étape, RFF n'aura plus la main, c'est à l'Etat qu'il appartiendra de permettre son achèvement dans les meilleurs délais.

Edouard Parant émet une condition très importante pour le respect de ce calendrier : « Aujourd'hui RFF a engagé des études. La convention de financement qui permet de financer l'ensemble de ces trois étapes n'est pas signée. C'est un message que nous avons déjà fait passer lors de la conférence de presse du 27 novembre 2009. RFF a démarré sur ses fonds propres l'ensemble des études qui viennent de vous être présentées. RFF a donc anticipé, à hauteur de 5 millions d'euros, la future convention de financement que le Préfet de région est en train de formaliser avec les partenaires. » Edouard Parant poursuit son intervention en précisant : « il est important de retenir que si l'on veut pouvoir enchaîner sur l'étape 2, il nous faudra très rapidement, c'est-à-dire en septembre ou octobre prochains, pouvoir parvenir à une convention de financement. Sinon nous ne pourrons pas engager les futurs marchés puisque nous n'aurons plus de ressources et les 5 millions avancés ne suffiront pas à les lancer. Sans être dramatique, il faut quand même être conscient que sans argent nous n'avanceront pas »

### ❑ Un dispositif de concertation continu et approfondi

Edouard Parant donne la parole à Anne-Lise Gibbe qui présente le dispositif de concertation que Réseau Ferré de France souhaite mettre en place avec l'ensemble des acteurs (élu, grand public, associations, etc.) pour travailler durant les 5 prochaines années.

Anne-Lise Gibbe précise « La concertation est un dispositif d'écoute et de dialogue mis en place pour que l'ensemble des acteurs puisse être informé sur le projet, puisse poser leurs questions et tout simplement participer à l'élaboration du projet. »

- Les objectifs du dispositif de concertation :
  - Il sert à enrichir les études grâce à l'échange de point de vue
  - Il aide les instances de gouvernance à faire des choix qui seront ensuite proposés au ministre qui prendra la décision finale
- Quel est le dispositif depuis 2007 ?
  - Des ateliers thématiques : Fret, aménagement du territoire et environnement
  - Des comités partenariaux d'information avec pour but d'informer des avancées du projet
  - Des réunions publiques d'information visant à préparer le débat public. Il y en a eu 5 en juin 2008.

Mais aussi

- Présentations du projet lors de rencontre avec des acteurs
- Informations via le journal de RFF, « Lignes d'avenir »
- Formations technique au ferroviaire des collectivités

- Le temps du débat public

Du 3 mars au 3 juillet 2009 a eu lieu le débat public, au cours duquel s'est déroulé :

- 12 réunions publiques sur l'ensemble du territoire du LR rassemblant plus de 3500 participants
- Des réunions d'acteurs à leur demande comme par exemple les chambres de commerce, des communautés de communes, etc.
- La production de 83 cahiers d'acteurs qui rassemblent les avis des différents acteurs
- La mise en place d'un site internet [www.debatpublic-lnmp.org](http://www.debatpublic-lnmp.org) sur lequel l'ensemble des documents produits lors du débat public sont également disponibles. Sur ce site internet, plus de 2000 questions ont été posées auxquelles RFF a répondu durant le temps du débat public. Il y a également eu 669 avis déposés pour participer à l'élaboration de ce projet.

Suite à ce débat public, RFF a décidé, le 26 novembre dernier de poursuivre le projet ainsi que la concertation.

- Le dispositif de concertation actuel :

Cette concertation est divisée en 2 thématiques :

- Le dialogue avec les acteurs
- L'information et la consultation du grand public

#### 1/ Le dialogue avec les acteurs

Des ateliers thématiques vont être organisés.

Leur objectif est de créer un cadre de travail et d'échange permettant de recueillir les besoins, les remarques et les attentes sur des problématiques essentielles du projet, des thématiques transversales ou des enjeux localisés qui peuvent servir à orienter les études préalables à l'enquête d'utilité publique.

Les deux prochains sont :

- le 6 juillet sur la thématique environnement
- le 8 juillet sur la thématique agricole, viticole, foncier.

Ultérieurement, des ateliers sur les thématiques de l'aménagement du territoire, du fret, des paysages comme les Corbières ou la Gardiole vont être organisés en 2010.

Ce dispositif sera complété par des commissions consultatives à destination des élus du territoire et principalement, des maires. Le couloir de passage sera divisé en 5 commissions consultatives, pour garder une vision cohérente du territoire.

Les commissions consultatives permettront aux élus de réagir sur les études présentées par RFF. Leurs avis aident les instances de gouvernances à faire leur choix..

Des Comités Partenariaux d'information, auront également lieu. Le but des comités partenariaux d'information est de présenter l'avancement des études et de recueillir auprès des cinq acteurs définis par le Grenelle leurs besoins, remarques, questions et attentes. Les COPART auront lieu après les Comités de pilotage.

#### 2/ L'information et la consultation du grand public

Ce dispositif de concertation inclut l'information du grand public, notamment par un site internet dédié [www.lalignenouvelle.com](http://www.lalignenouvelle.com) - ouvert depuis le 24 juin à 12h00 - sur lequel sont présents l'ensemble des documents

produits lors du débat public, les documents réalisés au cours de cette étape mais aussi, des vidéos et de l'information sur le projet.

Ce dispositif sera complété par :

- des documents d'information,
- un journal ou un courrier de la concertation,
- des newsletters,
- des expositions itinérantes,
- des réunions publiques.

Une Charte de la concertation synthétisera l'ensemble de ce dispositif.

*Anne-Lise Gibbe indique que « pour se conformer aux décisions prises le 26 novembre dernier, RFF a nommé un garant de la concertation en accord avec la commission nationale du débat public. Ce garant est Monsieur Jean Pierre Richer à qui je laisse la parole »*

### ❑ **Le Garant**

Monsieur Jean-Pierre Richer, prend la parole :

« Qu'est ce que le garant de la concertation ? Pour tout grand projet, c'est celui qui doit s'assurer que le dialogue est bon entre le maître d'ouvrage et tous ceux qui sont concernés : les élus, les professionnels, les associations et également le grand public. Donc pour vérifier que tout se passe bien et que toute l'information nécessaire pour la bonne compréhension et le bon partage du projet est bien fournie. Pourquoi est ce que j'ai été amené à jouer ce rôle ? Ancien fonctionnaire territoriale, ancien préfet j'étais plutôt familier de ces contacts avec les différentes forces vives du territoire et je crois vraiment à leur utilité.. Et j'ai également été membre l'année dernière de la commission particulière du débat publique pour la Ligne nouvelle Montpellier Perpignan. J'ai vu là aussi combien le débat était indispensable et fructueux pour présenter les décisions.

Comment ai-je été désigné ? J'ai été désigné conjointement par la CNDP, cette instance indépendante au plan national au début du mois de mars, et mandaté, j'ai reçu une lettre de mission du Président de RFF à la fin du mois d'avril avec une mission pour la durée des études, les deux premières phases qui vous ont été présentées. La mission s'arrête quand le dossier de RFF sera prêt et que l'on passe à la partie réglementaire.

Quel est le rôle du garant ? Dans l'esprit, il relève de la CNDP, c'est une personne indépendante, indépendante du maître d'ouvrage, dans ce cas de RFF, et indépendante de tout autre intervenant. Neutre signifie sur le fond du projet que le garant ne doit pas exprimer de préférence pour une solution ou pour une autre. Il doit également être vigilant quant à la qualité de la concertation c'est-à-dire qu'il doit s'assurer qu'il y a bien transparence et sincérité de l'information transmise, qu'il y a égalité de tous dans le droit à l'expression puis s'assurer les différentes positions sont bien argumentées. Il ne s'agit pas de tomber dans le dialogue passionnel. Et pour ce faire, le garant ne doit se substituer ni aux acteurs pour poser des questions, ni au maître d'ouvrage pour donner des réponses, il doit simplement s'assurer que le maître d'ouvrage répond aux questions posées.

Concrètement, le garant à chaque étape de la concertation, observe, c'est-à-dire qu'il assiste aux réunions de concertation ; quand il ne peut pas, il reçoit le compte rendu ou/et prend connaissance de la manière dont la réunion s'est déroulée. Il peut assister aussi, avec l'accord des parties, aux réunions de gouvernance et de pilotage. Il examine les documents qui ont été présentés par Anne Lise Gibbe qui sont fournis par le maître d'ouvrage. Il prend connaissance des questions posées et des réponses, il facilite les échanges. C'est une interface entre le comité de participation et le Comité de pilotage, entre toutes les instances de concertation, le maître d'ouvrage et le COPIL. Il fait les commentaires qu'il juge utiles au maître d'ouvrage, il n'est pas uniquement un observateur ou un critique, au fur et à mesure de la concertation, il explique au maître d'ouvrage sa conception de la concertation et ce qui pourrait éventuellement être amélioré.

Il doit aussi jouer le rôle de recours. Toute personne peut le saisir si elle estime que dans la forme la concertation n'est pas satisfaisante. Il possède une adresse postale : 185 rue Léon Blum à Montpellier et une adresse mail : [garant.lnmp@gmail.com](mailto:garant.lnmp@gmail.com)

A l'issue de chaque étape, le garant établit un compte-rendu qu'il adresse à la CNDP, au Préfet (qui préside le COPIL) et au maître d'ouvrage. Concrètement, qu'est ce que j'ai fait depuis ma désignation, nous sommes encore qu'au début :

- Je suis allé à la CNDP pour me faire préciser ma mission

- J'ai donné un avis sur le dispositif de concertation tel qu'il vous est présenté et j'attends, après son approbation, la promulgation de la Charte de concertation qui va devenir mon livre de chevet de garant.
- J'ai déjà accompagné, dans la préconcertation qui a été évoquée, RFF à une visite de l'un des 70 maires du couloir pour rappeler la décision et expliquer ce qui allait se passer.

Je pourrais conclure en vous lisant ce que je souhaite voir insérer sur le site internet du projet comme définition de la mission du garant et qui est l'expression de ma motivation personnelle à être garant.

La Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan est la liaison ferroviaire attendue par toute une région qui veut renforcer son développement et favoriser le report du trafic de la route vers le rail. C'est aussi le maillon indispensable du réseau national et international. Tel fut en 2009, le constat du débat public.

Mais quelle ligne nouvelle ? En 2010, l'enjeu de la concertation à poursuivre : passer d'un couloir de 5000 mètres à un tracé précis dans une bande de 500 mètres. Réseau Ferré de France, entendant respecter, dans cette opération de réduction, non seulement les impératifs techniques et financiers propres à son métier, mais également la vie même du territoire traversé, souhaite informer et s'informer pour arriver au meilleur résultat. Il s'agit donc, pour connaître les facteurs humains, économiques, environnementaux, d'écouter les questions et les avis des acteurs locaux, d'y répondre et d'en tenir compte au moment des décisions.

Une Charte de concertation prévoit les modalités de ce dialogue. Conscient de son importance, le maître d'ouvrage veut qu'un témoin neutre et indépendant, le garant, en contrôle le déroulement, s'assure de sa transparence et puisse, en fin de parcours, porter un jugement sur sa qualité. Accepter de jouer ce rôle, c'est faire avec optimisme un acte de foi dans les vertus de la démocratie participative. L'intérêt général n'est certes pas la somme des intérêts particuliers mais il ne peut les ignorer. »

#### ❑ Le projet de Charte de la concertation

Anne Lise Gibbe remercie Monsieur Jean-Pierre Richer pour son intervention et aborde le sujet sur le projet de Charte de concertation qui présente l'ensemble du dispositif de concertation. Un exemplaire du projet de la Charte de concertation a été remis lors de l'invitation et à chaque participant en séance.

Ce projet de Charte de concertation a été élaboré par RFF. Il a été porté à la connaissance du garant et a été présenté à la CNDP qui a émis un avis favorable. Ce projet de Charte de concertation a été envoyé par mail avant la tenue du COPART et afin que les participants puissent formuler des remarques. A ce jour, Réseau Ferré de France n'a reçu aucune remarque. Après un bref rappel de son contenu, Anne-Lise Gibbe invite les participants présents à émettre leurs remarques, s'ils souhaitent qu'elles soient apportées au projet de la Charte de concertation.

Celui-ci sera ensuite proposé au Comité de pilotage pour validation finale.

Aucune prise de parole n'a lieu.

Le projet de la Charte de concertation est donc approuvé en séance. Il sera donc soumis au prochain Comité de pilotage pour validation.

A la fin de cette présentation du projet Ligne nouvelle Montpellier Perpignan, vient le temps de l'échange avec la salle, sous forme de questions/réponses.

\*\*\*\*\*

## ECHANGES AVEC LA SALLE

### ➤ Question de Christian Théron, Maire de Roquefort des Corbières :

Nous avons dans nos PLU actuels une ancienne bande qui est réservée depuis maintenant 10 ans, qu'est ce qu'elle devient ? Est-ce que nous devons en tenir compte, l'annuler ou est-ce que ça va se faire automatiquement ?

### Réponse du maître d'ouvrage :

L'urbanisme est un sujet important que les maires connaissent bien. Il existe dans vos documents d'urbanisme des arrêtés de PIG qui se traduisent par des emplacements réservés, pour simplifier une zone inconstructible réservant la possibilité de faire le projet dans les meilleures conditions financières. Aujourd'hui, nous laissons au

projet la possibilité d'évoluer et donc que ces emplacements réservés puissent être différents. Plusieurs étapes d'études sont nécessaires. Il faudra attendre 3 ans environ pour avoir un tracé un peu plus fiable et il n'est donc pas question pour RFF d'anticiper en supprimant ces zones réservées. Je tiens à souligner la contrepartie d'un emplacement réservé dans un document d'urbanisme : c'est la faculté pour le propriétaire de mettre le bénéficiaire en demeure d'acquiescer. Ces emplacements réservés vont perdurer encore quelques années dans les documents d'urbanisme en attendant que l'on réduise la bande pour proposer aux Préfets des trois départements de prendre de nouveaux arrêtés qui se traduiront dans vos documents d'urbanisme par un nouvel emplacement réservé.

➤ **Question de Jean-Louis Bouscaren, Président de la CGPME LR et Président de la commission aménagement du territoire du conseil économique et social régional (CESR) :**

Vous nous avez dit qu'il n'y a pas de financement pour les étapes 1, 2 et 3. Même si l'on sait qu'il va y avoir du PPP, du partenariat public privé, comment va-t-on boucler l'enveloppe financière ? Donc que faut-il faire pour obtenir un maximum de financement européen partant du principe que ce projet est un morceau de la voie ferrée Séville-Amsterdam, donc un tronçon européen ? La commission économique et sociale s'est déplacée il y a 15 jours à Bruxelles, nous avons rencontré le chargé de mission pour ce qui concerne le Languedoc Roussillon. Il était pratiquement ignorant de cette problématique de tronçon manquant. Cela m'inquiète.

**Réponse du maître d'ouvrage :**

La question du financement est une question cruciale. Si nous ne pouvons financer des études qui représentent 1% du coût du projet, nous pouvons nous interroger sur le financement des travaux. RFF a anticipé sur les aides de financement. Est-ce qu'il faudra 5,9 milliards d'euros comme les scénarios les plus ambitieux le prévoient ? La décision de RFF est de dire « attention le projet le plus beau et le plus coûteux est peut-être celui qui a le moins de chance de voir le jour. N'est-il pas trop ambitieux par rapport aux besoins du territoire ? » Il est important de savoir où nous ferons passer des trains de marchandise. Il est important de ne pas toujours tendre vers le projet le plus cher mais vers un projet médian entre le tout TGV et le TGV + Fret à un prix acceptable.

Pour trouver plusieurs milliards d'euros il y aura la participation des partenaires suivants :

- Etat
- RFF
- Collectivités locales
- Europe :

L'importance du projet Ligne nouvelle Montpellier Perpignan est qu'il appartient :

- Au 150 derniers km pour faire Valence Lyon : corridor D pour les trains de marchandises
- Au 150 derniers km pour faire Séville – Amsterdam : corridor prioritaire n°3 de la grande vitesse ferroviaire en Europe.

L'importance du projet de Ligne Nouvelle Montpellier-perpignan, c'est qu'il appartient :

- A la section internationale : antichambre du tunnel sous les Pyrénées
- A la première partie de l'autoroute ferroviaire Perpignan-Luxembourg
- Au réseau orienté Fret français.

Combien peut financer l'Europe ?

- Elle peut participer à la hauteur de 50% sur les études (42 millions d'euros selon les estimations de RFF)
- Jusqu'à 20% sur la phase travaux. Sur un projet de 5 milliards, l'Europe pourrait apporter 1 milliard.

Pour cela, il faut aller faire du lobbying auprès des députés, des élus, des associations de maires, de Bruxelles, du ministère.

➤ **Question de Jacques Ramon, journaliste:**

Cet hiver il y a eu une réunion de travail de la communauté de travail des Pyrénées à Narbonne, auquel participait le responsable d'une DGC pour les transports et RFF. Nos confrères catalans ont posé le problème que soulève le chaînon manquant. Le représentant de la commission européenne a pris la parole et a bien indiqué que ce tronçon pouvait également être inscrit dans les tronçons transfrontaliers c'est-à-dire aller au delà du tronçon international. Il avait invité à ce moment là, à faire une demande bien précise pour bénéficier de financement pour les études. Quelle démarche a été faite ?

**Réponse du maître d'ouvrage :**

Ce projet est éligible comme porte d'entrée à une section internationale. RFF est actuellement en train de constituer un dossier de demande de fonds européens au titre de l'année 2010. Il faut savoir que, normalement, il

ne devait pas y avoir de distribution de fonds pour les projets en 2010 de la part de l'Europe. Mais elle a un reliquat d'environ 80 millions d'euros au titre de 2010. Mon équipe, avec le soutien de RFF à Paris, est donc en train de transmettre une demande de financement européen au ministère. Il faut bien comprendre que ce n'est pas le projet Ligne nouvelle Montpellier Perpignan qui envoie le dossier au commissaire européen : Nous le transmettons à RFF direction centrale qui fait passer l'ensemble au ministère à l'Arche de la Défense, puis l'Etat classe les dossiers comme il l'entend et va les porter à l'Europe. Bien sûr le lobbying reste possible à toutes les étapes, il y a beaucoup d'échelons et il faut certainement n'en écarter aucun.

➤ **Question de Daniel Petigny représentant de l'UNICEM (Union nationale d'industrie de carrières et du matériau) Languedoc Roussillon :**

Est-il envisagé que le financement des travaux soit fait sous forme de concession ou PPP pour la réalisation des travaux ? Et une deuxième question concernant « la révision du schéma des carrières du Languedoc Roussillon, qui a démarré récemment, et qui est en train de faire une étude économique régionale d'abord, pour qu'elle soit déclinée dans chaque départements (puisque les schémas des carrières sont des schémas départementaux) ; nous travaillons avec l'administration sur ce dossier, qui a pour vocation d'étudier d'une part l'approvisionnement en matériaux pour la Région, et d'autre part, pour les grands projets. L'UNICEM a déjà travaillé sur ce projet pour la partie Nîmes-Montpellier et donc je propose, dans le cadre de cette concertation, qu'un représentant de RFF vienne assister à ce groupe de travail sur la révision des schémas des carrières car on étudiera dans les grands chantiers deux choses : premièrement l'approvisionnement en matériaux (car besoin important de matériaux), deuxièmement, le recyclage des excédents de matériaux. L'ancien tracé ayant révélé sur cette zone là, un excédent assez important, le Syndicat veut donc être vigilant à ce que cet excédent soit utilisé au mieux, recyclé pour faire des matériaux en fonction de la qualité de ce gisement.

**Réponse du maître d'ouvrage :**

Concernant la première question sur le financement et les modalités de contractualisation, nous avons schématiquement deux grands principes :

- Soit, la puissance publique réalise les travaux et les finance elle-même, ce que l'on appelle de la maîtrise d'ouvrage directe ; c'est-à-dire que RFF et les collectivités, porteraient toute la phase de construction.
- Ou bien, avoir recours au privé (modèle de concession), pour venir assurer le rôle de maître d'ouvrage, en lieu et place de RFF, qui globalement, sont les concessions autoroutières (transférer le modèle autoroutier au modèle ferroviaire). Ex : le modèle sur Tours-Bordeaux donne actuellement lieu à des discussions pour choisir un partenaire privé qui aura la charge de finaliser les études, construire et gérer l'infrastructure, pendant les 25 à 50 ans à venir.

Nous avons un modèle intermédiaire, qui s'appelle un **contrat de partenariat** dans lequel le partenaire privé assure des missions pour le compte de la puissance publique mais il ne prend pas tous les risques, notamment le risque de recette, c'est-à-dire de perception de péage des trains.

➤ **Question de Daniel Petigny :**

Sur le projet LNMP, il n'y a pas d'arbitrage encore de fait ?

**Réponse du maître d'ouvrage :**

Le projet n'est pas suffisamment défini, son budget n'est pas suffisamment arrêté, et les prévisions de trafic ne sont pas finalisées pour pouvoir bâtir un plan de financement et un modèle économique qui permette une contractualisation dans un sens ou dans un autre.

Ce travail sera réalisé d'ici 3 ans. En 3 ans, nous savons que le secteur économique et bancaire peut fortement évoluer : est-ce qu'il sera plus intéressant de s'orienter dans une direction ou dans l'autre ? Quelles seront les facilités de financement des grands groupes de BTP ? Quelle sera la santé financière de l'Etat français ? Est-ce que la Banque Européenne d'Investissement, la Caisse des Dépôts et Consignation pourront autant venir aider au tour de table financier ?

Ces questions, aujourd'hui, nous les anticipons, mais nous ne pouvons pas y répondre.

➤ **Question de Daniel Petigny concernant les schémas des carrières et leurs révisions**

**Réponse du maître d'ouvrage :**

Je crois que la révision est pilotée par l'Etat, si l'Etat nous demande de venir assister à ces réunions de concertation et de révision, comme nous le faisons pour les plans de préventions des risques technologiques, alors RFF viendra.

➤ **Question de Daniel Petigny :**

Et sur le Contournement Nîmes Montpellier, cela s'est passé comment ?

**Réponse du maître d'ouvrage :**

Le CNM s'est passé différemment car nous n'étions pas en période de mise au point d'un nouveau schéma directeur des carrières. Là c'est l'occasion à cette phase d'études. Je ne sais pas ce qui a été donné comme information, compte tenu que notre projet techniquement a beaucoup évolué avec l'apparition du fret, c'est-à-dire que les informations que vous avez pu avoir de la SNCF, par exemple il y a une dizaine d'années, aujourd'hui c'est bien de les laisser de côté et d'attendre un peu afin de voir ce que nous pouvons vous produire comme information actualisée.

Nous retenons qu'au-delà du schéma directeur de carrière, vous exprimez une volonté de recycler les matériaux excédentaires. En effet, la meilleure insertion paysagère visuelle-acoustique des LGV est l'enfouissement. Ce qui se traduit par les mouvements de terre qui sont très importants. Nous avons tendance à faire descendre les profils de ces LGV et par conséquent, nous avons avec des millions de mètres cubes de matériaux, qu'il faut utiliser ou déposer. C'est ce que nous faisons malheureusement le plus souvent possible.

Participer à votre réflexion sera important pour nous et nous vous donnerons les informations au fur et à mesure que nous en disposerons.

**Réponse de Daniel Fauvre Directeur adjoint de la DREAL Languedoc Roussillon:**

Concernant les réflexions en matière de besoin en matériaux, nous avons effectivement engagé un travail de réflexion à l'échelle régionale sur les besoins de révisions des schémas départementaux des carrières. Nous imaginons bien qu'un certain nombre d'enjeux, de considération tant en matière de ressources exploitables sur la région, ou de besoins matériaux par la région sont à examiner à l'échelle régionale. Quand bien même ensuite, le dispositif final est à formaliser à l'échelle départementale et notamment concernant ces grands projets d'infrastructure, largement régionaux voire dépassant en termes de besoins que ce soit d'emprunt ou que ce soit de dépôt de déblais excédentaires les sols limites de la région, il faut inscrire ces besoins, ces réflexions, dans ce type de travaux à l'échelle régionale pour que l'on puisse les prendre en compte le plus correctement possible par rapport aux considérations plus quotidiennes qui sont d'habitude l'objet des schémas départementaux des carrières, à savoir fournir l'activité économique « ordinaire » en matériaux de construction.

Ce sont des infrastructures qui dépassent en échelle tous les régimes classiques de production et qui doivent être prises en compte le plus tôt possible, nous aurons donc cette préoccupation d'intégrer ces besoins particuliers au plus tôt dans nos réflexions.

**Réponse du maître d'ouvrage :**

Le désir de vouloir effacer la ligne dans le paysage (très légitime), globalement en l'enterrant pose le problème de la terre qui dénature le paysage puisque nous nous retrouvons avec un excédent de matériaux. Il faudra être vigilant vis-à-vis de ces possibilités de réemploi et d'avoir très en amont cette réflexion permettra certainement d'optimiser les mouvements de terre.

➤ **Question de Jean Didier, club des managers :**

Nous avons une suggestion en ce qui concerne le diagnostic. Il y a un élément qui nous a surpris. L'étude qui a été réalisée au mois de mars, sur 2 jours, nous semble difficilement extrapolable en ce qui concerne les chiffres. Dans notre Région, la première industrie est le tourisme, ce qui induit qu'un certain nombre de voyageurs seront des touristes. Avez-vous fait des études par rapport au flux touristique ou avez-vous prévu un complément d'étude ?

**Réponse de maître d'ouvrage :**

Nous avons organisé l'étude en deux vagues. La première au mois de mars pour représenter les flux sur la période hivernale et une seconde vague aura lieu les 19 et 20 juillet, idéalement dans les 29 gares, pour estimer ces flux estivaux qui sont très importants en Languedoc et en PACA. Nous allons également mener des enquêtes aux barrières de péage autoroutier pour obtenir les mêmes types d'information. Enfin, nous essayons de récupérer des études déjà faites au niveau régional ainsi que des informations sur les aéroports.

➤ **Question de Pascal Rousson, Cheminot CGT :**

La réalisation d'une gare TGV à Odysseum a été validée. Quelles interactions vont avoir ces décisions sur le CNM (contournement Nîmes Montpellier) par rapport à la gare puis par rapport au raccordement puisque dans les scénarios présentés il y avait une interaction de la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan sur le contournement Nîmes Montpellier. Concernant le raccordement de Saint Brès, par exemple, est-ce qu'il n'y a pas des évolutions



à prévoir notamment, en double voie ? Un raccordement au croisement de la ligne du Grau du Roi, à hauteur de Générac pour avoir deux itinéraires équivalents entre Nîmes et Montpellier dans le développement du tubulaire, du fret et permettre ainsi une régénération ou une réparation des voies sans couper complètement le trafic.

#### Réponse de maître d'ouvrage :

Ce que dit la délibération de RFF : c'est qu'à la date d'ouverture du CNM, la gare nouvelle d'Odysseum sera opérationnelle. Effectivement, les décisions qui ont été prises visent à rattacher les deux gares au projet CNM, ils ne sont plus dans le périmètre du projet Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan puisque il y en a un qui va passer en phase de réalisation à un horizon maintenant court par rapport à la date d'ouverture du CNM. Il reste le problème de Nîmes pour lequel un lieu est retenu et des études complémentaires sont à réaliser.

Du fait de ces arbitrages qui viennent impacter le CNM, des études sont en voie de finalisation sur le devenir des raccordements que vous avez évoqués notamment, celui de St Brès parce que sa pertinence se pose de façon différente selon s'il y a une gare ou s'il n'y en a pas. Sur le secteur de Nîmes, il n'y a pas (à ma connaissance) de raccordement de décidé dans le secteur que vous avez évoqué.

#### ➤ Question de Jacques Ramon, journaliste :

Concernant le problème des volumes de terre à recycler évoqué précédemment, je pense qu'en bouchant les carrières qui ne sont plus exploitées ou les nombreuses zones inondables de la Région, est-ce qu'il y a possibilité et quelle est la différence de coût entre un morceau de ligne qu'on ferait sur pilotis et non pas avec un remblai ? Cf. problèmes d'inondations. Quand nous regardons votre projet de Montpellier Nîmes il y a à peu près une centaine de km qui sont avec des murs antibruit donc le remblai plus les murs antibruit cela fait déjà une muraille. Dans les trois propositions qui ont répondu à votre appel à PPP il y a un carrier qui est leader par rapport aux autres (Vinci). Quel est le coût par exemple d'un km de voie ferrée sur pilotis par rapport à des remblais ?

#### Réponse du maître d'ouvrage :

Sur la question des viaducs, une partie du projet devra nécessairement permettre de traverser les cours d'eau et, dans la région, certains ont des lits majeurs, très larges, notamment sur les basses plaines de l'Aude. Le projet imaginé en 1991-95 ne serait plus envisageable aujourd'hui. Même si on doit passer au même endroit on sait qu'on ne refera pas le même projet car des lois sont venues s'ajouter, notamment sur les risques d'inondation. Au niveau de Cuxac-d'Aude, la commune est en train de s'entourer de grosses digues. Il est évident que si leur objectif est de pouvoir faire écouler l'eau de l'autre côté du village et que nous venons poser un remblai pour réutiliser des matériaux en face, il n'y aurait pas convergence des vues entre les citoyens et le réemploi durable des matériaux. Il n'y a pas de réponse simple. Si ça coûtait le même prix, nous construirions tout sur pilotis. C'est évidemment plus cher puisque vous avez besoin dans un cas d'amener des camions et dans l'autre vous avez besoin de maçons, de coffreurs, etc. Nous utilisons donc au mieux l'argent public et quand il n'y a pas de problème d'inondation nous pouvons faire du remblai et là où il existe des risques avérés (parce que nous utiliserons des modèles numériques, des résultats d'études récentes) nous laissons autant que possible la transparence de l'ouvrage pour laisser s'écouler les flux. Les études d'environnement que mène Jean François Ruiz sont couplées avec les études techniques.

#### ➤ Question de Jean Pierre Martin, Président de Bec Frère, (Groupe NGE)

Juste pour recadrer :

- NGE n'est pas mandataire d'un groupement c'est Vinci,
- NGE n'est pas plus carrier que Vinci ou Bec Frères.

Pour faire un complément, ça fait 30 ans qu'on construit des TGV, nous sommes systématiquement tenté en tant qu'entrepreneur de varier les techniques et l'on aboutit systématiquement à des coûts qui sont de l'ordre de 1 à 2. Nous sommes aussi très tenté de faire des souterrains pour des raisons environnementales évidentes et là c'est plutôt de 1 à 3 ou 1 à 4. Il peut arriver que sur quelques km une variante passe mais il y a un contexte compliqué. J'en profite pour revenir sur le sujet de financement. Nous sommes sur des projets longs, 15/20 ans, pendant lesquels un certain nombre de contraintes évoluent. Comment prenez-vous en compte la provision financière nécessaire à faire, car statistiquement, sur 20 ans, la concertation amène à faire plus d'ouvrages et les normes évoluent (bruit, hydraulique etc.) donc le financement imaginé et les financements nécessaires font que le financement pensé n'est pas assez fort. Comment mesurez vous la provision nécessaire ?

#### Réponse du maître d'ouvrage :

Nous chiffrons le projet en fonction :

- Des calculs des études techniques, en fonction de l'environnement (choix du tracé pour réduire les nuisances), là on arrive à un premier prix.
- Sur ce prix, au stade où nous en sommes il y a une incertitude sur les volumes (sommes à valoir).

- Nous chiffrons ensuite des provisions pour risque. Là, c'est une imprécision sur le risque identifié : est-ce que la loi va m'obliger à faire un remblai ou un viaduc ? Et sur les risques non identifiés (catastrophe naturelle, faillite de l'Etat).

➤ **Question de Madame Christine Combarous SPEF (Société de protection des paysages et de l'esthétique de la France):**

Par rapport à l'étude pendant la période estivale, les jours prévus sont lundi et mardi. Un vendredi et samedi seraient peut être plus adaptés ?

**Réponse du maître d'ouvrage :**

Les 18 et 19 mars, RFF a enquêté un jeudi et vendredi. Ensuite une étude statistique a été réalisée à partir de bases de données annuelles pour voir la répartition des flux en fonction des jours et des mois dans l'année. Nous avons identifié que les dates complémentaires à un jeudi et vendredi du mois de mars étaient un lundi et mardi car le lundi vient compléter le vendredi en ayant les retours de week-end. Les jeudis et mardi sont des journées de base en milieu de semaine. Ensuite nous allons redresser à la journée puis effectuer un redressement annuel pour avoir une représentativité des flux.

(Redresser : méthodologie statistique pour reconstruire une situation globale à partir d'un échantillon représentatif.)

➤ **Question d'Emmanuel Navarro, Club des managers :**

Concernant le financement. Aujourd'hui nous recevons entre 12 et 15 millions de visiteurs par an tous moyens de transport confondus. Dans les 100 prochaines années, le pétrole va évoluer. Les lignes grandes vitesse seront le moyen le plus rapide avec l'avion pour venir dans notre région. Les gens viennent et repartent, ce qui fait 30 millions de trajets par an. Sur 100 ans, cela représente une somme astronomique comparée au 5 milliards d'euros dont on parle. Je pense donc qu'il faut mettre le paquet. Rappelons-nous que la connexion de l'A75 et de l'A9 à Béziers va faire passer à ce point là environ 30 000 de véhicules par an. Je pense donc que l'enjeu est important mais faire des économies d'échelle, ramené sur 100 ans c'est dérisoire et se serait hypothéquer notre région qui n'est pas seulement une région de passage mais une région où les gens viennent. S'il n'y a pas assez de desserte locale, les gens vont seulement passer, donc à court terme (20 ans) ceci peut entraîner la ruine de l'industrie principale qui est aujourd'hui le tourisme dans notre région.

**Réponse du maître d'ouvrage :**

Il n'y a pas de projet au rabais puisque le projet sera apte à la grande vitesse d'un bout à l'autre. Il n'existe pas de concession en termes d'accessibilité du territoire. Pour Agde, plusieurs cahiers d'acteurs se sont exprimés. Il y a la possibilité d'arriver à Agde directement ou d'arriver via une gare nouvelle qui serait dans l'est Biterrois. Je ne vois pas en quoi le projet tel qu'il a été présenté met en péril les flux touristiques.

Le discours de RFF est « nous avons un projet ambitieux mais vérifions que ce projet s'accorde aux besoins du territoire pour les 100 ans à venir. » Concernant la manne touristique la question des dessertes reste en suspens mais il n'y a pas de compromis ou de projet au rabais vis-à-vis de la grande vitesse ferroviaire.

➤ **Question de Jean-Paul Volle, Université de Montpellier 3 - Paul Valéry- géographe :**

J'ai été étonné de ne pas entendre parler des effets secondaires induits par la LGV. On est dans une région qui présente plusieurs types de flux. La LGV c'est la liaison vers l'extérieur donc la mobilité extra régionale. L'usage de l'ancienne ligne, quel est il ? Peut on envisager deux systèmes complémentaires : celui du TER, qui a une vocation de proximité, et celui de l'intercité à grande vitesse, qui permettrait aux villes de cette région de s'unir plus facilement par le train que par l'autoroute.

**Réponse du maître d'ouvrage :**

Le projet LGV n'est pas seulement un projet d'infrastructure mais un projet de territoire. Nous ne construisons pas une ligne nouvelle pour effacer l'ancienne. RFF a insisté durant le débat public pour rappeler cette notion de doublet de ligne, les deux marchent ensemble. La nouvelle ligne vient compléter le réseau ferroviaire français. C'est pourquoi les sites de gare (nouvelle ou existante) doivent permettre une interconnexion entre le réseau existant et la LGV.

Nous allons étudier les effets de ce doublet de ligne. Concernant les services régionaux à grande vitesse c'est un des volets des études de trafic voyageurs. Ces études permettent d'identifier quelles sont les modalités de desserte du territoire. Nous allons étudier le SRGV (service régional à grande vitesse) qui viendrait en complément des services actuels (grandes lignes TGV et TER) se serait donc un service hybride entre ces deux types de service.

- **Question de Pierre Hugues Bourlon Demange, représentant le maire de Rivesaltes également Président de la communauté de commune du Rivesaltais -Agly :**

Pour les nouvelles gares vous avez parlé sur les Pyrénées Orientales de privilégier la gare centrale de Perpignan. Qu'est ce qu'il advient du projet de gare à Rivesaltes ?

**Réponse du maître d'ouvrage :**

La décision à la suite du débat public est bien de desservir les Pyrénées-Orientales à la mise en service de la ligne nouvelle, et donc l'aire de vie de Perpignan par sa gare actuelle. Je pense que les acteurs ont pris en compte une évolution future de leur territoire et n'ont pas fermé la porte à une potentielle « halte grande vitesse » à l'horizon de 30 ou 40 ans. Nous n'étudierons pas de gare nouvelle dans les Pyrénées-Orientales mais nous étudierons la possibilité de réserver des emplacements pour une future halte. Il s'agit de ne pas hypothéquer l'avenir mais d'être conscient que les emplacements réservés s'imposent aux communes.

- **Question de Pierre Hugues Bourlon Demange:**

Il y a déjà un emplacement réservé à Rivesaltes et le développement économique est en attente de cette gare. Est-ce qu'il faudrait geler cet emplacement et donc le développement économique pendant encore 40 ans ?

**Réponse du maître d'ouvrage :**

Est-ce que nous structurons le développement d'une communauté de commune en fonction d'une éventuelle gare nouvelle ? Je ne crois pas que le TGV soit ce qui apporte l'économie, c'est un moyen, une aide, un levier. Un projet d'infrastructure vient améliorer un projet de territoire, pas l'inverse.

- **Question de Claude Auger, président de l'association énergie TGV à Perpignan :**

Quel est le temps de parcours perdu sur un TGV qui s'arrêterait à la gare ancienne de Perpignan par rapport à un train qui s'arrêterait dans une gare nouvelle à Rivesaltes ou entre Rivesaltes et le Soler ?

**Réponse du maître d'ouvrage :**

La gare de Perpignan est toute neuve. Sur un trajet Montpellier Barcelone, la différence est de l'ordre de 8 à 10 minutes pour le Barcelonnais. Pour le Perpignanais, il gagne du temps. Le passager qui descendrait à Rivesaltes devrait rentrer après en navette ou en voiture sur Perpignan. Nous pouvons même imaginer une navette ferroviaire depuis la gare de Rivesaltes. Ce n'est pas exclu. Mais notre réflexion n'est pas combien de temps met le train mais combien de temps met le passager ? Pourquoi les personnes font Lyon Paris en train et non en avion ? Parce que l'avion leur demande 4 heures (bouchons, embarquement, vol, navette etc.) contre 3 heures en train. Mettre le voyageur au cœur des études pose des questions en termes de moyens de transport multimodal (train+taxi ou transport en commun ou TER, emplacement de parking etc.).

- **Question de Monsieur Jean-Paul Volle :**

Il est normal que nous parlions beaucoup de voyageurs. Quand nous parlons de ligne nouvelle, nous parlons aussi de Fret. J'imagine que sur ce projet le fret est surtout du fret international. La question pour le fret c'est Perpignan mais c'est aussi son branchement. Comment pouvons-nous valoriser le port de Sète en termes de logistique et de transport par l'arrivée d'une nouvelle conception du déplacement du fret ? A quel endroit faut-il engager des travaux pour que le port de Sète soit véritablement branché sur la ligne nouvelle ?

**Réponse du maître d'ouvrage :**

Nous avons constaté dans les pré-études fonctionnelles qu'il y a deux grands types de flux de marchandise : les flux internationaux venant d'Espagne et le transit dans la région (depuis les Pyrénées Orientales vers PACA et port de Sète) qui sont embranchés à la ligne actuelle.

Si nous doublons la ligne, nous aurons d'une part, l'international et d'autre part, le régional. Le fret ne circule pas à grande vitesse mais ce doublet permettrait de libérer de la capacité sur la ligne actuelle pour répondre à ces deux demandes.

**Fin de la réunion 12h20**

\*\*\*\*\*