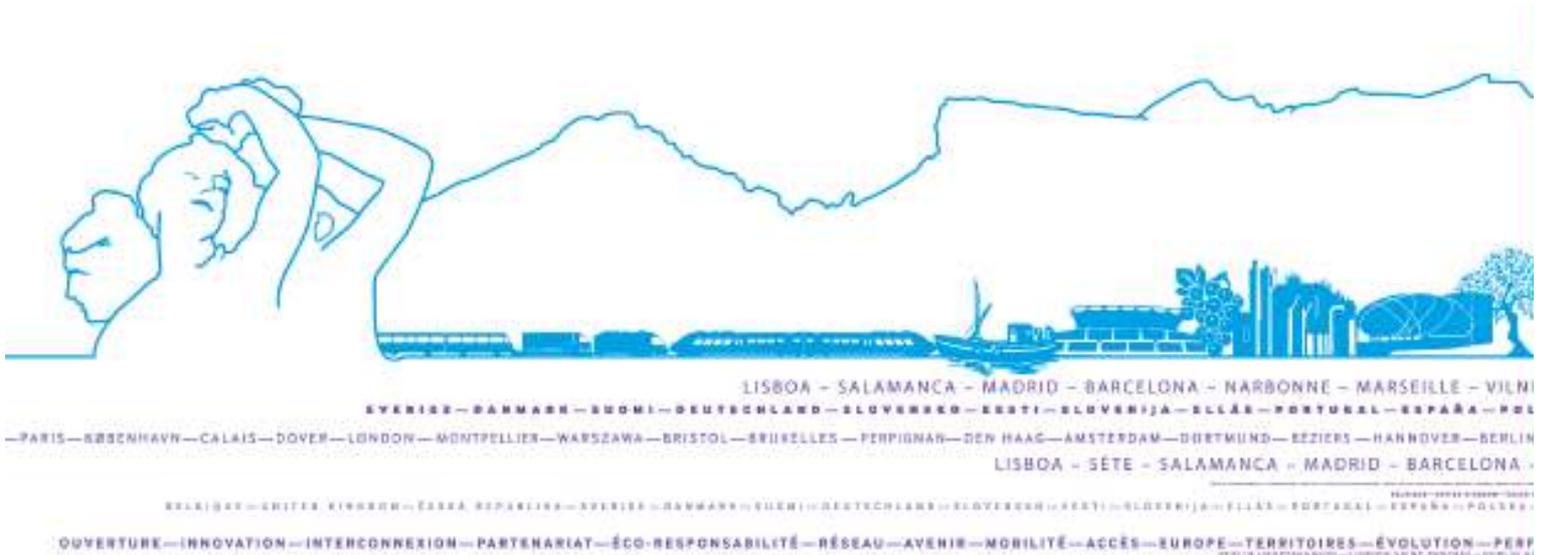


Compte-rendu

REUNION PUBLIQUE – SEQUENCE 5 de Loupian à Lattes

Lundi 6 décembre 2010 – GIGEAN
Salle Polyvalente



Objectifs de la réunion publique

Suite à la décision du Conseil d'Administration de Réseau Ferré de France (RFF) en date du 26 décembre 2009 de poursuivre le projet, la mission Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan conduit actuellement les études de définition d'une zone de passage préférentielle, étape n°1 des études préalables à la Déclaration d'Utilité Publique.

Dans ce cadre, RFF a pour ambition de concevoir un **projet de manière partenariale et concertée** dans la continuité de la démarche adoptée lors des études préalables au débat public.

Ainsi, conformément à la Charte de la concertation du projet, Réseau Ferré de France souhaite associer le plus en amont possible des études préalables à la Déclaration d'Utilité Publique le grand public afin diffuser largement des informations relatives au projet et de recueillir des avis sur le résultat des études.

Les communes concernées par cette réunion publique : de Lattes à Loupian

- Balaruc-le-Vieux,
- Balaruc-les-Bains,
- Bouzigues,
- Cournonsec,
- Cournonterral,
- Fabrègues,
- Frontignan,
- Gignan,
- Lattes,
- Lavérune,
- Loupian,
- Mireval,
- Montbazin,
- Montpellier,
- Poussan,
- Saint-Jeand-Védas,
- Saussan,
- Vic-la-Gardiole,
- Villeneuve-lès-Maguelonne,
- Villeveyrac

Début de la réunion à 18h45 en présence de 206 participants

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

- **Edouard PARANT** - Chef de mission Ligne nouvelle Montpellier Perpignan
- **Jean-François RUIZ** – Responsable de l'environnement
- **Patrick LINSALE** – Responsable de l'action foncière

Le garant de la concertation, **Monsieur Jean-Pierre RICHER** est également présent lors de cette réunion publique.

Le déroulé de la réunion :

- Présentation par RFF des études en cours et du dispositif de concertation
- Présentation d'une maquette en 3 dimensions des options de passage de la séquence entre Lattes et Loupian
- Echanges avec la salle

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

Monsieur le Maire de Gigean introduit la réunion et remercie l'assemblée d'être venue si nombreuse. Il rappelle que le projet est connu depuis longtemps dans la région et se réjouit qu'il puisse se préciser.

Présentation des études en cours

Edouard Parant propose que la présentation soit courte afin de laisser un maximum de temps pour que les participants s'expriment sur le projet et que RFF puisse répondre à l'ensemble des questions qui seront posées.

Les études de définition du tracé sont en cours et la réflexion se fait de manière progressive. RFF présentera donc en séance des options de passage large d'environ 1000 mètres et non un tracé définitif. RFF est néanmoins en mesure d'expliquer dès aujourd'hui comment va être défini le tracé et à quel horizon des plans précis pourront être présentés.

La décision de RFF à l'issue du débat public de 2009

Un débat public s'est tenu de mars à juillet 2009 sur le projet. Ce débat à été un fort moment de concertation et a remporté un franc succès grâce aux avec 12 réunions publiques rassemblant plus de 3500 participants.

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

Les projets ferroviaires adjacents à la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan

Au sud, il s'agit de la section internationale Perpignan-Figueras, dont l'inauguration officielle est prévue au mois de janvier 2011 et dont les premières circulations s'effectueront avant Noël.

Au nord, le Contournement de Nîmes et Montpellier (CNM) est encore en projet. Il est toutefois plus avancé que le projet de ligne nouvelle Montpellier-Perpignan, car il a déjà fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique. Il correspond aux 60 kilomètres séparant l'extrémité sud actuelle du réseau à grande vitesse de l'extrémité au nord du projet LNMP.

Où le projet va-t-il passer ?

C'est une infrastructure qui devra s'insérer dans le couloir littoral de 5 kilomètres de large définit après le débat public, de Montpellier jusqu'à Perpignan (soit environ 150 Km), proche des infrastructures existantes : de la voie ferrée, des nationales, de l'autoroute A9 et qui passe relativement près des agglomérations.

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 pour que la desserte se fasse, à l'horizon du projet, par la gare actuelle dite 'centre du monde'. RFF se doit de préfigurer ce que serait le territoire dans cinquante ou cent ans à venir et les études sont donc menées pour envisager une future halte ferroviaire au droit de Rivesaltes.
- Concernant les territoires du Piscinois, de l'Agathois, du Biterrois, l'est Audois et le narbonnais, le débat public n'a pas permis de faire émerger des solutions claires et nettes de la part de tous les acteurs. La carte projetée présente trois ronds rouges pour représenter les possibilités de gares nouvelles : les choix ne sont pas actés, mais les secteurs sur lesquels des études doivent être menées sont identifiés. Une réflexion est menée au travers d'études spécifiques de transport de passagers, en partenariat avec les collectivités concernées, pour identifier les sites les plus favorables à l'implantation de ces gares nouvelles.

Les fonctionnalités de la ligne

Le conseil d'administration de Réseau Ferré de France a retenu le principe d'une ligne qui soit adaptée 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.

Les bénéfices pour les hommes et les territoires

La grande vitesse. Le Languedoc-Roussillon souhaite appartenir à la famille des régions et des villes desservies par la grande vitesse ferroviaire. Connecté au nord et au sud, la volonté est que tout le Languedoc-Roussillon soit irrigué par la grande vitesse ferroviaire.

Réduire les temps de parcours entre les différentes villes de la région. Le TGV n'est pas seulement là pour s'échapper de la région. Il doit permettre de réduire le temps de parcours entre Carcassonne et Nîmes, entre Montpellier et Perpignan ou même Béziers et Perpignan.

Augmenter le nombre de train. La création d'une deuxième ligne permettra d'augmenter le nombre de TER sur la ligne actuelle. La volonté du Conseil régional, autorité organisatrice des transports depuis 1982, est de quasiment doubler le nombre de TER par jour sur la ligne actuelle.

Favoriser le report modal. Pour répondre à cet objectif, on pourrait imaginer que la ligne nouvelle permette d'augmenter le nombre de train de marchandises sur la ligne actuelle. Or ce raisonnement est erroné puisque, dans le même temps, la Région doublera le nombre de TER circulant sur la ligne actuelle. La ligne nouvelle permettra la circulation des TGV, mais certains resteront sur la ligne actuelle notamment pour desservir Sète ou Agde. Ainsi, RFF étudie la possibilité de faire circuler sur la ligne nouvelle des TGV et des trains de marchandises.

Améliorer la compétitivité du territoire en étant mieux desservi, par des infrastructures de transports modernes ce qui favoriserait l'implantation d'entreprises et le tourisme en facilitant l'accès au littoral.

Tous ces points permettront de justifier l'utilité publique du projet.

Les études préalables à l'enquête d'utilité publique.

Aujourd'hui de nouvelles études ont été engagées, afin de définir, au final, un tracé précis.

Pour pouvoir identifier ce tracé, diverses études préalables sont à mener, notamment des études environnementales, dont l'importance est encore amplifiée par les nouvelles lois dont celle du Grenelle de l'Environnement. Ces études doivent être conduites avec le même souci et la même précision que celles relatives aux aspects techniques. Les études techniques doivent néanmoins être également considérées et de nombreuses contraintes doivent être respectées, tant pour la conception géométrique que pour les composantes ferroviaires proprement dites.

Les études de conception s'accompagnent d'études de trafic, pour évaluer tant le nombre de personnes susceptibles de prendre le TGV que le volume de marchandises qui seront transportées.

Ces évaluations permettront de définir le nombre de trains qui devraient circuler sur la ligne et ainsi donner des indications sur le nombre de voies nécessaires pour garantir la capacité de la ligne.

D'autres études sont menées pour mieux cerner l'accessibilité des sites et définir l'emplacement pour les futures gares qui sera le meilleur pour les futurs clients.

Enfin, le dernier point est la question du financement du coût des travaux de construction de la ligne, qui seront environ cent fois supérieurs que celui des études.

Il existe deux sources possibles de revenus pour payer une ligne nouvelle. La première provient de la vente des billets : lorsque l'on achète un billet de train, environ 30 % du prix du billet va à RFF pour l'entretien et la construction des nouvelles lignes. Le deuxième vecteur possible de financement, ce sont

les impôts. Pour que le projet puisse aboutir, il est indispensable que les décideurs se mettent d'accord le plus rapidement possible pour savoir qui paye, quel est le montant total perçu pour réaliser ce projet et ses caractéristiques retenues (dessertes, voies d'évitement...).

Un projet comme la Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan coûtera plusieurs milliards d'euros. Souvent, les grands projets sont bloqués pour cause de non financement ; c'est l'une des raisons qui ont conduit à l'ajournement du projet en 1995.

L'objectif final des études est l'obtention d'un décret d'utilité publique, ce qui n'avait pas été le cas en 1995. Très concrètement, un projet a toutes les chances d'aboutir quand il obtient une déclaration d'utilité publique (DUP). Elle est, pour des projets tels que celui-ci, prise par décret du Conseil d'Etat. La DUP montre que le projet présente un intérêt pour le pays bien supérieur aux intérêts de chacun pris individuellement.

Les étapes du projet



Pour conduire à l'ouverture de l'enquête publique, cinq ans d'études seront nécessaires. Ces études sont échelonnées en 3 étapes :

- **l'étape 1** qui se termine prochainement permettra de réduire le couloir de 5 km de large (issu du débat public) à une zone de passage préférentielle de 1000 mètres de large environ.
- **l'étape 2** a pour objet, une fois la bande de 1000 mètres approuvée par le Ministre, la recherche d'un tracé. Ce tracé représentera une bande de 80 à 120 mètres de large. L'étape 2 fait aussi l'objet d'une approbation ministérielle.
- **l'étape 3** est celle de la préparation des dossiers réglementaires (étude d'impact, étude d'incidence sur le réseau Natura 2000, dossier d'enquête d'utilité publique, etc.) en vue de l'enquête d'utilité publique. Cette étape est importante pour la sécurité juridique du dossier et éviter d'éventuels recours au tribunal par une association ou un riverain qui viendrait annihiler plusieurs années d'étude et la réalisation du projet. Cette étape se terminera par la signature d'un décret d'utilité publique par le Ministre des Transports. Cette étape doit aussi permettre de réunir l'ensemble des financeurs pour qu'au lancement de l'enquête, RFF soit certain que les travaux pourront se réaliser rapidement après l'obtention du décret d'utilité publique.

L'étape suivante correspond à la phase de travaux. RFF envisage un délai d'environ 1 an entre l'enquête publique et leur démarrage. Le respect de ce délai est bien évidemment conditionné par l'obtention du financement du projet.

Les travaux se dérouleront sur 4 à 5 ans, pour une mise en service à l'horizon 2020.

Les rencontres avec les élus

RFF a besoin, pour réussir le projet, des habitants et des élus des territoires concernés. Ce sont eux qui connaissent le mieux le territoire du projet.

La loi impose désormais de ne pas séparer les temps d'études et les temps de rencontre avec le public encore appelés « concertation », comme en témoigne la réunion de ce soir. Depuis le début de l'année 2010, de nombreuses rencontres avec différents acteurs ont été initiées par RFF.

Ainsi, RFF a tout d'abord rencontré les institutions partenaires des études préalables au débat public avant même la publication de la décision suite au débat, pour s'assurer de leur accord quant à cette décision et pour qu'ils y consignent les éventuels points particuliers à ajouter.

Puis, dès la décision prise à l'issue du débat public de poursuivre les études, RFF a rencontré individuellement, début 2010, les maires des 74 communes concernées par le couloir de passage retenu.

Toujours dans le cadre de la concertation, RFF a organisé 2 séances de commissions consultatives, début septembre et mi-novembre 2010.

Les commissions consultatives, présidées par un représentant de l'Etat, associent les parlementaires, les élus des collectivités locales et les organismes publics des territoires concernés. Les commissions consultatives permettent d'échanger de manière approfondie avec les participants afin de bénéficier de leur connaissance fine du territoire ainsi que des enjeux locaux. Ces commissions leur offrent le moyen de s'approprier les éléments du projet et Réseau ferré de France peut aussi y recueillir formellement leurs avis sur les études.

Le couloir de passage entre Montpellier et Perpignan est divisé en cinq commissions consultatives, chacune d'entre elles concernent environ une trentaine de kilomètres du couloir d'études.

D'autres dispositifs de dialogue et d'information sur le projet ont par ailleurs été mis en place. RFF mène des discussions avec les organismes représentatifs des chambres consulaires (chambre d'agriculture, chambres de commerce), le Conseil Economique et Social, les syndicats, les associations. Ces discussions se font lors des réunions du Comité d'information Partenarial (COPART). La première s'est tenue le 24 juin 2010 à Montpellier.

Le dialogue avec les acteurs

Sept ateliers thématiques ont été organisés avec pour objectif de mutualiser les compétences et d'identifier les points qui nécessiteront des focus :

- **2 Ateliers « environnement »** : ils ont permis de recueillir des bases de données et de partager la méthodologie de hiérarchisation des sensibilités en lien avec les services de l'Etat.
- **2 Ateliers « agriculture-viticulture-foncier »** : importants du fait des spécificités de l'agriculture du Languedoc-Roussillon, ces ateliers ont rassemblé les chambres d'agriculture, la SAFER, les syndicats professionnels.
- **1 Atelier « hydraulique et milieux aquatiques »** pour évoquer les problématiques liées aux inondations et la gestion de la ressource en eau. Cet atelier a rassemblé les syndicats de bassin et les DDTM.
- **1 Atelier « Transport de marchandises »** pour évoquer les spécificités du Languedoc-Roussillon et en particulier des Pyrénées-Orientales. Du fait de la proximité de la frontière, un contexte économique singulier s'est développé avec des plateformes logistiques, des installations de transports combinés, l'autoroute ferroviaire. Cet atelier a rassemblé début octobre des gestionnaires d'infrastructure et des entreprises de transport. Il a permis de connaître les projets, les demandes et recueillir les attentes vis-à-vis d'une nouvelle ligne ferroviaire.
- **1 Atelier « Massifs de la Gardiole et des Corbières »** pour évoquer l'insertion environnementale et paysagère du projet au droit des ces deux massifs emblématiques.

Ces réunions sont réalisées en présence d'un panel représentatif des acteurs concernés par la thématique.

L'information du grand public

Tout ce travail de concertation s'est également traduit par l'organisation d'expositions publiques dans 56 des 74 communes du couloir d'étude.

Pendant 1 semaine, chaque mairie accueille une exposition composée de 3 panneaux.

Cette démarche est complétée par des expositions dans les Maisons de la Région de Perpignan, Narbonne et Béziers et dans plusieurs centres commerciaux de la région jusqu'à mi décembre 2010.

L'autre vecteur d'information est le site internet : www.lalignenouvelle.com. L'ensemble des documents (cartes, présentations, etc.) y sont téléchargeables, ainsi que les comptes-rendus de réunion.

D'autres moyens d'information sont mis à la disposition du grand public :

- **le dépliant** remis à l'entrée de la réunion comporte un coupon T pré-affranchi permettant de transmettre des remarques à RFF,
- **une newsletter** est disponible également sur Internet,
- **un registre** est mis à disposition du public dans la salle de réunion.

Le garant de la concertation

Pour s'assurer que RFF mettra bien en pratique tout ce qui vient d'être expliqué et communiquera avec les citoyens en toute transparence sur le projet, RFF précise que la CNDP a souhaité la nomination d'un garant de la concertation.

La Commission Nationale du Débat Public (CNDP), avec l'agrément de RFF, a ainsi missionné M. Jean-Pierre Richer, Garant de la concertation pour veiller à la bonne tenue de la concertation.

Le garant de la concertation est neutre car extérieur à la région, qu'il connaît néanmoins pour avoir déjà participé en 2009 au débat public sur le projet.

Sa mission, qu'il a prise depuis le printemps 2010, est de s'assurer que tout le dialogue, les échanges entre le public et le Maître d'ouvrage se font bien avec sérieux et dans la transparence, et qu'il n'y a pas de questions qui restent sans réponse.

Le garant regarde tous les documents émis par le Maître d'ouvrage pendant la durée des études et s'assure de la bonne tenue d'un dialogue respectueux et constructif.

Il participe à la plupart des réunions publiques, des commissions consultatives, des ateliers, au Comité partenarial et aux Comités techniques et de Pilotage.

Par ailleurs, le garant de la concertation, rédige un bilan à la fin de chaque étape du projet. Ce rapport indique la manière dont s'est déroulé le processus de concertation au cours de l'étape. Il est rendu public, est transmis au Maître d'ouvrage, au Ministre en charge de prendre la décision de validation (via le Préfet de Région) et à la Commission Nationale du Débat Public.

Une adresse internet a été créée pour que le grand public puisse écrire au garant par e-mail (garant.lnmp@gmail.com).

Présentation de la maquette virtuelle en 3 dimensions de la séquence

Les options de passage sont présentées grâce à une maquette virtuelle en 3 dimensions sur fond de photographies aériennes du couloir d'études prises fin avril 2010.

La visualisation des options de passage démarre à Lattes, puis s'éloigne vers la ZAC Marcel Dassault sur Saint-Jean-de-Védas.

Une option unique passe entre la prison et la barrière de péage de l'A9 sur Saint-Jean-de-Védas, puis, après la traversée de la Mosson, deux options de passage sont possibles : la première longeant l'A9, la seconde s'inscrivant davantage dans le massif de la Gardiole. Cette seconde option imposerait des caractéristiques techniques particulières (tunnel)

Les deux options se rejoignent au droit de Gigean.

Echanges avec la salle

➤ **Jean-François DURANTIN – Balaruc-le-Vieux** souhaite savoir si M. Jean-Pierre RICHER a été désigné par une autorité indépendante et s'il intervient bénévolement.

Réponse de Jean-Pierre RICHER, garant de la concertation :

Le garant a été proposé par réseau ferré de France et désigné par la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) qui organise tous les débats publics. La rémunération du garant est la même que celle de tous les membres de la CNDP et à l'identique que celle qu'il percevait lors du débat public.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Edouard Parant explique que les indemnités perçues par Jean-Pierre Richer sont payées par les partenaires cofinanceurs des études.

Ces indemnités servent notamment à payer ses frais de déplacement, Monsieur RICHER habitant Paris. Ceci garantit, par ailleurs, sa parfaite indépendance vis-à-vis du choix qui sera fait pour les zones de passage et la desserte du territoire.

➤ **Françoise WALCH – Bouzigues** souhaite connaître le devenir, à terme, de la ligne de Sète à Agde.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Cette ligne a, pour RFF, un grand intérêt. Ce n'est pas parce que RFF envisage de construire une nouvelle ligne que la ligne existante va disparaître, au contraire.

L'objectif est d'avoir deux lignes : une qui permet la grande vitesse et la ligne actuelle. La ligne actuelle doit permettre de continuer à desservir le littoral, par des TER mais aussi des TGV, comme c'est le cas aujourd'hui.

L'existence de deux lignes permettra par ailleurs d'accompagner le développement du port de Sète en dégageant de la capacité sur la ligne actuelle afin de permettre la circulation de trains vers et depuis ce port.

➤ **Christian POINAS – Poussan – Président de Poussan Autrement** souhaite que RFF revienne, sur la maquette en 3D, au droit de la sortie 33 de l'autoroute (échangeur de Sète).

Il signale qu'il existe un écart entre les limites bleues de la maquette en 3 D affichée et la bande de la carte résultant de l'atelier environnement, présente sur le site Internet du projet. Le décalage est d'environ 500 mètres vers le nord.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Le résultat de l'exercice réalisé lors de l'atelier environnement est un relevé à main levée sur un recensement des enjeux environnementaux.

Cette bande n'a donc pas de valeur à 100 mètres près ; elle correspond au souhait qui serait le plus acceptable pour le territoire par des spécialistes de l'environnement.

Ce qui est présenté ce soir résulte par contre d'un croisement entre les enjeux environnementaux et les contraintes techniques. Ceci peut expliquer la différence d'écart avec le résultat de l'atelier environnement. RFF présente à l'écran les résultats superposés des deux approches.

➤ **Pierre AUSANNEAU – Sète** souhaite savoir pourquoi, alors que toutes les lignes à grande vitesse en France sont uniquement « voyageurs », le choix a été fait de la mixité pour ce projet.

En effet, une fois la ligne nouvelle en service, la capacité de la ligne classique sera suffisante pour faire circuler les trains de fret, selon lui. Force est malheureusement de constater que le fret ne semble pas avoir trop d'avenir.

Par ailleurs, Pierre AUSANNEAU ne comprend pas pourquoi envisager de faire une gare à Narbonne et une gare à Béziers, alors qu'il n'y en aura aucune à Mèze ou à Sète. Il déplore ce mauvais équilibre.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Le principe de mixité a été acté par les conclusions du débat public.

La ligne nouvelle permettra de dégager de la capacité sur la ligne existante. La Région, en tant qu'autorité organisatrice des transports, souhaite augmenter le nombre de TER. Elle espère qu'une fréquence plus soutenue (doublement du nombre de trains) attirera davantage d'usagers.

Par ailleurs, RFF travaille pour que le fret se développe et la création de lignes n'est pas suffisant : il faut que le rail puisse offrir un service compétitif par rapport à la route. Plusieurs paramètres entrent en ligne de compte, mais il est certain que le fait de pouvoir circuler avec une vitesse commerciale plus élevée sur une ligne nouvelle libérée des circulations TER est attractif.

Si RFF propose la mixité pour la ligne nouvelle, c'est qu'il est convaincu qu'elle apporte un plus au projet, malgré des caractéristiques techniques plus contraignantes et un coût plus élevé.

Concernant le volet des gares : s'il n'y a pas de gare nouvelle à Sète, c'est simplement parce que la ligne nouvelle ne passera pas à Sète. Il aurait fallu la faire plutôt du côté de Balaruc ou Gignan.

Par ailleurs, Sète est proche de Montpellier alors que Béziers est à 80 km de Montpellier. Il est néanmoins vrai que si des gares nouvelles se font à Narbonne et Béziers, elles ne seront séparées qu'uniquement de 35 km.

Pour prendre un exemple, dans la région Languedoc-Roussillon, la majorité des personnes habitent proche du littoral. Ce constat confère au projet un caractère différent par rapport au projet TGV entre Paris et Lyon. En effet, Paris et Lyon étaient les deux plus grandes villes de France ce qui permettait de remplir les trains dès la ville de départ. Ce n'est malheureusement pas le cas pour Montpellier et Perpignan. C'est pourquoi, afin de remplir les trains, il faut que les TGV s'arrêtent un minima, afin de faire monter des voyageurs.

Narbonne présente par ailleurs une ouverture vers le reste du département de l'Aude, le bassin de Carcassonne, puis Castelnaudary.

Aujourd'hui, la question n'est toutefois pas encore tranchée.

C'est afin de répondre à cette question et d'identifier la meilleure desserte possible pour la région que RFF a engagé des études d'accessibilité et de trafic.

➤ **Gilles DOUCET – Saint-Jean-de-Védas – Association Saint-Jean Environnement** souhaite revenir sur l'insertion du projet au droit de Saint-Jean-de-Védas et se déclare très étonné de voir la ZA Marcel Dassault traversée par le projet.

A l'issue des études précédentes, une large bande avait été réservée pour le TGV et l'autoroute, puis cette bande avait été réduite et des constructions ont vu le jour. Aujourd'hui, le projet passe à nouveau sur ce secteur qui est maintenant construit et notamment sur le carrefour avec la nationale 112.

Gilles Doucet évoque également le franchissement de la Mosson : à l'origine, ce franchissement se faisait au moyen d'un viaduc, ce qui semble encore être le cas aujourd'hui.

Enfin, Gilles Doucet souhaite savoir comment est prévu le franchissement du début du massif de la Gardiole, au droit du grand château d'eau et du restaurant autoroutier de Fabrègues : en tranchée ou en tunnel ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Edouard Parant s'appuie sur la maquette 3D pour répondre à la question : la ZA Marcel Dassault est très proche du point de départ du projet lequel doit s'inscrire dans la continuité du projet de contournement de Nîmes et Montpellier.

Les caractéristiques techniques de départ du projet sont donc imposées : il faut quasiment aller tout droit pour atteindre la gare nouvelle Odysseum. Pour se rendre à la gare Saint-Roch, il faudra tourner en empruntant un raccordement.

Les contraintes techniques imposées au projet se traduisent par un resserrement de l'option de passage qui passe tel que le PIG (Projet d'intérêt général) l'envisageait en évitant au maximum les zones bâties.

En 1995, le tracé passait au milieu de la bande proposée, en tranchée ouverte, enterré d'une dizaine de mètres dans la roche.

Jean-François Ruiz, responsable environnement, confirme que le franchissement de la Mosson se fera très probablement par un viaduc, mais pas forcément dans les mêmes conditions que celles prévues en 1995, puisque le projet ne prévoyait, à l'époque, pas de circulations fret.

Or, aujourd'hui, le contexte réglementaire a évolué et des mesures doivent être prises pour préserver tant la qualité des eaux que les trames vertes et bleues (conclusions du Grenelle de l'Environnement) et la transparence hydraulique.

Par ailleurs, depuis 1995, la région a connu de nombreux épisodes pluviométriques non pris en compte dans les études hydrauliques de l'époque. De nouvelles études devront donc être menées afin d'intégrer ces données, notamment pour l'établissement du dossier réglementaire relatif à la loi sur l'eau.

L'insertion du projet dans le massif de la Gardiole et dans la plaine de Fabrègues ne pourra être précisée que lorsque le tracé sera défini. Au stade actuel des études, deux options de passage sont encore à l'étude. Pour celle englobant l'A9, une éventualité de passage soit côté plaine, soit côté massif sont possibles.

Les mesures d'insertion seront étudiées au cas par cas, et très précisément sur le projet qui sera retenu. Le massif de la Gardiole faisant l'objet de protections réglementaires, RFF devra réaliser un dossier réglementaire à destination de la Commission Nationale des Sites dans le cas où le projet traverserait le massif de la Gardiole.

Les études d'insertion paysagère et de franchissement des cours d'eau seront réalisées en étape 2 (2011-2013) et seront affinées pour la réalisation des dossiers réglementaires en étape 3.

➤ **Jérémy CAPUELA – Gigean** souhaite savoir pourquoi RFF propose deux options de passage et évoque sa préférence pour un passage en tunnel qui limiterait l'impact visuel. Pourquoi RFF ne choisit-il pas d'emblée cette solution puisqu'elle semble techniquement possible ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Le tunnel n'est pas la solution à tous les problèmes. C'est une option technique chère. Il faut avoir à l'esprit que dès lors que l'on s'enterre, on est confronté à d'autres problèmes que le paysage.

Ainsi, quand on perce dans un massif calcaire, on rencontre des formations souterraines telles que des cavités et se posent alors des problèmes d'ordre hydrogéologique liés à l'alimentation eau potable, notamment en raison de l'interférence avec des zones de captages au droit des réserves souterraines.

Les travaux risqueraient d'occasionner des venues d'eau, de perturber ainsi l'alimentation en eau potable mais également d'influer sur la qualité des eaux utilisées pour la conchyliculture ou la station thermale de Balaruc-les-Bains.

Faire un tunnel dans le massif de la Gardiole n'est donc par exempt de risques. RFF se doit d'avoir une vision complète de l'ensemble des problématiques.

➤ **Jérémy CAPUELA** comprend que l'option tunnel n'a pas la préférence de RFF.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Aucune décision n'a encore été prise et RFF réalisera une analyse croisée des différents critères.

Le paysage est l'un des critères qui sera considéré dans le cadre de l'analyse multicritères et RFF travaille en partenariat avec les services de l'Etat, notamment sur l'atlas paysager de la région Languedoc-Roussillon.

RFF s'attachera également à vérifier si les différents critères sont discriminants ou non. Ainsi, sur la séquence 5, la desserte n'est pas discriminante, puisqu'il n'y a aucun site pressenti pour accueillir une gare nouvelle. En revanche, les enjeux paysagers et ceux relatifs à l'eau ne seront pas impactés de la même manière selon l'option qui sera retenue : un tunnel sera favorable au paysage, mais aura des impacts négatifs sur la ressource en eau.

La séquence présente par ailleurs de nombreux enjeux en termes de faune et flore : la Gardiole, bien qu'elle présente un aspect aride, recèle des milieux humides riches et il faut préserver le massif contre les risques d'incendie. Toute la zone de la Lauze abrite des espèces protégées, tant animales que végétales.

Jean-François Ruiz précise que si le tunnel est un moyen de préserver le paysage, les accès au tunnel restent, quant à eux, extrêmement visibles. Par ailleurs, le massif de la Gardiole présente un relief de crêtes et de creux, ce qui impose une alternance de tunnels mais aussi de viaducs, lesquels seront visibles dans le paysage de la Gardiole.

➤ **Jérémy CAPUELA** souhaite également savoir laquelle des deux options de passage impactera le maximum de personnes en termes de nuisance sonore, au niveau régional.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Le bruit ne peut être considéré au niveau régional puisqu'il s'agit d'une problématique très locale.

Deux options sont possibles :

- soit le bruit s'ajoute à celui existant déjà, par exemple le long de l'autoroute,
- soit des nuisances sonores sont créées à l'encontre de personnes qui, jusque là, n'en avaient pas.

Le travail de RFF est d'aller au-delà du bruit ressenti grâce à un travail de simulation ou de modélisation permettant une appréhension du bruit ferroviaire.

➤ **Jérémy CAPUELA** précise sa demande : quelle est l'option qui impactera le plus grand nombre de personnes sur Gigean ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Il existe des obligations réglementaires de protection des riverains lors de la réalisation d'une infrastructure tant ferroviaire que routière. Pour une voie ferrée, cette réglementation impose les limites suivantes : 58 dB(A) de nuit et 63 dB(A) de jour.

L'éloignement de l'infrastructure ne diminue pas forcément le bruit. Tout dépend du calage du projet, notamment en profil en long. Le volume de bruit dépend par ailleurs de la nature des trains qui passent et de leur vitesse.

Il existe aujourd'hui des modèles acoustiques très fiables ainsi qu'en témoignent les nombreuses vérifications faites a posteriori par RFF. Ces modélisations permettent de dimensionner les protections acoustiques telles les merlons, les écrans anti-bruit ou les traitements de façades (en complément).

Toutes les mesures seront prises par RFF pour respecter la réglementation. Les études seront réalisées en étape 2, sur le tracé précis qui aura été choisi.

Il est indispensable de disposer d'un tracé précis pour pouvoir engager les calculs acoustiques qui eux-mêmes sont très pointus et n'auraient pas de sens sur un tracé qui ne serait pas le tracé définitif.

➤ **Pierre CAZANOVE – Poussan** soumet deux questions :

La première concerne un document consulté sur le site Internet de la ligne nouvelle : ce cahier d'acteurs de la Communauté de Communes du Nord du Bassin de Thau propose une gare fret entre Poussan et Loupian. Cette gare n'est-elle qu'un projet et sera-t-elle réalisée un jour ? Il y en effet, sur la commune de Poussan, une zone qui va être réservée pour le développement du port de Sète, et la gare fret pourrait être un plus pour le projet hinterland ;

la seconde est relative à la traversée de la commune de Poussan, à la sortie du péage de l'A9, pour atteindre cette gare fret: de quelle manière la ligne nouvelle atteindra-t-elle le site de la gare fret ? en déblai ou en remblai ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

La proposition d'une gare fret entre Poussan et Loupian est issue du cahier d'acteurs de la Communauté de Communes du Nord du Bassin de Thau. En effet, à l'occasion du débat public, chaque association, chaque communauté de communes, chaque structure représentative pouvait soumettre des contributions écrites (remarques, contre propositions, expertises sur le projet) édités par la CPDP au cours du débat. Le contenu n'engage que les auteurs et non, RFF. Aucune gare fret n'a été étudiée sur la commune de Poussan.

Pour répondre à la deuxième question, RFF précise que les trains de fret sont des trains lourds qui exigent des rampes limitées. Lorsque le projet doit franchir un cours d'eau, il le franchit généralement par-dessus. Il faut donc un certain linéaire pour le projet passe du niveau du terrain naturel au niveau nécessaire au franchissement du cours d'eau. S'il existe un relief entre les deux, le projet sera alors en léger déblai.

De la même manière, après le franchissement, il faudra un certain linéaire avant que le projet puisse retrouver le niveau du terrain naturel. Au droit du péage, le projet se situe dans une vallée, ce qui signifie que le projet sera plutôt en aérien.

L'autoroute A9 présente un profil qui correspond à un bon indicateur. Il faut toutefois avoir à l'esprit qu'un tracé ferroviaire est encore bien moins souple qu'un tracé autoroutier.

➤ **Jean-Claude CALVIAC – Fabrègues** a deux questions :

la première concerne la vitesse de circulation des trains : les trains de fret et les TGV ne circulent pas à la même vitesse, ce qui laisse à penser qu'il faudra 4 voies sur la ligne nouvelle ;

la seconde est relative au milieu humain qui semble avoir été complètement oublié. Le milieu naturel a été largement évoqué, mais le secteur de Fabrègues et Gigean est relativement urbanisé. RFF semble avoir édulcoré le fait qu'il puisse y avoir des personnes qui habitent à proximité du passage du projet.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Edouard Parant rappelle qu'au débat public ont été présentés les aménagements nécessaires à la cohabitation de trains circulant à des vitesses différentes. Comme le TGV roule plus vite que le train de fret, à un moment donné celui-ci sera rattrapé par le TGV.

Or, contrairement à ce qui se passe sur une autoroute, le véhicule le plus rapide ne peut pas doubler le véhicule le plus lent. Dans ce cas, soit le TGV ralentit, soit il faut créer une troisième, voire une quatrième voie permettant le dépassement. Des études sont en cours sur ces aménagements.

Ces études sont liées aux études de trafic : en effet, s'il est possible de faire circuler les trains de fret sans qu'ils gênent la circulation des TGV, il n'y a pas de problème.

Il faut ainsi envisager la possibilité de faire circuler les trains de fret hors des périodes de pointe de circulation des TGV, ce qui est possible, les contraintes d'horaires étant moins fortes pour les circulations fret que pour les circulations TGV.

Il n'est toutefois pas envisageable de faire circuler tous les trains de fret la nuit car certains d'entre eux arriveraient à destination en heure de pointe du matin, ce qui serait extrêmement perturbant pour les circulations voyageurs. Pour le fret longue distance, il est indispensable de considérer l'ensemble du parcours.

En liminaire à sa réponse à la seconde question, Edouard Parant rappelle que la zone de Fabrègues n'est pas seulement urbanisée puisque la plaine de Fabrègues est une zone NATURA 2000 dans laquelle il n'est pas plus simple de passer que dans la Gardiole.

D'un point de vue réglementaire, ce secteur est presque aussi protégé que le massif, voire davantage, puisque le classement est de niveau européen.

Jean-François Ruiz projette un extrait de la modélisation Mithra sur le projet de LGV Rhin-Rhône en prenant en exemple, la commune de Auxon-Dessous. Il s'agit d'une carte des isophones autour du tracé : plus la représentation est rouge et plus il y a de bruit.

La carte présente les courbes de niveau et les habitations. Il apparaît que plus le projet est en remblai, plus le bruit se diffuse loin (les zones rouges se rétrécissent au droit des déblais).

Pour que le niveau de bruit respecte la réglementation, il faut que la plage de couleur soit verte, pas jaune ni rouge.

Puis la même carte est présentée après mise en place des protections acoustiques (écrans acoustique et merlons paysagés) : on observe que le bruit se diffuse moins loin, il se cantonne au droit du projet, et que toutes les habitations sont dans des zones de bruit entre 50 dB(A) et 53 dB(A).

➤ **Un participant** souhaite connaître les conditions d'indemnisation pour les habitations se trouvant sur le tracé, ce qui est le cas pour sa propriété.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Il n'existe aujourd'hui aucun tracé. Le tracé précis ne sera défini qu'à la fin de l'étape 2. Les études en cours portent sur la définition d'une zone de passage préférentielle d'environ 1 km de large qui sera progressivement optimisée pour aboutir au tracé final.

La logique voudrait que le tracé évite toutes les maisons, ce que les contraintes techniques ne permettent malheureusement pas toujours. Cependant, l'attention de l'assemblée est attirée sur le fait que la largeur de la ligne nouvelle sera au final plus faible que celle de l'autoroute.

Patrick Linsale complète en insistant sur le fait que dans la thématique « environnement », les hommes sont concernés. L'activité humaine est un thème à part entière de l'environnement.

Il précise que les deux tiers des propriétés figurant au sein de l'option de passage sur la commune de Saint-Jean-de-Védas ont déjà été acquises par RFF.

L'activité humaine n'est pas oubliée dans le choix du tracé : elle figure parmi les enjeux présentés sur les différentes cartes, au même titre que les zones NATURA 2000.

Dans le cas des communes de Gigean et de Poussan, la composante humaine est à considérer avec attention puisqu'elle correspond à une situation toute particulière.

RFF propose, donc en accord avec Monsieur le Maire, de tenir une réunion spécifique sur ce thème en mairie de Poussan, le vendredi 17 décembre prochain à 14h.

➤ **Gilles DOUCET – Saint-Jean-de-Védas – Association Saint-Jean Environnement** comprend suite aux propos de RFF qu'entre les zones urbanisées et les zones protégées au titre de l'environnement, ces dernières seront sacrifiées.

Dans le cadre de la préparation du SCOT, il a été dit que le massif de la Gardiole et la zone d'Issanka constituaient des zones intouchables.

Le projet d'agglomération, présenté dans le cadre de Thau Agglomération, précise qu'il faut impérativement protéger la Gardiole. Le projet de ligne nouvelle va engendrer de très fortes perturbations sur l'environnement.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

L'analyse menée par RFF s'est faite sur un ensemble de critères (environ une soixantaine) dont la grande majorité relève de l'environnement au sens large, intégrant le milieu humain.

Ainsi, la sensibilité d'Issanka est relative à l'eau, déjà évoquée précédemment lors de la réunion. De la même manière, les activités humaines ont également été évoquées avec la conchyliculture et la station thermale.

La première grille de lecture du territoire concerne l'eau (en général inondations, submersions marines, trames bleues, zones de captages, etc.)

Le second volet concerne l'environnement naturel, avec les zones NATURA 2000 comme la plaine de Fabrègues, les ZNIEFF de type I et de type II (Saint-Jean-de-Védas)

RFF a également considéré tout ce qui concerne l'environnement humain, avec les zones urbanisées, mais aussi celles en devenir (urbanisation et zones d'activités), l'agriculture, la viticulture, la sylviculture, le développement de l'éolien.

Un quatrième volet de l'analyse concerne le patrimoine (monuments et sites classés ou inscrits) et le paysage. On peut remarquer à ce titre la ZPPAUP de Loupian.

Les options de passage proposées sont celles qui, au regard de tous ces critères, ont semblé les moins impactantes globalement et correspondent aux meilleurs compromis.

Plusieurs questions se posent :

- Souhaitons-nous réaliser ce projet ? La réponse du débat public a été un « oui » massif.
- Créons-nous une ligne nouvelle juste pour voir passer les trains ? Non, puisque les trains desserviront les villes de la région.
- Le projet respectera-t-il le territoire, les hommes et la nature ? C'est une obligation qui s'impose à RFF.

➤ **Serge CUCULIERE – Adjoint au maire de Poussan** pose plusieurs questions :

Les deux premières concernent le tracé : lors du débat public, il avait été envisagé une autre hypothèse de passage plus au nord. Quelle est la justification de l'abandon de cette hypothèse ? Est-il par ailleurs possible de superposer la bande PIG aux propositions de RFF ?

Les suivantes sont relatives au bruit : les limites qui s'appliquent aux projets routiers sont de 55 dB(A) la nuit et 60 dB(A) le jour. Ces limites sont différentes de celles annoncées précédemment pour le ferroviaire. Pourquoi une telle différence ?

Serge Cuculière fait par ailleurs remarquer que l'A9 faisait, lors de sa mise en service en 1975, peu de bruit, et que depuis qu'elle est passée à 2x3 voies, il y a de plus en plus de bruit. Les seuils réglementaires sont largement dépassés et aucune protection n'est mise en place.

Le bruit sera-t-il bien analysé ? La signature acoustique des trains est-elle bien connue ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Le couloir de passage large de 5 km proche de Pézenas a été évincé au moment du débat public. L'analyse du territoire menée à cette étape du projet avait montré qu'il y avait peu de différence entre les deux couloirs en termes de sensibilités environnementales.

Le choix a été fait par les acteurs du projet, notamment ceux du Biterrois, qui se sont prononcés en faveur du couloir proche des infrastructures existantes, ce qui permettait par ailleurs de préserver les territoires encore vierges.

RFF présente une superposition du tracé PIG de 1995 (bande jaune) et des options de passage étudiées dans le cadre de l'étape 1. Cela permet de constater que les emprises finales seront bien moins

importantes que la bande à l'étude actuellement. Le tracé PIG est inclus dans les options de passage du nouveau projet. Il faut en revanche garder à l'esprit que les contraintes techniques relatives au fret sont plus contraignantes que celles pour des circulations TGV. Or, le tracé PIG était un tracé TGV. Le nouveau tracé sera donc susceptible d'être, par endroits, différent de celui du PIG

Jean-François Ruiz précise que la réglementation relative au bruit date de 1992. L'A9, construite dans les années 70, n'était donc pas soumise à cette réglementation et que le bâti était moins présent. Par ailleurs, le matériel roulant fait de moins en moins de bruit. Un gain 10 dB(A) est obtenu pour une vitesse identique, entre les circulations des premiers TGV orange et celles des TGV bleus duplex actuels. Le matériel roulant évolue et la recherche est menée au niveau européen. Il est ainsi acquis qu'il est possible de gagner 10 dB(A) en mettant des semelles de frein en matériaux composites.

Dans ses modèles acoustiques, RFF considère des signatures de matériel roulant classique, ce qui est conservatif, puisque les trains feront de moins en moins de bruit dans l'avenir, comme en témoigne le graphique projeté qui présente un gain de 7 dB(A) pour le matériel d'autoroute ferroviaire par rapport à un matériel classique circulant à même vitesse.

Les seuils réglementaires sont effectivement différents pour le fer et la route. Le rail bénéficie d'un « bonus ferroviaire ». En effet, il est considéré un bruit moyen pondéré sur chacune des périodes diurne et nocturne et non un bruit instantané qui conduirait à mettre en place des protections extrêmement lourdes. Un riverain de voie ferrée peut bénéficier de silence entre deux trains. Ce qui n'est pas le cas pour un riverain d'autoroute qui perçoit, de manière continue, un bruit de fond.

La loi exige que soit pris en compte l'effet cumulé du bruit ferroviaire et du bruit autoroutier en cas, de proximité des deux infrastructures.

➤ **Serge CUCULIERE – Adjoint au maire de Poussan** fait remarquer que le tracé PIG est mal placé.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Le tracé présenté correspond au fichier d'origine de la SNCF. RFF vérifiera le calage de celui-ci.

➤ **Raphaël VARGAS –Poussan** intervient pour indiquer qu'il y a deux semaines, il a appelé RFF pour se renseigner sur le prix d'achat des acquisitions des terrains agricoles nécessaires au projet. Son interlocutrice lui a répondu que le prix d'achat était de 1,2 €/m². Par ailleurs, quelle est la procédure pour les maisons « illicites » qui se trouvent sur la commune de Poussan : seront-elles achetées ? Et si oui, à quel prix ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Il n'est pas possible que M.Vargas ait obtenu une telle réponse de la part de l'équipe projet. RFF invite les personnes concernées par la problématique des maisons illicites de se rendre à la réunion organisée en mairie de Poussan, le 17 décembre prochain.

Patrick Linsale précise que chaque cas nécessite une procédure spécifique associée à une étude de marché afin de définir un prix d'acquisition.

Il ne peut par ailleurs pas, en absence de précisions supplémentaires, donner de réponse pour le cas des maisons illicites et propose de rencontrer les personnes concernées en particulier.

La procédure d'acquisition est bien cadrée : il existe un certain nombre d'obligations légales et réglementaires qui seront suivies RFF avec l'assistance de France Domaine pour l'évaluation de la valeur des propriétés.

Il existe une possibilité pour les propriétaires de bénéficier des services d'un arbitre (cas de l'expropriation) ; cet arbitrage est utilisé dans environ 1 à 2% des cas d'acquisitions sur les projets de LGV en France.

Le principe est, que dans tous les cas de figure, le propriétaire se retrouve dans une situation équivalente tous frais confondus.

Il n'est pas interdit de faire mieux et d'aller au-delà des exigences réglementaires. Ainsi, environ 90% des emprises prélevées par un tel projet concernent des milieux naturels ou agricoles. RFF passe donc des accords généraux et signe des protocoles avec la profession agricole.

Dans certains cas, il existe des préjudices complémentaires, au-delà de l'acquisition elle-même (dépréciation d'une propriété qui aura été « tronquée », par exemple). Tous ces préjudices seront bien évidemment pris en compte par RFF.

Les emprises temporaires, quant à elles, feront également l'objet d'indemnités (RFF prive le propriétaire de la jouissance de son bien et doit donc payer l'équivalent d'une location) et de remise en état, en cas de besoin.

Enfin, il existe des préjudices divers (allongement de parcours, poussières, boues, etc.), qui seront traités au cas par cas.

L'estimation des biens se fait sur la base d'une analyse du marché local : évaluation par comparaison (recherche des ventes récentes chez les notaires et au bureau des hypothèques).

Cette indemnité pour les propriétaires est complétée par une indemnité de remplacement qui correspond à environ 8 à 10% de la valeur vénale du bien et couvre notamment, les frais de recherche d'un nouveau bien.

Pour les locataires, la loi exige le règlement des frais de déménagement et de réinstallation. RFF apportera son aide aux personnes ayant des difficultés à trouver un nouveau logement.

Dans 98% des cas, RFF parvient à un accord de droit commun avec les propriétaires. Cet accord est régularisé devant notaire et RFF règle l'ensemble des montants lors de la signature de l'acte authentique.

➤ **Freddy MALTESE – Poussan** vient de signer un compromis de vente pour un bien sur Poussan. Il s'y installera d'ici 3 semaines et voudrait savoir ce qu'il en est du préjudice moral qui sera le sien si jamais la ligne nouvelle venait à passer sur son terrain.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Patrick Linsale souhaite faire une réponse honnête. Les textes ne prévoient pas le préjudice moral. Il n'existe pas d'exemple de prise en compte juridique claire du préjudice moral.

Patrick Linsale rappelle qu'il n'existe toutefois pas encore de tracé. La maison de M. Maltèse sera peut-être loin du tracé qui sera retenu, ou que ce tracé sera peut-être enterré. Il s'agira, le moment venu, d'apprécier la situation.

Aujourd'hui, il est vrai que le préjudice ne pourra être compensé que par une indemnité financière dont le montant sera déterminé lorsque le tracé et ses mesures d'insertions seront connus.

Edouard Parant souhaite savoir si l'inquiétude de M. Maltèse fait suite à la présentation du projet de RFF ou si sa maison se situe sous le PIG de 1995.

M. Maltèse répond que sa maison est sous le tracé du PIG et que cette situation le conduira à défendre toute solution qui passerait ailleurs, notamment à côté de l'A9.

➤ **Christian TURREL – Maire de Loupian** souhaiterait que les ingénieurs en charge des nouvelles études respectent le plus possible le tracé de 1995, imposé par le Préfet et faisant partie du droit du sol des communes concernées.

Les autorisations en matière d'urbanisme doivent respecter les réserves liées au PIG. Une forte discordance entre le nouveau projet et le tracé du PIG serait un manque de respect vis-à-vis des habitants des communes, mais aussi des élus.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

La particularité du projet est qu'il possède une histoire et la plupart des gens pensent savoir où le projet va passer. Or, si RFF n'avait qu'à reproduire ce qui avait été prévu par la SNCF en 1995, il serait inutile de dépenser des millions d'euros dans de nouvelles études.

Le projet doit aujourd'hui pouvoir accueillir à la fois des TGV et des trains de fret. Il ne sera donc pas possible, techniquement, de passer exactement sur le tracé du PIG.

Par ailleurs, les conclusions du Grenelle de l'Environnement exigent la préservation des espaces sensibles, ce qui n'était pas non plus le cas en 1995.

La transparence oblige donc RFF à prévenir l'ensemble des acteurs et le grand public que le tracé pourra être modifié par rapport au projet initial.

RFF a fait renouveler les arrêtés gelant les terrains sous le PIG, mais l'objectif de RFF est que cette situation ne perdure pas. La bande de 1 000 mètres sera soumise pour validation au Ministre dans les

prochains mois. Le projet de RFF atteindra donc le même niveau que le PIG à l'issue des études de l'étape 2.

Le premier Comité de Pilotage s'est tenu le vendredi 3 décembre dernier. RFF, afin de gagner du temps, a avancé le financement de cette première étape pour la démarrer au plus vite les études, ce qui a permis de ne pas perdre trop de temps.

RFF est bien conscient que la situation actuelle pose problème : certains craignent les acquisitions et attendent le tracé précis, d'autres souhaiteraient pouvoir vendre leur bien. L'important est donc d'obtenir la Déclaration d'Utilité Publique du projet dans les meilleurs délais.

En fin d'étape 1, RFF demandera aux préfets de prendre en considération un périmètre d'étude. La bande de 1 000 mètres choisie ne sera pas gelée mais sera soumise à une réglementation spécifique qui obligera les notaires, lors d'achat de terrains, de mentionner les risques de passage de la nouvelle infrastructure.

Il s'agit d'un arrêté préfectoral, plus léger que celui du PIG. Lors d'une demande de permis de construire, le maire sursoit à statuer et met le demandeur en relation avec RFF afin qu'il y ait un échange. Ainsi, le demandeur pourra connaître en temps réel les informations sur l'avancement des études et le calage du projet.

Les arrêtés de PIG rendus par les préfets obligent les communes à modifier leurs PLU pour y inscrire les emplacements réservés, mais ces arrêtés n'interdisent que la construction sur les terrains concernés et non leur vente ou leur mutation.

➤ **Un participant** dans ce cas de figure intervient: il a acquis un terrain sur un emplacement réservé et a fait construire une maison sur ce terrain alors qu'il n'avait pas obtenu de permis de construire.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Edouard Parant propose à cette personne de venir avec ses actes notariés à la réunion prévue le 17 décembre.

➤ **Frédéric LACOUR – Gigean** demande des précisions sur la prise en compte de la perte de valeur des terrains non acquis mais situés en proximité immédiate de l'emprise de l'infrastructure.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Une appréciation sera faite lorsque le préjudice pourra être constaté, c'est-à-dire après mise en service de la ligne. Le principal préjudice est le bruit.

Un arbitrage possible est prévu par la loi devant le tribunal administratif.

Dans 98% des cas, RFF trouve un accord à l'amiable avec les propriétaires.

➤ **Jean ARTIS – Président de l'association TGV Développement** souhaite poser trois questions :

- quel est le poids financier du foncier dans un projet ?
- quelle est l'incidence de la mixité sur la surface au kilomètre de ligne ?
- la mixité entre Narbonne et Perpignan n'avait-elle pas été plus ou moins abandonnée ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

RFF souhaite étudier un projet qui soit acceptable pour les finances publiques. En effet, si le projet n'est pas finançable, il ne sera jamais réalisé. RFF et ses partenaires se retrouveront dans la situation de 1995.

RFF cherche donc à construire un projet le plus adapté aux besoins identifiés. C'est pourquoi, une analyse particulière est faite sur la mixité, qui est une fonctionnalité du projet qui coûte cher. Au stade actuel des études, la mixité est étudiée sur l'ensemble du linéaire, mais la décision stipule que cette mixité sera réalisée sur les sections les plus circulées.

Par ailleurs, la mixité conduit à faire davantage d'ouvrages, ce qui prend parfois moins de place qu'un remblai. En revanche, la mixité impose des pentes plus faibles et peut donc conduire à des déblais plus importants, avec en corollaire davantage de besoins en termes d'emprise. De manière générale, les deux effets se compensent à peu près et la mixité n'a pas d'incidence sur les surfaces d'emprises globales.

Le coût des acquisitions foncières sur un tel projet représente environ 5 à 6% du coût global de l'opération.

L'emprise correspond à la surface entre clôtures. Elle peut être évaluée à une moyenne de 12 ha par kilomètre de ligne, soit 120 m de large. Cette emprise comprend les rétablissements routiers ainsi que les

mesures d'insertion environnementales. Aujourd'hui, les mesures relatives à l'hydraulique et à l'insertion paysagère sont plus consommatrices d'espaces que par le passé. Ce qui explique que la moyenne d'emprise soit passée en quelques années d'environ 10 ha/km de ligne à environ 12 ha/km de ligne.

Conclusion de la réunion

Réseau Ferré de France remercie l'ensemble des personnes présentes pour leur participation à cette réunion.

Fin de la réunion à 20H50
