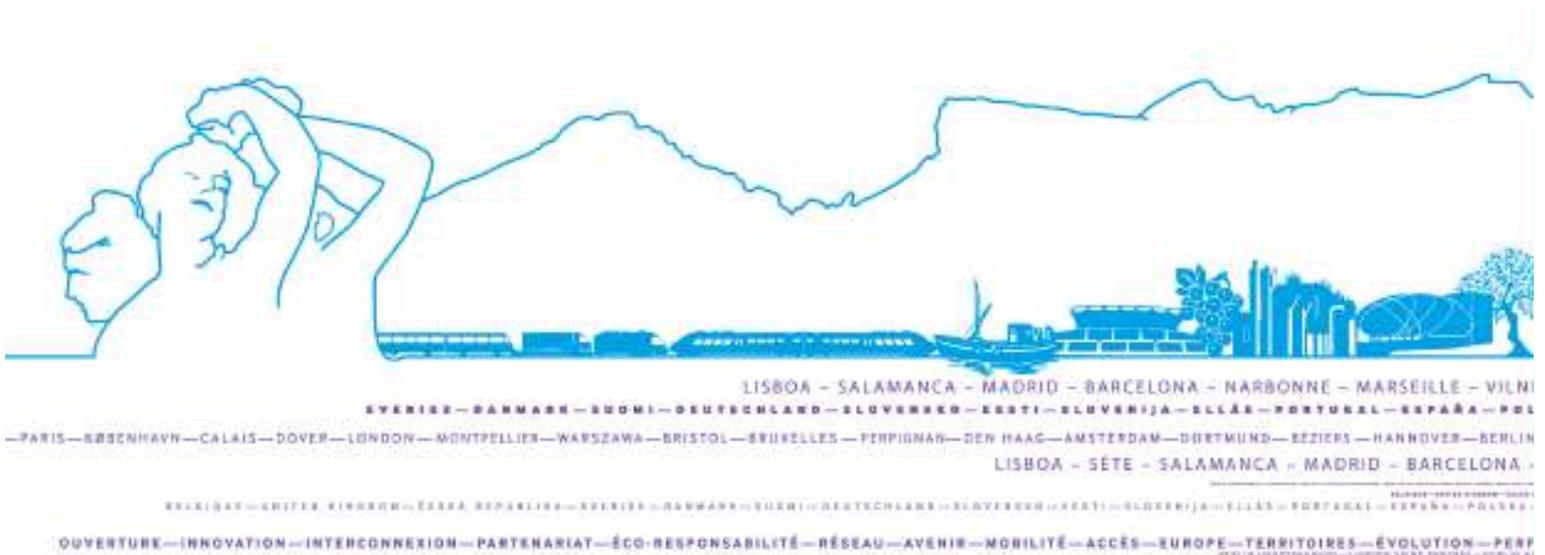


## Compte-rendu

### REUNION PUBLIQUE – SEQUENCE 4 de Vendres à Loupian

Mercredi 15 décembre 2010 – BESSAN  
Salle Aimé Peret



### 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 Vendres à Loupian :

- |                        |                         |                          |
|------------------------|-------------------------|--------------------------|
| ○ <b>Bessan,</b>       | ○ <b>Montagnac,</b>     | ○ <b>Sérignan,</b>       |
| ○ <b>Béziers,</b>      | ○ <b>Montblanc,</b>     | ○ <b>Vendres,</b>        |
| ○ <b>Castelnau-de-</b> | ○ <b>Pinet,</b>         | ○ <b>Vias,</b>           |
| ○ <b>Guers,</b>        | ○ <b>Pomerols,</b>      | ○ <b>Villeneuve-lès-</b> |
| ○ <b>Cers,</b>         | ○ <b>Portiragnes,</b>   | ○ <b>Béziers</b>         |
| ○ <b>Florensac,</b>    | ○ <b>Saint-Thibéry,</b> |                          |
| ○ <b>Mèze,</b>         | ○ <b>Sauvian,</b>       |                          |

### Début de la réunion à 18h40 en présence de 146 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 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 Vendres et Loupian
- Echanges avec la salle

Le diaporama de présentation est en ligne sur le site [www.lalignenouvelle.com](http://www.lalignenouvelle.com) sous la rubrique Documents – Réunions de concertation – Réunions publiques

Monsieur le Maire de Bessan remercie RFF qui, dans le cadre d'une forte concertation, a souhaité faire une réunion d'information à Bessan.

### 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 a été un fort moment de concertation et a remporté un franc succès grâce aux 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 défini 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 doublé 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](http://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](mailto:garant.lnmp@gmail.com)).

## Présentation d'une maquette 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 largeur des options est d'environ 1000 mètres (alors que la largeur du couloir d'étude initial était de l'ordre de 5 kilomètres).

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

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

- La séquence se termine à l'Est au niveau de Loupian avec un couloir unique rétréci dû aux zones urbaines.

## Echanges avec la salle

**Jacqueline ROUZIERES – Loupian** est impatiente de connaître le tracé au droit de Loupian. Le tracé de 1995, qui passait au nord de l'autoroute, n'impactait pas ses terrains qui sont localisés à 200 m au sud de l'autoroute.

### **Réponse du Maître d'Ouvrage**

Aujourd'hui le tracé définitif n'est pas défini. On ne peut pas passer d'un couloir de passage de 5 km, décidé suite au débat public, à une bande de 100 m (tracé définitif) en une seule étape. Le niveau d'étude est progressif.

Il est nécessaire de réaliser des études (technique, environnementales...) et de mener également une concertation partagée.

L'objectif de la réunion de ce soir est d'indiquer que la bande des 5 km est en phase de se réduire pour arriver à une zone de passage préférentielle large de 1000 mètres.

**Fabien PORTES – Président du MEDEF – Béziers** souhaite avoir des précisions concernant la nouvelle gare envisagée dans le Biterrois.

### **Réponse du Maître d'Ouvrage**

A l'issue du débat public, RFF n'a pas exclu la possibilité de créer une gare nouvelle. Les études en cours doivent apporter des éléments de réponse sur ce point.

Plusieurs solutions sont envisagées : soit la réalisation d'une gare nouvelle pour Béziers et ses environs, soit une gare nouvelle commune avec Narbonne. Les élus du biterrois sont pour la première solution.

Des échanges ont eu lieu, notamment lors de la dernière commission consultative de novembre, avec les représentants des collectivités concernant les conditions d'implantation d'une gare nouvelle dans le biterrois.

**Fabien PORTES** complète son intervention en précisant qu'il serait préférable de savoir au plus tôt si la gare sera réalisée ou non et ce, afin de bénéficier de l'effet d'annonce et d'image que l'implantation de la gare aura sur le développement économique du Biterrois.

### **Réponse du Maître d'Ouvrage**

Le site souhaité par les élus locaux pour l'implantation de la gare nouvelle se situerait au niveau de l'échangeur A 75 / A9.

### **Sarah-Fatima ALLAOUÏ – Conseillère Municipale – Béziers**

La préférence de la ville de Béziers parmi les options d'études est l'implantation de la gare nouvelle dans le secteur de Béziers Est.

En effet, ce secteur correspond aux besoins en termes de développement urbain de la ville de Béziers et présente une position intéressante pour la desserte d'Agde et plus globalement, pour la communauté d'agglomération Hérault-Méditerranée.

La position de cette gare aurait un impact positif sur le développement du tourisme et la desserte du secteur du Cap-d'Agde. La ville de Béziers souhaiterait que la ville d'Agde participe aussi au financement de la gare.

**Jacques GALINIER – Bessan** pose une première question concernant les distances entre la ligne nouvelle (tracé définitif) et les zones de nuisances, notamment acoustiques.

La deuxième question concerne les coûts du projet. Est-ce que le fait de chiffrer les coûts en amont ne va pas limiter sur les sommes reversées aux propriétaires pour l'acquisition de leurs biens immobiliers ?

### **Réponse du Maître d'Ouvrage**

Concernant les marges de recul par rapport aux voies ferrées, ces dernières sont régies par une loi de juillet 1845 (sur la police des chemins de fer) qui indique qu'aucune construction ne doit être faite à moins de 2 m de la limite du tracé. Cette distance peut être ramenée, après arrêté préfectoral, à 1,50 m à l'extérieur du rail. Naturellement, depuis les projets neufs sont construits bien plus loin.

La réglementation est très stricte concernant la limitation du bruit ferroviaire vis-à-vis des habitations et autres bâtiments sensibles (écoles, hôpitaux, ...)

Il n'existe pas de distance minimale permettant de définir un préjudice par rapport au bruit. En revanche, les textes de loi définissent des seuils de bruit, de 58 dB(A) la nuit et 63 dB(A) le jour. RFF a une obligation de résultat pour limiter ce niveau sonore en façade des habitations.

Dans les études d'environnement et techniques réalisées actuellement, la volonté première est d'éviter au maximum de passer à proximité des zones bâties.

Lorsqu'il est nécessaire de passer plus près des zones urbanisées, des dispositifs tels que les écrans ou les merlons acoustiques peuvent être mis en œuvre. Le travail préalable actuel porte sur l'évitement des zones bâties. Les modélisations acoustiques ne pourront être réalisées que lorsque le tracé sera défini ainsi que les types de trains et les vitesses de circulations.

Dans les projets réalisés, tels que le TGV Est, des mesures acoustiques ont été effectuées après la mise en service et ont permis de démontrer que les résultats issus des modélisations sont généralement supérieurs aux niveaux de bruit effectivement constatés lors des mesures.

Le coût foncier n'est jamais figé lors des études amont. Au stade des études préalables, l'estimation de ce dernier est réalisée en fonction des retours d'expériences issus des opérations antérieures (ratios), et ensuite, cette estimation est affinée en fonction de l'avancement du projet et de la meilleure connaissance des besoins en termes d'acquisitions foncières.

Le coût du foncier se répartit en 3 postes :

- acquisitions foncières (99 % des acquisitions se sont faites à l'amiable sur les projets ferroviaires au cours de ces 20 dernières années) ;
- procédures d'aménagement foncières (anciennement remembrements) en zone agricole (soit environ 99 % de la surface acquise, en comptant les forêts, les vergers, les vignobles, ...);
- indemnités dites de dommages de travaux publics (aléas de chantier, interventions sur le domaine privé en phase amont, ...)

L'estimation de la valeur du terrain est faite au moment où celui-ci est acquis à partir d'une étude de marché. Le principe de l'utilité publique est de rechercher un équilibre entre l'intérêt général et les impacts sur les propriétés privées. Le prix payé sera la valeur précise de la propriété au moment où elle sera acquise. La procédure est régie par le Code de l'expropriation.

**Jacques GALINIER** demande comment seront informés les habitants, ou les acquéreurs de bien s'ils se trouvent sur le tracé.

### Réponse du Maître d'Ouvrage

Le tracé de 1995 se traduit dans les documents d'urbanisme des communes traversées par des emplacements réservés, d'une centaine de mètres de large, où il est interdit de construire.

L'information doit être donnée par le notaire qui a l'obligation de demander au Maire, un certificat d'urbanisme. Il s'agit d'une obligation légale.

Un autre outil, mis en œuvre plus en amont, est l'arrêté de mise à l'étude qui définit un couloir d'un kilomètre environ. Il s'agit d'un arrêté préfectoral qui sera transmis aux Maires. Cet arrêté sera annexé aux documents d'urbanisme et permettra de communiquer l'information au grand public.

Dans cette zone, toute demande d'aménagement doit faire l'objet d'un sursis à statuer : obligation de mettre en relation le maître d'ouvrage et le particulier qui fait la demande.

Le troisième moyen d'information, lorsqu'il va être procédé aux acquisitions d'emprise est une lettre recommandée destinée à tous les propriétaires concernés.

**Jacques GALINIER** précise qu'il a été confronté dans sa vie professionnelle à des servitudes souterraines et le Maire de la ville n'avait pas informé le notaire qu'un éventuel tracé pourrait être réalisé à long terme.

### Réponse du Maître d'Ouvrage

En dehors des emplacements réservés ou des arrêtés de mise à l'étude, le Maire n'a pas à sa disposition de moyen formel pour transmettre l'information. Le Maire peut éventuellement donner l'information, à titre non officiel.

**Louis-Paul DELPECH – Association Civic Agde – Agde** L'association Civic a présenté un cahier d'acteurs lors du débat public.

M. Delpech voudrait réitérer une des propositions contenu dans celui-ci. Il tient d'abord à rassurer les élus de Béziers sur le fait qu'Agde, en tant que première station balnéaire d'Europe a besoin d'une gare TGV. La proposition faite par l'association est de dévier la voie actuelle pour venir tangenter la ligne nouvelle, de manière à alimenter la gare TGV par les TER et limiter l'usage de la voiture particulière.

### Réponse du Maître d'Ouvrage

L'ensemble des sites potentiels de gare nouvelle (gare nouvelle à Béziers, ou à Narbonne ou commune aux deux territoires) devrait pouvoir être interconnecté avec le réseau ferré local.

La première hypothèse est que la nouvelle ligne s'adapte à la configuration actuelle des voies. L'association Civic propose que la ligne actuelle s'adapte à la ligne nouvelle. Cette démarche a été reliée politiquement par la Communauté d'Agglomération du Biterrois. En effet, parmi les sites étudiés actuellement, celui privilégié par la Communauté d'Agglomération ne sont pas interconnectés avec la ligne actuelle.

Deux solutions ont été proposées pour réaliser cette connexion :

- déviation de la ligne classique ;
- création d'une liaison ferrée entre Béziers et la gare nouvelle. Cette solution, moins ambitieuse, ne permet pas de relier directement Agde à la gare nouvelle par le train.

**Alain AOUAT – Saint-Thibéry** est le représentant de 10 maisons situées sur Saint-Thibéry au lieu-dit « le Pont Romain ».

L'ancien tracé devait passer sur des bâtiments au niveau du lieu-dit. Des discussions ont conduit à décaler ce tracé, mais Monsieur Aouat craint que le nouveau tracé vienne à nouveau impacter ces propriétés. Il demande comment peut-il être informé de l'évolution des études ?

### Réponse du Maître d'Ouvrage

Le lieu-dit le Pont Romain se situe dans l'option de passage de 1 000 m.

Cela ne préjuge en rien du fait que la ligne sera implantée à ce niveau ou à proximité immédiate.

Sur le site Internet du projet, des cartes permettent de visualiser avec précision les différentes options de passage possibles.

**Bernard NOUGARET – Bessan** demande à quelle distance de l'autoroute la LGV peut-elle être implantée lorsque leurs tracés sont proches ?

### Réponse du Maître d'Ouvrage

Les deux infrastructures ne présentent pas une géométrie compatible. En effet, la vitesse pour laquelle a été conçue l'autoroute est de 130 km/h, alors que la future ligne nouvelle devra prévoir une vitesse de circulation des trains d'environ 300 km/h voire plus. En d'autres termes, la ligne nouvelle ne peut donc pas suivre les virages de l'autoroute.

A certains endroits, la ligne peut être collée à l'autoroute (inter-distance de 10-15 m), mais à d'autres endroits, il peut y avoir 200 à 300 m d'écart. Le désenclavement de la parcelle localisée entre l'autoroute et la LGV pourrait donc s'avérer problématique.

Pour cette raison, il est parfois préférable de ne pas suivre exactement l'autoroute de manière à permettre d'accéder aux terrains compris entre les deux infrastructures.

En revanche, une réflexion consistant à jumeler autoroute et la ligne nouvelle est menée au niveau de Montpellier où l'A9 doit être déplacée en même temps que la construction de la ligne nouvelle. La réflexion est donc menée en parallèle avec ASF pour associer les deux tracés.

**Jean-Baptiste DE CLOCK – Syndicat de la Propriété Privée Rurale 34 – Mèze** pose deux questions :

- les voies de délestage pour le fret sont-elles accolées aux voies à grande vitesse ?
- le problème du bruit a été évoqué, mais qu'en est-il des vibrations ?

### Réponse du Maître d'Ouvrage

Sur le premier point, concernant le passage des trains rapides et des trains lents : deux solutions peuvent être envisagées : soit, les différents types de trains circulent en fonction de créneaux horaires précis, soit des voies d'évitement sont créées pour permettre aux TGV de « doubler » les trains les plus lents.

La troisième voie est accolée aux deux autres (il est donc nécessaire d'ajouter environ 4,80 m à 7 m à la plateforme ferroviaire).

Afin de limiter les coûts du projet, ces voies sont, dans la mesure du possible, réalisées dans les secteurs où les contraintes ne conduisent pas à réaliser trop d'ouvrages d'art.

Concernant la deuxième question portant sur les vibrations, le problème se trouve essentiellement sur les voies existantes, où le bâti est implanté à 15-20 m des voies. Ces voies étant construites sur terrain naturel.

Dans le cas d'une ligne nouvelle, les techniques employées utilisent des matériaux très compactés pour la réalisation des plateformes. Ces matériaux absorbent les vibrations qui ne sont pas ressenties très loin de la ligne.

Dans tous les cas, des études de propagation des vibrations seront réalisées. Par exemple, des études spécifiques ont été réalisées au niveau des Avant-Projets Détaillés dans le cadre du TGV Atlantique pour les chais de vieillissement du vin. Le cas échéant, des études similaires seront menées pour ce projet.

Le problème des vibrations est également abordé en phase travaux, notamment lorsqu'il est nécessaire d'employer des explosifs.

Dans ce cas, à l'instar de ce qui est fait actuellement dans le cadre des travaux d'aménagement du tramway de Montpellier, des diagnostics des bâtiments sont réalisés avant les travaux. Après la réalisation des travaux, les experts reviennent pour constater si des fissures ont été créées par les travaux. Une remise en état des bâtiments est prévue aux frais du Maître d'Ouvrage si les travaux ont occasionné des dégradations.

Dans le cas où l'infrastructure passe à proximité des habitations, une couche résiliente peut être incorporée à la plateforme pour limiter les vibrations.

**Louis-Jean ARTIS – Association TGV développement - Béziers** indique que selon lui, l'intérêt de l'aménagement d'une ligne mixte est très limité compte tenu du manque de dynamisme de l'activité fret en France. Il indique que le coût de l'aménagement de la ligne mixte s'élèverait à 2 milliards, pris en charge par les contribuables du Languedoc-Roussillon, pour 70 km au total de voies d'évitement entre Montpellier et Perpignan. Il demande également si la mixité de la ligne, et les contraintes liées à l'utilisation des voies d'évitement, ne sont pas contradictoires avec les politiques de cadencements observées ces dernières années.

Monsieur ARTIS prend l'exemple de la Région Parisienne où les exploitants cherchent à séparer de plus en plus les flux Transilien, Grandes Lignes et Fret afin d'améliorer le service.

### Réponse du Maître d'Ouvrage

Ces sujets ont été abordés lors du débat public.

Le découplage des trafics selon les types de trains (TER, TGV, fret) n'est pas envisageable en raison de son coût élevé. L'objectif est de réaliser une ligne pour à termes disposer, avec la ligne actuelle, d'un doublet de ligne en Languedoc-Roussillon. De fait, tous les trafics ne pourront pas être séparés.

De plus, il faut s'articuler avec le réseau espagnol, qui comportera lui aussi deux lignes, avec des circulations de fret sur leur ligne nouvelle. Le cadencement permet de faciliter la circulation des trains, puisque les créneaux horaires sont définis à l'avance. En fonction de la demande des trains TGV et fret, il est décidé ou non de construire les voies d'évitement.

Concernant l'opportunité de la circulation des trains de marchandises, ces derniers permettent de soutenir l'économie régionale et de rentabiliser la ligne nouvelle.

Concernant la Région Parisienne, la situation est quelque peu différente car la demande en liaisons courtes est extrêmement forte. La problématique est donc peu comparable.

La ligne nouvelle pourrait également servir à accueillir des TER à grande vitesse. La réflexion pourrait conduire à faire passer les TER à grande vitesse sur la ligne nouvelle et de reporter les circulations fret sur la ligne classique. Toutefois, la ligne classique traverse des zones urbanisées. Les circulations fret, notamment de nuit, entraînent des nuisances sonores qu'il faut prendre en compte.

**Louis-Jean ARTIS – Association TGV développement - Béziers** pose le problème de la ligne Perpignan-Figueras qui présente une géométrie comportant des rampes de pentes plus fortes que sur les lignes rapides espagnoles et françaises. Le cahier d'acteurs de la ligne évoque le passage de 400 trains par jour, ce qui semble peu réaliste à Monsieur ARTIS.

#### Réponse du Maître d'Ouvrage

L'hypothèse prise en compte par RFF est de 200 trains par jour.

Concernant la problématique des pentes, la section Perpignan-Figueras présente des pentes plus importantes que celle employées pour la construction de lignes accueillant des trafics marchandises.

En d'autres termes, un train chargé au maximum ne pourra pas rouler à pleine vitesse sur cette ligne.

Or, les études de marché montrent que les trains de marchandises circulant entre la France et l'Espagne ne transportent généralement pas de marchandises particulièrement lourdes (par exemple du minerai), mais plutôt des pièces automobiles, des voitures ou des containers. La contrainte n'est peut être pas aussi pénalisante.

A terme, l'objectif est de faire des trains de 1 000 m ou de 1 500 m (contre 750 m actuellement) ; ce qui induira d'utiliser deux locomotives.

**Louis GRANDJACQUET – Président de l'Association TGV Sud territoires-environnement – Portiragnes** souhaite ajouter que la mixité permet plus de souplesse, puisqu'en cas de blocage d'un axe, la circulation peut être déviée par l'autre axe.

Les grandes courbes et les faibles pentes du tracé de la future ligne nouvelle ont également un impact positif en termes de développement durable, puisqu'elles permettent de réduire les consommations énergétiques voire, l'usure de la ligne.

#### Réponse du Maître d'Ouvrage

RFF confirme que les travaux présentent au départ, un investissement plus important. Disposer d'une ligne plate et rectiligne entraîne effectivement moins de consommation énergétique et moins d'usure.

**Michel ROUQUETTE – Cers** pose deux questions :

- Combien y aura-t-il de raccordements entre la Ligne nouvelle et la ligne classique ?
- Concernant la gare nouvelle de Béziers, pourquoi ne pas faire la gare à l'intersection entre la ligne classique et la LGV ? L'aménagement d'un raccordement ou la déviation de la ligne classique pourrait entraîner des impacts importants.

#### Réponse du Maître d'Ouvrage

Concernant le raccordement, celle-ci correspond aux discussions que RFF poursuit avec les collectivités concernées. La proposition de l'association Civic consiste à dévier la ligne classique.

Les arguments concernant le coût et les impacts (consommation foncière) de la déviation de la ligne classique ont été entendus par les partenaires co-financeurs. RFF doit étudier la faisabilité technique et financière de cette solution.

Si, des gares nouvelles sont aménagées, il n'est pas forcément nécessaire de réaliser des raccordements entre la ligne nouvelle et la ligne classique pour desservir les centres-villes. Cela conduirait à démultiplier les coûts pour des aménagements qui s'avèreraient redondants.

Au niveau de Nissan, une des options de passage permet de connecter la ligne nouvelle et la ligne classique sans consommer trop de foncier (les infrastructures étant assez proches sur ce secteur). Une liaison vers Toulouse est également envisagée.

Au Sud de Nissan, il est difficile de réaliser des raccordements, puisque la ligne classique passe dans les étangs. A l'entrée du département des Pyrénées-Orientales, un raccordement pourrait être réalisé pour envisager la liaison de Narbonne vers Perpignan Centre, au droit de Rivesaltes. Enfin, un autre raccordement pourrait être étudié afin de permettre à un TGV espagnol de traverser la Plaine du Roussillon et d'emprunter la ligne nouvelle vers le Nord.

Concernant la gare nouvelle de Béziers, une des hypothèses consistent à la positionner au niveau de l'intersection entre la ligne nouvelle et la ligne classique, comme vous le proposez.

Ce secteur, localisé en limite de zone inondable, concentre cependant les difficultés techniques d'aménagement. De plus, RFF travaille en concertation avec les collectivités locales et étudie toutes les propositions. La question du raccordement de la gare nouvelle de Béziers à la ligne classique reste également posée.

**Marie-Hélène LAUSSAUSAIE** craint que malgré les aménagements de la ligne mixte, l'ambition politique de développement du fret (ainsi que les aménagements annexes à mettre en place pour concrétiser cette volonté) ne permettent pas au trafic de fret de se développer de manière suffisante pour concurrencer le trafic de marchandises routier.

#### Réponse du Maître d'Ouvrage

Conjointement aux études de trafic voyageurs, RFF mène des études sur le trafic de fret.

Enoncer que la ligne nouvelle va permettre de supprimer le trafic de poids lourds sur l'autoroute n'est pas possible. L'ambition du projet est de limiter la croissance du trafic des poids lourds sur l'autoroute. La suppression totale de ce trafic serait utopique.

Pour le débat public, des études concernant les trafics de marchandises ont été effectuées. Les documents relatifs à ces études sont disponibles sur le site Internet de la ligne nouvelle.

Dans les Pyrénées-Orientales, un atelier a été mené avec la filière logistique / transports. En effet, c'est dans ce département que les plateformes logistiques, permettant les échanges entre les différents modes de transports, sont majoritairement présentes.

L'atelier Fret a permis d'identifier leurs possibilités de développement. Toutefois, le recours au fret ferroviaire ne devient attractif par rapport à la route que sur des longues distances (plus de 500 km). La compétitivité du fret ferroviaire dépend également de sa fiabilité en termes d'horaire. Les entreprises souhaitent que leurs clients soient livrés dans les temps impartis. La vitesse moyenne des trains de fret sur le réseau français est d'environ 30 km/h.

Le projet de ligne nouvelle s'inscrit dans le corridor D pour le fret européen qui relie Valence à Bucarest via Lyon. RFF recherche un financement européen pour les études, le projet étant à vocation internationale et mixte. Le dossier n'a pas abouti en 2010, mais sera à nouveau présenté. RFF espère également obtenir un financement européen pour les travaux.

**Claude FRANCHINI – Association TGV Développement – Béziers** formule deux remarques :

- la répartition de la population montre que la densité est plus forte sur la région Biterroise, Agathoise et Piscénoise que sur le Narbonnais. Madame FRANCHINI demande si cela ne justifierait pas d'autant plus la réalisation d'une étude plus poussée sur l'implantation de la gare dans le secteur de Béziers ;
- il est nécessaire d'informer les personnes présentes de l'évolution du fret.

#### Réponse du Maître d'Ouvrage

Sur le premier point, le département de l'Hérault est effectivement le plus peuplé de la région.

Toutefois, le projet réunit l'ensemble des partenaires régionaux et il doit donc être bénéfique à l'ensemble de la région Languedoc-Roussillon.

Les critères démographiques sont importants puisque la réalisation d'une gare n'est justifiée que si elle a des voyageurs.

Concernant le second point, le fret est en évolution et doit se développer pour être compétitif. Les transporteurs devraient acquérir de nouveaux wagons avec des technologies performantes : suspensions, freins en céramique, attelages semi-automatiques limitant ainsi les éventuelles nuisances sonores auprès des habitants.

**Alain HOUGUE – Pomerols** demande s'il y a une obligation de créer des gares entre Montpellier et Perpignan ? Et, si oui, combien de gares sont prévues ?

#### Réponse du Maître d'Ouvrage

Il n'existe aucune obligation de créer des gares et leur nombre n'est donc pas défini.

Ensuite, la problématique est de savoir s'il faut créer des gares nouvelles, ou utiliser les gares de centre-ville existantes.

Ce sont deux politiques qui peuvent coexister sur le projet. Par exemple, les acteurs locaux souhaitent une gare nouvelle à Béziers alors qu'un raccordement est envisagé pour desservir Perpignan Centre.

**M. RAMES – Agde** demande si des raccordements vers les communes d'Agde et de Sète sont prévus depuis l'éventuelle gare nouvelle de Béziers.

#### Réponse du Maître d'Ouvrage

A la sortie du massif de la Gardiole, l'option de passage passe au Nord de l'étang de Thau. Elle évite donc le lido (Sète et Agde). Pour un voyageur arrivant de Montpellier et se dirigeant vers Sète et Agde, deux options seraient proposées. La première serait de prendre un TGV qui dessert Sète et Agde (16 à 20 trains par jour) ou un TER en correspondance à Montpellier. La seconde option serait d'aller jusqu'à Béziers puis de rejoindre Agde (en TER si la gare est interconnectée).

La première possibilité sera privilégiée pour partir vers le Nord, alors que la seconde sera plus pertinente pour aller vers le Sud.

La faisabilité de l'accès à la gare de Béziers depuis Agde reste posée. Celle-ci devra être tranchée par les collectivités locales.

### Conclusion de la réunion

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

**Fin de la réunion à 20h45**

\*\*\*\*\*