

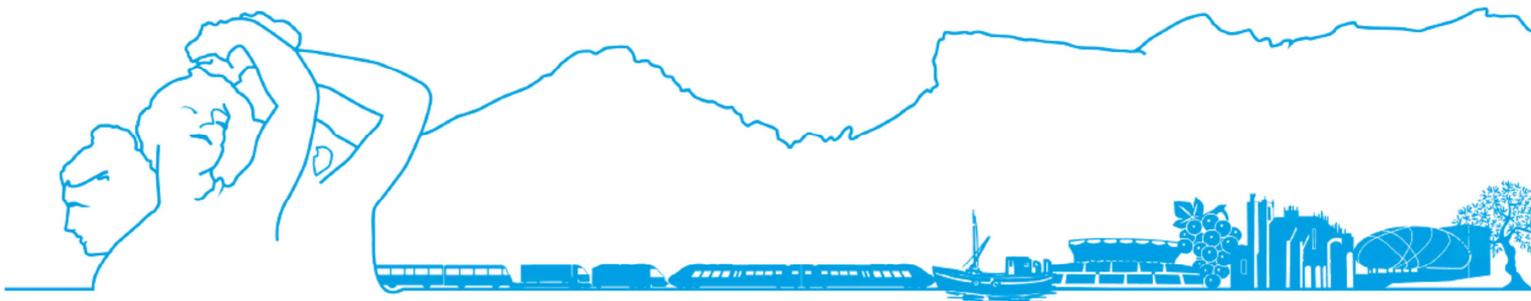
ligne nouvelle Montpellier-Perpignan

Compte-rendu

COMITÉ PARTENARIAL D'INFORMATION n°3

Lundi 19 novembre 2012 – MONTPELLIER

Mas de Saporta - Lattes



LISBOA – SALAMANCA – MADRID – BARCELONA – NARBONNE – MARSEILLE – VILNI
SVERIGE – DANMARK – SUOMI – DEUTSCHLAND – SLOVENSKO – EESTI – SLOVENIJA – ELLÁS – PORTUGAL – ESPAÑA – POL
– PARIS – KØBENHAVN – CALAIS – DOVER – LONDON – MONTPELLIER – WARSZAWA – BRISTOL – BRUXELLES – PERPIGNAN – DEN HAAG – AMSTERDAM – DORTMUND – BÉZIERS – HANNOVER – BERLIN
LISBOA – SÈTE – SALAMANCA – MADRID – BARCELONA –
BELGIQUE – UNITED KINGDOM – ČESKÁ REPUBLIKA – SVERIGE – DANMARK – SUOMI – DEUTSCHLAND – SLOVENSKO – EESTI – SLOVENIJA – ELLÁS – PORTUGAL – ESPAÑA – POLSKA –
OUVERTURE – INNOVATION – INTERCONNEXION – PARTENARIAT – ÉCO-RESPONSABILITÉ – RÉSEAU – AVENIR – MOBILITÉ – ACCÈS – EUROPE – TERRITOIRES – ÉVOLUTION – PERF
BERLIN HAUPTBAHNHOF – LONDON SAINT PANCRAS – DUBLIN HE

Début de la réunion à 15h15 en présence de 194 participants.

NOM	PRÉNOM	FONCTION	ORGANISME
BOURSIN	Jean-Christophe	Secrétaire général aux affaires régionales	Préfecture Languedoc-Roussillon
TOURRE	Bruno	Chargé de mission	Préfecture Languedoc-Roussillon
URBINO	Alex	Chargé de mission Environnement, aménagement, logement, littoral	Préfecture Languedoc-Roussillon
ROUMEGAS	Jean-Louis	Député de l'Hérault 1 ^{ère} circonscription	Assemblée nationale
REBUFFAT	Thierry	Attaché parlementaire de Frédéric ROIG	Assemblée nationale
PARRA	Antoine	Attaché parlementaire de Pierre AYLAGAS	Assemblée nationale
BOURQUIN	Christian	Président	Conseil régional Languedoc-Roussillon
GAYSSOT	Jean-Claude	Vice-président	Conseil régional Languedoc-Roussillon
MALHERBE-LAURENT	Hermeline	Conseillère régionale Présidente	Conseil régional Languedoc-Roussillon Conseil général des Pyrénées-Orientales
PINET	Pascal	Directeur général adjoint du département aménagement durable du territoire	Conseil régional Languedoc-Roussillon
DEMUS	Arnaud	Chargé de projet	Conseil régional Languedoc-Roussillon
BAÑUELOS PIÑOL	Antoni	Ingénieur des ponts	Generalitat de Catalunya
GIMÉNEZ-CAPDEVILA	Rafael	Chargé de mission Projets internationaux	Ayuntamiento de Barcelona
KRUGER	Didier	Directeur	DREAL LR
BURTÉ	Patrick	Chef du service Transports	DREAL LR
ODORICO	Hervé	Chargé de mission Transports	DREAL LR
DOMANGE	Olivier	Chargé de mission infrastructures et transport ferroviaire	DREAL LR
PETIT	Daniel	Chef MECAD	DDTM de l'Aude
ALEXANDRE	Olivier	Chef du service environnement, aménagement durable du territoire	DDTM de l'Hérault
DE BREMOY	Serge	Chef de la brigade d'évaluation	Direction régionale des Finances publiques
CLARIMONT	Bernard	Chef de service Territoire et Développement rural	DRAAF LR
HANON	Laurent	DRAAF/FAM	DRAAF LR
THIAUMOND	Christian	DRAAF/SRTAR	DRAAF LR
BARO	Hervé	Vice-président, Président de la commission de l'aménagement du territoire	Conseil général de l'Aude
BRUNEL	Jean	Chef de Cabinet	Conseil général de l'Aude
DEGAEFF	Jean-Pierre	Chef du service Mobilité et Déplacements	Conseil général de l'Aude
FONTÈS	Georges	Conseiller général	Conseil général de l'Hérault
MORGO	Christophe	Conseiller général	Conseil général de l'Hérault
MORALÈS	Christophe	Conseiller général	Conseil général de l'Hérault
VILLESSOT	Daniel	Directeur de l'aménagement du territoire, de la prospective et des équipements départementaux	Conseil général de l'Hérault
CHABERT	Bruno	Responsable du service aménagement rural et foncier	Conseil général de l'Hérault
BONNET	Thierry	Service agriculture, aménagement rural et foncier	Conseil général de l'Hérault
RIZZI	Aldo	Directeur de Cabinet	Conseil général des Pyrénées-Orientales
BELLENGER	Denis	Directeur général adjoint des services routes, transports et bâtiments	Conseil général des Pyrénées-Orientales
UGEN	Sandrine	Directrice des transports	Communauté d'agglomération de Carcassonne

PERERA	José	Vice-président délégué à l'Aménagement de l'espace communautaire	Communauté d'agglomération Le Grand Narbonne
SENEQUE	Pierre	Responsable du pôle aménagement et urbanisme	Communauté d'agglomération Le Grand Narbonne
SUÈRE	Michel	Vice-président délégué à l'Aménagement de l'espace	Communauté d'agglomération Béziers-Méditerranée
MAURAND	Jacques	Directeur général des services techniques	Communauté d'agglomération Béziers-Méditerranée
VINCENDET	Christian	Directeur de l'aménagement et de l'espace foncier	Communauté d'agglomération Béziers-Méditerranée
BACCOU	Laurent	Chef du service Transports et déplacements	Communauté d'agglomération Béziers-Méditerranée
VIVER	Camille	Chef de projet prospective d'aménagement	Communauté d'agglomération Béziers-Méditerranée
THÉRON	Christian	Vice-président délégué aux transports	Communauté d'agglomération Hérault-Méditerranée
MILLET	Denis	Directeur général adjoint de l'aménagement du territoire	Communauté d'agglomération Hérault-Méditerranée
GIRARD	Elise	Consultante	Communauté d'agglomération Hérault-Méditerranée
PAUZE	Hastride	Consultante	Communauté d'agglomération Hérault-Méditerranée
ROUX-PAGES	Sophie	Consultante	Communauté d'agglomération Hérault-Méditerranée
GOUMONT	Thomas	Chef de projet	Communauté d'agglomération de Montpellier
COTTOUR	Philippe	Directeur général des services adjoint	Communauté d'agglomération du Bassin de Thau
AESCBACHER	Jacques	Directeur des mobilités	Communauté d'agglomération Perpignan-Méditerranée
BOZZARELLI	Michel	Président	Communauté de communes La Domitienne
CAMATS	David	Vice-président	Communauté de communes La Domitienne
BENHAIEM	Guillaume	Directeur des affaires générales	Communauté de communes La Domitienne
DALBIGOT	Jean-Christophe	Directeur général des services	Communauté de communes Nord du bassin de Thau
TERRASSE	Jacques	Chargé de mission	Caisse des dépôts et consignations
GUILLELMET	Jean-Marc	Directeur du Développement économique et territorial	Chambre de Commerce et d'Industrie de région LR
MAUGER	Charlotte	Conseillère en aménagement du territoire	CCIT de Narbonne/Lézignan/Port-la-Nouvelle
AVELA	Marylène	Chargée de mission développement territorial	CCIT de Béziers / Saint-Pons
FROMONT	Michel	Membre élu (Services)	CCIT de Montpellier et CRCI
MARTI	Jean-Jacques	Responsable du pôle études et territoires	CCIT de Perpignan
DEPOIX	Nicolas	Chargé d'études	CESER LR - Conseil économique, social et environnemental régional LR
BARDAJÍ	Cristian	Directeur des études d'infrastructures	Cambra de Comerç de Barcelona
SANS	Kriss	Technicien de rivière	SMMAR - Syndicat mixte des milieux aquatiques et des rivières
DIDIER	Geoffrey	Technicien de rivière	SYBLE - Syndicat du bassin du Lez
GOT	Patrick	Maire	Mairie de Baho
DAYDÉ	Christophe	Directeur général des services	Mairie de Baho
BESSIÈRE	Christine	Chargée d'urbanisme	Mairie de Baho
TADÉO	Henri	Adjoint délégué à l'Environnement	Mairie de Balaruc-le-Vieux
RALUY	Robert	Maire	Mairie de Bessan

COSTE	Georgette	Adjointe au Maire	Mairie de Bessan
TROUILLET	René	Conseiller municipal	Mairie de Bessan
ROSAY	Éliane	Maire	Mairie de Bouzigues
POCIELLO	Jacques	Maire	Mairie de Cuxac-d'Aude
GARCIA	Gérard	Adjoint au Maire	Mairie de Cuxac-d'Aude
MARTINIER	Jacques	Maire	Mairie de Fabrègues
SIBAUD	André	Adjoint au Maire	Mairie de Fitou
DELOUPY	Huguette	Conseillère municipale	Mairie de Fitou
VINCENT	Michel	Conseiller municipal	Mairie de Fitou
MARHUENDA	Pierre	Premier Adjoint	Mairie de Florensac
VEAUTE	Francis	Maire	Mairie de Gignan
BERTES	Alain	Maire-adjoint	Mairie de Gignan
MEUNIER	Cyril	Maire	Mairie de Lattes
LOPEZ	Lionel	Adjoint au Maire	Mairie de Lattes
TURREL	Christian	Maire	Mairie de Loupian
VIDAL	Alain	Premier Adjoint	Mairie de Loupian
ROUX	Brigitte	Adjointe au Maire	Mairie de Loupian
RODRIGUEZ	Daniel	Adjoint délégué à l'urbanisme	Mairie de Mèze
BONNAFOUX	Jean-Michel	1 ^{er} Adjoint	Mairie de Montagnac
MARCHAND	Sophie	Cabinet du Maire	Mairie de Montpellier
NYBELEN	Aurélie	Contractuelle	Mairie de Montpellier
OLIVE	Henri	Adjoint	Mairie de Moussan
MONIE	Claude	Adjoint	Mairie de Moussan
FORMATCHE	Daniel	Conseiller municipal	Mairie de Opoul-Perillos
BAPTISTE	Henri	Maire	Mairie de Peyrestortes
TAVERNIER	Jean-Charles	Adjoint au Maire	Mairie de Pinet
DE LA RUA	Michel	Responsable urbanisme, sécurité et accessibilité	Mairie de Portiragnes
BOUSQUET	Jacques	Premier Adjoint	Mairie de Poussan
COT	Jean-Pierre	Adjoint délégué à l'urbanisme et à l'action économique	Mairie de Rivesaltes
GUIRAUD	Isabelle	Maire	Mairie de Saint-Jean-de-Védas
PETIT	Eric	Adjoint au Maire	Mairie de Saint-Jean-de-Védas
SUIVENG	Fabrice	Directeur général des services	Mairie de Saint-Thibéry
REAMOT	Patrick	Directeur général des services techniques	Mairie de Sète
BOUTON	Alain	Maire	Mairie de Treilles
BLANC	Colette	Adjointe au Maire	Mairie de Villeneuve-lès-Béziers
LEGOUGE	Jean-Marie	Conseiller municipal et conseiller communautaire de Montpellier-Agglomération	Mairie de Villeneuve-les-Maguelone
JEANTET	Alain	Maire	Mairie de Villeveyrac
CASTANET	Henri	Adjoint au Maire	Mairie du Soler
CHAMPRIGAUD	Alain	Chef du service Territoire	Chambre d'agriculture de l'Aude
COLIN	Pierre	Élu	Chambre d'agriculture de l'Hérault
LACHENAL	Renaud	Conseiller aménagement	Chambre d'agriculture de l'Hérault
JACQUET	Jean-François	Directeur adjoint	Chambre d'agriculture des Pyrénées-Orientales
BOTTA	Marion	Chargée d'études aménagement	Chambre d'agriculture des Pyrénées-Orientales
CAGNEAUX	Marcie	Animatrice	CDJA de l'Hérault
PONTIER	Michel	Président	FRSEA LR
CARRETIER	Denis	Président	FDSEA de l'Hérault
LALLE	Marie-Pierre	Directrice	FDSEA de l'Hérault
MICHEL	Tiffany	Juriste	FDSEA de l'Hérault
GUINCHARD	Jean-Christophe	Juriste	FDSEA des Pyrénées-Orientales

VAILHE	Paul		INAO
ANDRE	Frédéric	Directeur général	SAFER LR
BOTREL	Isabelle	Responsable du service Collectivités et aménagement foncier	SAFER LR
TRAVER	Roland	Chef du service relations extérieures	SAFER LR
GLAMEAU	Pierre		CFDT Union régionale
ROUSSON	Pascal	Président de la commission économique du CE	CGT Comité régional
DESBRUERES	Thierry	Secrétaire général	Secteur fédéral CGT des Cheminots
TINANT	Alain	Représentant	UNSA Section régionale
FABRY	Jean-Luc	Directeur	Fédération des vignerons indépendants de l'Aude
DE CLOCK	Jean-Baptiste	Administrateur de syndicat	Fédération régionale des vignerons indépendants
DE CHABERT	Béatrice	Animatrice technique	Syndicat de l'AOC Languedoc/Coteaux du Languedoc
BASCOU	Guy	Président	Syndicat de l'AOC Languedoc/Coteaux du Languedoc
TACCONI	Franck	Juriste conseil	Syndicat des vignerons indépendants de l'Hérault
FOREST	Marie-Hélène	Directrice	Syndicat des vignerons du Midi
SERVAGE	Michel	Président	Union syndicale des vignerons de l'Aude
FERRET	Bernard	Directeur	COOP LR - Fédération des caves coopératives de l'Hérault
CISTERÓ BAHIMA	Jordi	Représentant du Port de Barcelone à la SEM du Terminal Saint-Charles	Port de Barcelone
ANDRÉ	Claude	Assesseur	Centre logistique Barcelona-Catalunya
CORMIER	Valérie	Directrice	Eurosud transport
PUIG	Rafael	Directeur	FERRMED
GILBERT	Eric	Directeur	SAEML Perpignan Saint-Charles Conteneur Terminal
COLOM	Gérard	Président	PROFFER LR
JORDAN	Georges	Directeur général	Saint-Charles International
CHAUVINEAU-FOURNIER	Fabienne	Directrice	Syndicat mixte MP ² - Syndicat mixte Plateforme multimodale Pyrénées-Méditerranée
MANCINI	Sandrine	Déléguée régionale à l'aménagement des territoires ferroviaires	SNCF
QUÉTIN	François	Responsable des projets Languedoc-Roussillon	SNCF
GEORGET	Philippe	Chef d'agence Patrimoine fret Sud-Est	SNCF - Délégation commerciale Fret Méditerranée
VIGNON	William	Conseiller patrimoine région de Chambéry	SNCF
CAMARASA	Pascal	Responsable logistique	ECR
SOLER	Frédéric	Responsable d'exploitation	LORRY Rail
DELOYE	Pierre-Antoine		Transports Capelle SA
HENOT	Sébastien	Manager de contrat NOVATRANS, Gestionnaire de ressources SE	VFLI
PAPAGHIANNAKIS	Petros	Directeur d'exploitation	TP Ferro
CRIPPA	Isabelle	Responsable pôle GMP	ASF
DIGUET	Arnaud	Responsable projet	SAAM - Société d'aménagement de l'Agglomération de Montpellier
MENTION	Thierry	Responsable des études urbaines	SEBLI - Société d'équipement du Biterrois et de son littoral
FAMERY	Stéphane	Responsable d'exploitation	Philippe REY SA
BARYLO	Pascal	Représentant syndical	UNICEM LR
PARADIS	Marc	Membre	Chambre départementale des notaires de l'Hérault
BARTOLOMEO	Céline	Juriste	Office notarial de Baillargues

DE LECUBARRI	Rémy	Trésorier	Fédération des promoteurs immobiliers du LR
CROZEL	Jean-Pierre	Président	Fédération régionale des travaux publics du Languedoc-Roussillon
GIANORDOLI	Florent	Secrétaire général	Fédération régionale des travaux publics du Languedoc-Roussillon
BLANC	Lise	Responsable de programme	HUGAR - SARL SEFITEG
CARAYON	Jacques	Président du Conseil de surveillance	Carayon
BIJIAOUI	Robert	Adhérent/Représentant	ARE - Association roussillonnaise d'entomologie
HOUSSARD	Claudie	Directrice	Conservatoire des Espaces naturels du Languedoc-Roussillon
BOUTRY	Catherine	Urbaniste paysagiste	STAP - Service territorial de l'architecture et du patrimoine de l'Hérault
CARRÉ	Juliette	Paysagiste conseil	CAUE de l'Aude
ROUSSEL	Gaëtan	Service civique	Fédération régionale des chasseurs du Languedoc-Roussillon
GERBER	Mariette	Représentante	Association ECCLA
CALLA	Daniel	Représentant	FREN 66 - Fédération régionale des espaces naturels
BEILS	Jean-Paul	Trésorier	Les Gardiens de la Gardiole
REBAUD	Serge	Secrétaire adjoint	Les Gardiens de la Gardiole
COHEN	Brigitte	Présidente	Observatoire du Pays de Thau
COMBARNOUS	Christine	Déléguée régionale	Société pour la protection du paysage et de l'esthétique de la France LR
BOISSEAU	Éric	Délégué régional	FNAUT
JALABERT	Anita	Responsable départementale	FNAUT Aude
AUGER	Claude	Président	Énergie TGV
FRANÇOIS	JP	Membre	Énergie TGV
SOUCHE	Claude	Membre	Énergie TGV
ARTIS	Louis-Jean	Président	TGV Développement LR
GRANDJACQUET	Louis	Président représentant	TGV Sud Coordination régionale inter-associative
MICHEL	Pierre	Membre	TGV Sud
BERTHUEL-ARCIVAL	Nathalie	Présidente	No Pasaran
BOELTZ	Nicole	Membre	No Pasaran
HILAIRE	Bernard	Membre	No Pasaran
LEPAUMIER	Pierrette	Membre	No Pasaran
JAMMES	Francis	Membre	PMCV
SEMPERE	Michel	Membre	PMCV
BACOT	Patrick	Président	ALF - Association pour le maintien et le développement de la Ligne Ferroviaire Carcassonne-Quillan
BOMPAR	Alain	Représentant	Agir ensemble pour Lattes 2014 - association
GROUSSET	Georges	Retraité SNCF	
MESTRE	Michel	Retraité SNCF	
PRIOUX	Georges	Retraité SNCF	
RICHER	Jean-Pierre	Garant	

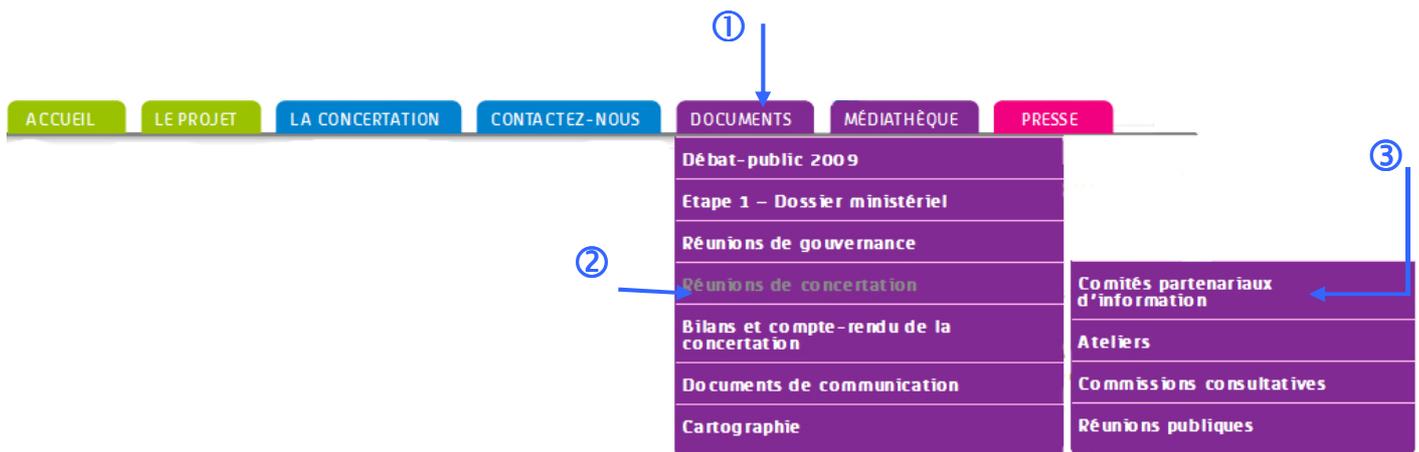
Les intervenants de Réseau Ferré de France (RFF) à la Direction régionale Languedoc-Roussillon pour ce Comité partenarial :

- Édouard PARANT, chef de mission du projet Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan
- Christian PETIT, Directeur Régional

Déroulé du Comité partenarial

- Introduction
- La décision ministérielle d'étape 1
- La concertation et la gouvernance en étape 2
- Les positions du COPIL du 8 octobre 2012
- Les prochaines étapes
- Échanges avec la salle

La lecture du présent compte rendu est facilitée grâce au diaporama présenté en réunion. Ce diaporama, ainsi que ce compte rendu, sont en ligne sur le site www.lalignenouvelle.com sous la rubrique Documents – Réunions de concertation – Comités partenariaux d'information



INTRODUCTION

Jean-Christophe BOURSIN, Secrétaire Général pour les Affaires Régionales (Préfecture de région Languedoc-Roussillon), souhaite la bienvenue à tous les participants, en précisant que le Préfet de région ne pouvait être présent ce jour, car il participe à la réunion des préfets de région à Paris. Puis, il félicite RFF pour l'organisation de ce 3^{ème} Comité partenarial d'information, qui permettra aux forces vives du territoire d'échanger sur ce projet important. Il rappelle ensuite que des décisions ministérielles seront prises prochainement sur les gares, la mixité et les tracés. Par ailleurs, il indique que le Préfet lancera une consultation formelle des acteurs. Les acteurs du projet recevront un dossier synthétisant l'ensemble des éléments techniques du projet ; ils disposeront ensuite d'un mois pour rédiger leurs contributions. Ces dernières seront alors transmises au Ministre des transports pour décision. Cette décision s'inscrira dans le Schéma national des infrastructures de transport (SNIT). Mis en place par le précédent gouvernement, ce schéma prévoit 245 milliards d'euros d'investissements sur 25 ans. La Commission de révision du schéma des transports devra, au cours des six mois à venir, formuler des propositions pour assurer une cohérence entre les choix de projets et les moyens financiers disponibles. En parallèle, il invite les élus du Languedoc-Roussillon à faire valoir l'intérêt du projet régional auprès du Ministre.

Enfin Jean-Christophe BOURSIN rappelle que le projet de Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan permettra de désengorger le trafic régional, tout en développant le transport de fret et en améliorant les conditions d'accès au Languedoc-Roussillon. Ce projet est donc essentiel pour la région.

Christian BOURQUIN, Président du Conseil régional Languedoc-Roussillon, observe tout d'abord que ce dossier est dans une situation d'indécision depuis 1990. Sur les 2 500 km de voies ferrées qui séparent Séville d'Amsterdam, le tronçon Perpignan-Montpellier constitue donc le chaînon manquant. Pour sortir de cette indécision – nourrie par la présente crise – chaque acteur du projet est invité à contribuer à la réflexion collective.

Puis Christian BOURQUIN rappelle que le projet de Ligne nouvelle vise à servir l'intérêt général dans une perspective de long terme. Au-delà de la crise, l'équation du projet est difficile puisqu'elle intègre les paramètres suivants :

- **la mixité** : est-elle utile maintenant ou dans 30 ou 40 ans ?
- **la desserte performante des territoires** : le choix des gares nouvelles à Béziers et à Narbonne a été arrêté lors du comité de pilotage du 8 octobre 2012 ;
- **la vitesse de circulation du TGV[®]** : doit-elle être de 350 km/h (telle qu'indiquée dans la décision ministérielle de novembre 2011) ou peut-elle être réduite à 220 km/h (en acceptant de perdre 10 minutes entre Montpellier et Perpignan) ?
- **la participation financière de l'Europe** : si l'Europe souhaite que les TGV[®] circulent à 350 km/h, elle doit sans doute contribuer au financement du projet de Ligne nouvelle.

Christian BOURQUIN souligne que s'interroger sur ces différents paramètres ne constitue pas une remise en cause du projet. Ce dernier sera examiné parallèlement aux nombreux autres lors de la phase d'arbitrage ministérielle prévue pour 2013. Le coût initial du projet a été évalué à 7-8 milliards d'euros ; en le réduisant d'un ou plusieurs milliards d'euros grâce à l'adoption d'options moins coûteuses (notamment vitesse limitée à 220 km/h et mixité moins étendue), les chances de le voir aboutir seront probablement accrues.

Par ailleurs, Christian BOURQUIN rappelle que la Région est le premier financeur (parmi les collectivités) des études du projet de Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan. En outre, elle a accepté de financer à hauteur de 400 millions d'euros le projet de construction du tronçon Nîmes-Montpellier, car celui-ci est indispensable à l'élaboration du tronçon Montpellier-Perpignan. Il explique ensuite que le TGV[®] sera une nécessité à l'horizon 2020 pour assurer le développement du train régional à 1 euro. Ainsi il estime d'une part que les questions de temps à gagner et de tracé ne doivent pas être abordées de manière dogmatique, et d'autre part que chacun doit comprendre que le bon aboutissement du projet impliquera que les diverses parties prenantes acceptent d'abandonner une partie de leurs revendications.

Constatant que le temps du « tout- TGV[®] » est révolu, Christian BOURQUIN souhaite que les décideurs nationaux soient convaincus que le projet a été élaboré de manière responsable et pragmatique.

Jean-Pierre RICHER, garant de la concertation, rappelle qu'il est le garant neutre et indépendant de cet échange d'informations et d'avis entre le maître d'ouvrage et les divers interlocuteurs à propos du projet de Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan. Depuis le Comité partenarial de la fin de la 1^{ère} étape des études préalables à la déclaration d'utilité publique, organisée 16 mois plus tôt, il a participé à de multiples rencontres, et a consulté l'ensemble des documents de concertation édités par RFF tout en suivant avec attention l'évolution du site Internet www.lalignenouvelle.com. Il adressera prochainement un rapport au Préfet de région, au Président de la Commission nationale du débat public et au Président de RFF. Il propose aux participants de faire part de son compte rendu sur la forme et le fond de la concertation.

S'agissant de la forme de la concertation, Jean-Pierre RICHER constate qu'une minorité d'acteurs seulement n'est pas satisfaite de la concertation. Cette observation est, selon lui, logique puisqu'une concertation ne constitue pas une codécision, mais un échange d'informations et d'avis. En revanche, la majorité des acteurs a clairement fait savoir qu'elle était satisfaite de la concertation. En effet, RFF a fait preuve d'un réel effort d'information et d'écoute, ainsi que de sincérité et de transparence dans la présentation des résultats des études. En outre les méthodes utilisées pour répondre aux questions posées ont été améliorées, notamment à travers un effort accru vis-à-vis de la presse et la présentation 3D du tracé. D'une manière générale, il estime ainsi que la forme de la concertation est satisfaisante.

S'agissant du fond, il rappelle que les quatre aspects du projet suivants ont été débattus :

- **la mixité** : les débats ont montré un certain oubli par les acteurs des décisions prises par le maître d'ouvrage en novembre 2009 ou des décisions de la Ministre prises en novembre 2011 et notamment la mixité totale ou partielle de la ligne et la grande vitesse apte à 350 km/h sur l'intégralité du tracé. Par ailleurs les études de trafic qui ont été présentées sont complexes, et nécessitent par conséquent de faire confiance au maître d'ouvrage quant à ses méthodes de calcul et ses modèles. En outre, les résultats d'études permettent de déterminer clairement les sections où la mixité est indispensable à l'horizon 2050. De son côté, le Comité de Pilotage a arrêté, lors de la réunion du 8 octobre, une « position ouverte » sur la mixité pour que celle-ci soit effective le plus loin possible après Béziers – sauf sur la plaine du Roussillon, où le choix de la mixité a été décidé –, ce qui laisse la place à un arbitrage ministériel.
- **les gares** : les études de trafic font état de l'augmentation du trafic des voyageurs. Les trois communautés intéressées ont réalisé des présentations intéressantes sur leurs projets de gare nouvelle et de territoire. Lors du Comité de Pilotage du 8 octobre, un choix clair d'implantation de gares a été présenté.
- **le tracé** : le maître d'ouvrage est dans l'obligation de présenter différentes variantes de tracé. Ces variantes ont suscité des interrogations sur les nuisances, le rachat des propriétés et les indemnisations, l'hydraulique, la sécurité et la protection contre les inondations. Les élus, les riverains et les agriculteurs ont fait front commun pour refuser certains tronçons, en particulier ceux étudiés récemment par RFF ; à l'inverse, ils ont réclamé de manière unanime certaines options. Pour beaucoup, il y a urgence à arrêter le tracé définitif afin de lever les inquiétudes naissantes.
- **le coût et le financement** : le public et les divers interlocuteurs de RFF ont témoigné un grand intérêt sur les questions de coût et de financement. Un refus fréquent de privilégier la réduction des coûts par rapport à l'environnement humain et économique a été exprimé. Depuis le printemps, les capacités budgétaires des co-financeurs (RFF, collectivités locales, État, Europe) font l'objet d'une préoccupation croissante.

En conclusion, Jean-Pierre RICHER estime que la concertation a été claire et sincère dans la forme ; sur le fond, la mixité, le tracé et le financement suscitent encore de grandes inquiétudes qui devront être levées.

Christian PETIT, Directeur régional de RFF, remercie les participants d'avoir répondu nombreux à l'invitation au Comité partenarial. Il fait savoir que le maître d'ouvrage se félicite des décisions prises à l'unanimité lors du Comité de Pilotage du 8 octobre. Puis il remercie à nouveau les trois collectivités qui ont porté les projets de gare nouvelle en présentant des dossiers de qualité dans les temps impartis. Il observe qu'à la date d'aujourd'hui, le maître d'ouvrage a respecté le calendrier qui lui a été fixé. Enfin, il souhaite que le projet continue d'être porté de manière unie par l'ensemble des co-financeurs, cette union étant l'un des éléments indispensable à son aboutissement.

LA DÉCISION MINISTERIELLE D'ÉTAPE 1

Édouard PARANT, RFF, rappelle les grandes étapes du projet.

Il indique que, la zone de passage préférentielle (ZPP) a été validée par la Ministre des Transports, le 14 novembre 2011.

Cette zone de passage s'étend sur 155 km de long et 1 km de large. Elle englobe à 95 % du PIG (projet d'intérêt général) de 2000.

LA CONCERTATION ET LA GOUVERNANCE EN ÉTAPE 2 LES POSITIONS DU COPIL DU 8 OCTOBRE 2012

Suite à cette validation de la ZPP, l'étape 2 des études préalables à la déclaration d'utilité publique a été lancée. Les objectifs de l'étape 2 sont les suivants :

- élaborer les principes de **desserte** (gares)
- définir les sections de **mixité** (pouvant accueillir du fret)
- définir précisément un **tracé** respectueux de l'environnement.

À ce jour, seul le premier objectif a fait l'objet d'un arbitrage. En effet, le Comité de Pilotage du 8 octobre 2012, a arbitré sur :

- **la desserte du territoire** : la création de deux gares nouvelles à Béziers-Est et Narbonne-Ouest.
La Communauté de communes La Domitienne, les Communautés d'agglomération Béziers-Méditerranée et le Grand Narbonne ont porté et produit des projets fournis dans des délais très courts. Les résultats ont été présentés lors d'ateliers et au Comité de Pilotage de juillet 2012. La possibilité d'envisager une gare nouvelle sur le secteur de Perpignan a également été retenue.
- **la mixité de la ligne** : le plus loin possible entre Montpellier et Perpignan.
Le débat public a confirmé la nécessité de faire circuler les trains de fret sur la ligne nouvelle, sur les sections les plus circulées. Divers scénarios de mixité du projet ont été testés. Le scénario le plus ambitieux consisterait à assurer la mixité sur l'ensemble du tronçon Perpignan-Montpellier. A minima, il conviendrait que la mixité aille jusqu'à Sète, ce qui se traduit par une section mixte jusqu'à l'Est de Béziers. Il a également été décidé d'opter pour la mixité dans la plaine du Roussillon.

Il appartient désormais au Ministre de confirmer la décision présentée par les partenaires.

La deuxième partie de l'étape 2 portera sur le tracé, aucun choix de tracé n'ayant, à ce jour, été retenu. Pour autant, différentes variantes de tracé ont déjà été proposées et présentées aux acteurs du projet.

L'ensemble du processus s'est déroulé conformément à la charte, en effet, RFF a organisé durant cette première partie de l'étape 2 :

- 2 sessions de commissions consultatives rassemblant les élus du territoire,
- 18 ateliers thématiques sur les sujets mobilisateurs et à enjeux (hydraulique, agriculture, paysage, gares, fret, environnement...),
- 6 réunions publiques au plus proche du territoire,
- des expositions en mairies et en gares.

LES PROCHAINES ÉTAPES

Édouard PARANT, RFF, détaille ensuite les étapes à venir.

- L'État transmettra aux participants, pour la consultation formelle des acteurs, un dossier incluant les dossiers ministériels, « gares » et « mixité » et l'ensemble des documents de communication et de concertation réalisés pour l'étape 2 ainsi que le bilan de la concertation. Ils disposeront d'un certain délai pour faire part de leurs contributions au Préfet de Région. Ces dernières feront ensuite l'objet d'une note de synthèse, qui sera transmise au Ministre.
- Suite à cette consultation, une décision ministérielle sur les gares et la mixité est attendue.
- L'analyse multicritère des différentes variantes de tracé est en cours d'achèvement
- Enfin, suite à ces étapes, une Décision ministérielle sur le tracé sera rendue.

ÉCHANGES AVEC LA SALLE

- ▶ **Daniel CALLA, représentant de l'association FREN 66**, félicite RFF pour les échanges organisés sur ce dossier. Puis il rappelle que les gouvernements français et espagnol avaient attribué à un consortium privé l'opération Perpignan-Barcelone à condition que le tronçon Montpellier-Perpignan soit totalement mixte. Ainsi, il demande au Secrétaire Général pour les Affaires Régionales de rapporter au Préfet de région cet engagement afin qu'il ne soit pas remis en question. Par ailleurs il se déclare favorable à une réduction de la vitesse sur la Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan afin d'assurer la mixité totale sur le chaînon manquant. Enfin il estime que le projet doit être porté à son terme puisque 45 millions d'euros ont d'ores et déjà été consacrés à la réalisation d'études.
- ▶ **Hervé BARO, Vice-président du Conseil général de l'Aude**, rappelle qu'il s'était exprimé en faveur des gares nouvelles de Béziers et Narbonne, en faisant remarquer que l'implantation de ces gares va de pair avec la construction de la ligne. Par ailleurs, il explique que le projet de LGV Bordeaux-Toulouse avance rapidement car les collectivités locales de Midi-Pyrénées se sont parfaitement entendues sur la finalité du projet. Puis il fait part de son souhait de voir la mixité étendue le plus loin possible, dans la mesure où le fret constituera un des enjeux importants des années à venir. Le tracé mixte suppose un tracé littoral dans la traversée de l'Aude. Compte tenu des difficultés techniques et économiques et des possibles conséquences du réchauffement climatique, la création d'une ligne le long de l'autoroute apparaît comme nécessaire à termes pour prendre le relais de la ligne classique. Enfin, il explique que poser la question d'une vitesse réduite à 220 km/h nécessiterait de réaliser de nouvelles études – longues et coûteuses – et de définir un nouveau tracé. C'est pourquoi il considère que la Ligne nouvelle doit être réalisée conformément aux études qui ont d'ores et déjà été menées et à la vitesse mentionnée dans la Décision Ministérielle.

Édouard PARANT, RFF, explique que le tracé du PIG de 1995, qui a donné lieu à des emplacements réservés dans les communes, était un projet dédié à la grande vitesse, avec un tracé adapté (V350Km/h). La majeure partie du coût d'un projet mixte étant liée aux pentes, le coût global du projet ne devrait pas être réduit en abaissant la vitesse de circulation des TGV[®] à 220 km/h. Dans tous les cas, aucune nouvelle étude n'a été menée depuis la décision issue du débat public pour estimer l'incidence de la vitesse sur le coût. Si l'objectif est de faire rouler les trains moins vite, un nouveau tracé devra être recherché, en dehors du PIG.

- ▶ **Georges JORDAN, Directeur général de Saint-Charles International**, déclare sa confiance aux personnes compétentes en matière de mixité. Puis il rappelle que la plate-forme régionale gère 60 % de la logistique de la région. Le chantier combiné permet de gérer 500 000 tonnes, et devrait à terme en gérer quatre fois plus. Pour faire face à la concurrence des plates-formes du Nord de l'Europe, Saint-Charles International doit développer ses capacités logistiques. Enfin il s'interroge sur l'assurance que RFF peut

apporter sur la montée en puissance de l'utilisation du ferroviaire sans être gêné ni par des travaux, ni par le risque de submersion de la ligne classique.

Édouard PARANT, RFF, explique qu'une réforme ferroviaire sera menée afin d'opérer des arbitrages entre les plages d'entretien de ligne (d'une durée de 6 heures par nuit) et les plages de circulation des trains. Pour le Contournement de Nîmes et de Montpellier (CNM), des trains de ballast devront être amenés sur place et seront mis en stationnement sur la ligne classique.

Il indique que la ligne classique devra être conservée – quelle que soit l'option de mixité retenue pour la Ligne nouvelle – car les trains régionaux continueront de circuler sur cette ligne. Celle-ci doit donc être entretenue.

Christian PETIT, RFF, ajoute que RFF réalise chacun année pour environ 100 millions d'euros de travaux d'entretien sur la ligne classique. À partir de 2014, un renouvellement complet des voies débutera entre Narbonne et Nîmes, en s'appuyant sur le dispositif ferroviaire appelé « suite rapide », qui permet à la fois d'arracher les voies et de les remplacer par des nouvelles. D'un coût évalué à plus de 400 millions d'euros, ces travaux seront réalisés de nuit afin de ne pas pénaliser le trafic, la section Nîmes - Montpellier étant réalisée dès la mise en service du CNM (Contournement de Nîmes et Montpellier).

- ▶ **Jean-Louis ROUMEGAS, député de l'Hérault**, estime que le projet de Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan, en tant qu'alternative efficace à la voiture, au fret et à l'avion, doit être réalisé dès que possible. En outre il se déclare favorable à une vitesse de circulation des TGV[®] à 220 km/h afin de donner la priorité à la mixité. Il ajoute que l'option de moindre vitesse permettra à la fois de gagner du temps en matière de concertation, de rendre les tracés plus acceptables par les riverains et de réduire la facture globale du projet. Enfin il appelle les élus régionaux à défendre un seul et même projet auprès du gouvernement.

Édouard PARANT, RFF, rappelle qu'à la fin de l'étape 1, le coût de projet était compris entre 5,5 et 7 milliards d'euros, selon l'option de mixité retenue. À ce jour, le maître d'ouvrage a plutôt pour objectif de bâtir un projet proche de 6 milliards d'euros, sans pour autant réduire la vitesse de circulation des TGV[®], la réduction de facture par ce biais-là n'ayant, à ce jour, fait l'objet d'aucune étude, à sa connaissance.

- ▶ **Mariette GERBER, représentante de l'association ECCLA**, mentionne un certain nombre de données figurant dans le projet de Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Énergie (SRCAE). Le transport représente 41 % des émissions de gaz à effet de serre du territoire, contre 26 % au niveau national. En Languedoc-Roussillon, les concentrations moyennes dans l'air de dioxyde d'azote ne respectent pas les valeurs limites de qualité de l'air fixées par les réglementations française et européenne, notamment à proximité des axes routiers. 64 % de la population habitent une commune exposée à des dépassements possibles. Les transports motorisés sur la route sont à l'origine de 66 % des émissions de NOx, dont 48 % liés aux poids lourds et bus. S'agissant des particules fines, l'objectif de qualité (10 µg/m³) n'est pas atteint à proximité du trafic routier et dans toutes les zones où des mesures ont été faites (Montpellier, Nîmes, Perpignan, Sommières-Lunellois). Les émissions régionales de particules fines sont issues pour 30 % du transport sur la route. La pollution atmosphérique a provoqué 34 décès anticipés supplémentaires à Montpellier, 29 à Nîmes et 39 à Perpignan. Les zones sensibles pour la qualité de l'air concernent 128 communes du Languedoc-Roussillon.

Sur le tronçon Narbonne-Perpignan, il faut considérer à la fois l'importance du fret et d'une variante de tracé (tunnel passant par les Corbières). Enfin le coût global du projet devrait inclure une évaluation des externalités sanitaires.

- ▶ **Denis CARRETIER, Président de la Fédération Départementale des Syndicats d'Exploitants Agricoles de l'Hérault**, souhaite que des réserves foncières soient opérées et financées au plus vite pour que les négociations à venir soient menées rapidement. Par ailleurs, il regrette que les terres agricoles ne soient pas protégées, alors que les zones naturelles le sont et font l'objet de compensations.

Édouard PARANT, RFF, rappelle que la décision ministérielle de la fin de l'étape 1 demandait la mise en place d'une convention de financement pour les acquisitions foncières. RFF a proposé un projet de convention aux partenaires à cet effet.

- ▶ **Jean-Christophe BOURSIN, Secrétaire Général pour les Affaires Régionales**, indique que ladite convention est en cours d'élaboration.

Édouard PARANT, RFF, ajoute que le tracé devra d'abord être précisé pour que le travail mené sur la convention de financement soit efficace.

- ▶ **Hermeline MALHERBE-LAURENT, Présidente du Conseil général des Pyrénées-Orientales et Conseillère régionale**, estime que le projet de Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan est techniquement déterminant au niveau européen puisque le tronçon Montpellier-Perpignan permettrait de relier par le train l'Europe du Sud à l'Europe du Nord ; la dimension européenne de la Ligne nouvelle a été rappelée, par son intermédiaire, lors du Comité de Pilotage d'octobre. Dans ce cadre, les parties prenantes du projet doivent s'unir pour porter ce projet et le concrétiser dès que possible.
Dans les Pyrénées-Orientales, l'ensemble des acteurs économiques sont ainsi prêts à voir transporter le fret sur les trains. Cette unité est essentielle puisque la plate-forme Saint-Charles est la plus importante d'Europe en matière de fruits et légumes frais. Une étude sur l'impact de la réduction de la vitesse sur le coût global du projet devrait être menée, sans pour autant pénaliser le calendrier de réalisation de la Ligne nouvelle.
- ▶ **Claude AUGER, Président de l'association Énergie TGV**, mentionne un rapport indiquant que le report modal au profit du train est intéressant si le trajet dure 5 heures (et non pas 5 heures 10). Ainsi il estime que l'option de réduction de la vitesse de circulation des trains ne doit pas être retenue.
Par ailleurs il rappelle que Lorry rail, utilisé à 99 % par une clientèle espagnole, est saturé, alors que le potentiel de fréquentation est deux fois supérieur à sa capacité actuelle.
Ensuite il fait savoir que certains opérateurs espagnols préféreraient la ligne classique à la ligne nouvelle. Enfin il estime qu'une réflexion devra être menée sur le fret de demain – en prenant en compte toutes les évolutions techniques possibles, telles que les trains de 1 000 à 2 500 mètres de longueur, la double traction et le freinage électrique – car d'aucuns pourraient estimer qu'une autoroute ferroviaire devrait, à terme, être réservée au fret.
- ▶ **Pascal ROUSSON, représentant du Comité régional de la CGT**, suggère de replacer le projet de Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan dans une perspective européenne afin que l'Europe accorde des financements à la hauteur des enjeux de cet axe ferroviaire majeur. En outre il souligne l'importance d'assurer la mixité totale de la Ligne nouvelle pour assurer un développement optimal du fret entre l'Europe du Nord et l'Europe du Sud.
Par ailleurs il estime que le choix d'implantation des gares devrait s'accompagner d'une réflexion sur les raccordements entre la Ligne nouvelle et la ligne classique. D'une manière générale il souhaite que la future ligne soit complète, et non pas « au rabais », pour tenir compte des enjeux européens et territoriaux à long terme.

Édouard PARANT, RFF, explique que les études de trafic menées par RFF ont montré que la ligne classique entre Narbonne et Perpignan permettrait d'absorber la montée en charge du fret à l'horizon 2050. Pour rendre compétitif le transport de marchandises, les flux doivent être massifiés grâce à des plates-formes adaptées et des trains suffisamment longs. Dans cette perspective, un train de 1 000 mètres est en cours d'essai au départ de Marseille. Des voies de garage adaptées à ce type de train devront en outre être construites sur les axes européens.

- ▶ **Jean-Claude GAYSSOT, Vice-président de la région Languedoc-Roussillon**, souligne tout d'abord l'importance de l'Europe dans le projet de Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan, en observant que le financement de ce type de projet d'infrastructure donne lieu à de nombreuses discussions au niveau européen.
Par ailleurs, il annonce qu'un projet de création d'une nouvelle catégorie de région est en réflexion à l'échelle européenne. Les futures « régions en transition » se caractériseront par un PNB par habitant compris entre 75 et 90 % de la moyenne européenne. Si le

Languedoc-Roussillon relevait de cette nouvelle catégorie, il pourrait recevoir jusqu'à 100 millions d'euros supplémentaires, qui serviraient notamment à financer ses projets d'infrastructures.

Une bataille devra être menée avec le gouvernement français pour que les budgets européens ne fassent pas l'objet de coupes sombres. Compte tenu de l'indécision actuelle en matière de finances, le projet de Ligne nouvelle doit être conçu et débattu de manière cohérente et réaliste afin que les propositions soient acceptées et acceptables par le gouvernement, les Régions et les Départements.

Dans les projets européens, le corridor ferroviaire méditerranéen est central. Lors du Sommet économique franco-italien des 4 et 5 décembre, le Président Hollande discutera de ce sujet avec le Président du Conseil Italien Mario Monti. Comme une décision importante risque d'être prise lors de cette rencontre, le message suivant devra être préalablement communiqué au président français : la liaison Lyon-Turin serait un non-sens sans le tronçon Montpellier-Perpignan. La Commission européenne a fait savoir que le coût des travaux des traversées frontalières serait pris en charge à hauteur de 40 % par l'Europe, dès lors que les gouvernements européens ne demanderont pas la baisse du budget européen.

Enfin, Jean-Claude GAYSSOT explique qu'une seule ligne sur le tracé Perpignan-Montpellier ne sera pas suffisante pour assurer le trafic des TGV[®], des trains régionaux et du fret puisque la région Languedoc-Roussillon est la plus attractive de France. Dans ce contexte, la mixité totale de la Ligne nouvelle est indispensable pour faciliter le report modal.

Édouard PARANT, RFF, annonce que le Sommet du Comité des Villes pour la Grande Vitesse se réunira en mai 2013 à Béziers. Ce sommet lui semble être le lieu pour définir et porter un projet commun à Bruxelles.

- ▶ **Michel VINCENT, Conseiller municipal de Fitou et Secrétaire de l'association pour une LGV médiane mixte**, indique que le fret entre l'Espagne et la France à l'horizon 2050 augmentera de 260 %. Compte tenu de la saturation de l'autoroute, le fret ferroviaire est indispensable. La ligne classique présente une capacité de circulation de 160 trains par 24 heures, soit 1 train toutes les 10 minutes ; les conséquences d'un incident sur le trafic seraient considérables.
Le coût supplémentaire de la mixité totale s'élève à 1 milliard d'euros. Ce coût serait sans doute réduit si une partie du tracé initial sous tunnel entre Salses et Roquefort-des-Corbières (environ 13 km) était construit en surface.
Par ailleurs, Michel VINCENT observe qu'aucun train ne circule à la vitesse de 350 km/h en France ; ainsi il s'interroge sur l'intérêt de construire une LGV capable de faire circuler les TGV[®] à une telle vitesse. Enfin il estime que le tracé près du littoral constituerait une menace pour l'environnement, le tourisme et la qualité de vie des habitants.

Édouard PARANT, RFF, fait remarquer que la ligne classique est capable de faire circuler plus de 160 trains par jour.

Ensuite, il confirme que le tracé en surface serait moins coûteux, mais il devrait obligatoirement être construit le long de l'autoroute.

Puis, il rappelle que le projet de Ligne nouvelle sera en compétition avec d'autres projets de lignes. Il faut donc tenir compte du contexte actuel pour que la « première marche » de financement lui soit attribuée et ne pas la manquer. Il est donc important de construire un projet crédible au vue de la situation économique actuelle.

- ▶ **Rafael PUIG, Directeur de FERRMED**, rappelle que FERRMED milite au niveau européen pour la mise en œuvre de standards en matière de trafics routiers et ferroviaires. Puis il indique qu'une étude réalisée par FERRMED a montré que le trafic du Languedoc-Roussillon devrait augmenter de 50 millions de tonnes d'ici à 2020.
Comme la ligne classique va arriver à saturation à cette date, la mixité totale de la Ligne nouvelle doit être adoptée.
- ▶ **Michel SEMPERE, association PMCV**, demande comment le fret venu d'Espagne et arrivant à la zone Saint-Charles quittera la plate-forme sans passer par la gare de Perpignan.

Édouard PARANT, RFF, répond que les plates-formes logistiques situées au niveau de Perpignan ont vocation à envoyer les trains de marchandises sur la ligne classique, la Ligne nouvelle ayant vocation à aiguiller les trains qui ne s'arrêteront pas à Perpignan. C'est pourquoi la mixité dans le Plaine du Roussillon est proposée pour le fret de transit.

- ▶ **Michel SEMPERE, association PMCV** en conclut que le risque demeure bien réel de voir la gare de Perpignan transformée en gare de marchandises.

Édouard PARANT, RFF, rappelle que le trafic venant d'Espagne et ne s'arrêtant pas à Perpignan n'a pas vocation à traverser la gare de Perpignan.

- ▶ **Michel SEMPERE, PMCV** demande la mise en place d'un protocole spécifique pour indemniser les riverains dans le cas où le trafic augmenterait de 40 à 200 trains par jour. En outre, il demande que les riverains bénéficient d'une exonération totale ou partielle de la taxe foncière, en fonction des nuisances subies. Par ailleurs, il suggère de décomposer les tronçons Montpellier-Rivesaltes et Rivesaltes-Le Soler (appelés « contournement de Perpignan ») pour économiser 480 millions d'euros, étudier un tracé d'économie et éventuellement phaser le projet. Ensuite, il fait part de son souhait de rencontrer M. RICHER, car l'association PMCV considère que le projet de Ligne nouvelle n'a pas fait l'objet d'une communication suffisante à l'égard des associations. Il observe ainsi que le compte-rendu du Comité de Pilotage du 8 octobre n'a toujours pas été mis en ligne.

Édouard PARANT, RFF, explique que le Ministre arbitra sur le phasage du projet en fonction de la montée en charge du trafic.

Ensuite, il indique que les habitants directement impactés par le tracé seront indemnisés puisqu'ils devront déménager. Pour les autres riverains, des mesures acoustiques sont en cours de réalisation pour qualifier le présent environnement sonore. Ces mesures seront comparées à celles qui seront calculées 20 ans après la mise en service de la ligne.

Par ailleurs, il rappelle que le compte-rendu du Comité de Pilotage n'est pas rédigé par RFF mais par l'État. Le document doit être validé par l'ensemble des partenaires puis il sera mis en ligne sur le site internet de la Ligne nouvelle.

- ▶ **Jean-Christophe BOURSIN, Secrétaire Général pour les Affaires Régionales**, ajoute qu'un dossier sera transmis aux participants au cours des semaines à venir pour la consultation formelle des acteurs. Ceux-ci disposeront d'un mois après réception pour faire part de leurs contributions, qui seront remontées au Ministre, comme il l'a expliqué dans le calendrier en début de réunion.
- ▶ **Nathalie BERTHUEL, Présidente de l'association No Pasaran**, explique que l'association locale No Pasaran est favorable à la construction d'une ligne nouvelle polyvalente respectueuse des territoires, de leurs habitants et de leur économie. Sur la séquence n°2, de Salses-le-Château à Peyriac-de-Mer, le choix de la mixité totale conduirait à retenir le tracé littoral, qui passe au milieu de villages, de vignobles AOP et de zones économiques. Si la mixité n'est pas retenue, les voyageurs en TGV® passeront par l'option médiane et les marchandises circuleront sur la ligne classique, en attendant la construction d'une ligne nouvelle le long du littoral et de l'autoroute A9. Dans ce cas, le territoire serait défiguré à la fois par l'option médiane et par l'option littorale. Les études de RFF montrent que la mixité est possible sur toute la ligne ; le choix dans ce domaine n'est donc pas technique, mais financier et politique. La décision ministérielle du 14 novembre 2011 doit être modifiée pour permettre à la Ligne nouvelle d'intégrer le nécessaire besoin de construction du chaînon manquant, sans pour autant anéantir un territoire déjà paupérisé qui tente de garder la tête hors de l'eau. Cette modification ne remettrait pas en cause le débat public. Pour l'association No Pasaran, la seule solution acceptable consisterait à construire un tunnel sur l'option médiane et à moduler la vitesse, permettant ainsi la mixité et la construction d'une ligne qui ne sacrifierait pas le territoire.

- ▶ **Louis GRANDJACQUET, Président de l'association TGV SUD et représentant de la coordination régionale inter-associative Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan,** considère que l'avenir de la ligne classique et de la Ligne nouvelle est intimement lié, compte tenu des risques de submersion marine des lignes ferroviaires. La mixité de la Ligne nouvelle est donc indispensable dès la mise en place du projet.
- ▶ **Pierre COLIN, élu à la Chambre d'agriculture de l'Hérault,** souhaite connaître le calendrier du tracé définitif pour que la concertation à venir sur les réserves foncières et/ou les mesures compensatoires puisse débuter dès que possible.

Édouard PARANT, RFF, répond que le calendrier sera défini par l'État, et plus précisément suites aux conclusions de la Commission « Mobilité 21 ». Il ajoute que RFF est en attente d'une décision ministérielle sur les gares et la mixité.

- ▶ **Jean-Christophe BOURSIN, Secrétaire Général pour les Affaires Régionales,** fait savoir qu'il proposera au Préfet de remonter au Ministre l'observation suivante : aucun participant à la présente réunion n'a contesté le projet de Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan. Ce dossier faisant l'objet d'un consensus, ses modalités pratiques devront être définies dans un second temps.
D'une manière générale, Jean-Christophe BOURSIN souhaite que le projet de Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan soit porté collectivement, en tenant compte du tempo national, afin que le projet soit défendu face aux autres projets de construction de lignes, en mettant en avant des arguments majeurs, tels que le risque de goulot d'étranglement de la ligne classique. Dans ce cadre, il invite les différents acteurs à faire part de leurs contributions.

Fin du Comité partenarial d'information à 17h25.