

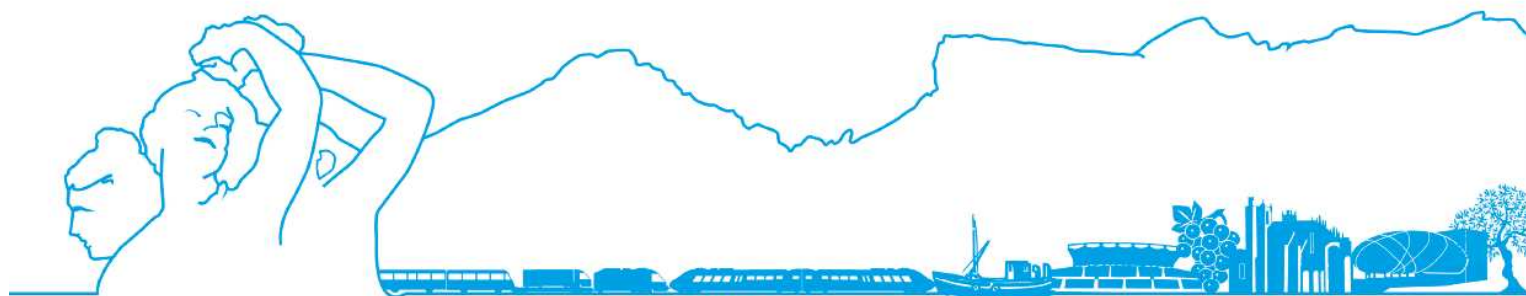
# ligne nouvelle Montpellier-Perpignan

Compte-rendu

## RÉUNION PUBLIQUE

mercredi 27 juin 2012 – GIGEAN

Salle polyvalente



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—  
BELGIQUE—UNITED KINGDOM—ČESKÁ  
OUVERTURE—INNOVATION—INTERCONNEXION—PARTENARIAT—ÉCO-RESPONSABILITÉ—RÉSEAU—AVENIR—MOBILITÉ—ACCÈS—EUROPE—TERRITOIRES—ÉVOLUTION—PERF  
BERLIN HAUPTBAHNHOF—LONDON SAINT PANCRAS—DUBLIN HI

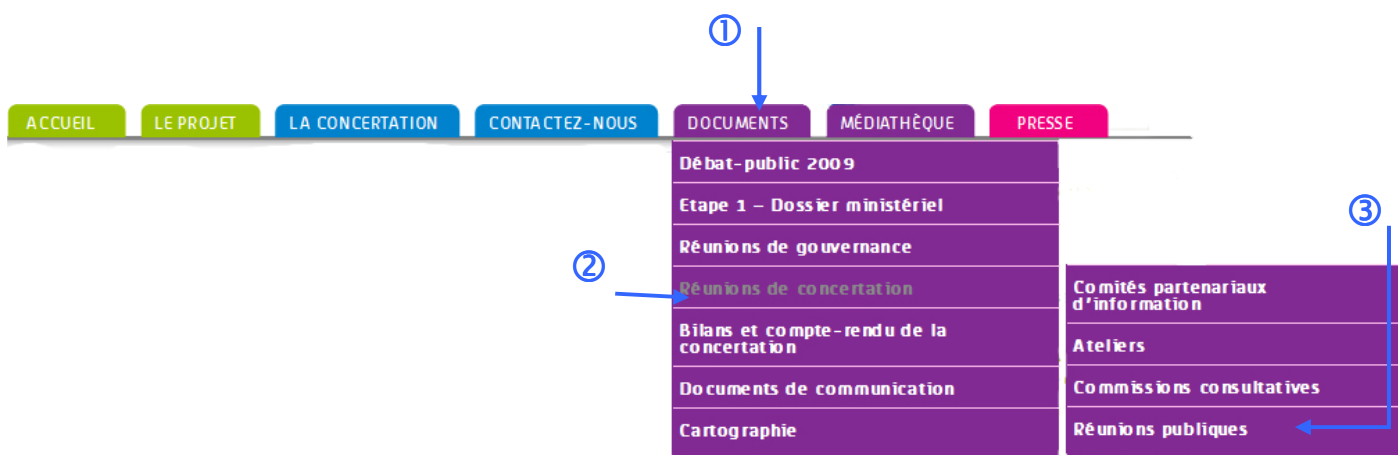
## Les intervenants de Réseau Ferré de France (RFF) à la Direction régionale Languedoc-Roussillon pour cette réunion publique :

- Édouard PARANT, chef de mission du projet Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan
- Bruno BEAUCHET, responsable des études socio-économiques
- Jean-François RUIZ, responsable environnement
- Anne-Lise GIBBE, chargée de concertation
- Bruno PEAN, chargé de cartographie

## Déroulé de la réunion publique

- Point d'étape sur le projet
- Scénarios de desserte : gares actuelles ou gares nouvelles ?
- Visualisation des différentes variantes de tracé en 3D

La lecture du présent compte-rendu est facilitée grâce au diaporama présenté en réunion. Le diaporama, ainsi que ce compte-rendu, sont en ligne sur le site [www.lalignenouvelle.com](http://www.lalignenouvelle.com) dans la rubrique Documents – Réunions de concertation – Réunions publiques



**Début de la réunion à 18h35, en présence de 250 personnes.**

**Édouard PARANT, RFF**, remercie les personnes présentes à cette réunion d'information dont l'objectif est de présenter l'avancement des études de l'étape 2 de la Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan. Il annonce qu'au cours de la réunion, toutes les questions et les craintes éventuelles peuvent être exprimées, et que les intervenants de RFF y répondront.

## LE MOT DU MAIRE

- **Le Maire de Gigean**, souhaite la bienvenue, puis procède à un rappel historique. Depuis 1990, le TGV<sup>®</sup> a été un sujet de débat pour la commune de Gigean. En 1991, des associations se sont mobilisées contre le TGV<sup>®</sup>, mais très rapidement, les tensions se sont apaisées, le projet cessant progressivement d'être évoqué. En 1995, le Projet d'Intérêt Général (PIG) a défini un tracé de ligne à grande vitesse passant sur la commune de Gigean, au sud de l'autoroute. Ce projet, inscrit dans le Plan d'Occupation des Sols (POS) de la commune, a fini par faire consensus, apparaissant comme une solution de moindre mal.

Il rappelle que depuis trois ans, les questions sur le TGV<sup>®</sup> sont réapparues, à l'occasion notamment, des réunions de commissions consultatives au sein desquelles les élus participent à la réflexion sur la mise en place d'un tracé. Il a constaté lors de la cinquième commission consultative, que ce qui avait été présenté en février 2012 comme une variante du tracé, et qui avait alors été rejeté à l'unanimité par l'ensemble des élus, a été remis sur la table des négociations, avec insistance, selon lui.

Il pose la question du rôle des élus, qui représentent la *vox populi*, tout comme celle de la place donnée au facteur humain dans ce projet. Rappelant que nombre de communes touchées par ce projet, ici représentées, partagent les mêmes problématiques foncières, agricoles, et paysagères, le maire considère que rien n'est encore décidé, et que le choix du tracé final relève d'une décision politique.

## POINT D'ÉTAPE SUR LE PROJET

**Édouard PARANT, RFF**, indique que RFF vient présenter les différentes variantes de tracés et faire toute la lumière sur les raisons qui l'ont poussé à étudier des tracés pour certains différents de celui décidé en 1995. Il souligne que la décision du tracé se prendra au niveau ministériel, après consultation des élus, mais aussi la prise en compte d'un certain nombre de critères environnementaux.

Édouard PARANT explique ensuite que le fait d'associer le transport de marchandises à la grande vitesse, modifie le projet imaginé en 1995. Ce nouveau facteur technique sera donc exposé, de façon aussi pédagogique que possible, afin que tout le monde mesure la portée de ce changement.

Il présente ensuite le nouvel outil qui fait office de support visuel et explicatif : il s'agit d'une simulation en 3D, qui permet de cibler le détail des zones d'enjeux pour le territoire.

Avant d'entrer dans le vif du sujet, il rappelle que cette réunion publique a lieu sous la vigilance de Jean-Pierre Richer, garant de la concertation. Indépendant de RFF, mandaté par la Commission Nationale du Débat Public, son rôle consiste à vérifier que l'équipe de RFF assure correctement le travail d'information et de concertation. Ce débat, encadré, est donc amené à être construit, réfléchi, et à se dérouler dans le respect de chacun. Le garant de la concertation est également en charge de la rédaction de rapports d'étapes : le premier, concernant l'étape 1 (2010-2011), est en ligne sur le site [www.lalignenouvelle.com](http://www.lalignenouvelle.com), le second sera rendu à la fin des études de l'étape 2, avant l'enquête publique, et sera joint au dossier d'enquête publique.

Édouard PARANT rappelle qu'à l'automne 2011, une zone de passage d'environ 1 000 m de large avait été retenue par décision ministérielle. Cette zone de passage traverse une cinquantaine de communes, depuis Lattes jusqu'à Toulouges, dans les Pyrénées-Orientales.

Actuellement, l'étape 2 des études propose différentes variantes de tracé d'une moyenne de 100 à 120 m de large. Parallèlement, RFF a mis en débat, la question de la desserte du territoire (les gares et leur localisation entre Montpellier et Perpignan), ainsi que la mixité de la ligne.

Pour conclure, Édouard PARANT évoque l'étape suivante, qui consistera à préparer l'étude d'impact et à réaliser une enquête publique. À l'issue des consultations en cours, un arbitrage du Ministre des Transports prévu dans le courant de l'automne, arrêtera la mixité et l'emplacement des gares.

Enfin, il met en avant la continuité de la concertation, avec les cinq commissions consultatives organisées, cette deuxième réunion publique et les nombreux ateliers qui se sont tenus avec des experts sur plusieurs thématiques.

Il explique qu'en termes d'échéances, il est important que les élus et décideurs aient connaissance des avis exprimés par l'opinion publique, ce qui explique que les réunions publiques aient lieu avant le Comité de Pilotage (COFIL).

## SCÉNARIOS DE DESSERTE : GARES ACTUELLES OU GARES NOUVELLES

**Édouard PARANT, RFF**, revient sur l'intérêt des dessertes figurant dans le projet de ligne nouvelle entre Montpellier et Perpignan, pour les territoires du Biterrois, de l'Agathois et du Narbonnais. La desserte TGV<sup>®</sup> montpelliéraine sera effectuée grâce à une gare nouvelle prévue à Odysseum, au Sud-Est de Montpellier, dans le cadre de la réalisation du Contournement Nîmes-Montpellier (CNM).

Perpignan ayant privilégié le projet d'une gare centre à l'horizon du projet à la suite du débat public, seules Narbonne et Béziers restent concernées par la réflexion sur la desserte du territoire. Plusieurs possibilités sont à l'étude :

- desserte par les gares centres de Béziers et de Narbonne,
- desserte par une gare nouvelle (Nissan-lez-Ensérune, Béziers ou Narbonne),
- desserte par deux gares nouvelles (Béziers et Narbonne).

Ces sujets ont été débattus durant la semaine précédente, lors d'ateliers spécifiques consacrés à la question des gares. Chaque cas fera l'objet d'une étude économique pour évaluer ses coûts, ainsi que la faisabilité de sa mise en œuvre.

## VISUALISATION DES DIFFÉRENTES VARIANTES DE TRACÉ EN 3D

**Édouard PARANT, RFF**, débute la présentation en proposant que les participants interviennent lorsque des points leur semblent sujet à question.

L'outil de visualisation de la carte part de la commune de Loupian. Deux variantes apparaissent ensuite, au niveau des hauteurs du bassin de Thau, puis la carte 3D se déroule en direction du bassin de la Vène.

- ▶ **Un délégué de la Section régionale de conchyliculture** demande si RFF a prévu des zones tampon sur le secteur des cours d'eau du Pallas, afin de prévenir les accidents potentiels lors du passage du fret. Il s'interroge aussi sur la manière dont ces zones tampons seront établies : quelles seront les méthodes de calcul, des zones de rétention seront-elles prévues pour les pollutions sur les ruisseaux ?

Il ajoute que ni les professions concernées par la pêche et la conchyliculture, ni même la Chambre d'agriculture, n'ont été conviées à cette réunion. Il souligne qu'aucune mairie n'a prévenu les professionnels. Il dénonce ce manque d'information.

Il souligne que le tracé passe à proximité de la crique de l'Angle, qui s'avère être une zone de pêche et une zone Natura 2000 ; cela justifie à ses yeux que ce tracé soit rejeté par les professionnels du secteur. Il déclare que cette décision a fait l'objet d'un vote unanime du comité régional des pêches et des prud'hommes. La conchyliculture représente 1 000 emplois directs, et environ 5 000 ou 6 000 emplois indirects, qui craignent fortement les risques de pollution et les impacts sur leur travail.

**Édouard PARANT, RFF**, indique que Jean-François RUIZ, responsable du volet environnemental du projet à RFF, pourra expliquer les dispositifs mis en œuvre pour prévenir les risques de pollution et respecter la qualité des eaux. Avant cela, il revient sur la question des invitations, rappelant que RFF travaille avec les Chambres d'agriculture.

- ▶ **Le Secrétaire général de la Chambre d'agriculture** interrompt Édouard PARANT, en déclarant que la tenue de cette réunion ne leur a été révélée que dans le Midi Libre, sans qu'aucune invitation officielle n'ait été envoyée.

**Édouard PARANT, RFF**, explique que RFF utilise des moyens modernes, comme la conférence de presse qui s'est tenue quelques jours plus tôt, afin que chacun soit mis au courant par voie de presse, radio, TV, ces moyens s'avérant par expérience, plus efficaces que la distribution de prospectus en boîtes aux lettres qui sont jetés directement.

- ▶ **Le Secrétaire général de la Chambre d'agriculture** soutient que la Chambre d'agriculture n'a pas été informée de la tenue de cette réunion.

**Édouard PARANT, RFF**, rappelle que la Chambre d'agriculture était au courant de la programmation de cette réunion, puisqu'un protocole et une convention de partenariat ont été signés il y a peu. Par ailleurs, s'agissant d'une réunion publique, chacun est libre d'y participer ; aucune invitation personnalisée n'est donc envoyée aux chambres consulaires.

S'agissant du secteur de la crique de l'Angle, **Édouard PARANT, RFF**, précise que la variante de tracé en question reste, dans un premier temps, à proximité de l'autoroute ; ce n'est qu'à partir de Balaruc que le tracé se décale au sud de l'échangeur RD613 – RD 600. En outre, lors de la réalisation du projet, RFF a prévu de limiter l'approche de l'étang.

Il rappelle ensuite que le projet de 1995, n'ayant pas intégré la dimension fret, n'avait pas pris, de ce fait, la mesure du risque pollution. Avec le nouveau projet, il existe une obligation d'investir dans des dispositifs de protection des cours d'eau. Les ruisseaux ne sont pas les seuls concernés, puisque la région puise l'essentiel de son eau potable dans les nappes qui devront également être protégées. Pour récupérer les pollutions, un système de bassin a été prévu dans les études en cours.

**Jean-François RUIZ, RFF**, détaille la méthode de prise en compte de la qualité des eaux, le projet étant conçu en deux phases. Premièrement, au moment des travaux, des dispositifs seront installés, pour éviter les ruissellements de matières en suspension, tels que les hydrocarbures des engins en déplacement, vers la lagune et les cours d'eau. Deuxièmement, dans la phase d'exploitation, les bassins de récupération seront mis en œuvre. En cas d'accident, un système de bassin de récupération confinera la pollution accidentelle, jusqu'à l'intervention des services de secours. Les services de santé de l'État contrôlent et valident ces dispositifs, pour éviter que les cours d'eau ne soient atteints.

- ▶ **Une représentante de la société European Truck System (Zone artisanale Saint-Michel, Gigean)** fait part de son mécontentement de ne pas avoir été convié à la réunion, alors même que l'entreprise est située en bordure d'autoroute. Elle souligne n'avoir pas été informée de cette variante de tracé ni du passage au fret et craint que cette option ne nuise à ses affaires et contribue à renforcer le phénomène de délocalisation, alors même que cette société fait travailler des milliers de personnes sur place.

**Édouard PARANT, RFF**, estime que cette question dépasse le cadre de la réunion. Il rappelle que RFF n'est pas lié au réseau autoroutier ni aux entreprises qui gèrent les flottes de camions.

- ▶ **La représentante de la société European Truck System** insiste sur la nécessité de consulter les entreprises de transport routier.

**Édouard PARANT, RFF**, précise qu'à partir du moment où le Ministre validera le projet, les entreprises autoroutières devront se plier à la loi. Quant aux effets du projet sur la délocalisation et la baisse du trafic de transport autoroutier, il rappelle que RFF construit des lignes ferroviaires et entretient celles qui sont déjà construites. Il invite le représentant de la société European Truck System à clarifier son propos et à exprimer ses craintes de façon plus précise.

- ▶ **Le représentant de la société European Truck System** évoque des incertitudes liées au devenir de la gare de Sète.

**Édouard PARANT, RFF**, affirme que celle-ci conservera toute sa vocation, en accueillant encore des TGV<sup>®</sup> et plus de 90 trains régionaux par jour. Sur le port de Sète, la Région a repris l'ensemble des voies ferrées, que RFF lui a cédées. Le choix du développement du fret à cet endroit est désormais de la compétence de la Région.

**Édouard PARANT, RFF**, propose à cet interlocuteur, de revenir au sujet de la réunion. Le projet, souligne-t-il, ne peut pas être tenu pour responsable de la destruction des emplois. Son objectif premier est de relier entre elles les villes du Languedoc-Roussillon. En second lieu, il doit permettre aux personnes souhaitant

accéder à la région de s'y déplacer plus facilement. Édouard PARANT insiste sur le fait que la création de cette deuxième ligne - la ligne actuelle, rappelle-t-il, ne sera pas démontée - sera l'occasion de doubler le nombre de trains régionaux circulant actuellement dans la région.

Enfin, le dernier objectif est de pouvoir augmenter la part du transport de marchandises sur le rail. Il ne s'agit pas de supprimer le transport autoroutier, d'autant moins que les projections d'ASF tendent à montrer que le nombre de poids lourds circulant devrait passer de 10 000 par jour actuellement, à 14 000 par jour en 2020. Le projet rendrait service en transférant une partie de ces 4 000 poids-lourds supplémentaires sur le rail, conclut-il.

- ▶ **Un habitant de Gigean** s'interroge pour sa part, sur le sort réservé à 53 parcelles situées sur la commune de Gigean, à proximité de la variante de tracé située au Nord de l'autoroute. Ces parcelles constituent un nouveau lotissement qui subit déjà les nuisances de l'autoroute. D'ailleurs, il note que ce nouveau lotissement n'apparaît pas sur la prise de vue de la carte 3D.

**Édouard PARANT, RFF**, relie cette question au problème plus global de la proximité de la ligne vis-à-vis des riverains. Il expose à l'assemblée les deux variantes de tracés, au droit de Gigean, au Nord et au Sud de l'autoroute, grâce à l'outil 3D.

**Édouard PARANT, RFF**, explique que les photos aériennes qui ont servi à élaborer cet outil cartographique ont été prises le 30 avril 2011 par une entreprise mandatée. Il souligne que l'on y retrouve les fondations des maisons qui sont construites depuis, puis explique que l'actualisation ne peut évidemment pas être faite au jour près.

- ▶ **Un habitant de Gigean** juge difficile de pouvoir prendre des décisions à partir de documents non mis à jour.
- ▶ **Un habitant de Gigean** déclare que lors de l'obtention de son permis de construire, l'existence de ce projet ne lui a pas été signalée. Il note que la variante nord du tracé aura pour conséquence une baisse de la valeur des habitations des lotissements *Les Jardins du Levant* et *Les Terrasses de l'Abbaye*, phénomène qui ne semble pas être pris en compte par RFF. Il souhaite savoir pourquoi ce nouveau tracé au nord de l'autoroute est présenté maintenant.

**Édouard PARANT, RFF**, explique que RFF est tenu de présenter des variantes au Ministère afin de prouver que le choix se porte sur la meilleure solution. La variante nord A9 a été déterminée par le souci d'éviter la zone classée du massif de la Gardiole et limiter les pentes de la ligne pour les trains de fret. Se pose ensuite, évidemment, la problématique de l'inscription de la voie ferrée dans le paysage.

- ▶ **Un habitant de Gigean** demande que soit prouvée l'impossibilité de passer sous l'autoroute et la Gardiole.

**Édouard PARANT, RFF**, explique qu'il serait compliqué d'enterrer la voie ferrée, en raison d'une multitude de petits cours d'eau qui dévalent des pentes du massif. Cette variante est plus compliquée à construire si la voie était mixte.

- ▶ **Le Maire de Gigean**, rappelle que l'autoroute passe déjà dans la zone classée de la Gardiole. Il évoque ensuite le Plan de Prévention des Risques d'Inondation (PPRI) qui existe sur le secteur du ruisseau de Barbière, empêchant le remblai et ayant nécessairement des conséquences désastreuses pour le lotissement des *Terrasses du Levant*. De même, 14 ha destinés à l'activité économique sont en jeu, alors que la Communauté d'agglomération de Thau travaille à ériger un parc communautaire à cet emplacement.
- ▶ **Un habitant de Gigean** rappelle que l'enjeu majeur du projet actualisé concerne la mixité de la ligne. Or selon lui, les bilans prouvent que ce type de projet est un échec. Il résume le débat à deux éventualités : soit l'expropriation de familles, soit l'acceptation de dégâts environnementaux pour le massif de la Gardiole.
- ▶ **Un habitant de Gigean** souhaite revenir sur la question des lotissements, et manifeste son incompréhension face au travail de la Direction Départementale de l'Équipement (DDE), qui a laissé construire des logements sociaux qu'il s'agit à présent de détruire.

**Édouard PARANT, RFF**, rappelle que la DDE, nommée actuellement DDTM (Direction Départementale des Territoires et de la Mer), est un service de l'État, qui donne un avis sur la délivrance des permis d'urbanisme. Le Préfet a décidé en 2011, que tous les nouveaux permis sur la zone de passage devaient faire l'objet d'un sursis à statuer.

- ▶ **La Présidente de l'association « Les Gardiens de la Gardiole »** souligne qu'elle a manifesté son désaccord dès l'émergence de l'idée d'une variante au nord de l'autoroute. Elle considère qu'il manque à ce stade de nombreux éléments pour décider. Elle souligne que la position de l'association, en accord avec le Président de l'Agglomération de Montpellier, le Maire de Fabrègues, et le Maire de Gigean, est de donner la priorité au cadre de vie des riverains. En l'occurrence, les nuisances des lignes ferroviaires qui s'inscrivent sur une centaine d'années d'exploitation, sont considérées comme majeures. La Présidente de l'association « les Gardiens de la Gardiole » réclame aussi que la lumière soit faite sur l'activité du fret, car il lui semble que 8 % d'activité de fret sur cette ligne nouvelle ne justifient pas la gêne occasionnée pour les riverains.
- ▶ **Un habitant de Gigean** demande que soient précisées les mesures mises en œuvre pour limiter les nuisances sonores.

**Édouard PARANT, RFF**, déclare que les nuisances sonores du train se cumuleront évidemment à celles de l'autoroute. Quelle que soit la variante choisie, la ligne sera visible après la zone de la Blaquièrre, et un viaduc sera nécessaire pour franchir la Vène. Par conséquent, la ligne sera protégée contre les nuisances sonores.

- ▶ **Un habitant de Vic-la-Gardiole** demande des précisions sur la distinction entre fret léger et fret classique, puis rappelle que l'activité fret SNCF s'effondre, de sorte que la concurrence entre la route et le rail lui semble relever de la fiction.

**Bruno BEAUCHET, RFF**, explique que diverses études ont été menées pour analyser les types de transports et leur concurrence dans la région, et calculer la part modale potentielle pour le fret à l'horizon 2020 et 2050. Le fret se décline sous différentes formes : l'autoroute ferroviaire, qui est déjà en place entre le Boulou et Bettembourg ; le transport combiné qui pourrait se retrouver sur la ligne nouvelle ; les transports de produits pondéreux qui sont des matériaux très lourds qui resteront sur l'ancienne ligne ; les trains postaux et de transport d'automobiles, qui sont suffisamment légers et rapides pour circuler sur la ligne nouvelle. Il souligne que la région dispose de plateformes de marchandises qui génèrent du transport, donc du trafic et de l'emploi.

- ▶ **Un habitant de Poussan** évoque le projet d'Hinterland de la Région qui occupe plusieurs hectares agricoles, et accueillerait des conteneurs. L'augmentation de l'arrivée de conteneurs à Sète pose la question de leur stockage à terme. Il souligne que le tracé de la ligne et la zone de l'arrière-port forment un couloir écologique important et s'interroge quant à la coordination entre RFF, la Région et le Ministère, sur ces projets qui se jouxtent.

**Édouard PARANT, RFF**, rappelle que RFF et la Région travaillent en concertation sur le projet d'Hinterland, qui est porté par la Région, et se sont rencontrés à de nombreuses reprises sur ce sujet. Il signale que la ligne nouvelle traverserait en partie le projet d'Hinterland sur un viaduc. Il confirme que RFF et la Région travaillent en synergie sur ce projet et explique que le port de Sète, très bien desservi, serait le lieu le plus favorable pour charger et décharger les conteneurs ; concernant l'hinterland, il s'agit cependant d'un autre projet, qui ne sera pas desservi par la Ligne nouvelle.

- ▶ **Un habitant de Balaruc-le-Vieux** revient sur la situation de fragilité de la zone de la crique de l'Angle. Il dénonce le manque de diffusion d'information par certaines mairies, et se demande si les comptes-rendus des réunions des maires, relatant les décisions prises par ces derniers, seront bien diffusés.

**Édouard PARANT, RFF**, rappelle que les comptes rendus de l'intégralité des réunions est en ligne sur le site internet du projet [www.lalignenouvelle.com](http://www.lalignenouvelle.com).

- ▶ **Un habitant de Gigean** demande que soit explicitée la loi sur les nuisances sonores, et que soit présenté le dispositif prévu à ce sujet pour la commune de Gigean.

**Édouard PARANT, RFF**, procède à un rappel historique sur la loi ferroviaire, qui autorise la construction des lignes à proximité de tout édifice dans une limite de 2 m. C'est ce qui explique que le critère de la distance ne soit pas pertinent. Le critère important se réfère à la situation de la construction de la ligne, selon qu'elle soit en remblai ou en déblai.

**Jean-François RUIZ, RFF**, explique que le bruit ferroviaire résulte de trois facteurs : la signature acoustique, le profil en long, les variations de températures entre le jour et la nuit. La réglementation actuelle impose de respecter un seuil de 58 décibels de nuit pour les lignes mixtes, et de 63 décibels de jour pour les zones d'ambiance sonore modérée. Les seuils varient selon les types de trains en circulation, et les dispositifs antibruit doivent également s'adapter en fonction des passages nocturnes. Jean-François RUIZ précise qu'il existe des zones d'ambiance sonore non modérées, dont font partie les zones de bord d'autoroute, pour lesquelles une autorisation permet de ne protéger qu'à partir de 63 décibels la nuit.

- ▶ **Un habitant de Gigean** s'enquiert des critères qui fonderont le choix de la meilleure variante. Il souhaite savoir si la dimension humaine sera considérée au même titre que le coût financier.

**Édouard PARANT, RFF**, souligne que l'aspect humain sera bien évidemment pris en compte dans l'analyse multicritères.

- ▶ **Un habitant de Gigean** demande avec insistance une évaluation chiffrée du projet de 1995 et du projet actuel.

**Édouard PARANT, RFF**, répond que ces chiffres ne sont pas disponibles à l'heure actuelle, puisque les contours du projet restent à finaliser : choix des gares, passage ou non des trains de marchandises sur certains secteurs... Il explique que les coûts dépendront à 70 % du génie civil ; en l'occurrence, l'installation de lignes mixtes coûte plus cher que celle de lignes TGV<sup>®</sup>. La différence avec le projet de 1995 s'incarne aussi dans l'évolution du matériel et des systèmes ferroviaires. En outre, les mesures compensatoires, ou d'atténuation des effets de la ligne sur le territoire, sont intégrés au coût du projet.

- ▶ **Un habitant de Gigean** interpelle l'équipe de RFF sur la proportion du financement assurée par les collectivités territoriales, arguant que sans ce financement, la voie ferrée n'aboutira pas.

**Édouard PARANT, RFF**, fait remarquer que cette ligne est aussi construite pour les passagers du Languedoc-Roussillon et que l'objectif de RFF, établissement public, est de rendre service à la collectivité. Dans les projets voyageurs, 50 % du coût est apporté par l'État et RFF, et 50 % par les collectivités du Languedoc-Roussillon. Le fait d'intégrer au projet une dimension fret a permis d'augmenter la part de l'État par rapport à celle des collectivités territoriales pour le projet CNM (Contournement de Nîmes-Montpellier).

- ▶ **Un habitant de Gigean** souhaite connaître la densité de circulation des trains sur 24 heures.

**Bruno BEAUCHET, RFF**, signale que des prévisions de trafic ont été effectuées à l'horizon 2020. Sur la ligne existante, entre 8 et 52 TGV<sup>®</sup> circuleront, et l'offre régionale serait renforcée, avec 92 trains régionaux entre Montpellier et Sète, et 80 trains régionaux entre Sète et Narbonne. Sur la ligne nouvelle, 64 TGV<sup>®</sup> sont attendus. Comme cette ligne serait mixte, elle se répartirait avec la ligne existante les 140 trains de marchandises, dont la majorité circulerait sur la ligne existante pour des raisons de fluidité du réseau pour les voyageurs. Certains trains de marchandises circuleront donc la nuit.

- ▶ **Un habitant de Fabrègues** souhaite pouvoir examiner la suite de la simulation cartographique, Gigean, souligne-t-il, n'étant pas la seule commune touchée.

**Édouard PARANT, RFF**, présente la suite des différentes variantes de tracés envisagées. Il ne peut garantir qu'aucune maison ne sera touchée sur un tracé de 150 km. Face aux protestations émises à propos du tracé Nord, au droit de Gigean, il répète que le passage dans le massif de la Gardiole représente une contrainte de pente pour le tracé sud.

- ▶ **L'association les Gardiens de la Gardiole** veut que soit réexaminé l'intérêt de la mixité sur cette séquence.



- ▶ **Un habitant de Gigean** aborde la question des études de sol. Il demande quelles sont les répercussions des vibrations sur les fondations des maisons, et ce qui a été mis en œuvre par RFF pour prévenir des incidents.

**Édouard PARANT, RFF**, déclare que les études de sols sont en cours, l'objectif étant d'évaluer au mieux les types de sol. Afin d'aboutir à des solutions ayant un impact minimum sur les exploitations agricoles. RFF travaille avec les Chambres d'agriculture et les Syndicats pour positionner les sondages. Il rappelle que le massif est constitué par un sol calcaire et poreux avec une ressource en eau proche de la surface.

- ▶ **Une habitante de Gigean** souhaite à nouveau savoir si la décision ministérielle sera prise avant ou après l'étude des sols, et ce qui est prévu, en cas de surcoût des assurances des propriétaires impactés par les vibrations. Elle estime que la prise en compte de ce surcoût pourrait influencer sur le choix du tracé.
- ▶ **Le Secrétaire de l'association Les Gardiens de La Gardiole** dénonce un manque de concertation. Il se demande si l'état d'esprit des populations sera évoqué auprès des décideurs. Il affirme que ce nouveau tracé, au nord de l'A9, n'a pas été le fruit d'une concertation, et déclare qu'il est hors de question de l'accepter.

**Édouard PARANT, RFF**, se montre surpris par cette réaction, la première présentation des tracés ayant eu lieu en février 2012, devant les maires et depuis cette date disponible sur le site internet du projet.

- ▶ **Le Maire de Gigean**, s'insurge de ce qu'il considère être une déformation de ses propos. Il affirme que la proposition d'une variante nord avait été rejetée par les élus en février 2012.

**Édouard PARANT, RFF**, donne connaissance du diaporama présenté en février 2012, et affirme que tous les tracés avaient alors été présentés.

- ▶ **Un habitant de Gigean** souligne que la moitié de la population de la commune de Gigean habite entre la RD 613 et l'autoroute, et que ce seul fait devrait empêcher que l'on associe à ce tracé la notion de « moindre enjeu territorial », comme présenté sur la diapositive. Il refuse de subir davantage de nuisances, venant s'ajouter à un phénomène de dévaluation des biens. Il rappelle que le tracé au sud avait trouvé un consensus malgré le passage dans le massif.
- ▶ **Le Maire-adjoint de Fabrègues** appuie l'idée que la variante de tracé au Nord de l'autoroute est impossible à tenir.
- ▶ **La Présidente des Gardiens de la Gardiole** affirme pour sa part, que les documents du nouveau tracé au nord ne sont apparus que très tardivement sur internet, où seule la zone préférentielle de passage apparaissait jusqu'alors. Elle rejette la qualification de « moindre enjeu territorial », qui, associée à l'idée du moindre coût, paraîtra favorable au ministère. Elle insiste sur le fait que les enjeux humains sont, quant à eux, très forts.

**Édouard PARANT, RFF**, prend acte du rejet exprimé par l'assemblée, et comprend que la majorité de la salle ne souhaite pas qu'une variante nord soit retenue, ce qui sera rapporté au Comité de Pilotage. Il reviendra ensuite aux élus partenaires du dossier de décider.

- ▶ **Le Secrétaire de l'association les Gardiens de la Gardiole** estime que, si les choix sont faits en amont des enquêtes publiques, il est par la suite très complexe d'y remédier. Il souligne que les mesures compensatoires sont parfois des faire-valoir pour avaliser des projets. Il invite l'assemblée à s'organiser pour manifester son choix.
- ▶ **L'adjointe au maire de Gigean**, souligne la situation de gel des permis de construire depuis février 2012, alors qu'au moment de la reprise du projet, en 2007, des permis avaient été attribués. Cette observation témoigne selon elle de l'intérêt de RFF dans cette variante nord. Elle s'étonne qu'il ne soit pas possible de connaître le coût exact du projet, et soutient le précédent interlocuteur en appelant à la mobilisation.

**Édouard PARANT, RFF**, demande si le refus exprimé porte sur l'ensemble du projet, ou bien si un projet qui passerait au sud serait accepté.

- ▶ **L'adjointe au maire de Gigean**, admet que le tracé au sud est acceptable.

**Édouard PARANT, RFF**, rappelle la manière progressive d'élaboration du projet. Ont d'abord été débattues, lors du débat public en 2009, le couloir de passage large d'environ 5 km de large, puis une fois le couloir arrêté, des études de la zone de passage, large d'environ 1 000 m, ont été engagées. La Ministre ayant choisi la zone de passage préférentielle en novembre 2011, il faut maintenant définir des variantes de tracé, d'environ 100 à 120 m de large. Édouard PARANT fait observer que la longueur du processus s'explique par la quantité de critères qu'il est nécessaire d'analyser, critères qui ne sont pas les mêmes du point de vue des riverains et du point de vue de l'État.

- ▶ **Un habitant de Fabrègues** demande des précisions concernant l'impact du tracé nord pour les habitants des Garrigues à Saint-Jean-de-Védas.

**Édouard PARANT, RFF**, présente les différentes options de tracé au niveau de Fabrègues.

- ▶ **La Société pour la Protection des Paysages et l'Esthétique de la France (SPPEF)** insiste sur le statut de site classé du massif de la Gardiole. Elle rappelle qu'il y a deux ans, elle a été conviée aux ateliers « paysages » par RFF, où avait été évoquée la solution d'un tunnel sous le massif, devenue par la suite une solution bitube. Elle explique qu'il lui avait semblé qu'en l'absence de consensus entre le territoire de la Gardiole et la population, les tunnels étaient apparus comme une solution inéluctable. Elle se demande si, malgré l'abandon de cette idée, les tunnels ne s'avèrent pas être la seule solution.
- ▶ **Le Secrétaire de l'association les Gardiens de la Gardiole** dénonce la volonté d'imposer les éléments du projet sans concertation, ce qui explique, selon lui, que le village de Fabrègues ait été exclu de la présentation en 3D.

S'agissant de l'impact du projet par rapport à Fabrègues, **Édouard PARANT** explique que l'avion qui a réalisé les prises de vue n'a pas survolé Fabrègues, parce que cette commune est éloignée de la zone de passage contrairement à Gigean. Dans la commune de Gigean, la moitié de la population vit au sud de la RN 113, ce qui n'est pas le cas à Fabrègues où le village est presque exclusivement au nord.

- ▶ **Un habitant de Fabrègues** fait part de son incompréhension face à cette exclusion. Il rappelle qu'entre l'aire de Fabrègues et la commune se trouve un certain nombre de maisons. Il ne comprend pas les raisons qui poussent à négocier un tracé nord qui ne convient pas.
- ▶ **Le secrétaire adjoint des Gardiens de la Gardiole** annonce que si le projet doit prendre cette tournure, RFF devra affronter une vive mobilisation. Il déclare qu'une réunion publique sera organisée par les Gardiens de la Gardiole pour avertir la population.
- ▶ **Un habitant de Fabrègues** souhaite comprendre le sens de la légende « moindre enjeu territorial ».

**Édouard PARANT, RFF**, présente les critères de hiérarchisation du territoire pris en compte dans les études, à l'aide d'un diaporama. Le premier volet, le volet humain comprend le bâti, l'agriculture, les zones d'activité... Le second volet correspond au milieu physique, qui comprend les zones inondables et les périmètres rapprochés d'AEP (Alimentation en eau potable). Le dernier volet présente les sites paysagers et le patrimoine. Les critères permettent d'analyser les diverses variantes. Actuellement, cette analyse n'a pas encore été menée. À l'issue du processus, il faudra encore ajouter un volet relatif aux coûts.

- ▶ **Un habitant de Fabrègues** trouve que l'insistance avec laquelle le tracé nord est discuté, malgré le rejet de cette variante, est source d'interrogations.

**Édouard PARANT, RFF**, insiste sur l'objectif de RFF, qui n'est pas de « vendre » un projet, mais de recueillir les impressions de la population. RFF rappelle que c'est l'assistance qui a souhaité visionner en priorité la variante nord.

- ▶ **Un habitant de Gigean** conteste l'idée selon laquelle les projets ne sont pas chiffrés, et demande ce qui pousserait à choisir un tracé qui comporte trois ouvrages d'art, plutôt qu'un tracé qui n'en comporte qu'un seul.

**Édouard PARANT, RFF**, explique que le choix des ouvrages d'art n'est pas toujours déterminant ; ce sont les aspects techniques relatifs au passage de trains de marchandises qui amènent des considérations techniques différentes. Ainsi, la variante sud nécessite un tunnel, les variantes nord de croiser deux fois l'A9.

- ▶ **Un habitant de Gigean** considère que les trains de marchandises qui emprunteront la Ligne nouvelle en provenance de Barcelone inonderont le marché européen de produits chinois.

**Édouard PARANT, RFF**, confirme qu'une grande partie des trains viendra de Toulouse et de l'Espagne, y compris de Barcelone.

- ▶ **La Présidente des Gardiens de la Gardiole** pense qu'il serait possible de trouver un accord autour du tracé sud – qui faisait auparavant consensus, souligne-t-elle, ceci en rejetant l'option fret, dont le gain lui semble négligeable.

**Édouard PARANT, RFF**, répond que le choix de la mixité a été fait en conformité avec des politiques publiques, définies en premier lieu au niveau national, mais aussi au niveau local, puis lors du débat public de 2009.

- ▶ **La Présidente des Gardiens de la Gardiole** explique que si son association avait appuyé ce choix initial, elle reconnaît finalement que le désagrément est trop important sur la Gardiole – comme pour les Corbières - pour que la mixité puisse être conservée.
- ▶ **Un habitant de Fabrègues** renchérit en observant que le fret entraîne des surcoûts au niveau du génie civil. Il estime que cette considération aurait dû dès le départ être affichée comme la source même des différentes variantes.

**Édouard PARANT, RFF**, rappelle qu'il n'est pas question d'engager ici une réflexion sur les coûts, d'autant que l'ensemble des variantes de tracé sont en mesure d'accueillir une circulation fret.

- ▶ **Un habitant de Fabrègues** estime que pour 8 % de gain avec le fret, le TGV<sup>®</sup> seul suffirait sans doute.

**Bruno BEAUCHET, RFF**, rappelle que les prévisions entre Narbonne et Perpignan amènent à proposer un peu plus de 200 trains, tous types confondus, en combinant l'actuelle et la nouvelle ligne. Entre Narbonne et Sète, près de 300 trains sont prévus. La charge du réseau justifie que la zone des Corbières ait pu être épargnée par la mixité, puisque la ligne existante suffit à cet endroit. Entre Sète et Montpellier, en revanche, non seulement la ligne nouvelle est nécessaire pour le TGV<sup>®</sup>, mais il faut qu'elle soit mixte pour fluidifier le réseau et permettre le développement du port de Sète.

- ▶ **Un habitant de Gigean** fait remarquer que la vitesse sur le réseau actuel du transport de fret s'établit à 100 km/h, et que la ligne nouvelle permet de circuler à 120 km/h. Ce faible écart l'amène à s'interroger sur la pertinence du fret sur la ligne nouvelle.

**Édouard PARANT, RFF**, rappelle que le problème n'est pas tant la vitesse que la fluidité du réseau et la robustesse.

Il remercie les participants et le maire, puis, ayant souligné que l'ensemble de la présentation visuelle en 3D n'avait pu être présenté au cours de cette séance, se déclare disposé à répondre aux questions que chacun voudra lui poser en aparté.

**Fin de la réunion à 21h35.**