

COMPTE-RENDU

Comité Partenarial d'Information n°4

Vendredi 10 juillet 2015 – LATTES

Mas de Saporta



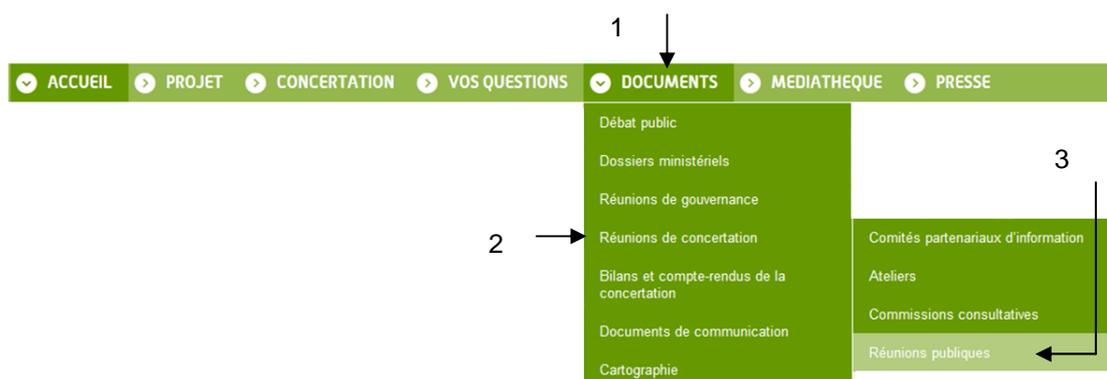
Les intervenants de SNCF Réseau pour cette réunion publique :

- **Édouard PARANT**, Chef de mission du projet Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan
- **Karim TOUATI**, Directeur Territorial SNCF Réseau
- **Antoine HANTZ**, responsable environnement

Déroulé de la Réunion :

1. **Actualité du projet**
2. **Enseignements des réunions publiques**
3. **Présentation de la proposition de trace**
4. **Calendrier**

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 sous la rubrique :
Documents – Réunions de concertation – Réunions publiques



LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

Karim Touati, SNCF Réseau : Bonjour à tous, Karim Touati, directeur territorial à SNCF Réseau, je suis ravi de vous accueillir ici, pour ce comité partenarial dédié au projet de Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan. Ce comité partenarial marque la fin d'un grand nombre d'étapes dédiées à l'étude de ce projet, et marque effectivement la fin d'une étape qui a été marquée par un certain nombre de réunions publiques et de concertation, en vue de présenter un dossier au ministre, de manière à ce qu'il puisse prendre une décision ministérielle, qui est attendue pour la fin de l'année. Édouard Parant, qui officie sur ce projet de longue date, va prendre la suite, pour vous exposer l'ensemble des éléments qui ont été réunis et des événements qui ont eu lieu dans le cadre de cette nouvelle étape de conception de ce projet majeur de Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan pour le territoire Languedoc-Roussillon. Merci.

Édouard Parant, SNCF Réseau : Bien, merci d'avoir répondu présent à notre invitation, c'est le quatrième comité partenarial d'information, certains d'entre vous et même plusieurs, nombreux, étaient déjà présents depuis 2010. Comme vous le savez, l'objectif de cette réunion est de vous retranscrire les décisions qui ont été prises lors du comité de pilotage du 23 juin dernier, afin que vous ayez cette information et que vous la relayez autour de vous, ce qui facilitera l'unicité des informations sur ce projet, parce qu'on entend beaucoup de choses. Au moins, là, il y aura unicité du discours. En préambule, vous savez que nous avons mené une concertation avec l'ensemble du territoire, à partir du mois de novembre, en priorité avec les élus, et puis nous l'avons décliné en réunion publique au mois d'avril, et bientôt, il y aura une consultation formelle organisée par le Préfet de région, qui vous sollicitera, on en dira un mot tout à l'heure. Mais depuis maintenant six ans, nous accompagne un garant de la concertation, qui est totalement indépendant du maître d'ouvrage, en l'occurrence, monsieur Jean-Pierre Richer, il nous semblait important que vous puissiez avoir l'œil et le retour de cet acteur totalement indépendant, je le rappelle, du maître d'ouvrage, sur quelle a été sa perception de la période que nous venons de vivre. Monsieur Richer, je vous donne la parole.

Jean-Pierre Richer, garant de la concertation : Bonjour, Mesdames et Messieurs. Je suis garant de la concertation, c'est-à-dire que vous, vous vous intéressez au fond du projet, mais moi, je ne vais pas vous parler de tracés, de mixité ou d'emplacement de gare, je ne vais pas parler de financement, encore que ce soit un sujet tout à fait important. Je ne vais pas vous parler de phasage, est-ce qu'on peut tout faire en une seule fois, est-ce qu'on peut imaginer de tronçonner. Tout ça n'est pas mon propos, parce que le propos du garant, comme l'a rappelé monsieur Parant, indépendant du maître d'ouvrage, désigné en accord entre la Commission nationale du débat public et le maître d'ouvrage, c'est uniquement d'observer, sans juger du fond du projet, et de certifier. Je suis observateur et certificateur. Qu'est-ce que j'ai observé depuis maintenant six ans, parce que je suis le projet depuis le moment du débat public 2009, j'ai observé des formes de concertation qui sont prévues par une charte qui a été définie à l'origine et qui sont extrêmement précises. Il y a la gouvernance, avec le comité de pilotage et il y a la concertation. La concertation est un ensemble de rencontres, de réunions publiques, c'est le grand moment, de commissions consultatives, les réunions avec les élus, c'est un très grand moment avant les réunions publiques, d'ateliers, avec les spécialistes, avec les associations. Il y a aussi cette concertation bilatérale entre le maître d'ouvrage RFF, puis SNCF Réseau, mais c'est la même chose pour ce qui concerne le projet, quotidienne, qui n'apparaît pas obligatoirement, mais qui est très importante, puisqu'il y a eu de l'ordre de 150 rencontres avec les associations, les municipalités. Ce que j'ai observé, c'est que toutes ces procédures étaient bien menées, de façon conforme à la charte, pendant toutes ces années, et plus spécialement pour ce qui nous intéresse aujourd'hui, après le dernier comité de pilotage, pour la troisième phase, en fait, la deuxième phase de la deuxième phase des études, qui a porté sur le tracé et sur l'emplacement précis des gares, et également sur des éléments de phasage que le ministre a demandé à recevoir. Pas de proposition, mais des éléments de phasage. J'ai observé les documents qui étaient préparés par RFF, et en particulier le dossier ministériel, qui a été envoyé à la suite du CoPil, ou plus

exactement qui va être envoyé, après que le Préfet procède à une nouvelle consultation dans son rôle. Vous voyez, on ne lésine pas sur les consultations. J'ai vu que ce dossier ministériel était, sans aucun jugement sur le fond, conforme à ce qui avait été dit lors des réunions publiques, lors des commissions consultatives, faisait des propositions, certes, mais en ce qui concerne les différents points durs qui peuvent subsister, parce que la concertation n'aboutit que très exceptionnellement à un consensus complet et général, j'ai observé que ce dossier ministériel ne dissimulait rien et disait « effectivement, à tel endroit ou tel endroit, il y a sur tel ou tel point quelques interrogations qui subsistent ». Ça représente un gros effort pour le maître d'ouvrage, cette concertation. Cette concertation a un coût, on en parle rarement, mais je crois qu'il ne faut pas hésiter à en parler, de l'ordre de 5 % du montant des études, à peu près, sachant que les études représentent 1 % à peu près du coût estimatif des travaux. Vous voyez, 5 % de 1 %, c'est le coût de la concertation, c'est le coût de cette démarche, on peut juger qu'elle en vaut la peine. Elle n'a pas existé de tout temps, cette démarche de concertation, il y a eu une époque où l'intérêt général, on ne cherchait pas à le dégager de la consultation des populations ou des élus, mais maintenant on le fait. Ça a un coût et c'est normal. Comme certificateur, voilà ce que j'ai observé : comme certificateur, qu'est-ce que je peux certifier ? Je peux certifier que cette démarche a été suivie formellement tout à fait selon les règles de la charte de concertation, dans la transparence des informations données aux uns et aux autres, pas seulement quand les questions étaient posées, mais fournies spontanément, comme c'est le rôle du maître d'ouvrage qu'il y avait un véritable dialogue, c'est-à-dire que quand des questions étaient posées, le maître d'ouvrage y répondait et y répondait de façon sincère et claire, de mon point de vue de garant, et sans rien dissimuler des difficultés, notamment, qu'il le faisait avec un vrai sens de l'écoute de ses interlocuteurs et qu'il le faisait avec le respect de ses interlocuteurs. Je n'ai pas surpris le maître d'ouvrage à dire « non, ça, ce n'est pas important, c'est une question qui ne mérite pas d'être traitée, on n'a pas besoin d'y répondre ». Donc un esprit de respect et d'ouverture. Je vais donner deux points qui sont soulignés dans mon rapport. Alors ça, c'est nouveau aussi, le rapport du garant, vous l'avez, donc vous pouvez juger, vous, de la façon dont lui juge la concertation. Je vais donner un exemple : le maître d'ouvrage a été capable d'écouter des remarques fortement exprimées en ce qui concerne une partie du tracé, je fais référence au Massif de la Gardiole, et de soumettre dans la dernière phase des études des propositions différentes de celles qu'il avait soumises avant. Il a tenu compte des remarques fondées qui lui étaient présentées. Les gens de la Gardiole savent ce dont il s'agit, par rapport au tracé sud ou au tracé nord de l'autoroute. Le tracé nord de l'autoroute était très critiqué. Il avait ses avantages, c'est pour ça que le maître d'ouvrage l'avait proposé, mais entendant les critiques, le maître d'ouvrage a accepté de revenir au tracé sud, de l'autre côté de l'autoroute. Moralité, il y a encore des précautions à prendre sur le plan de l'environnement, en ce qui concerne la Gardiole, mais il y a toute une opposition qui a été levée du fait de cette écoute et de cette prise en compte. Je donnerais un autre exemple. C'est à l'autre bout de la ligne, en ce qui concerne la plaine du Roussillon, il y a eu des propositions de tracés alternatifs, elles ont été étudiées, il y a eu une réponse argumentée qui a été faite, et largement publiée, elle figure qui plus est dans le dossier ministériel, la réponse qui est faite. Je sais qu'elle ne donne pas, contrairement à la Gardiole, satisfaction à ceux qui proposaient le tracé alternatif, mais il y a eu un dialogue et une argumentation. Chacun est dans son rôle, la concertation n'est pas la panacée universelle, on ne peut pas tenir compte des vœux de chacun, il faut que le maître d'ouvrage prenne ses responsabilités, qui sont d'étudier et de proposer. D'étudier et de proposer, j'insiste bien sur le fait que ce n'est pas le maître d'ouvrage qui décide. La décision est prise dans une première phase au sein du comité de pilotage entre les cofinanceurs du projet, qui observent et regardent les propositions du maître d'ouvrage et qui les valident. Ensuite, elle est transmise au ministre, c'est le ministre qui décide. Donc il ne faut pas voir dans le maître d'ouvrage celui qui mène tout de A à Z. Il est dans son rôle, notamment en ce qui concerne la concertation, mais ce n'est pas lui le décideur. J'ai vu aussi un souci d'argumenter, d'expliquer de façon aussi simple que possible. Sur un sujet aussi technique qu'une voie ferrée, il serait possible de se dissimuler derrière la technicité, la complexité du

vocabulaire, etc., pour ne pas essayer d'aller au fond des choses et expliquer vraiment, de façon simple. Ce n'est pas de la vulgarisation, mais c'est de l'explication claire, pour que tout le monde puisse comprendre. Et j'ai vu un maître d'ouvrage qui s'était forcé de le faire dans les documents qui étaient préparés et dans le dialogue qu'il a entretenu avec les élus, l'ensemble des interlocuteurs et avec le public en général. J'ai aussi pu constater, contrairement à ce que pensent les gens qui sont directement concernés dans leur propriété, parce que le tracé va passer chez eux, éventuellement sur leur propriété, va entraîner des problèmes humains ou des problèmes économiques, contrairement aux reproches dans l'énervement ou la difficulté qu'on peut adresser quand on est directement concerné au maître d'ouvrage, j'ai toujours constaté qu'il expliquait les choses, je dirais en termes médicaux, avec une certaine empathie avec le patient, avec compréhension et humanité. Je le dirais notamment en ce qui concerne les problèmes fonciers, quand j'ai pu constater la façon dont il a mis en avant son équipe foncière, à partir du moment où le tracé était à peu près arrêté dans les propositions qui allaient faites, il y avait des gens qui étaient directement concernés et qui s'en rendaient compte lors des réunions publiques, le maître d'ouvrage a mis en avant son équipe foncière pour accorder le plus tôt possible tous les rendez-vous qui étaient nécessaires, pour que les gens sachent ce qui allait se passer, et dans la mesure où on peut le dire, comme c'est le financement qui est en cause, ça n'est pas obligatoirement facile, le moment auquel leur propriété allait être touchée. J'ajouterais que j'ai été sensible aussi au fait que le garant, dans les quelques recommandations qu'il a été amené à faire – il y avait RFF et il y a SNCF Réseau, c'est confirmé, j'ai eu hier une rencontre avec le maître d'ouvrage à la commission nationale du débat public qui voit tous les grands projets ferroviaires, mais aussi autoroutiers, stockage de déchets nucléaires, éolien en mer, Centerparks et autres – considère qu'il y a à SNCF Réseau maintenant une véritable culture de la concertation, je répète ce que j'ai entendu, plus que chez certains maîtres d'ouvrage. Néanmoins, pour le garant, il y a toujours des propositions à faire. « Vous avez vu sur tel ou tel point, vous pourriez poursuivre, ou vous savez, vous allez arriver au moment où les gens vont comprendre que ça passe chez eux, dans leur ville, donc apportez-leur le maximum de documents simples, concernant le bruit, les acquisitions foncières, la protection hydraulique, ça les concerne ». Autre type de proposition : dans les réunions publiques, le maître d'ouvrage apparaît un petit peu comme celui qui fait tout, homme-orchestre. Dans les réunions publiques, il serait bon que vous fassiez apparaître aussi ceux qui ont la responsabilité du projet, c'est-à-dire les cofinanceurs. Et lors des dernières réunions publiques, les cofinanceurs ont été à la tribune et le maître d'ouvrage a eu tout son rôle d'explication, mais les principaux défenseurs du projet étaient ceux qui en porteront la responsabilité, un jour, j'espère le plus tôt possible, en ce qui concerne le financement. Et puis il y a eu aussi une animatrice qui a réparti la parole, de telle sorte que tout se passe bien, et tout s'est bien passé. Le maître d'ouvrage a pu se concentrer sur son rôle d'explication et de dialogue, de réponses précises. Mon jugement, vous l'avez dans le rapport du compte-rendu du garant, c'est un jugement positif, on aurait peut-être pu parler encore plus de certains sujets, mais à partir du moment où on touche au financement pour passer du financement au phasage, ça devient tellement aléatoire que raisonnablement, ce débat-là est du ressort du ministre, a les éléments qui lui sont cependant fournis par le maître d'ouvrage, à la suite de ce qu'il a entendu, des ateliers qu'il a organisés sur le sujet. Je redis simplement qu'autrefois, l'intérêt public, l'intérêt général, l'utilité publique, qu'on retrouve dans les termes « déclaration d'utilité publique », c'était l'État, largement, qui le décidait, les techniciens, le juge qui en tranchait aussi, en ce qui concerne le droit de propriété, c'est normal. La démocratie participative a introduit cette dimension supplémentaire de la concertation. Ce n'est pas la panacée universelle. Quand on entend concertation et qu'on est directement concerné, on se dit « je vais pouvoir exprimer mon point de vue et mon point de vue sera obligatoirement entendu, je ne souhaite pas que ça passe ici, donc ça ne passera pas ici ». Oui, d'accord, mais si ça ne passe pas ici, ça passe où ? Chez le voisin. Le voisin : « non, ça ne doit pas passer ici, ça doit passer ailleurs ». À un moment ou à un autre, il faut que quelqu'un tranche et ça n'est pas la concertation qui permet de trancher, mais la

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

concertation permet de faire évoluer le projet vers ce qui correspond le mieux à l'utilité publique, à l'intérêt général. En ce sens, je pense qu'elle a été bien menée par SNCF Réseau, c'est ce qu'il y a dans mon rapport de façon un peu plus détaillée. Le rapport est transmis au Préfet de région, au président de la Commission nationale du débat public, au président de Réseau Ferré de France, mais en plus, et là, c'est vraiment la démocratie participative, il est remis à chacun, il était sur le site, parce que c'est le troisième rapport, les deux premiers étaient sur le site et le troisième, comme il a pu être réalisé en temps utile, c'est-à-dire pour le comité de pilotage, il vous a été remis aujourd'hui, dans une totale transparence. Voilà ce que j'ai observé et ce que je peux certifier, en remerciant le maître d'ouvrage de m'avoir donné la parole.

Édouard Parant, SNCF Réseau : Merci, monsieur Richer. Maintenant, ce que l'on va voir ensemble, c'est l'actualité du projet, mais surtout l'enseignement des réunions publiques. Qu'a exprimé le territoire, et comment ça a été pris en compte, et quel tracé finalement sera soumis au ministre ? On vous donnera après une perspective sur ce qu'il se passe dans les mois qui viennent. Premier point positif, on a parlé de financement, de phasage, l'État a répondu positivement aux demandes des cofinanceurs des études pour la nomination d'un monsieur financement. À charge pour lui aujourd'hui de monter un plan de financement pour ce projet. Ça, c'est un premier point positif, parce que généralement, ça intervenait après l'enquête publique. Là, les élus ont souhaité que ça intervienne en amont et donc c'est une victoire pour eux, Monsieur Rebeyrotte. Deuxième chose, nous avons obtenu une subvention européenne, c'est sorti il y a quelques jours, donc pour les cinq ans qui viennent, l'Europe a décidé d'allouer plus d'une dizaine de millions d'euros sur le projet de Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan, entendons-nous bien, c'est pour les études. Il faudra évidemment monter un dossier lorsqu'on parlera du financement des travaux, mais en tout cas, par rapport à d'autres projets de lignes nouvelles qui n'ont rien eu, c'est une bonne nouvelle. 50 % de la somme possible, récupérable, on a donc eu le maximum sur la somme demandée. Les réunions publiques, on en a fait une dizaine sur le territoire, après en avoir fait en 2010 et 2012. Ce qu'on souhaitait vous présenter ici, au travers de ces petits schémas, c'est que finalement, on arrivait en concertation avec deux questions : où doit-on passer et où faut-il mettre les gares nouvelles ? Finalement, vous voyez que ces questions de tracé et de gares n'ont concerné qu'un cinquième, 20 % des questions des gens qui sont venus en réunions publiques. La majeure partie a porté sur : quel va être l'impact de ce projet dans ma vie à moi ? Ça veut dire déjà que finalement, dans l'esprit des gens, le tracé n'est déjà plus vraiment un débat, parce que majoritairement, il va passer là où c'était prévu et les gens se projettent dans l'avenir, « comment je me prépare à l'arrivée du projet ? ». C'est quand même très symptomatique de l'état d'esprit, ça s'explique naturellement par l'historique de ce projet, qui a commencé dans les années 1990. Ce projet, ça a été rappelé par le garant, ça a été démontré par la présence des élus cofinanceurs à la tribune aux côtés du maître d'ouvrage, il est soutenu, par une très large partie de la population et des élus. Je ne vais pas vous détailler les avis pour, les avis contre, mais vous voyez la liste du bonhomme vert par rapport au bonhomme rouge, globalement, c'est très favorable, c'est un point important d'acceptation et surtout de remontée d'informations à Paris, pour qui il n'est globalement pas évident d'avoir une vision d'ensemble de ce que pense le territoire en Languedoc-Roussillon. Les principales oppositions exprimées l'ont été au niveau du nord du bassin de Thau, par deux ou trois associations, notamment vis-à-vis de la desserte ferroviaire du nord du bassin de Thau. Après, il y a eu une question concernant la mixité de la ligne, sujet qui a été arbitré en 2013 et qui avait fait l'objet du débat public. Pour autant, il y a un certain nombre d'acteurs qui requestionnent l'intérêt de mettre des trains de marchandises sur cette ligne. Ce sont notamment le milieu associatif, je pense à la FNAUT et à deux autres associations présentes aujourd'hui, ainsi qu'une partie des habitants des communes des Corbières, qui réclament un tunnel d'une dizaine de kilomètres dans la traversée des Corbières. C'est vrai aussi ponctuellement au niveau des territoires de la ville de Cers, qui a exprimé une demande pour qu'un raccordement ne soit pas réalisé sur sa commune, mais ailleurs sur le tracé. Et

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

puis c'est surtout une expression revendiquée très fortement dans la plaine du Roussillon, notamment au travers d'une association dont le président est aujourd'hui présent, donc « Protection & Maintien du Cadre de Vie », qui s'oppose à la mixité du projet, c'est-à-dire TGV + Fret, entre Rivesaltes et Toulouges. Concernant le financement, derrière le financement, il y a notre capacité à réunir suffisamment de sous pour se payer l'intégralité du projet, dans un contexte budgétaire qui est pour tous très compliqué. Donc de toute façon, pour faire ce projet, il faudra aller chercher de l'argent là où il y en a, à l'Europe, premier point. Pour autant, un certain nombre d'acteurs se sont exprimés pour savoir quelle était la priorité, sur les 150 kilomètres entre Montpellier et Perpignan. Concernant Montpellier, il y a eu la demande de se projeter dans la future liaison et de ne pas oublier les liaisons avec Toulouse. Montpellier-Narbonne, c'est déjà une bonne partie de Montpellier-Toulouse. Au niveau du territoire du Biterrois, il y a eu la volonté que la gare nouvelle qui a été validée soit réalisée dès la première tranche du projet. Concernant Narbonne, on a eu l'intégralité des acteurs Audois qui se sont exprimés pour la réalisation de la gare en choisissant un site, donc ils le portent collectivement, département, agglomération de Narbonne, agglomération de Carcassonne. Et puis concernant Perpignan, il y a eu une demande relayée en comité de pilotage par le représentant de l'agglomération, pour dire que le tracé qui semble ne pas convenir dans la plaine du Roussillon, il est urgent de ne pas le faire. C'est la parole qui a été portée en réunion, au comité de pilotage et par le président de l'agglomération lors de la réunion publique à Perpignan, le 13 avril dernier. On a des prises de position un peu généralistes sur le projet, à quoi il sert. Regardons maintenant ce qu'il se passe sur le tracé lui-même. Globalement, la variante de tracé qui reprend à 70 % le tracé historique a été accepté dans le territoire, on n'a pas eu de levée de boucliers comme on peut le voir dans le Bordelais ou dans le Var, sur deux projets de part et d'autre de notre région. Pour autant, il y a des clignotants orange, rouges, qui se sont allumés. Il y en a eu un premier au niveau des Corbières, notamment au niveau de Roquefort-des-Corbières, avec la demande d'étude d'une variante alternative, qui soit de l'autre côté de l'autoroute par rapport au village. Réponse qui a été apportée au conseil municipal puis par un courrier. Il y a aussi la demande d'une association qui est que le projet ne soit pas uniquement un projet TGV, et de ce fait, qu'un tunnel soit réalisé sous le massif des Corbières. On a déjà répondu il y a deux, trois ans à cette demande en soulignant les difficultés techniques d'un tel ouvrage, c'est plus d'une dizaine de kilomètres. Et puis évidemment, on y revient, le tracé dans la plaine du Roussillon, pas dans toute la plaine, entendons-nous bien, c'est de Rivesaltes à Toulouges, parce que entre Rivesaltes et Opoul, il n'y a pas d'opposition, et là, finalement, c'est une évolution de la prise de position des acteurs, puisque la demande initiale était de rester là où c'était prévu et aujourd'hui, c'est « ne faites pas le projet ». Ils auront l'occasion tout à l'heure d'exprimer pourquoi ils soutiennent cette position. Avec une demande de tracé alternatif, le garant de la concertation l'a rappelé, un rapport qui a été mené sur cette variante de tracé alternatif, qui a fait l'objet d'une étude qui est sur le site Internet et qui a été diffusé à l'ensemble des élus et des associations. Vous pouvez la retrouver sur le site Internet du projet. Maintenant, on va balayer les différents impacts qu'apporte une Ligne Nouvelle, et les situer sur la carte, c'est-à-dire le bruit, les inondations, les impacts sur les activités humaines, notamment la viticulture. Tous ces éléments vont être remontés au Préfet, évidemment, ça a déjà été fait le 23 juin, et au ministre, pour sa prise de décision. Particularisme de la région, évidemment, c'est tous les phénomènes cévenols et les risques d'inondations, avec la peur, pour un certain nombre d'acteurs, que ce projet, lorsqu'il traverse des plaines inondables, se transforme en digue. Évidemment, toutes les études sont menées, on a pu le montrer lors d'une réunion publique à Cuxac-d'Aude, pour que ce projet ne soit pas une digue, mais au contraire le plus transparent possible. L'objectif est de ne surtout pas aggraver les risques d'inondations dans les territoires. Ça sera le leitmotiv, ce sera ce que vérifieront les services des préfets dans chaque département, au moment de l'enquête publique, au titre de la Loi sur l'eau. On a l'expérience avec le contournement de Nîmes-Montpellier, qui est en réalisation actuellement. Ça se traduit notamment par un point de vigilance particulier dans l'Aude, plus de dix kilomètres de plaines inondables à traverser, la demande de réalisation d'un viaduc sur

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

l'intégralité de la traversée de cette plaine inondable. On a présenté des solutions techniques qui répondent aux inquiétudes de la population, notamment au niveau de l'Aude. D'autres inquiétudes sur les eaux souterraines et les risques de pollution, on l'a du côté d'Issanka, on l'a du côté d'Opoul-Périllos, là où il y a des massifs dans lesquels on puise de l'eau potable, notamment en période estivale, avec tous les estivants qui arrivent. Après, dans le quotidien des gens, il y a aussi « que va devenir finalement mon cadre de vie, une fois que ce projet sera réalisé ? Est-ce que ça ne va pas totalement polluer notamment mon cadre visuel ? », donc l'insertion paysagère du projet. On a des inquiétudes même lorsqu'on reste là où c'était prévu, à partir du moment où on met des trains de marchandises, vous n'avez pas forcément la même hauteur du projet que s'il y avait des TGV. On a notamment une problématique au niveau de l'échangeur autoroutier de Sète, sur la commune de Poussan, avec la nécessité de franchir la dépression entre la Gardiole et Loupian via un viaduc. Donc effectivement, c'est une attention particulière sur ce secteur. On l'a dit, à Roquefort-des-Corbières, des inquiétudes, y compris lorsqu'on va un peu plus à l'intérieur des terres, je pense à une petite commune qui, aujourd'hui, surplombe la plaine viticole, Treilles. Là, on est dans un relief chahuté, où il y a nécessité de faire des déblais profonds, des remblais, des viaducs. Et une inquiétude paysagère dans la traversée de la commune de Baho, puisque là, on n'est plus dans l'Aude, mais dans la traversée de la plaine inondable de la Têt. Inquiétude au Soler, ce n'est pas tellement une inquiétude paysagère, on verra, c'est essentiellement la continuité urbaine entre deux parties urbanisées. La viticulture, c'est l'activité principale des terres agricoles qui vont être traversées. On n'est pas dans de la culture annuelle de blé, d'orge, de maïs, comme on peut l'avoir du côté de Castelnaudary, donc ça veut dire ici qu'il faudra anticiper. Il faut des années avant que le plant reprenne une production normale et encore des années avant qu'on puisse être en AOC. Ça veut dire qu'il y a un travail qui devra être mené avec la profession pour anticiper les prélèvements qui seront inévitables. Quelques points qui ont été soulevés par les acteurs du monde viti et vinicole, un endroit où on n'a pas réussi à éviter, donc là, il faudra compenser, c'est le secteur du nord du bassin de Thau, de l'appellation Picpoul de Pinet. Un autre secteur où on se place déjà dans une démarche « de toute façon, vous passerez, donc nous, on s'intéresse plutôt aux moyens d'obtenir des mesures compensatoires », c'est autour de la cave coopérative de Leucate, dans l'Aude. Et puis une inquiétude nouvelle, qui a émergé lors des réunions publiques, autour de la cave coopérative de Baixas, sur tout le plateau viticole de Baixas. À chaque fois, on aura l'occasion d'y revenir, mais SNCF Réseau a conduit des études sur l'impact de la ligne sur la viticulture et l'agriculture, ces études ont été réalisées par la profession, à savoir les trois chambres départementales d'agriculture. Et puis quand on parle de trains, évidemment, tout le monde se bouche les oreilles. Donc partout s'est posée la question « mais qu'est-ce que ça va donner en termes de bruit, l'été, quand on sera sur notre terrasse, est-ce qu'on pourra prendre l'apéritif tranquillement ? ». Ce n'est pas du tout caricatural, c'est textuellement ce que les gens nous ont posé comme questions en réunions publiques, ce n'est pas de la vulgarisation, c'est le ressenti des habitants vis-à-vis de cette problématique. Sachant qu'à certains endroits, il n'y a que des TGV qui ne passeront quasiment que le jour, à d'autres endroits, il y aura aussi des trains de marchandises, donc ils passeront aussi en partie la nuit. Donc ces questions, « à combien de mètres je vais être de la voie ? Est-ce qu'il y aura un mur anti-bruit ? Est-ce qu'il y aura un merlon ? », à chaque fois, il a fallu avec la maquette en trois dimensions apporter des réponses sur ce qu'on sait faire, « oui ou non, vous êtes loin, oui ou non, vous êtes protégés » ou « il faudra prévoir des protections ». Ce projet, je vous l'ai dit, on le voit avec l'autoroute A9 à côté, son dédoublement et la LGV, il va falloir passer quelque part, c'est-à-dire qu'on va prélever des terres, des biens, donc la question foncière, évidemment, se pose de plus en plus, au fur et à mesure que le projet se précise. Je vous rappelle, en 2009, on étudiait un couloir de passage de 5 kilomètres. En 2011, on l'avait réduit à à peu près 1000 mètres. Aujourd'hui, on est en train de réfléchir sur quelque chose qui fait 120-150 mètres de large. Les gens pouvaient se dire « ça va passer à côté », mais de plus en plus, on voit si ce sera chez le voisin ou chez nous. On nous demande deux choses : un, de préserver les terrains pour l'avenir, « peut-être que vous le ferez en deux fois, ce

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

projet, mais a minima, faites en sorte que les terrains soient achetés dès le début et que les gens ne soient pas bloqués encore quinze ans comme c'est le cas aujourd'hui ». Deuxièmement, notamment en lien avec la profession agricole, « faites du stock, comme ça, le jour où vous prélèverez des terrains, on en aura déjà de disponibles pour replanter ». Ça, c'est une demande forte. Elle est un peu plus compliquée à mettre en œuvre, celle-ci, parce que faire du stock pour replanter du blé, c'est assez facile. Faire du stock pour replanter du cinsault alors qu'avant, c'était du grenache blanc et que l'AOC demande 30 % d'untel et 40 % de l'autre, c'est un peu plus compliqué. Il faut réfléchir à cette problématique-là. Et puis au niveau d'Issanka, une inquiétude parce que des riverains voient déjà des maisons achetées, des maisons démolies, ils se disent « à qui le tour et quand ? ». C'est vrai aussi du côté de Lattes, au niveau du hameau de la Castelle, puisqu'aujourd'hui, il y a les travaux du contournement de Nîmes et Montpellier, et puis juste à côté, il y a ce hameau qui devra être déplacé et aujourd'hui, les gens s'inquiètent en voyant les pelleteuses tourner autour. Mais le plus gros point de cristallisation au niveau du foncier, ça reste le territoire du Biterrois, dans lequel on essaie de se coller à l'autoroute le plus possible, mais là, il n'y a pas le choix, il faut passer dans une ville. Aujourd'hui, c'est construit, ça existe. Dans les autres endroits, ce n'est pas construit. Là, on sait qu'il y a plus d'une cinquantaine de maisons qui vont être concernées, donc un effort particulier à mener sur Villeneuve-lès-Béziers, c'est bien ressorti, on s'y attendait, il n'y a pas de surprise, mais on sait que là, il y a des enjeux humains très forts. On a vu un peu régionalement quelles étaient les inquiétudes, les interrogations de la population. Tout ce que je vous présente là a été remonté aux élus décideurs, au Préfet de région le 23 juin, c'est évidemment dans le bilan de la concertation qu'a dressé SNCF Réseau. La deuxième question après le tracé, c'était les gares. Où est-ce qu'on va construire la gare de Narbonne, où est-ce qu'on va construire la gare de Béziers ? Sachant que ce n'est pas des gares de ville, c'est des gares de territoire, des gares d'agglomération. Très rapidement, à chaque fois, il y avait deux sites proposés. Je vous rappelle que le principe des gares nouvelles a été validé par le ministre en décembre 2013. La question qu'il nous disait, c'est « maintenant qu'on a dit qu'on mettait une gare à l'est de Béziers, dites-moi précisément où je la mets ». Deux possibilités, je la mets à l'interconnexion avec la ligne actuelle sur Villeneuve-lès-Béziers, près de l'autoroute, ou je la mets toujours sur Villeneuve-lès-Béziers, mais dans un secteur qui est aujourd'hui agricole, au croisement de l'autoroute A9 et de l'autoroute A75. Les positions des acteurs ont été unanimes, vous la mettez sur le site A75. Tous ceux qui se sont exprimés en réunion publique l'ont dit de manière unanime, on a l'ensemble des expressions, on pourra y revenir, monsieur. Il y a les comptes-rendus, y compris les bandes sonores des réunions publiques qui ont duré quatre heures. Les acteurs demandent à ce que ce soit le site A75 qui soit privilégié, notamment parce que vous avez plus d'une cinquantaine de maisons et plusieurs lotissements à détruire sur le secteur de Villeneuve-lès-Béziers, pas uniquement pour faire la gare, mais pour faire les parkings, pour faire les accès routiers, pour aménager les accès routiers. Ça, c'est la position de l'agglomération, de la ville de Villeneuve-lès-Béziers et c'est aussi ce qui ressort des études, en termes de meilleur site ferroviaire conduit par SNCF Réseau. La question se posait également sur le secteur de Narbonne, avec là encore deux sites qui doivent être en liaison avec la ligne Narbonne-Carcassonne, et derrière Toulouse. Et au final, compte tenu des contraintes notamment hydrauliques et des souhaits de l'agglomération et du projet de territoire qu'elle a dans l'évolution, non plus vers la mer, mais vers l'ouest, en direction de Lézignan, c'est le site Pont des Charrettes qui a été privilégié. Il n'y a eu aucun soutien pour le site dit Les Prax, à côté de la commune de Montredon. Finalement, des positions très clairement exprimées et tranchées vis-à-vis de la future desserte sur cette ligne nouvelle. Il restait une question en suspens, et pour la desserte du territoire perpignanais et plus généralement des Pyrénées-Orientales, est-il opportun de construire, pas forcément la mise en service, mais plus tard une gare nouvelle, dans le secteur autour du Camp Joffre ? Il n'y a pas eu de prise de position pour cette gare nouvelle en réunion publique, l'agglomération, le département se sont positionnés pour le maintien des dessertes TGV en centre-ville, gare qui a fait l'objet d'investissements et de mise aux normes depuis quelques années, donc le choix

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

qui a été proposé au ministre, c'est de conserver Perpignan, le Centre du Monde, comme desserte TGV pour l'ensemble de ce bassin de vie. Je souligne juste pour les habitants du nord bassin de Thau une inquiétude sur où on ira, demain, prendre le train et notamment le TGV, par rapport à la desserte avec la ville de Sète. On a balayé un peu les inquiétudes, la question de la desserte, du tracé. On va donner la parole à la salle juste après, n'ayez crainte. Il reste des points de cristallisation qui vont devoir faire l'objet de développement. Aujourd'hui, les études sont finies pour la phase enquête publique, mais après l'enquête publique, il y a ce qui s'appellera un avant-projet détaillé, qui permettra d'apporter des réponses aux questions qui restent aujourd'hui encore en suspens. Donc le foncier sur la commune de Villeneuve-lès-Béziers, la traversée des plaines de l'Aude, notamment la transparence hydraulique. Sur Moussan, on pourra y revenir, des inquiétudes vis-à-vis du massif des collines de Levrette, et puis toujours sur Roquefort-des-Corbières, vis-à-vis de la hauteur de la ligne et son insertion, par rapport au village. Le tracé, quel est-il ? Finalement, le tracé qui avait été présenté en novembre, lors des commissions consultatives, ressort comme celui que le comité de pilotage a décidé de transmettre au ministre, c'est-à-dire un tracé qui, sur 70 % de son linéaire, vous le voyez en rose, reste là où c'était prévu, c'est-à-dire dans les emprises du projet de 2000, pour les maires présents, dans les emplacements réservés de vos PLU. Et pour les sections bleues, des propositions d'autres variantes. On le voit, c'est au niveau du Camp Joffre, c'est au niveau de la traversée des plaines de l'Aude et de la gare nouvelle de Narbonne. Et puis c'est également au niveau du Biterrois, du fait là aussi de la position de la gare nouvelle de Béziers, sachant que ni à Béziers ni à Narbonne il n'était prévu initialement de desserte via une gare nouvelle. On a dû adapter le tracé au nouveau projet, c'est-à-dire qu'il tient compte des gares. Dans le secteur des PO, c'est notamment de très fortes contraintes environnementales dues à la présence de zones de friche aux abords du Camp Joffre qui ont amené le maître d'ouvrage, en plus de contraintes réglementaires, à proposer une variante qui passe plus à l'ouest que le tracé historique. Par contre, au sud de Rivesaltes et jusqu'à la concession, via la section internationale, on reste là où c'était prévu, 70-30. Ce que le maître d'ouvrage retient, au terme de la période, c'est d'abord un fort soutien des élus, un public qui a répondu présent et qui continue de soutenir ce projet, la nécessité de faire de la pédagogie pour qu'il n'y ait pas d'inquiétude non fondée qui se développe. Ça ne veut pas dire qu'il n'y ait pas d'inquiétudes qui doivent poindre, mais en tout cas qu'elles ne le soient pas vis-à-vis d'incompréhensions. Et puis il reste trois territoires sur lesquels il y a des points de vigilance, voire des oppositions marquées, c'est le territoire est Biterrois, les basses plaines de l'Aude et une partie de la plaine du Roussillon. Une des difficultés auxquelles le maître d'ouvrage a été confronté, c'est de dire « mais après, qu'est-ce qu'il va se passer ? Vous proposez un tracé au ministre, et après ? ». Le maître d'ouvrage n'a pas la main sur le calendrier d'après. On vient de finir les études, d'accord, mais on va vous expliquer ce qu'il se passe après. Vous allez voir que ça ne dépend pas de nous, ça dépend d'autres acteurs. En tout cas, les gens ont besoin, eux, de savoir ce qu'il va se passer dans trois ans, dans cinq ans, et comment on va financer ce projet. Quelques éléments de calendrier, pour terminer, vous voyez qu'on est à la fin de l'étape deux des études, il reste une étape avant d'ouvrir l'enquête publique. Cette étape, elle est pour les dossiers réglementaires, c'est-à-dire le dossier qui sera présenté dans les communes, aux riverains, aux habitants. C'est le dossier d'enquête publique. Dans ce dossier d'enquête publique, il y a la pièce maîtresse qui est l'étude d'impact. Aujourd'hui s'ouvre, pour les mois qui arrivent, la rédaction de l'étude d'impact. C'est dans l'étude d'impact qu'on explique comment on va répondre aux inquiétudes des riverains, sur la qualité de l'eau, sonore, visuelle, prélèvement de terre, tous les sujets doivent être abordés. Aujourd'hui, avec le comité de pilotage du 23 juin, nous avons franchi la dernière étape pour la prise de décision par le ministre. Celle-ci doit intervenir d'ici la fin de l'année, c'était l'engagement pris en juin de l'année dernière par le ministre Cuvillier, on attend cette troisième décision ministérielle sur le tracé et les gares nouvelles. Et puis dernier point, après la décision ministérielle, que se passe-t-il ? On va rentrer dans une phase qui, je vous l'ai dit, ne dépend plus de SNCF, mais qui est relative au Préfet de région. Donc le Préfet de région va vous consulter officiellement,

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

c'est ce qu'on appelle une consultation formelle. Il l'avait fait quand on était passé de cinq kilomètres à un kilomètre, il l'a refait quand on a dit « il y aura des trains de marchandises de Montpellier à Béziers et dans la plaine du Roussillon », et là, il va le faire une troisième fois pour vous questionner sur le tracé et les sites de gare à Béziers et à Narbonne. Consultation formelle, le représentant de l'État, ici, vous donnera quelques informations tout à l'heure. Le ministre, une fois qu'il aura le rapport du Préfet et le dossier qui va être en ligne à partir d'aujourd'hui, le dossier de tracé, prendra sa décision d'ici la fin de l'année. Et après, qu'est-ce qu'on en fait, de sa décision, pour aller jusqu'à l'ouverture de l'enquête ? On est dans des phases réglementaires, l'État va faire ce qui s'appelle une concertation inter-administrative, donc il va consulter tous ses services, de l'Agence Régionale de la Santé, au service des domaines, au service de l'environnement, tout, pendant trois mois. Après quoi, le dossier sera transmis à deux instances, plutôt à Paris : l'autorité environnementale, quatre mois, et le Commissariat général à l'investissement, pour le volet financier, le CGI, ces deux instructions auront lieu en parallèle. Une fois que ces avis seront rendus, on pourra finaliser le dossier d'enquête publique, en ayant répondu aux questions qui ont été soulevées, et on pourra donc rentrer dans la préparation de l'enquête. Donc vous voyez que si on veut tenir l'objectif de fin 2016 tel que le ministre Cuvillier l'avait annoncé dans sa lettre du 16 juin 2014, eh bien il n'y a pas de temps à perdre. Pas pour faire des études, mais pour franchir les différentes sessions qui sont devant nous, il y en a trois. Derrière la réunion d'aujourd'hui, c'est la consultation de l'ensemble des acteurs par le Préfet, habituellement, c'est deux mois. J'en ai fini, donc maintenant, je vous donne la parole. Il y a des mains qui se lèvent, on va commencer par la droite. On vous demande de vous lever, de vous présenter, car la réunion est enregistrée pour le compte-rendu qui sera mis en ligne sur le site Internet.

► **Claude Auger, président de l'association « Énergie TGV »** : Je vais d'abord répondre à une question de pure forme que vous avez posée dans votre allocution, je suis capable de boire l'apéritif n'importe où, même en regardant passer un train de marchandises. Je voudrais revenir sur le débat public qui nous a amenés à la ligne mixte, ça fait une dizaine d'années. Il y a une dizaine d'années, le débat public a commencé à Montpellier, il y avait ce jour-là un monsieur qui s'appelait Barron, qui était Iñaki Barron, je crois, son nom, qui avait été envoyé par l'Union européenne, qui avait dit ceci, une réponse à monsieur Gaysot, d'ailleurs : attention, vous parlez de ligne mixte, vous feriez mieux de réfléchir à un corridor mixte. C'est vrai que ce monsieur a été entendu, mais n'a pas été vraiment écouté. Bref, si j'en reviens à la suite de tous les débats publics qui ont eu lieu sur le sujet, nous étions huit, il me semble, à être contre la ligne mixte, donc notre association, l'association « TGV Développement », la SNCF, on ne peut pas dire que la SNCF n'y connaisse rien en chemins de fer, quand même, Barron, bien sûr, l'Europe, et puis deux particuliers. Bref, nous nous sommes inclinés devant la décision de la majorité, on est partis sur une ligne mixte. Je reviendrai sur ce qui a été dit sur la ligne mixte dans deux minutes. Première constatation, tout le monde était d'accord pour la ligne mixte, dans les PO aussi, les riverains, le personnel, le public, les élus, maires, présidents d'agglomération, etc. Une dizaine d'années après, on s'aperçoit que tous ceux qui étaient d'accord ne le sont plus. Il y a plusieurs choses, on peut se poser des questions, est-ce qu'ils n'ont rien compris à ce qu'était une ligne mixte ? C'est possible, pourquoi pas ? Est-ce que ce sont des girouettes ? C'est aussi possible, pourquoi pas ? Ou alors, est-ce que, d'un seul coup, ils se sont dits « ça va m'embêter, c'est comme ça, et puis je ne suis pas d'accord » ? On est en ce moment dans cette situation, des gens qui ne sont plus d'accord sur la ligne mixte. Je me suis permis de poser la question une fois à une réunion publique à Salses, il n'y en a que deux qui ont osé lever la main en disant « oui, nous, on a voté pour la ligne mixte », sur une assemblée de 200 personnes à peu près. Tous les autres ne sont pas fiers d'avoir parlé la première fois. C'est une ligne mixte, et puis c'est tout, il n'y a pas de raisons de revenir là-dessus. Maintenant, je suis d'accord avec vous également sur le fait que tout ne se justifie en ligne mixte tout de suite. Il y a des endroits où, c'est vrai, il va falloir faire la ligne mixte, je pense en particulier à Béziers et Montpellier, c'est important, mais d'autres endroits, ce n'est peut-être pas important tout de suite, et ce sera fonction du développement du fret.

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

Mais j'attire l'attention, les maires ont trop tendance à pouvoir faire du développement, quelquefois, sans prendre d'avis à droite à gauche, c'est que si on a des projets d'évolution de la ligne en cours, il faut dès maintenant figer des territoires et éventuellement les acheter. Ça va peut-être faire l'objet, bien sûr, d'un autre débat public, mais j'insiste lourdement là-dessus, il faut déjà fixer les territoires qui seront susceptibles d'évoluer. Sinon, après, c'est fini, on ne fait plus rien. Dans 10, 15, 20 ans, on ne fait plus rien, c'est pris. Je voudrais revenir sur la ligne mixte, tout le monde était d'accord, on a dit ligne mixte. Il y a une question qu'on a oublié de poser à ce moment-là, on avait dit ligne mixte, et puis avec du fret à forte valeur ajoutée. Du fret à forte valeur ajoutée, moi, je ne sais pas ce que c'est. La question qu'on aurait dû poser, compte tenu du fait qu'il n'y a aucun exemple de ligne mixte qui fonctionne dans l'Europe, les Allemands s'y sont cassé les dents, si on jette un œil sur le contournement de Tours, il était limité à 200 à l'heure, celui de Nîmes-Montpellier sera à 220 dans un premier temps, donc il n'y a aucun exemple de ligne mixte qui fonctionne normalement. La question qu'on aurait dû se poser, c'est de dire : d'accord, on fait une ligne mixte, mais quel type de matériel va circuler sur cette ligne mixte ? Est-ce qu'il faut penser à un matériel particulier fret ou pas ? Cette question reste encore de vigueur, puisqu'on s'aperçoit que sur le Figueres-Barcelone, la Renfe limite ses trains à 200 kilomètres à l'heure afin de permettre le croisement avec des trains de fret. Qu'est-ce qu'on fait ? On fait des passages que de fret, des passages que de TGV, mais il va bien falloir qu'on trouve une solution à ça, parce qu'avec une ligne mixte, on ne peut pas se permettre de défavoriser les voyageurs au détriment du fret et on ne peut pas se permettre de défavoriser le fret au détriment des voyageurs. Il faut donc que la ligne mixte favorise tout le monde. Nous sommes là sur la question. Vous avez parlé des gares nouvelles. Je vous rassure, puisque là où on devait faire la gare à Rivesaltes, c'est l'armée qui prend le terrain. D'ailleurs, on envisage de se rapprocher du ministère de la guerre pour savoir s'ils veulent nous laisser une place. Il y a peut-être une autre solution que je vous suggère, je ne sais pas si c'est possible, mais la gare en ce moment qui est à Perpignan, ce qu'on appelle pompeusement le Centre du Monde, qui est en train de se vider complètement, ce serait bien de laisser la gare là et de mettre les quais au Soler, je pense que ce serait mieux, compte tenu du fait qu'il y a une desserte entre le Soler et la gare de Perpignan. Je crois que j'en ai fini.

Édouard Parant, SNCF Réseau : Merci pour cette intervention. Vous avez rappelé l'histoire, on va plutôt se projeter devant. Phasage, préserver les terrains, préserver l'avenir. Monsieur ?

► **Pierre Colin, Chambre d'Agriculture de l'Hérault :** Bonjour, je suis élu à la Chambre d'Agriculture de l'Hérault. Vous nous avez dit tout à l'heure que les études représentaient 1 % du budget total de la réalisation totale de ce nouvel ouvrage, tout cela sous-entend bien sûr que le reste du financement est sur l'ouvrage en lui-même, et par rapport aux préconisations que vous avez faites tout à l'heure, vous nous avez dit que concernant le foncier agricole, il fallait faire des stocks. Moi, il y a deux choses qui m'interpellent, c'est que dans l'agriculture, c'est quelque chose qui met un certain temps à mettre en place des opérations foncières. Donc moi, je voudrais savoir, en termes d'anticipation, comment l'opérateur peut se positionner, notamment sur cette notion de réserves et de stocks de terres, d'opérations foncières, parce que dès 2016, il y a un nouveau cadre de la loi ERC, « Éviter, Réduire et Compenser », qui s'appliquera à l'agriculture. Ça veut dire qu'il faudra obligatoirement, bien sûr, bien intégrer des mesures compensatoires en matière de foncier, mais tout ça demande de l'anticipation. Je comprends bien que pour faire une bonne opération, et on a l'expérience dans l'agriculture, il faut s'y prendre à l'avance. Et s'y prendre à l'avance, c'est d'abord savoir quels sont les montages financiers, comment on peut se positionner d'une façon pertinente, d'autant plus qu'il y a des territoires qui sont aussi un petit peu emblématiques, vous l'avez dit, notamment l'appellation Picpoul de Pinet, là-dessus, il faudra y travailler. C'est d'autant plus compliqué qu'il faut de l'anticipation. La loi, dès janvier 2016, ce cadre-là d'ERC va être mis en application, donc là-dessus, il faut aussi avoir une certaine visibilité. J'ai bien compris que fin d'année, le ministre aura une position

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

claire par rapport à ça, en 2016, une DUP, mais en matière d'anticipation, comment on s'y prend ?

Édouard Parant, SNCF Réseau : Effectivement, il y a des modifications législatives concernant la loi Avenir, je crois, qui vont devoir être prises en compte. Juste une précision, j'ai retranscrit les demandes entendues en réunions publiques. Je n'ai pas dit qu'il fallait faire du stock, j'ai dit « les acteurs, un certain nombre, se sont prononcés pour la réalisation de stocks ». J'ai juste souligné que dans le monde de la viticulture, c'était plus que compliqué dans le mode céréalier. Pour pouvoir faire de la réserve de stocks, il faut pouvoir acheter des terrains, pour pouvoir acheter des terrains, il faut de l'argent. Donc ça nécessite la constitution de conventions de financement ad hoc. Lorsqu'ils sont décidés, qui réalise les aménagements fonciers, ex-remembrements ? Les Conseils départementaux, ex-Conseils généraux. C'est eux qui assurent la maîtrise d'ouvrage. Avec l'argent du projet, c'est eux les patrons, mais l'argent, c'est bien le projet qui l'apporte. À partir de quand ils peuvent décider de le faire ? Pas avant que le tracé soit décidé et que l'étude d'impact soit publique. C'est SNCF qui saisira le Président du Conseil départemental, et il le fera sur la base de l'étude d'impact. Donc il faut déjà avoir fini l'étude d'impact. On ne va pas refaire une discussion sur l'aménagement foncier aujourd'hui, donc il faut qu'il y ait l'étude d'impact, c'est le préalable. Après, ce seront les commissions communales ou inter-communales qui décideront ou pas, au final, de faire ou pas un aménagement foncier. Donc on peut avoir l'ambition, reste que c'est ceux qui sont concernés qui le décideront. Mais dans tous les cas, c'est le projet qui paiera.

► **Gérard Barrau, Maire de Pinet :** Bonjour, Gérard Barrau, maire de Pinet et vice-président de l'agglomération Hérault Méditerranée. Je voudrais revenir sur la concertation, sur le compte-rendu de la concertation, sur les inquiétudes hydrauliques. Je pense que vous avez fait l'impasse qui me paraît importante, notamment sur la vallée de l'Hérault, où la commune de Florensac alimente, je crois, plus de la moitié du département de l'Hérault en eau potable, et ne pas faire figurer ces inquiétudes alors que la réunion publique à Pinet, ça a été relevé à plusieurs reprises, je pense que c'est dommage. Voilà, c'est tout ce que je voulais dire.

Édouard Parant, SNCF Réseau : Cela ne concerne pas les risques d'inondations, mais les risques d'alimentation et de pollution de l'alimentation en eau potable, avec les captages qui sont le long de l'Hérault, qui avaient déjà été déplacés par l'autoroute à l'époque et qu'il faudra déplacer, mais en fait, on est en liaison avec le syndicat mixte pour anticiper cette question.

► **Daniel Calla, association FRENE66 :** Bonjour à tous et à toutes, je voudrais revenir sur deux points. Le premier, c'est au niveau du financement. Lors des réunions de concertation, j'ai proposé qu'il y ait une somme financière qui soit provisionnée d'office, juste après la publication de la DUP, de façon à ce que SNCF Réseau puisse acheter l'ensemble du foncier, ça permettra d'acquérir les domaines qui sont nécessaires pour la réalisation du projet. À ce titre, je souhaiterais avoir un contact avec le monsieur financement, s'il vous plaît. Ça, c'est important. Et le deuxième point, j'en ai terminé après, c'est que je viens d'apprendre par la presse, dans les PO, la problématique posée par l'armée, et je voudrais savoir, puisque c'était après les dernières réunions de concertation, si ce dossier est maintenant terminé au point de vue études, puisque ça vous a conduit à modifier le tracé à notre insu, je ne le savais pas. Si je pouvais avoir une réponse, je vous en remercie.

Édouard Parant, SNCF Réseau : On va vous communiquer les coordonnées de monsieur Rebeyrotte, qui est le monsieur financement, qui a pris ses fonctions lors du comité de pilotage du 23 juin. Après se pose la question sur le Camp Joffre et ce que vous avez lu dans

la presse. On va essayer de faire un tir groupé, est-ce qu'il y a d'autres questions relatives à ce secteur ?

► **Jean-Pierre Cot, Adjoint au maire, Mairie de Rivesaltes :** Depuis la mission Amans, nous suivons ce dossier de très près, il traîne depuis pas mal d'années, puisqu'à l'époque, on aurait pu faire une DUP directement, mais pour gagner du temps, on m'a dit que la réglementation avait changé et on est reparti dès le départ sur les études. Concernant Rivesaltes, nous avons depuis ce temps-là la même détermination et la même opinion, qui a été validée par les deux décisions ministérielles précédentes. Je m'étonne que vous n'en fassiez pas état dans vos remarques, des problèmes, puisque, qu'on le veuille ou non, la ligne, que ce soit entre Narbonne et Perpignan et Figueres, se fera, puisqu'elle est dans le PIG. Aujourd'hui, avec l'histoire de dire « on ne veut pas d'emplacement pour la gare dans le Roussillon », ça veut dire que la ligne TGV, ce sera Madrid, ce sera Barcelone, ce sera Gérone, ce sera Figueres, ce sera Narbonne, ce sera Béziers, ce sera Montpellier, ce sera Nîmes. Perpignan et le Roussillon disparaissent de la carte TGV, parce que les trains ne feront pas le détour pour entrer dans Perpignan. Ça, c'est illusoire de le croire. Ensuite, pour l'armée, moi, j'ai su par les services spéciaux leur intention. Le Préfet du département n'était pas au courant, le Préfet de région n'était pas au courant et à ma demande, on a fait une réunion où vous avez été invité, monsieur Parant, avec tous les services concernés de l'armée, qui expliquait qu'ils allaient faire, sur l'emplacement du PIG et sur l'emplacement d'une éventuelle gare ou halte, un gros dépôt de munitions, style Miramas, je pense, on sait que c'est impénétrable. Donc vous avez dit tout simplement « qu'à cela ne tienne, on va pousser la ligne ». Oui, on pousse la ligne sur un dessin, sans savoir combien ça coûte, tout ça, et vous ouvrez la boîte de Pandore, puisque vous êtes hors-PIG. Donc aujourd'hui, vous allez avoir sur ce secteur-là tous les recours possibles et imaginables. Sur l'armée, le problème n'est pas que le TGV, parce qu'à côté, on a le couloir de l'aéroport Perpignan-Rivesaltes, il est à un kilomètre et demi. Une explosion dans ce style de bâtiment, où il va y avoir à peu près huit silos de munitions, et pas des petites munitions de chasse, en cas d'explosion, latéralement, le TGV, vous êtes peut-être protégé, mais le couloir de l'aéroport, à ce moment-là, il est à trente ou quarante mètres. Donc je ne suis pas un spécialiste de l'armement, puisque l'armée, on a fait d'autres réunions où vous n'étiez pas, l'armée nous a dit que nous, les civils, on ne comprenait rien. Je rappelle quand même que l'armée est au service de la nation et non pas la nation au service de l'armée. Là, il y a un problème, c'est étonnant qu'entre les différents ministères, il n'y ait pas eu de coordination là-dessus. Le combat n'est pas fini, peut-être que l'armée se décidera un jour à changer, bien qu'ils aient commencé quelques travaux de sondage des sols. Les travaux de construction devraient commencer normalement en 2016, mais ça pose un problème général. Là, nous, en plus, on a vu par la Chambre d'agriculture – je vois qu'il y a le directeur de la Chambre d'agriculture des Pyrénées-Orientales – un tracé qui nous a été montré pour avoir notre opinion sur les terres agricoles, alors là, on découvre ce tracé. Vous nous faites des liaisons avec la voie classique, qui est sujette en hiver à des problèmes dus à l'ambiance saline qu'il y a sur la voie, les trains patinent. Il y a des arrêts, vous me dites « le TGV a eu six heures de retard, ce n'est pas une heure de retard en plus qui va être gênante », mais il y a de gros problèmes qui, à mon avis, ne sont pas examinés. Donc vous nous faites une espèce de monstre de Loch Ness, qui fait une sinusoïde sur Rivesaltes, avec un échange à niveau de voie ferrée, entre la voie classique et la voie TGV, dans des zones inondables, et vous mettez l'ensemble de cet échangeur ferroviaire au milieu du Ròbol, qui est un torrent à forte dangerosité. Je m'étonne que vous n'ayez pas plus avancé dans ce secteur-là et je pense, comme vous avez dit tout à l'heure, que c'est le ministre qui décidera. En plus, dernière nouveauté, je vois apparaître – tout ça est hors débat public – une zone de travaux au milieu des AOC, des vignes, alors que vous avez à 100 mètres le camp de Rivesaltes, où vous pouvez très bien faire votre zone de travaux. Pourquoi aller les mettre en plein milieu des vignes ? Ça, monsieur le Préfet, le garant, on n'a jamais été au courant de ce genre de décisions, puisque c'est un document officiel de la SNCF. Voilà ce que je voulais dire, monsieur Parant.

Édouard Parant, SNCF Réseau : On va faire une mise au point, je crois qu'on va profiter du fait qu'il y ait suffisamment de monde pour entendre, que ce soit bien relayé. Quand on a découvert vos saillies dans la presse, on s'est dit « tiens, aujourd'hui, c'est le premier avril ». Donc immédiatement, on s'est dit « tiens, c'est drôle ». En fait, ce n'est pas très drôle, parce que tout ce que vous venez de raconter est totalement faux, première mise au point. La deuxième chose que je me suis dit, monsieur Cot doit être agent secret, pour être aussi bien informé, mais vous venez de nous dire que les réunions se sont tenues en préfecture, qu'en fait, le Préfet ne sait pas les réunions qui se passent avec les agents secrets chez lui. Et le Préfet de région, qui est un ancien des Renseignements généraux, n'est pas du tout au courant de ce que fait l'armée sur son territoire, surtout dans le climat actuel, deuxième bizarrerie. Le tracé, contrairement à ce que vous expliquez pendant cinq minutes, devant tout le monde, il est connu depuis 2012. Les variantes de tracé sont sur le site Internet, les commissions consultatives, tous les documents sont publics depuis 2012. La réunion en préfecture a eu lieu en décembre 2014. Donc la fameuse nouvelle variante qui sort d'on ne sait où, elle est connue depuis deux ans et demi. À l'époque, moi, je n'avais jamais rencontré de services spéciaux. Donc c'est bien des critères environnementaux qui ont amené à la proposer, d'ailleurs, c'est comme ça qu'elle s'appelle, en 2012. Les raccordements, c'est la demande de minimiser l'impact sur le foncier viticole, qui nous a amenés notamment pour la traversée de l'Agly à ne prévoir qu'un pont au lieu de deux. Donc ça répond bien à vos attentes. Mais le plus important, surtout, c'est que ce débat n'a pas lieu d'être. Faut-il une gare nouvelle ? Voilà la question que nous pose le ministre. Faut-il une gare nouvelle ailleurs que dans les PO, dans le Centre du Monde ? Réponse de l'agglomération, dont vous faites partie : non. Réponse du département : non. Résultats des études ferroviaires conduites par le maître d'ouvrage : ce n'est pas un scénario qui est profitable aux habitants des Pyrénées-Orientales. Donc aujourd'hui, la question n'est pas de savoir où on va la mettre et si le tracé a changé, c'est qu'à part la mairie de Rivesaltes, personne n'en veut, de cette gare. En plus, elle serait un mauvais scénario pour les habitants de ce territoire. Donc maintenant, vous répétez que l'armée doit être au service de la nation, je voudrais juste faire une précision malheureusement, le jour où vous avez fait cette sortie, toutes les télés se sont empressées de vous relayer. Malheureusement, il y a eu des événements beaucoup plus sérieux dans l'Isère, qui font qu'on n'en a plus entendu parler. Je pensais qu'on n'en entendrait plus parler du tout. Finalement, les gens qui travaillent sur ce camp, c'est l'armée, il y en a plusieurs qui sont décédés dans les PO, vous le savez, en entraînement. Il y en a d'autres qui ont perdu la vie en opération, notamment en Somalie. C'est des gens des PO, qui s'entraînent dans les PO. Ils sont au service de qui, ces gens-là ? L'armée n'a pas répondu, c'est vrai, parce qu'elle a une valeur à laquelle on ne peut que souscrire, monsieur Cot, c'est la pudeur.

► **Jean-Pierre Cot, Adjoint au maire, Mairie de Rivesaltes :** Je ne vous permets pas de m'insulter, on est dans une discussion libre, vous êtes diffamatoire. Me traiter de menteur et d'affabulateur, c'est diffamatoire et nous en verrons la suite après. Moi, je veux vous dire que ce que je dis, c'est la vérité. Cette gare TGV, ce n'est pas pour moi, ce n'est pas pour mes enfants, c'est pour que le département puisse, un jour ou l'autre, avoir la possibilité de faire sur la ligne TGV, une gare ou une halte. Ça, c'est l'essentiel. Après, moi, je n'ai aucun intérêt dans cette question. Maintenant, vous dites « nous avons fait une proposition à l'armée en tenant compte de leur zone d'influence », on leur a donné des dizaines d'hectares, des centaines d'hectares de terrain, ils ont un autre endroit pour le faire, qui n'aurait aucune conséquence, ni sur la ligne TGV, ni sur l'aéroport. Je ne vous permets pas de me traiter de menteur, je suis un élu de la République et je défends les intérêts des gens qui m'ont élu. Que l'agglomération ne soit pas d'accord, je rappelle quand même que monsieur Bascou, lorsque l'agglomération a voté ça, a dit qu'il n'était pas d'accord avec cette décision, c'est une décision majoritaire qui n'est pas une décision unanime. Mais je vous demande de me présenter des excuses pour ce que vous avez dit sur moi.

Édouard Parant, SNCF Réseau : Autres questions ?

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

► **Christophe Morgo, conseiller départemental du canton de Mèze :** Bonjour, j'ai plusieurs questions à vous poser. Je vous les ai déjà posées il y a quelques mois, mais les réponses ne me convenaient pas.

Édouard Parant, SNCF Réseau : Sur Loupian ?

► **Christophe Morgo, conseiller départemental du canton de Mèze :** Sur le territoire de Thau. Vous avez programmé une gare à Béziers, une gare à Narbonne, 11 minutes de gare à gare, et ensuite, plus rien jusqu'à Montpellier la Mogère. Il y a le territoire de Thau, avec une population importante, 150 000 habitants, avec un port de commerce, avec l'arrivée de l'A9, mais aucune gare programmée. Ça veut dire que demain, il faudra que les habitants de ce territoire prennent la voiture, prennent l'autoroute, se déplacent jusqu'à la Mogère, paient le parking pour prendre le train. Aujourd'hui, il y a des TGV tous les jours en partance de Sète, donc la première question : y aura-t-il des TGV à terme, dans quelques années, en gare de Sète ? La deuxième question, c'est par rapport à l'impact environnemental, vous parlez souvent du massif de la Gardiole, d'Issanka, c'est très bien, mais il y a le plan d'eau, la lagune de Thau, avec des activités économiques importantes. 600 entreprises conchylicoles, 250 pêcheurs, il y a également la station thermale de Balaruc, avec 45 000 curistes et le viaduc, le fameux viaduc de 1,2 kilomètre, qui va passer à moins de 1000 mètres de l'étang de Thau. Ce n'est pas la peine de construire le bassin de rétention, c'est l'étang de Thau qui fera office de bassin de rétention, s'il y a un accident important comme ça a été le cas il y a quelques mois en Belgique. Ensuite, la dernière question, on parle beaucoup de changements climatiques, notamment l'élévation du niveau de la mer, aujourd'hui, il y a une ligne qui est très vulnérable entre Marseillan et pratiquement l'entrée de Montpellier, pourquoi ne pas déplacer cette ligne et la coupler avec le projet de ligne à grande vitesse au nord de l'étang de Thau ? Merci.

Édouard Parant, SNCF Réseau : Concernant les risques de pollution, finalement et vis-à-vis des activités humaines qui sont liées à la conchyliculture, ça renvoie à la question de comment gérer une pollution accidentelle. Tout le monde sait qu'il y a déjà une autoroute, depuis quarante ans, qui passe là, au même endroit, et qui génère de la pollution chronique tous les jours, alors que dans le cadre d'un train de fret, c'est une pollution accidentelle. Antoine, est-ce que tu peux donner les dispositifs mis en place pour s'assurer qu'effectivement, ça ne va pas terminer dans le bassin de Thau ?

Antoine Hantz, SNCF Réseau : Bonjour, je suis responsable environnement sur la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan chez SNCF Réseau. Comme vous l'a dit Édouard Parant, par rapport au dispositif de protection contre des pollutions accidentelles, parce qu'on n'est pas dans le même cas qu'une autoroute, le risque sur une ligne mixte notamment, c'est par rapport à la circulation fret et la pollution accidentelle. En fait, on dimensionne des bassins de confinement, qui sont dimensionnés par rapport au risque de pollution accidentelle et par rapport à la quantité de matières que peuvent transporter ces trains. Tous les systèmes pour amener cette pollution en cas d'accident, ce sont des fossés qui sont étanches et qui emmènent à ces bassins de confinement. Donc ce qu'il faut bien comprendre, c'est que ce n'est pas le même type de pollution, l'autoroute passe dans le bassin de Thau aujourd'hui, c'est une pollution plus chronique, puisqu'on a une pollution qui est un peu au jour le jour. La pollution sur une ligne mixte, avec des circulations de trains de fret, c'est plus un risque ponctuel, qui correspond à un risque accidentel.

Édouard Parant, SNCF Réseau : Tous ces volets-là seront détaillés au moment de l'étude d'impact et ce n'est pas uniquement au droit du bassin de Thau, c'est sur l'intégralité du parcours et plus spécifiquement dans ce qui s'appelle le dossier Loi sur l'eau. Donc on le sait, puisque dès 2012, il y a eu ces alertes qui ont été relayées, aujourd'hui, on sait gérer ce type de risques. Il n'y a pas d'incompatibilité entre le projet et votre territoire, sur ce niveau-là. La

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

deuxième question que vous avez posée, c'est : où les gens iront prendre le train ? Je pense que votre question est essentiellement pour les habitants du nord du bassin de Thau ? Les habitants de l'ensemble, d'accord. Vis-à-vis de la grande vitesse, parce que la ligne actuelle va demeurer. La ligne actuelle, il est hors de question de la supprimer. On vient construire une ligne nouvelle en plus, pas une ligne à la place de. Donc tout ce qui est services TER reste en centre-ville, avec les gares actuelles. Pour la desserte grandes lignes, longue distance, c'est effectivement le TGV. Et le TGV, c'est soit à Montpellier, soit à l'est du Biterrois. Donc que se passe-t-il pour les territoires au milieu ? Soit ils rejoignent l'une de ces deux gares par un mode individuel ou un mode collectif, on le verra avec l'arrivée des cars, soit ils se rendent dans une gare, Sète, Agde, pour prendre un TGV qui continuera de desservir Sète et Agde, soit, troisième possibilité, ils prennent un TER pour rejoindre la gare TGV de Montpellier. Ça, ils peuvent le faire avec le contournement de Nîmes et de Montpellier, puisque je vous rappelle qu'à trois kilomètres d'ici, il y a un raccordement au niveau de la Jasse de Maurin, et que ce raccordement permet à des trains venant d'Agde et de Sète de rejoindre la gare de la Mogère. Après, il faut évidemment que l'autorité organisatrice qu'est la région décide de créer ces trains. Techniquement, c'est faisable, il n'y a pas de problématique.

► **Daniel Mach, vice-président de la communauté d'agglomération de Perpignan-Méditerranée :** Merci monsieur Parant, Mesdames et Messieurs, vous dire que les 36 maires que je représente ici, pour qui je suis le porte-parole, sont d'accord, participent et cofinancent, comme beaucoup ici, les études de cette infrastructure qui, je dois le rappeler, est majeure pour la région, mais aussi pour notre département. Les 36 maires vont plus loin, ça paraît être un paradoxe, mais on demande à ce que vous alliez très vite pour les réaliser, que l'État ne se désengage pas. Par contre, le tracé actuel crée quelques problèmes et on en a déjà parlé. Je voudrais dire qu'on a longtemps discuté avec monsieur Parant et on a toujours trouvé, dans la majeure partie des cas, des terrains d'entente et des réponses à toutes les questions que nous nous posions. Sauf là. Ce tracé, d'abord, est très cher, les élus que nous sommes ici, comptables de l'argent public, et aujourd'hui plus qu'hier, on nous parle d'une économie qui sera rentabilisée dans les 20, 30, 40 ou 50 ans, on n'est pas capables de dire ce que sera demain l'économie mondiale, et on anticipe sur les 30 ou 40 ans à venir, pour un tracé qui crée des nuisances, je dois le dire, dans 6 ou 7 communes, mais des nuisances énormes. On ne peut pas banaliser, aujourd'hui, au XXI^e siècle, les nuisances qu'elle crée, qu'elles soient sonores ou environnementales. On détruit tout un patrimoine viticole à Baixas, qui est une pépite de notre département. On coupe en deux une commune de 7-8000 habitants, sans pour autant trouver des solutions en matière de nuisances sonores et sans amener les réponses qu'on attend, parce qu'on attend des réponses bien précises. Quand je vous dis qu'on est comptables de l'argent public, ce tracé va coûter, on le sait, 500 millions d'euros, un demi-milliard d'euros. On parle uniquement du tracé qui nous intéresse. Et bien sûr, on considère qu'il sera inutile pour les 50 ans à venir parce que je vous disais tout à l'heure, en matière d'économie, on ne sait pas ce ça va être demain, avec la Grèce, ce n'est pas la peine que je vous commente l'actualité. Ce tracé porte préjudice à notre viticulture sur 200 hectares, et sur les communes de Villeneuve-la-Rivière, Baho, Baixas, Peyrestortes, Espira-de-l'Agly et Rivesaltes, le consensus est possible. On en a déjà discuté, monsieur Parant et nous, on vous propose simplement que SNCF enlève ce tronçon et utilise la ligne TGV qui passe déjà par la nouvelle gare de Perpignan et qui, je le rappelle, a déjà coûté 50 millions d'euros. On se contenterait de ça et on verra après, parce que si on doit parler dans un demi-siècle, franchement, ce n'est pas qu'on ne veut pas laisser derrière nous quelque chose de construit et d'organisé, mais on sait très bien que... je vous le rappelle, je le dis, je sais que je ne suis pas loin de faire l'unanimité quand je dis ça, l'économie, on ne sait pas ce qu'elle sera demain, ne misons pas sur 30 ou 40, parce qu'on risque de se planter. C'est la petite somme d'un demi-milliard d'euros. C'est tout ce que j'avais à dire.

Édouard Parant, SNCF Réseau : Merci pour cette intervention. Effectivement, ce que je retiens, je le constate, c'est que l'agglomération, même si on a entendu très fortement ces inquiétudes et ces revendications, reste aux côtés du maître d'ouvrage, notamment pour tout ce qui est voyageurs. Vous confirmez que c'est bien, Perpignan centre, la volonté de l'agglomération d'avoir comme gare nouvelle. Et puis il y a des incertitudes sur ce que sera l'avenir et une certitude sur les nuisances que le projet entraînera, avec notamment la question foncière, pour un tracé qui, aujourd'hui, ne fait pas du tout l'unanimité, c'est un euphémisme de le dire, et ça va coûter cher. Moi, j'ai envie de vous dire qu'un premier niveau de réponse qui a été fourni, c'est : oui, ce projet n'est pas prioritaire, c'est-à-dire les 15 kilomètres entre Rivesaltes et Toulouges. On s'est toujours efforcés, dans la présentation du projet, de montrer qu'on avait un projet qui était évolutif et qu'on pouvait mettre en service progressivement, en fonction justement de la croissance des trafics. C'est important, justement dans un contexte d'incertitude. Garder cette souplesse de se dire « on ne va peut-être pas tout faire en une fois, mais si c'est dans 30 ans, on se garde la possibilité de ». Donc après, la question qu'il nous reste à trancher c'est : est-ce qu'on se garde cette possibilité à long terme, en réservant les terrains ? Pas en faisant les travaux, mais en réservant les terrains. Il faut qu'on continue de travailler sur ce volet-là. Réserver les terrains, ça veut dire qu'on ne va pas non plus prélever les terrains maintenant, on les réserve, on les achète et on peut très bien conserver l'exploitant agricole sur les parcelles. Donc on ne vient pas déséquilibrer immédiatement, par exemple, la cave de Dom Brial, pour parler de Baixas. Moi, ce que j'ai proposé, notamment au maire de Baixas qui est d'ailleurs vice-président en charge de la viticulture, c'est de venir présenter les études faites par la Chambre dans les Pyrénées-Orientales, pour qu'on constate effectivement où sont les principaux points bloquants sur ce volet-là, 200 hectares, effectivement, ce n'est pas rien. C'est epsilon par rapport à ce qui est urbanisé par an dans les départements, mais regardons, et notamment sur le secteur de Rivesaltes, aujourd'hui, le long de la ligne classique, en fait, on a des friches. C'est important d'avoir ça à l'esprit. C'est de l'AOC, mais concrètement, il n'y a personne aujourd'hui qui l'exploite, ce qui pose d'ailleurs une autre question : une vigne non exploitée, voire arrachée, c'est la biodiversité qui revient, à terme, c'est des hectares supplémentaires à prélever pour compenser la biodiversité. Ayez ça en tête, il vaut mieux qu'il y ait des vignes et un peu moins de biodiversité là où il y a des hommes qui travaillent, parce qu'on sait que derrière, il y aura plus de terrains à prélever. Mais le dialogue, évidemment, va continuer et on a bien ça en tête, je crois que vous avez vu que ça avait été relativement bien relayé au Préfet de région, et j'imagine que ça le sera au ministre. Autre intervention ?

► **Patrice Aviles :** Bonjour monsieur Parant, monsieur Bardière et moi-même sommes les représentants du groupe Val d'Orbieu-UCCOAR, fraîchement rebaptisé groupe Vinadeis, qui est localisé à Narbonne. C'est un groupe coopératif et viticole, qui représente 11 caves coopératives et 50 caves particulières. L'étude d'impact réalisée par la Chambre d'agriculture de l'Aude, qui avait été demandée par vos soins, démontre que notre groupe est sérieusement touché par le tracé TGV, à plusieurs niveaux. Je ne reviendrai pas, évidemment, sur la nécessité de ce projet, mais je m'attarderai plutôt sur l'impact économique que le groupe va subir. En effet, vous l'avez déjà mentionné auparavant, quatre centres de vinification, je vous rappelle que le groupe en compte onze, sont touchés à plusieurs niveaux. Vous avez d'abord Leucate, Montredon, Névian et Cuxac-d'Aude. Les conséquences occasionnées par ce tracé sont fortes et varient selon les sites. À noter qu'un site est sérieusement mis à mal, avec la perte d'un tiers de ses surfaces à terme. Le groupe Vinadeis est lui-même touché de manière directe par le passage de la ligne, en lieu du château du Jonquières, qui est le lieu historique du groupe, le lieu de prise de décision. Son chai de vieillissement est scindé en deux, ainsi que son vignoble de 34 hectares. Vous l'aurez compris, avec une ligne qui passe à quelques dizaines de mètres de ce château, l'image même du groupe est dégradée, nous devons déménager à terme. Rajoutez à cela la perte de surfaces et les problématiques d'accessibilité que va entraîner la future ligne, le groupe et ses filiales subissent un impact très sérieux, que ce soit en termes de volumes, de pertes de

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

marchés, d'événementiel, de disparition de marques, comme le rosé premium Château de Jonquières, la gamme Black réserve, avec tout l'investissement que cela représente. Aussi, je m'attarderai sur les mesures compensatoires pour corriger les impacts significatifs de ce projet et permettre le maintien durable de nos activités. Il est bon aussi de scinder le côté indemnisation, qui relève plutôt du côté privé, que des mesures compensatoires qui concernent plutôt nos structures de second degré. Vous l'avez évoqué plus tôt, que ce soit avec la mise en place de stocks fonciers ou ça peut aussi être des voies de désenclavement, un appui au développement, enfin beaucoup de choses. Je n'ai pas de questions particulières, mais juste beaucoup d'interrogations à ce sujet. Merci.

Édouard Parant, SNCF Réseau : Effectivement, le prélèvement foncier, ce sera une réalité, donc le travail qu'il reste à faire vis-à-vis de la problématique désenclavement des parcelles, accès, remembrements éventuellement, c'est l'objet, à partir du diagnostic fait par les Chambres d'agriculture, de rédiger ce que vont être les mesures compensatoires que l'on peut mettre en face, vis-à-vis des différents désagréments auxquels vous avez fait référence. Ce travail-là, c'est les mois à venir qui vont permettre de le faire. On ne va pas l'inventer de notre côté, puisque c'est la profession qui va nous faire des propositions, que ce soit en perte d'hectolitres sur les caves, que ce soit en constitution de stocks, que ce soit en rétablissement de chemins d'accès aux parcelles, par-dessus, par dessous, vérifier qu'on a bien les gabarits par rapport aux machines à vendanger, tout ça. Ça, c'est le travail qui reste devant nous, effectivement. Ce qu'il faut avoir à l'esprit, c'est que ce n'est pas parce qu'on va à l'enquête publique que le projet est fini. On a débroussaillé le tracé, maintenant, reste dans le détail à l'étudier. Ça peut paraître bizarre, mais c'est un niveau d'études qu'on ne peut faire qu'une fois qu'on a choisi le tracé, pas avant, puisque maintenant, on va travailler à la parcelle. Pour pouvoir travailler à la parcelle, il faut être à peu près sûr qu'on ne va pas changer de parcelle, pour ne pas avoir tout à refaire.

► **José María Siso Vasquez, Energie TGV :** Bonjour, je représente en ce moment la FERRMED, c'est l'association pour le développement du corridor 6, j'ai un message de monsieur [Joan Moros] pour vous dire monsieur Parant recevez l'encouragement de tous ces processus qui viennent d'être réalisés, on a beaucoup d'intérêt que la ligne prenne vie dès que possible, et on voudrait mettre l'accent sur la question du fret. Nous, on va proposer un travail technique avec tout ce qui fait le tronçon entre Montpellier et Perpignan et Toulouges, la connexion avec la section internationale de TP Ferro. On a retenu le tracé qui a été montré ici, c'est-à-dire à 99 %, on va faire des propositions très précises. Et surtout, il faut retenir le gabarit, pour essayer de faire une route ferroviaire entre Nîmes et le sud de l'Espagne. Ça, c'est très important, si vous passez par la route, je viens de Barcelone ce matin, c'est bourré de camions, il faudra bien faire quelque chose. Avant-hier, je suis allé à Almeria, à Murcie, c'est pareil, on peut faire beaucoup de choses. J'aimerais vous faire une réflexion sur la question des gares et la question des nuisances. Le retour d'expérience de l'Espagne, c'est très clair. Toutes les gares qui ont été menées en dehors des villes, par exemple, Tarragone, Ségovie, Cuenca et d'autres dans le sud de l'Espagne, ça a été un fiasco. Tandis que les gares qui sont en centre-ville, comme Gérone, ont été un grand succès. Je vous ai mentionné des gares de villes qui sont de la taille de Béziers, de Narbonne, de Perpignan. Notre proposition a pris dans le détail tous les plans qui sont dans l'information publique, mais il y a le problème qu'il n'y a pas l'élévation. On a réussi à avoir la topographie la cartographie, on s'est débrouillés, on peut vous dire qu'on a fait en détail tous les raccordements depuis Rivesaltes au Soler, jusqu'à Montpellier, mais ça, c'est une question technique, qui pourrait peut-être être vue, regardée en détail avec vos experts. Une seule question qui m'a frappé, c'est le choix de Narbonne du Pont des Charrettes comme résolution. Je peux vous dire qu'en Espagne, on a deux exemples de gares qui sont dans un viaduc. Les deux gares ne sont pas en service, ça coûte un argent fou et dans le cas de Narbonne, on va faire une proposition précise pour faire que le fret puisse passer en dehors de Narbonne, et profiter du potentiel du port de Port-la-Nouvelle et d'autres possibilités comme la liaison vers Toulouse. Ça n'a pas été

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

évoqué, juste un petit moment a été évoqué, mais ça, c'est le futur. L'union des régions, ici en France, c'est bien évident, Midi-Pyrénées et Languedoc-Roussillon vont devenir une région. On a tenu compte de ça. Pour les nuisances sonores et d'autres nuisances, nous, on a l'expérience, on peut vous donner notre retour d'expérience du sud de l'Espagne, de la région entre Valence et Murcie, ça ressemble aussi beaucoup au Languedoc-Roussillon, le paysage est très similaire, on peut vous donner notre retour d'expérience, on a des choses à commenter. N'hésitez pas, le chemin de fer est sûr, nous, on a un tunnel à Barcelone qui passe à côté des fondations de la Sagrada Familia, aucun souci, même pas un millimètre qui a fait bouger les tours de la Sagrada Familia. On passe aussi par des zones de vignoble, on a réussi, ne vous inquiétez pas, pour le Languedoc-Roussillon au sud de Rivesaltes, on a une proposition spécifique que j'aimerais d'abord commenter avec les experts de SNCF Réseau, mais qui pourrait peut-être réduire beaucoup vos soupçons et votre peur d'avoir trop de perte de vignoble. C'est une question que j'aimerais voir du point de vue technique.

Édouard Parant, SNCF Réseau : Très bien, je vous remercie pour cette intervention, je retiens un encouragement à aller vite, des propositions qui vont nous être transmises, des alertes sur les gares nouvelles, et puis la prise en compte nécessaire du fret, y compris vers Toulouse. C'est ce que j'ai retenu de votre information.

► **Christine Combarous, société pour la protection du paysage et l'esthétique de la France :** À la première réunion à laquelle vous m'avez conviée, à ce moment-là, c'était Réseau Ferré de France, vous nous avez dit : ne vous inquiétez pas, nous construisons des tunnels sous la Manche, nous l'avons fait, nous sommes en train de faire la même chose sous les Alpes. La problématique de la ligne actuelle, c'est qu'elle vient à saturation et elle n'est pas sûre en ce sens qu'il y a un pont mobile à Sète, donc c'est une ligne internationale entre l'Espagne et l'Italie, donc ça, il faut le résoudre. Et puis il y a la montée du niveau de la mer. La voie ferrée autour de Sète est fragile à ce niveau-là, nous allons tout faire passer sur une ligne mixte avec de grands tunnels sous les Corbières et la Gardiole, il n'y a pas de problèmes. Or, dans toute l'enquête, tout le travail a été fait avec le projet de deux tunnels sous les Corbières et la Gardiole. Et puis en cours de temps, vous avez commencé à nous dire « ça va être cher, on va faire deux tunnels sous la Gardiole », et puis maintenant, on ne passe plus qu'en tranchée. Et puis comme on passe au sud parce qu'il y a des associations ou des maires qui ont été un peu actifs, on entaille le site classé de la Gardiole alors qu'on aurait pu passer à travers, y compris sauver le vignoble de Pinet. Et maintenant, le projet que vous nous présentez, oui, il n'y a plus de pont mobile à Sète, mais il y a un gros problème, c'est que vous passez toujours pour le fret entre Narbonne et Perpignan, par les étangs de Sigean, de La Palme. Donc là, la mer monte, et moi, quand j'étais en mission dans cet étang, tous les ans, il y a un train de ballast que vous mettez en plus, parce que la voie s'enfonce dans les étangs. Là, vous altérez les étangs, mais en plus, vous ne résolvez pas le problème pour le fret. Ce qui veut dire qu'à terme, non seulement vous passez en tranchée dans les Corbières, non seulement vous allez être obligés de faire un vrai tunnel à basse altitude, parce que vous ne pourrez plus passer sur le rivage. Donc les Corbières vont être tranchées deux fois, je pense que quand on change de procédé, qu'on passe de tunnels à tranchées, il faut changer de périmètre d'enquête. Là, vous avez incrusté la ligne sur la même zone, dans le tracé alors que si vous décidez de passer hors tunnel, il faut faire un autre tracé. Donc là, il y a une distorsion de l'étude.

Édouard Parant, SNCF Réseau : Alors, je ne sais pas si tout le monde avait suivi l'historique des études de tracé auxquelles vous faites référence, madame, vous posez la question du devenir de la ligne actuelle, notamment vis-à-vis du réchauffement climatique et de son exploitation, avec un point sensible qui est le pont de Sète, et vous interrogez, « du coup, pourquoi ne pas avoir mis du fret également entre Narbonne et Perpignan sur la Ligne Nouvelle ? ». J'ai bien compris votre propos ? Et vous vous étonnez de ne pas retrouver des sections en tunnel plus importantes dans le projet final, également, notamment dans la

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

traversée de la Gardiole et la traversée du massif des Corbières. Je pense que c'est en 2010-2011 ont été étudiées différentes possibilités sur la capacité à mettre des trains de marchandises sur la Ligne Nouvelle, notamment entre Narbonne et Perpignan. Il y a eu plusieurs tracés de présentés, certains qui passaient le long de la route nationale 9, la RD6009, notamment au niveau de Leucate, des cabanes de Fitou, essentiellement dans la plaine viticole. Et puis il y avait aussi la possibilité de passer là où c'était prévu, mais avec des trains de marchandises. Et à ce moment-là, on a dit « soyez conscients que si vous reprenez ce tracé par le tracé historique, mais avec des trains de marchandises, il y aura nécessité de faire un tunnel d'environ 11 ou 13 kilomètres. Ce qui a été retenu par le ministre, c'est qu'il n'y aura pas de trains de marchandises entre Béziers et Rivesaltes. Donc la question du tunnel dans les Corbières ne s'est plus posée, puisqu'on n'avait plus besoin de faire des sections souterraines, puisqu'il n'y a que des trains de voyageurs qui vont circuler sur cette ligne. Ça, ça répond à la première partie sur le tunnel dans les Corbières. La deuxième question, dans la Gardiole, nous proposons une section en tunnel au niveau du Mont Royal, c'est-à-dire sur le territoire, de mémoire, de Fabrègues donc il y a bien un tunnel. Ce tunnel permet de rejoindre depuis Montpellier l'autoroute A9 qui fait un détour, quand vous regardez une carte, pour contourner ce bois. Après, effectivement, à 130 kilomètres-heure, vous pouvez éviter le massif. À 300 kilomètres-heure, vous êtes obligés d'aller plus vite et plus droit. C'est pour ça qu'il y a cette portion de tunnel dans la Gardiole. Après, on est à l'air libre, puisqu'on est à côté de l'autoroute, jusqu'au niveau de Sète.

► **Christine Combarous, société pour la protection du paysage et l'esthétique de la France** : C'est un site classé, alors que si vous traversez le vallon, comme ça, vous évitez Balaruc et vous évitez Poussan. Si vous aviez traversé le vallon entre Gigan et Fabrègues et si vous aviez été vers les collines de la Moure, vous évitiez Balaruc, vous évitiez toutes ces nuisances. Je veux dire, 45 000 curistes à Balaruc, ils vont passer des nuits sympas, avec votre viaduc magnifique qui va passer au-dessus du viaduc de l'autoroute, c'est effrayant. Il y a vraiment deux conceptions. Au départ, vous nous aviez dit que vous passiez tout sous tunnel, qu'on ne verrait presque rien au niveau de la Gardiole. On pouvait penser que vous pouviez être sur un site classé, mais là, ce n'est pas possible. Les gens de Gigan qui se sont tellement plaints, ils vont être vraiment gâtés. Le problème d'Issanka n'est pas résolu.

► **Édouard Parant, SNCF Réseau** : Alors, juste quand même pour donner une information, la demande qui est remontée du territoire, c'est de passer là où c'était prévu. Comme ça a été rappelé par le garant de la concertation, on a essayé, malgré les contraintes des trains de marchandises, de rester là où c'était prévu, parce que c'est la très grande majorité des expressions qui ont émergé au travers de la concertation, « on ne veut pas que vous passiez au nord de l'autoroute, on veut que vous restiez au sud, là où c'était prévu ». J'entends votre opposition, oui on a le choix entre passer dans un site classé ou passer dans une zone Natura 2000. La question était : y a-t-il quelque chose de mieux, l'un ou l'autre ? On traverse en tout cas, on le verra au travers de l'étude d'impact. Voilà la réponse que je peux vous faire, j'ai le maire de Gigan en face de moi, ce n'est pas uniquement sa position de maire, c'est tout le secteur a privilégié cette option-là. J'entends que pour vous, il y avait d'autres possibilités, mais les collines de la Moure, ça renvoie au débat public avant 2009. Aujourd'hui, ce débat est derrière nous.

► **Gérard Gautier, Maire de Cers** : Simplement une petite précision, puisque j'ai eu l'honneur tout à l'heure de paraître dans votre diaporama, en parlant de Cers, on donne l'impression qu'on veut refiler le bébé à Nissan-Lez-Enserune. Ce n'est pas tout à fait la question. Deux choses. D'abord, la ligne TGV, la LGV, il n'y a aucun problème, depuis 1989, même avant, je me rappelle, j'étais allé trouver avec monsieur Ottavi à l'époque certains riverains, donc je ne peux pas dire qu'on n'est pas au courant du projet, nous sommes à fond pour. La gare TGV, pas de problèmes. Mon collègue de Villeneuve est à côté de moi, il ne me

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

démentira pas. Par contre, là où nous sommes inquiets et opposés, c'est ce fameux raccordement entre la ligne LGV et la ligne classique. Effectivement, c'est quelque chose dont on a parlé bien plus tard que le lancement de la ligne LGV. Lorsque vous avez repris et noté que je souhaitais que ce soit à Nissan, c'est tout simplement du fait que si ce raccordement est fait chez nous, il implique au moins deux ou trois kilomètres de voie, nous avons déjà la ligne classique à deux voies, nous aurons la ligne LGV deux voies, et là, je parle pour Villeneuve et pour Cers, et nous aurons, espérons que non, le fameux raccordement. Ce qui veut dire six lignes qui traversent le village, deux domaines sur Cers qui partent en fumée, et sur Villeneuve, 70 ou 80 maisons en plus de la ligne LGV pour laquelle je répète que nous sommes totalement favorables. Lorsqu'on regarde très simplement la carte que vous nous avez donnée, on voit que le croisement entre la ligne LGV et la ligne classique est relativement éloigné de Cers, il faut donc faire ce raccordement, alors qu'on voit qu'il y a un cisaillement naturel qui va se faire à Nissan-Lez-Enserune. Ce n'est pas pour refiler le bébé à Nissan-Lez-Enserune, mais il y a un cisaillement, alors que là, ça se trouve hors construction, c'est pour ça que je vous avais suggéré cette possibilité d'étude. Nous, ce raccordement, ça paraît impensable, j'espère qu'il y aura la compensation, que vous embaucherez beaucoup de petits cheminots, parce que chez nous, avec le train, on ne risquera rien, avec six voies qui traversent le village.

Édouard Parant, SNCF Réseau : On a bien en tête votre proposition, Monsieur le Maire. La réponse que je fais à la salle, mais que j'ai déjà eu l'occasion de vous formuler, oui, on peut imaginer des raccordements plus loin, mais le ministre a pris sa décision, il a dit « la mixité, j'en ai besoin a minima jusqu'à Sète ». À Sète, je suis de l'autre côté du bassin de Thau, donc je ne sais pas créer un raccordement pour aller de Gigean à Sète, ou alors, il va être très long. Donc il faut a minima emmener les trains jusqu'à la première fois que je recroise la ligne classique. Il se trouve que c'est sur le territoire de Villeneuve-lès-Béziers et à un degré moindre, de Cers. Donc aujourd'hui, moi, je n'ai pas mandat pour aller réétudier une solution qui a été prise je ne dis pas que ce n'est pas possible, mais cette solution est derrière nous. Juste un chiffre par rapport à ce que vous avez dit, oui, aujourd'hui, on estime qu'il y a un vrai impact sur le foncier. Ce foncier est quasi exclusivement sur Villeneuve-lès-Béziers. Sur Cers, c'est un domaine. Sur Villeneuve, c'est plutôt 80 habitations. Sur ces 80, ça se décompose de manière schématique, une cinquantaine pour la ligne, 30 pour le raccordement et à peu près zéro pour la gare. Juste cette information, que tout le monde l'ait en tête.

► **Michel Sempéré, président de l'association PMCV :** Bonjour à tous, je vais revenir sur le tracé en Roussillon. Simplement, en préalable, notre association n'est pas qu'une association, on a défendu un tracé, on n'a jamais dit « pas chez nous, chez les autres », ça n'a pas existé dans nos propos. À partir de 2012, nous avons vu que tout était en train de changer chez nous. Pourquoi ? On a analysé la situation, on a vu qu'en 22 ans, puisqu'à l'époque, c'était de 1990 à 2012, en 22 ans, à part la gare de Rivesaltes, on demandait une implantation d'une gare à Rivesaltes, mais on a constaté que rien n'a été fait économiquement pour prendre en compte l'arrivée du TGV sur la ligne Rivesaltes-Le Soler. En fonction de cette analyse, on a vu également que cette section... la gare de Rivesaltes était quasiment impossible à faire, parce que déjà, il y avait des propos, il y a trois ans en arrière, qui montraient qu'il n'était pas prévu dans le projet immédiatement, il a été vu dans un deuxième temps. Les propos qui étaient dits par nos décideurs montraient qu'elle n'allait pas se faire. En fonction de ces éléments, on a constaté que la gare de Perpignan était devenue une gare TGV donc les trains voyageurs devaient passer par là, d'ailleurs, vous l'avez confirmé le 13 avril à Perpignan. Dans ce secteur Rivesaltes-Le Soler, qui, je crois, doit être le seul secteur sur toute la ligne où, en 12 kilomètres, on touche Le Soler, Villeneuve-la-Rivière, Baho, Saint-Estève, Baixas, Peyrestortes, Espira-de-l'Agly. 7 villages en 12 kilomètres. Donc on nous propose aujourd'hui que ce soit un tracé uniquement pour fret international, donc c'est impossible. Qui plus est, cette section qui sera mise en place, si elle se fait, de fait, détournera les TGV voyageurs, puisqu'elle sera mixte, et ça, c'est encore plus important. Elle

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

détournera de la gare de Perpignan les trains voyageurs internationaux. On n'aura plus de gare de Narbonne jusqu'à Figueres, on n'existera plus, comme ça a été dit d'ailleurs tout à l'heure. On a étudié et on vous a demandé de nous faire un tracé alternatif pour le fret, qui ne fait que 4 kilomètres au lieu des 15, les 15 plus les raccordements dont j'ai entendu parler tout à l'heure, derrière Rivesaltes, qui représentent en tout 20 kilomètres de tracé. Cette étude, vous ne l'avez pas faite correctement. C'est le point où nous ne pourrions pas être d'accord avec vous, pourquoi ? Il vous a été demandé le 4 septembre par l'agglomération de Perpignan. Le 5 novembre, nous avons constaté que vous ne l'aviez pas encore pris en compte. Vous nous l'avez présenté sous la pression, au mois d'avril, c'est-à-dire une semaine avant la première réunion de concertation et vous l'avez invalidée parce que vous l'avez travaillée uniquement dans le seul but de la rejeter. Donc nous, nous demandons aujourd'hui que nous ayons une réunion entre la SNCF, nos institutions, le Conseil départemental et l'agglomération Perpignan-Méditerranée et nous-mêmes, pour revoir ensemble cette alternative que vous êtes en train d'effacer des propositions, de fait, par votre décision, alors que quand vous trouvez des contraintes et des impacts plus forts sur 4 kilomètres que sur 20 kilomètres, il y a beaucoup d'aberrations dans l'étude que vous nous avez présentée, et pas concertée. Il n'y a pas eu de documents et de discussions sur cette étude-là. Nous demandons officiellement et nous allons demander au Préfet de région, dans les deux mois, puisqu'il y a encore deux mois de possibilités de discussion, on veut vous rencontrer avec nos institutions, pour analyser. Ça ne veut pas dire qu'elle sera faite demain, mais qu'elle soit vue sous un autre angle et qu'elle participe à un tracé alternatif qui fait quand même économiser un demi-milliard d'euros, ce qui n'est pas rien, aujourd'hui. Voilà notre revendication, il y a des petits points, mais des petits points, il y en a pour tout le monde.

Édouard Parant, SNCF Réseau : Votre demande a été relayée assez largement, on vous a rencontré à de nombreuses reprises, depuis 2010, on va répondre favorablement à votre demande, comme on l'a fait jusqu'à présent. L'étude, vous estimez qu'elle ne vous donne pas satisfaction, je l'entends, elle a malgré tout été produite. Maintenant, si vous estimez que c'est à charge, oui, parlons-en. Vous souhaitez associer l'agglomération, moi, je n'ai pas de problèmes avec cela, c'est de votre responsabilité. Saisissez le Préfet de région, il n'y a pas de soucis, en plus, c'est justement la période qui s'ouvre devant nous. Nous, on aura l'occasion de réexpliquer ce qu'on a mis dans le rapport, suite à votre demande, et de vous expliquer pourquoi, sur ce secteur qui est en zone urbanisée, les impacts sont plus importants que dans la traversée des 7 villages que vous avez cités, tout simplement parce qu'à l'exception du territoire du Soler, on se place dans de la plaine viticole, sur les autres territoires communaux. Donc on est plus loin des secteurs bâtis. Mais prenons rendez-vous, effectivement.

► **Agnès Gizard-Carlin, présidente de l'Observatoire du Pays de Thau :** Bonjour, plein de points intéressants ont été abordés jusqu'à présent. Je voudrais revenir sur ce qui a été dit aujourd'hui et ce qui a été dit notamment lors de la réunion des débats publics à Poussan. Deux points importants qui ont notamment été abordés par les membres de l'Observatoire, les impacts sur l'environnement de la ligne, ça a été repris, le bruit, la nuisance sonore de cette ligne, notamment au niveau d'un viaduc qui sera à 33 mètres de hauteur sur une longueur de près d'un kilomètre, au niveau de Poussan. Nous n'avons pas eu de réponse sur l'impact de ces nuisances sonores. Les impacts environnementaux, sur un territoire, comme il a été dit, qui est classé, à proximité de Balaruc, qui accueille quand même de nombreux curistes. Et puis le dernier point, enfin un des derniers points que j'aborderai sur ce sujet-là, c'est l'eau, évidemment. Ça a été dit aussi, mais on n'a pas eu de réponse. Issanka est une source sur laquelle est puisée l'alimentation de l'ensemble de la ville de Sète, qui n'est pas non plus une petite ville. Quelle sera la qualité de l'eau ? Sachant que les lignes ferroviaires sont régulièrement, au-delà des accidents, désherbées avec des désherbants chimiques, donc quel va être l'impact au quotidien ? Également sur la nappe phréatique de l'Hérault, puisqu'une bonne partie du bassin agathois, biterrois est alimenté

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

également avec cette eau. Donc de l'eau potable, ça va être un des problèmes de l'avenir, on a parlé du réchauffement climatique, donc j'aimerais qu'il y ait des réponses à ce sujet-là. Le deuxième sujet est l'accessibilité des habitants du pays de Thau, notamment, à une gare, c'est-à-dire l'accès à l'utilisation de cette Ligne Nouvelle. Il nous est proposé d'aller jusqu'à la gare de la Mogère, excentralisée de Montpellier et de prendre un train dans les gares actuelles, Agde ou Sète, sachant que la ligne actuelle, pour le moment, il n'y a pas de projet de liaison entre la Ligne Nouvelle et la ligne actuelle. Donc quelle sera la liaison ? En pedibus, je ne sais pas, ou en trottinette ? Je voudrais poursuivre sur cette ligne actuelle. Il nous avait été présenté cette Ligne Nouvelle comme une alternative à la ligne actuelle, qui, comme la dame l'a rappelé, passe sur des milieux littoraux fragiles, voire submersibles. Or, vous nous avez dit tout à l'heure que cette ligne allait perdurer longtemps, donc a priori, bonne nouvelle, elle n'est plus submersible. Sachant que des financements importants viennent d'être annoncés pour la réhabilitation de cette ligne, donc c'est quand même une partie importante de l'argent public, qui va être mis dans cette ligne actuelle. Je voudrais faire le lien avec cette ligne et le fret, puisqu'a priori, une partie du fret va rester sur la ligne actuelle et une partie sur l'ancienne ligne. Techniquement, les camions vident, remplissent, vident, remplissent. Il y a des questions à ce sujet-là, quel est l'intérêt d'une ligne nouvelle avec un fret parcellaire, sachant que la majorité du fret vient et traverse exclusivement la région, j'aimerais mettre en parallèle ceci avec tout ce qui a été dit depuis le début, la fragilisation des activités de viticulture sur de nombreux domaines qui ont été cités depuis le début, qui sont menacés. L'activité conchylicole de l'étang de Thau qui pourrait être perturbée par la pollution de la ligne. L'activité curiste de Balaruc-le-Vieux. Enfin depuis le début de la réunion, on n'entend parler que des nuisances et finalement, des pertes d'activité économique, sachant qu'une ligne nouvelle, normalement, à notre sens, devrait être au service de l'activité locale, que nous devrions travailler à la relocalisation de l'économie. Et là, ce que j'entends depuis le début, c'est plutôt l'inverse. Donc à quoi sert une ligne de train mixte, mais de fret parcellaire, sachant qu'on est en train de voir une activité économique plutôt décroissante et non pas l'inverse ? Finalement, quel est l'intérêt de mettre autant d'argent dans une ligne nouvelle, avec un fret parcellaire, des territoires entiers qui n'ont pas d'accès direct ou facilité à cette ligne, sachant que la ligne actuelle, finalement, s'avère durablement utilisable ? Nous nous posons la question de cet équilibre sur ce territoire.

Édouard Parant, SNCF Réseau : Globalement, ce que je retiens de votre intervention, c'est une remise en cause du projet, de son utilité. Un projet qui doit servir le territoire et aujourd'hui, démonstration n'a d'après vous pas été faite. J'ai bien en tête le bruit, on l'a dit, cette question ne se pose pas spécifiquement juste pour les curistes de Balaruc, elle se posera sur les 150 kilomètres de la ligne. La seule chose que je peux vous dire, c'est qu'il y a des obligations réglementaires qui devront être respectées. Si on n'arrive pas à faire ce qu'on a dit, on sera obligé de faire des travaux complémentaires. Là-dessus, la loi est très claire. Sur l'eau, on ne va pas rebalayer, vous aurez toute l'étude d'impact, vous verrez tout ce qui a été fait, notamment sur la Gardiole, de Karland, tout ça a été étudié et continuera de l'être au moment du dossier Loi sur l'eau. Un point important et vous l'avez souligné, c'est la ligne actuelle. Oui, la ligne actuelle est fragile, mais pourtant, vous l'avez souligné aussi, on investit dessus. C'est bien la preuve qu'on ne fait pas une ligne à la place de l'autre, mais on fait une ligne à côté de l'autre, pour rendre le système ferroviaire meilleur. À deux, c'est mieux, c'était ça, le slogan. On sera moins fragile avec une ligne nouvelle mixte qu'avec une ligne voyageurs pure, et surtout, ce sera bien d'en avoir une deuxième en plus de l'actuelle, parce que l'actuelle va continuer d'accueillir des trains. Il y a la volonté d'apporter au territoire un renforcement du TER et pour pouvoir mettre plus de TER, il faut libérer de la place sur la ligne actuelle. Donc l'intérêt de la Ligne Nouvelle, c'est aussi de laisser plus de place sur la ligne actuelle. Le fret, je ne connais pas votre notion de fret parcellaire, mais on pourra en discuter après, si vous voulez, mais l'objectif, c'est bien d'avoir du fret qui circule sur les deux portions de ligne mixte. Notamment pour pouvoir permettre le développement du port de Sète. Pas uniquement, mais c'est aussi un des enjeux de ce territoire. Et puis offrir

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

une offre TGV, pour des TGV qui continueront d'arriver à Sète, pour des TGV qui seront en correspondance via le TER avec la gare de la Mogère, je l'ai dit, c'est possible, avec les infrastructures qui sont en train d'être construites. Donc c'est bien un projet qui est pour votre territoire, il ne se fera pas contre. Mais on pourra en rediscuter.

► **Denis Carretier, président de la chambre régionale d'agriculture, de la fédération des exploitants de l'Hérault :** Bonjour, je parle au nom des agriculteurs de cette région, parce que c'est exactement pareil, ma problématique. Je pense, monsieur Parant, qu'il faut arrêter de nous allumer et nous promener sur les réserves foncières. Je suis solidaire de ce qu'a dit le représentant de la Chambre d'agriculture tout à l'heure, mais il faut qu'on passe maintenant à une phase active de réserves foncières et anticipée. Gérer, c'est prévoir, mais si on anticipe, c'est mieux. Le foncier, vous impactez le département de l'Hérault et la région de façon importante, ce dont on a besoin maintenant, c'est de connaître la méthode que vous allez nous imposer, qu'on doit discuter ensemble, parce que vous n'allez pas nous l'imposer en permanence comme vous l'avez fait. Si on ne se met pas autour d'une table, et le plus rapidement possible, et que vous nous expliquez que vous faites des réserves foncières, mais que c'est vous qui voulez encore voir les attributions, derrière, etc., ça ne va pas le faire longtemps. Donc je préfère vous annoncer que vous trouvez l'argent pour anticiper, pour qu'on fasse ces réserves foncières le plus rapidement possible, parce que vous impactez, certes. Alors après, bien sûr, dans les départements, on travaillera, on va créer des commissions locales ou inter-communales, ça, ça marchera. Mais on a réellement besoin de savoir ce que vous voulez faire, et pas que dans le pays, au-delà, pour pouvoir installer et relocaliser. Ça, c'est une vraie question, et la façon dont vous fonctionnez, il n'y a pas de méthode et pas de stratégie, à part de nous enfumer. Aujourd'hui, il faut qu'on passe à une phase un peu plus claire de votre côté, parce que sinon, je crois que ça pourrait exploser. Point deux, vous impactez bien sûr des structures économiques, des caves coopératives, des caves particulières, ce dont on a besoin sur tout le tracé, c'est pareil pour l'Hérault et pour l'Aude, il va falloir un accompagnement, parce que ces surfaces perdues, ça fait un volume en moins, par rapport à ça. Et ça, je crois que vous ne l'avez pas encore intégré ou tout du moins, vous ne l'avez pas entendu, vous êtes un peu dur, pas que vous, peut-être vos collaborateurs, ce n'est pas le problème. Sur cette problématique agricole, il est grand temps qu'on puisse se rencontrer et que vous nous expliquiez clairement et par écrit, après, comme ça, il y aura un compte-rendu, qu'on sache comment vous voulez fonctionner. Parce que là, vous faites vos propres règles et puis c'est tout. Ça a été dit tout à l'heure, Picpoul de Pinet est impacté de façon massive, on va leur prendre, rien que sur Picpoul, 50 ou 100 hectares. C'est une appellation, un cru du Languedoc qui est un des fleurons, ce qui n'est pas normal, c'est que vous ne répondiez pas à la demande de la profession, pour anticiper, trouver du foncier ailleurs pour après faire des échanges, etc. Les départements, notamment l'Hérault, sont favorables à ça, pour travailler et essayer de voir comment on anticipe, mais de grâce, arrêtons les palabres et passons à des actes et de l'efficacité. Je vous remercie, j'attends votre réponse.

Édouard Parant, SNCF Réseau : Un discours offensif. Malgré tout, Monsieur le Président, j'entends tout ce que vous venez de nous dire, vous n'avez pas entendu ce qui a été dit dans le début de la réunion. On vient quand même chez vous, je pense que ce n'est pas neutre, si on fait ces réunions ici, parce qu'on est bien conscients de l'impact sur le monde agricole. Ce n'est pas le chef de projet qui fait sa tambouille dans son coin. D'abord, je représente une entreprise qui a construit déjà 2000 kilomètres de ligne nouvelle et si ça avait été un fiasco avec le monde agricole, ça se saurait, on aurait arrêté bien avant. Ce qu'on a entendu, c'est la nécessité d'anticiper. Je vais redire ce que j'ai déjà dit à l'assemblée, pour anticiper, il faut de l'argent. Où va-t-on trouver de l'argent ? Il faut monter des conventions de financement, l'ensemble des gens qui veulent ce projet doit donc se mobiliser pour trouver de l'argent, pour faire du stock. C'est le premier point. Deuxième point, on ne fait pas notre tambouille de notre côté, puisqu'on vous a confié à vous les études, donc je suis surpris d'entendre qu'on

fait ce qu'on veut dans notre côté, alors que c'est vous qui avez produit les études. On peut discuter sur les réductions d'impact, les mesures compensatoires, mais c'est même vous qui allez nous les proposer. C'est bien ça, la stratégie, actuellement.

► **Denis Carretier, président de la fédération des exploitants de l'Hérault :** Oui, c'est ça, la stratégie, mais les études ont été faites, on connaît les besoins. Après, moi, que vous me disiez « il faut trouver des sous », je vous réponds à vous, « c'est à vous et l'entreprise que vous représentez de se retourner vers le ministère ou le président de la République », et puis on voit ce qu'on veut faire. Mais ne venez pas nous dire à nous « proposez-nous des solutions », et en même temps, vous nous faites une question en disant « il faut aussi trouver des financeurs ». Ça, ce n'est pas notre rôle. Aujourd'hui, nous, on est là pour défendre les agriculteurs qui sont massivement impactés. Je vous renvoie la question. Moi, je ne suis pas capable d'aller chercher des financements, vous êtes mieux placés que nous. C'est à vous d'en discuter, à d'autres niveaux qu'en réunion publique ici. Mais arrêtez de nous dire... oui, on a collaboré au départ, on connaît à peu près ce qu'il faudrait, mais une des questions, c'est qu'il faut trouver du foncier, il faut anticiper. Et là, ce n'est pas moi, vous n'allez pas nous dire « on compte aussi sur vous pour aller chercher les financeurs ». C'est à vous de le faire, je vous renvoie la balle.

Édouard Parant, SNCF Réseau : Je comprends votre position, je vais vous dire ce qu'il se passe sur d'autres projets, comment ils font. L'ensemble des partenaires cofinanceurs, aujourd'hui des études et demain des travaux, signe une convention, ce n'est pas juste SNCF qui met de l'argent de son côté, parce qu'à la rigueur, si c'est SNCF qui ne met que de l'argent, il fait ce qu'il veut de son argent, il n'achète que ce qu'il veut, donc ça n'a pas d'intérêt. Vous allez encore nous dire qu'on magouille dans notre coin. Donc ce qu'ils font dans d'autres régions, notamment côté Atlantique, ils ont réussi à réunir un ensemble de partenaires cofinanceurs pour acheter des terrains et faire du stock, notamment les départements. Les départements sont les maîtres d'ouvrage de l'aménagement foncier. La solution, elle est là, je ne vous en dirai pas plus. Je vous propose d'en reparler dans cinq minutes.

► **Denis Carretier, président de la fédération des exploitants de l'Hérault :** Vous n'allez pas nous prendre en otages parce qu'avec tel ou tel département, il y a des points de frictions avec SNCF. Moi, vous m'avez déjà répondu, cette réponse, je la connaissais. On peut l'enregistrer, dans six mois, vous ressortirez la même. Il y a eu des nouveaux Conseils départementaux, maintenant, peut-être que ça va un peu bouger, mais quand vous voulez bouger les lignes à un autre niveau que ça, vous avez les capacités et les leviers pour le faire. On ne peut pas être, nous, des perroquets pour dire « il faut faire payer le département de l'Hérault », parce qu'en clair, votre cible, c'est ça, j'ai bien compris. Ce n'est pas pour autant que les agriculteurs de ce département et des départements voisins vont être impactés. Non, parce que que je sache, les autres départements financent et il n'y a pas encore de réserves foncières. Alors vous vous acharnez sur l'Hérault, peut-être, mais dans l'Aude, vous m'expliquerez aussi qu'il y a des réserves foncières, malgré que le Conseil départemental maintenant ait collaboré, c'est un des cofinanceurs. On est toujours au même niveau. Ne vous servez pas de la non-participation, pour le moment, du département de l'Hérault, c'est une vraie mauvaise réponse.

Édouard Parant, SNCF Réseau : Comme l'heure avance, je vous propose de prendre encore deux questions.

► **Une représentante de l'association « No Pasaran » :** Bonjour, l'association « No Pasaran » qui intervient pour la séquence deux de Salses-le-Château à Peyriac-de-Mer, nous sommes membres de la coordination régionale inter-associative LNMP, que vous avez présentée tout à l'heure comme étant une association à part entière. La CRI n'est pas une

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

association, c'est juste des associations qui se sont regroupées, je tenais à le préciser. Juste une question et après une intervention. Le site de la gare Pont des Charrettes permettrait-il la mixité de bout en bout ?

Édouard Parant, SNCF Réseau : Je vais vous répondre directement, non, puisqu'il n'a pas d'objectif de mettre des trains de marchandises sur ce secteur.

► **Une représentante de l'association « No Pasaran » :** Donc si on suit votre raisonnement, en raison de l'intensité du trafic, la mixité serait nécessaire entre Montpellier et Béziers, voire Narbonne éventuellement, puis à partir de Rivesaltes, pour rejoindre la Ligne Nouvelle mixte venant d'Espagne. Vous prétendez pouvoir absorber le fret sur la ligne actuelle jusqu'en 2060, mais au regard de la durée de vie d'une ligne, 2060, c'est demain. N'est-ce pas une vision un peu courte du dossier ? En attendant on ne sait quoi, vous allez faire traverser nos villages et nos étangs déjà fragilisés par des trains qui transportent des matières dangereuses. S'il y a un déraillement d'un train de fret, vous serez responsables de la mort de nos étangs, de notre économie. En 1979, ce n'est pas si loin, au large de Nice, il y a eu un tremblement de terre, la vague de 4 mètres a tout balayé sur son passage. Elle balaiera également les trains de fret qui passeraient à ce moment-là sur la ligne actuelle que vous voulez utiliser pour le fret. Certes, la probabilité est faible. À Fukushima aussi, elle était faible. D'ailleurs, la ligne actuelle n'est pas fiable, pas seulement en raison du réchauffement climatique à venir dont vous ne tenez pas compte, mais au regard de la situation actuelle déjà connue. Régulièrement, des trains sont arrêtés parce que les embruns déposent le sel sur les catenaires, parce que la foudre est récemment tombée sur la ligne, parce que le vent qui, chez nous, souffle particulièrement, fait dérailler des trains. Comment voulez-vous que les transporteurs aient confiance en une ligne qui ne pourra pas leur garantir de livraisons en temps et en heure ? Il y a pourtant une alternative : entre Béziers et Roquefort-des-Corbières, puis entre Salses-le-Château et le Soler, le tracé sera identique, que vous fassiez passer la mixité ou seulement les trains de voyageurs. Le coût n'est pas particulièrement impacté sur ces deux tronçons. Le seul tronçon qui vous pose réellement problème, pour une mixité de Montpellier à Perpignan, de bout en bout, concerne 13 kilomètres entre Roquefort et Salses-le-Château. Certes, un tunnel de 13 kilomètres, ça coûtera un milliard d'euros, nous en avons conscience. Mais dans ce chiffre, vous ne parlez pas des déblais et remblais que vous ne ferez plus, ni de mesures de compensations environnementales évitées, ni du dispositif du stockage des trains entre la Ligne Nouvelle venant d'Espagne et la ligne actuelle. Si la ligne est entièrement mixte, elle aura une meilleure chance d'obtenir de la part de l'Europe un financement pouvant aller jusqu'à 40 %. Le débat public était favorable à la mixité de bout en bout, le projet que vous proposez le dénature. Vous ne prenez en compte que des critères financiers, faire une ligne au moindre coût. Les gens qui habitent sur ces territoires, qui y travaillent, ce ne sont pas des critères que vous retenez. Le ministre, certes, a retenu ce que vous vouliez, mais pas ce qui nous est nécessaire. C'est à croire que l'on veut saborder LNMP.

Édouard Parant, SNCF Réseau : Sans refaire le débat public de 2009, ce qui importe lors de l'émergence d'un projet comme le nôtre c'est de pouvoir s'appuyer sur les décisions préalables, pour continuer d'avancer. J'entends votre opposition. Globalement, le garant l'a rappelé, ce n'est pas moi ou même SNCF qui décide, c'est un ministre. Je n'ai pas mandat pour remettre en cause des décisions passées. Par contre, les études ont été faites sur les différentes solutions. Ce que je retiens, c'est surtout votre volonté que le système ferroviaire marche correctement, et notamment que la ligne actuelle, on soit en capacité de la maintenir. Je vous rappelle que proposer un projet à 5,6 milliards d'euros, ce n'est quand même pas un projet au rabais. Ce n'est pas un projet au rabais, mais la question de l'Homme, de l'environnement, c'est bien pris en compte dans les coûts. Il n'y a pas que le coût de la pose des rails. Les questions agricoles avec l'intervention qui vient d'être faite, tout ça est bien intégré. Ce qu'on va s'attacher à faire, c'est de montrer justement quelles sont les mesures

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

compensatoires et combien ça coûte sur l'enveloppe globale du projet, les mesures compensatoires. La ligne classique, on investit dessus, on est en train, depuis un petit mois, de régénérer les rails, les traverses et le ballast entre Narbonne et Montpellier. On va le faire six mois durant, l'année prochaine, on terminera pour la deuxième voie. Ça, dans les dix ans qui viennent, c'est un milliard d'euros qui vont être mis sur la ligne actuelle. Donc il y a bien la volonté, de la part de l'entreprise, de faire perdurer cette ligne. On est conscients qu'elle a des fragilités, mais justement, on y travaille.

► **Jacques Pociello, Maire de Cuxac-d'Aude** : Nous, on a très bien entendu tout ce qui s'est dit depuis déjà de nombreuses réunions et on va mettre tout ça au conditionnel. Donc si des financeurs s'accordent pour le projet, si le projet voyait le jour, s'il venait à passer dans la basse plaine de l'Aude, nous allons répéter ce que nous avons déjà dit et demandé, de sorte que, en reprenant l'expression écrite de monsieur Richer, les échanges ne se crispent pas ou ne se froissent pas, ne s'enflamment pas. Nous souhaitons donc un viaduc sur toute la traversée des basses plaines de l'Aude, ce serait la seule réponse réellement efficace à l'exigence de l'écoulement de l'eau en cas de crues, puisque vous dites que de toute façon, nous en sommes persuadés, vous répondrez à des exigences réglementaires, mais certainement a minima. Nous, on souhaite le maximum, donc la réponse maximum sera le viaduc. Avec un viaduc sur toute la traversée de la basse plaine, on répond en même temps aux attentes de nos amis viticulteurs en particulier, aux agriculteurs en général. On aimerait également que notre demande soit soutenue par les présidents des Chambres consulaires, des Chambres d'agriculture de l'Aude et de l'Hérault. Merci.

Édouard Parant, SNCF Réseau : Bien, ce que je vous propose pour clore cette réunion...

► **Joan-Loïs Escaffit, secrétaire d'Union locale CFDT des pays du grand Biterrois** : Bonjour, je suis activement le dossier depuis 2009, avec un certain nombre de constantes, en particulier sur la nécessité fondamentale d'avoir une liaison de Barcelone à Nîmes, qui soit mixte. C'est pour ça que j'étais très heureux d'entendre FERRMED qui va nous porter des propositions qui répondent correctement aux problèmes, notamment sur le problème de faire des raccordements plutôt que des gares nouvelles. Sur Béziers, je vous renvoie au compte-rendu intégral de la réunion publique du 29 avril, le maire de Béziers a développé des arguments, disant que les gares périphériques, ce n'était pas le bon choix. Il les a dits publiquement et à la fin de la réunion, il a dit qu'il n'allait pas s'entêter pour aller sur le consensus, mais le consensus qui s'est fait à Béziers, et là, c'est un consensus des élus et de toutes les forces vives, c'est pour transformer la gare centre de Béziers en pôle multimodal, où pourraient s'arrêter les trains avec un bon raccordement sur la Ligne Nouvelle et non pas une gare nouvelle qui pose des problèmes. Parce que s'il y a un problème de raccordement sur Cers, c'est parce qu'on fait une gare nouvelle à Béziers et ça complique les choses, alors qu'avec un autre raccordement, on pourrait voir les choses beaucoup plus clairement. Donc il y a cet enjeu-là. Et puis l'enjeu premier, on a l'air de lancer la question sous la table, mais c'est l'utilité de la ligne. L'utilité de la ligne, d'un point de vue européen, c'est la liaison de fret. Et le retour sur investissement ne peut se faire qu'avec cette utilisation. Un chiffre simple, on peut reporter l'équivalent de 6000 camions de fret par jour de la route vers le rail, ce qui est une économie de coût public, parce qu'un seul camion, ça équivaut à 10 000 voitures légères, plus les rejets de particules, etc., tous les problèmes de santé. On fait une grande messe à la fin de l'année sur le réchauffement climatique, on sait bien que pour réduire le réchauffement climatique, il faut reporter du trafic de la route vers le rail. C'est ça, les problèmes fondamentaux, il faut absolument résoudre le problème de la mixité intégrale de la Ligne Nouvelle, quitte à rabaisser les objectifs de très grande vitesse, parce qu'il vaut mieux des trains qui circulent à 249 kilomètres-heure, ça coûte moins cher, dans un premier temps, et après, le jour où il y a besoin, on peut évoluer. Là, effectivement, il faut voir plus loin, plusieurs l'ont dit, il faut effectivement avoir des stratégies de réservations foncières pour répondre aux évolutions. Par exemple, par rapport à l'imbécillité

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

totale de la gare de la Mogère, dont vous avez dit que des TER pourraient la rejoindre, c'est évident que les gens de l'ouest de la région ne seront pas satisfaits d'atterrir à plus d'une demi-heure du centre de l'agglomération de Montpellier, parce qu'il faudra alimenter les TGV à la gare de la Mogère. Ce genre de stupidités, il faut les arrêter, c'est pour ça que l'association ATTAC Montpellier et l'ASSECO Languedoc-Roussillon, nous sommes en train de lancer un pourvoi au Conseil d'État pour couper, sur l'angle financement partenariat public-privé, cette gare imbécile. Ces problèmes rejoignent directement, parce que si on fait une gare imbécile à la Mogère, ce n'est pas une raison pour ajouter des gares imbéciles à Béziers et à Narbonne, alors que la position optimale, le jour où le trafic le justifiera, c'est de la réservation foncière dont il est question aujourd'hui, ce serait une position commune aux deux agglomérations au cœur du triangle d'Oc.

Édouard Parant, SNCF Réseau : Merci, je retiens quand même la volonté de voir plus de trains marchandises circuler. Au moins, on se rejoint sur ce point-là, même si les conditions pour y parvenir ne sont pas forcément partagées. Je vous propose qu'il y ait juste un petit point pour clôturer, de la part du Préfet de région, pour vous dire comment va s'organiser la consultation formelle, et surtout quand est-ce que vous allez être sollicités par le Préfet de région. SNCF Réseau vous remercie à nouveau d'avoir répondu présents, on vous donne rendez-vous derrière, sur la terrasse, pour un petit apéritif pour vous remercier.

► **Alex Urbino :** Bonjour, je suis chargé de mission à la Préfecture de région, sur les thématiques d'aménagement. La précision que me demande d'apporter monsieur Parant concerne le lancement de la consultation formelle qui a été évoquée, qui va vous inviter à vous exprimer par écrit auprès du Préfet de région pour les quelques semaines qui nous séparent un peu de l'avis que le Préfet lui-même devra faire remonter au ministre chargé des transports sur le résultat des études et de la concertation. Cette consultation va démarrer immédiatement, le courrier a la signature du Préfet, il pourra vous être transmis par écrit, par la Poste, à compter du milieu de la semaine prochaine, donc juste après le 14 juillet, donc à partir du 15. Il permettra de conduire cette consultation jusqu'au 21 septembre, date à laquelle sera clôturée la réception des différents avis que vous pourrez lui formuler par écrit, à l'adresse de la Préfecture de région, à Montpellier. Bien entendu, aujourd'hui, on termine cette phase de concertation, donc vous avez pu vous exprimer, en tout cas, ceux qui ont pu être présents aujourd'hui ont pu s'exprimer, donc il faut s'en féliciter. Des réponses ont été apportées, qui peuvent en partie satisfaire les interrogations que vous portez. Mais bien sûr, d'autres méritent d'être encore exprimées dans le cadre de cette consultation, qu'elles soient positives ou négatives, on vous invite fortement à vous exprimer dans le cadre de cette consultation formelle. Monsieur Parant a exprimé que le courrier que vous recevrez, c'est celui que j'ai là, en brouillon. Il vise simplement une récupération du dossier ministériel sur le site Internet de SNCF Réseau. Le site Internet, c'est ligne-montpellier-perpignan.com, que vous avez derrière, vous avez forcément une page qui vous permettra d'avoir accès au dossier. Ce sera mis en ligne dès le début de la semaine prochaine, même avant le 14 juillet, je pense.

Édouard Parant, SNCF Réseau : Merci à vous, rendez-vous sur la terrasse.