

COMPTE-RENDU

Réunion publique

Mercredi 29 avril 2015 – BÉZIERS

CCI – Salle Gaillard



Les intervenants des partenaires co-financeurs sont :



- **Michel SUERE**, Vice-Président, Communauté d'Agglomération Béziers Méditerranée
- **Marie MEUNIER-POLGE**, Vice-Présidente, Région Languedoc-Roussillon

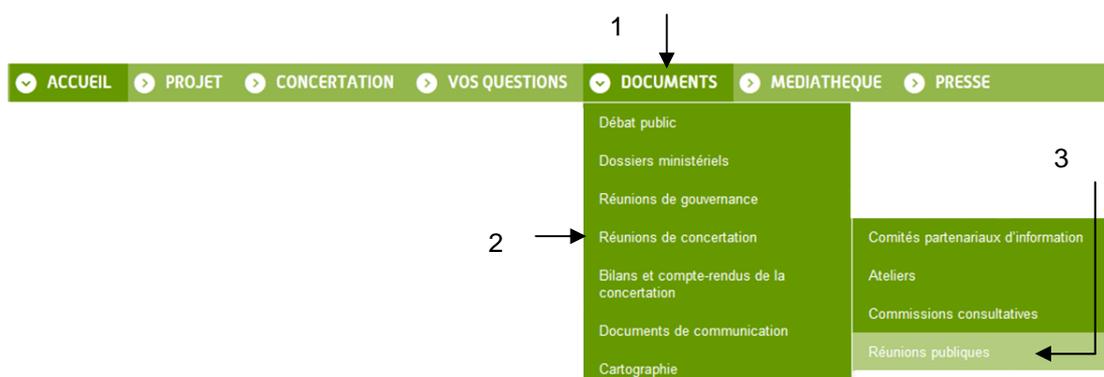
Les intervenants de SNCF RÉSEAU sont :

- **Édouard PARANT**, chef de mission du projet Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan
- **Nicolas ALADERN**, responsable des études techniques
- **Antoine HANTZ**, responsable des études environnementales
- **Anne-Lise GIBBE**, chargée de concertation
- **Bruno BEAUCHET**, responsable des études socio-économiques
- **Bruno PÉAN**, responsable cartographie
- **Sylvie MARTIN**, chargée des opérations foncières
- **Karim TOUATI**, SNCF Réseau

Déroulé de la Réunion Publique :

1. La LNMP, Pourquoi ?
2. La LNMP, Comment ?

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

Début de la réunion à 19h05, en présence de 210 personnes.

Estelle BRISSET : Mesdames et messieurs prenez place, on va démarrer. Juste un petit mot logistique avant de démarrer, merci pour votre présence, bonsoir à tous, pour vous expliquer, on a effectivement une première salle, on a veillé à ce qu'on puisse accueillir le maximum de personnes. Il y a une deuxième salle avec une retranscription et aussi une retranscription dans le hall, si jamais il y a d'autres personnes qui arrivent. Je voulais tout de suite rassurer les personnes qui ne sont pas dans la grande salle, vous pourrez bien sûr vous exprimer au moment des questions-réponses. Vous avez [Michaël] qui est là, qui viendra vers vous avec un micro et également des personnes qui seraient dans le hall, qui ne pourrait pas rentrer dans les deux salles, pourront aussi s'exprimer, il y a [Sarah], une hôtesse, qui sera là. Tout le monde pourra poser des questions et s'exprimer sur le projet ce soir. C'était le préambule, je continue avec les présentations, je suis Estelle Brisset, je suis l'animatrice de cette réunion publique d'échange sur le projet ferroviaire Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan, mon rôle ce soir sera de faciliter les échanges entre vous tous présents ici et nos intervenants en tribune. Je vais continuer avec les présentations, nous avons en tribune les partenaires cofinanceurs, les représentants des collectivités territoriales qui financent le projet de Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan. Je vous présente Marie Meunier-Polge, qui est vice-présidente à la région Languedoc-Roussillon, déléguée aux Transports, sujet qui sera au cœur de notre réunion de ce soir. Je rappelle que la région Languedoc-Roussillon est l'autorité organisatrice des trains express régionaux, les TER, qui circulent sur nos lignes. Monsieur Michel Suere, vice-président de la Communauté d'agglomération Béziers Méditerranée, délégué à l'aménagement de l'espace, également maire de Corneilhan. La communauté d'agglomération est particulièrement impliquée dans l'aménagement de son territoire, notamment dans l'implantation de la future gare nouvelle de Béziers. Il me reste à vous présenter Édouard Parant, qui est donc le chef de mission Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan chez SNCF Réseau, ex-RFF, Réseau Ferré de France, c'est l'établissement public qui gère et aménage les voies, les quais et les ouvrages d'art sur le réseau ferré. Avant de démarrer la réunion, j'appelle pour un premier mot d'accueil monsieur Daniel Galy, président de la CCI de Béziers, qui nous fait le plaisir de nous accueillir dans ses locaux ce soir, vous pouvez rejoindre le pupitre.

► **Daniel GALY, président de la CCI :** Bonsoir à tous, je suis ravi de voir cette salle remplie, ce n'est pas tous les jours. Bien sûr, on manque un peu de place. Il est un peu naturel que la Chambre de Commerce vous accueille, parce qu'ici, c'est la maison de l'économie, on sait très bien que l'arrivée prochaine de la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan sera porteuse de développement économique. Donc bienvenue à tous, un salut en particulier à tous les élus qui sont là, ils sont nombreux, de tous bords, ce qui prouve l'intérêt qui se développe autour de ce projet. Une petite anecdote personnelle, pour vous dire que ce n'est pas un projet qui n'est pas nouveau. J'avais été invité il y a une bonne quinzaine d'années de ça, au moins 15 ans, peut-être plus, à aller visiter la gare TGV de Vendôme, autour de laquelle s'était développé tout un concept économique, l'implantation de sièges sociaux d'entreprises. C'est vrai que déjà à ce moment-là, on commençait à s'interroger sur le bienfait de l'arrivée de la ligne TGV dans une région. Nous souhaitons que ce soit le cas ici, maintenant, je pense que c'est sur de bons rails, comme on dit, je pense que le débat de ce soir sera riche en enseignements, par contre je pense qu'il y a des questions qui se posent, qui méritent réponse. Je pense que si nous avons autant de visiteurs ce soir, c'est que ça suscite un véritable intérêt. Donc bienvenue à tous, je vous souhaite une bonne soirée.

Estelle BRISSET : Merci, monsieur Galy. Je passe maintenant la parole à Robert Ménard, maire de Béziers.

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

► **Robert MÉNARD, maire de Béziers** : Bonjour à tous et bienvenue à Béziers. La réunion de ce soir, on le sait tous, pour l'avenir de ce territoire. Je sais que les débats pourraient durer longtemps. C'est pourquoi je vais être le plus bref possible, mais aussi le plus direct possible, je crois que j'en ai l'habitude. Autant vous le dire tout de suite, nous ne sommes pas contre, bien évidemment, cette nouvelle ligne à grande vitesse, ni contre la possibilité qu'elle soit mixte, à savoir avoir voyageurs et fret. Néanmoins, plusieurs petites choses posent problème. Je vais être clair, ce débat, monsieur Galy y a fait allusion, dure depuis maintenant 20 ans, un véritable serpent de mer, assez typiquement de notre pays, où l'on n'arrive jamais à prendre des décisions, ou des décisions rapidement. Le débat porte notamment sur l'emplacement des gares. Vous vous en souvenez peut-être, il y a dix ans, on nous vendait avec assurance, certitude que la nouvelle gare devait être entre Narbonne et Béziers. On nous vend aujourd'hui, avec la même assurance, la même certitude, non, que cette nouvelle gare, il en faut deux, une à côté de Narbonne et l'autre à côté de Béziers. En réalité, je vais vous le dire franchement, j'en ai assez qu'on nous dise que la bonne solution, c'est forcément celle qu'on nous met sous les yeux, que les décisions soient toujours des solutions technocratiques, prises dans un bureau à 1000 kilomètres d'ici. La population a son mot à dire, je me permets de le rappeler. Oui, ce sont les citoyens qui doivent décider et parler, je salue à ce titre l'initiative de ce soir, prise par la SNCF. Concernant les différents tracés proposés, je vous mets en garde contre le côté littéralement destructeur de l'un deux, je pense aux villages de Cers et de Villeneuve-lès-Béziers. Il n'est pas question de laisser faire n'importe quoi, nous tenons à ce qu'aucun tracé ne vienne abîmer, je dirais même défigurer, notre territoire, en l'occurrence les communes de Villeneuve et de Cers. Concrètement, par ailleurs, nous souhaitons à Béziers qu'il y ait une connexion avec la ligne classique, le TGV doit continuer à s'arrêter à Béziers. Pour nous, toute autre solution, je vous le dis, est inenvisageable, inacceptable. La gare de Béziers reçoit 1,3 million de visiteurs, de voyageurs par an. C'est important, il serait bon de développer cette infrastructure et d'aller bien au-delà des travaux d'amélioration déjà prévus. Pour nous, la gare actuelle est un lieu à préserver, située quasiment dans le centre-ville, vous le savez, à moins de dix minutes des Allées Paul Ricquet où nous sommes. Le projet d'ailleurs de la SNCF va dans ce sens, moderniser notre gare et travailler sur un pôle gare Polygone Port Neuf. Pour ma part, la question fondamentale, disons-le, c'est aussi de se demander si ces fameuses gares nouvelles sont encore d'actualité dans la France d'aujourd'hui. Est-ce que ce sont les gares nouvelles qui font que les gens vont s'arrêter dans nos territoires ? Je me pose la question. Ou est-ce que les gares nouvelles ne deviendraient pas immédiatement des sortes de hubs ? C'est aussi une autre question, c'est ce qui arrive souvent en réalité, une gare nouvelle en rase campagne ou aux abords d'une agglomération profite-t-elle concrètement à cette dernière ? Dois-je vous le rappeler, ces gares nouvelles que certains voudraient voir pousser comme des champignons seront à la charge de qui ? Des collectivités locales. À l'heure où on ne cesse de demander des efforts financiers à nos concitoyens, ce n'est pas raisonnable, je dirais même, c'est presque irresponsable. Une gare excentrée impliquerait par ailleurs de nombreuses conséquences pour le moins fâcheuses, je pense aux expropriations d'excellents vignobles, de nouveaux raccordements routiers, des voiries, des parkings, des coûts d'entretien. Je pense au contraire que la mise en valeur des gares déjà existantes peut être en valeur. Elle a le mérite d'être économique, car on travaille sur un noyau déjà construit, car on préserve l'environnement. Autour de ces gares réaménagées, on peut imaginer de nouveaux quartiers, donner envie aux voyageurs de pénétrer, de découvrir l'espace urbain, en se perdant dans des conceptions de l'aménagement du territoire qui me semblent un peu dater, j'ai peur, si j'ose l'expression, qu'on rate le train de l'histoire. Voilà, c'est mon rôle d'élu de vous mettre en garde contre ces dérives, je le dis, le cas échéant, de les empêcher. Vous le savez, dans le contexte économique actuel, nos décisions vont peser lourd, merci à tous.

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

Estelle BRISSET : Merci, monsieur Ménard. Quelques mots sur le déroulement de cette soirée, qui va être ponctuée par deux temps forts. Une première sera consacrée à la compréhension des objectifs et des enjeux du projet, qu'est-ce que la LNMP peut apporter à notre territoire et à nous, habitants, usagers, citoyens ? Je poserai cette question à nos intervenants en tribune, et puis vous aurez la parole pour une première série de questions sur ces objectifs, les services ferroviaires, le pourquoi. Et puis une deuxième partie de la soirée sera consacrée, vous l'aurez compris, plutôt au comment, donc aux conditions de passage et de réalisation de ce projet sur ce territoire. Ce soir, on vous proposera un tracé sur les communes qui traversent Béziers, Cers, Villeneuve-lès-Béziers, Portiragnes et Sauvian. Il y a donc cinq communes qui sont concernées par la réunion publique de ce soir. Une animation 3D vous permettra de vous rendre compte d'où pourrait passer la LNMP et vous donnera des indications précises. On vous présentera également les deux sites de gares qui sont envisagés pour l'implantation de la future gare nouvelle de Béziers. Vous aurez de nouveau la parole pour vous exprimer, poser toutes les questions qui vous tiennent à cœur. Je voulais vous dire qu'on prend toutes les questions, les réunions peuvent parfois durer longtemps, mais on vous garantit qu'on prendra toutes les questions, toutes les mains qui se lèvent, il faudra juste parfois être un petit peu patient, puisqu'on prend les questions les unes après les autres. Un dernier mot d'introduction pour bien cerner le cadre de cette réunion publique, qui s'inscrit dans une démarche de concertation volontaire, portée par SNCF Réseau et les collectivités partenaires de ce projet. Cette concertation est sous l'égide d'un garant, Jean-Pierre Richer, qui est avec nous ce soir, qui va donc nous rejoindre au pupitre, pour nous expliquer quel est le rôle du garant de la concertation.

Jean-Pierre RICHER, garant de la concertation : Merci madame, bonjour mesdames et messieurs les élus, monsieur le président, monsieur le directeur, mesdames et messieurs, c'est une réunion publique de concertation, elle est faite pour vous, pour le public. Je suis sûr que ça va être une excellente réunion, parce que c'est vous qui allez la faire, par la variété, certainement la pertinence de vos questions. Ce grand projet vous préoccupe. L'important, c'est que vous ayez la possibilité de poser toutes les questions et de recevoir les meilleures réponses, transparentes, claires. C'est ça, la concertation, c'est exprimer clairement votre point de vue. Les règles, il faut que ce soit argumenté et courtois, bien sûr. Quel est le rôle du garant dans cette affaire ? Il est neutre, il n'a pas d'opinion, il ne doit pas avoir d'opinion sur le projet. Il se contente d'observer, d'écouter, il peut donner des conseils, si c'est utile, au maître d'ouvrage, mais c'est le maître d'ouvrage qui organise la concertation, mène les études, vous savez qu'il ne décide pas, les décisions sont prises par les élus du comité de pilotage et ensuite, par le ministre. Le garant se contente d'observer et d'écouter, il fait des rapports. J'ai fait déjà deux rapports d'une quarantaine de pages, puisque je suis le projet depuis maintenant six ans, j'en ferai un autre à l'issue de cette étape des études. Je vous souhaite la meilleure réunion publique qui soit, posez toutes les questions que vous souhaitez et vous aurez les meilleures réponses. Merci.

Estelle BRISSET : Merci, monsieur Richer, pour ces précisions. Si vous avez des remarques ou des questions sur le déroulement de la concertation, vous pouvez adresser un mail à monsieur Richer, l'adresse s'affiche à l'écran, garant.lnmp@gmail.com. Vous êtes présents ce soir pour vous exprimer, il y a aussi d'autres moyens de participer à la concertation. Pour vous préciser ces modalités de participation du public, j'appelle Anne-Lise Gibbe, qui est chargée de concertation chez SNCF Réseau, qui va donc vous présenter les différents outils mis à votre disposition pour vous exprimer.

Anne-Lise GIBBE, SNCF Réseau : Bonjour à tous. Merci d'être aussi nombreux à cette réunion publique. Comme vous l'a rappelé monsieur Richer, SNCF Réseau organise la concertation sur l'ensemble du projet de Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan. La concertation est un espace de dialogue et d'échanges, avec l'ensemble des parties prenantes, pour pouvoir construire un projet partagé. Nous sommes à l'heure actuelle dans une large période de concertation citoyenne, qui a trois objectifs : le premier, c'est de définir le tracé précis de l'ordre de 100 mètres. Il y a également un objectif de choisir l'implantation

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

des gares du Biterrois et du Narbonnais, je pense que c'est une question qui va être longuement débattue ce soir. Et enfin, il s'agit également de préparer le projet qui sera présenté à l'enquête d'utilité publique. Pour ce faire, pour vous exprimer, pour vous informer, il y a plusieurs moyens. Tout d'abord ; comme vous le faites aujourd'hui, en participant à l'une des dix réunions publiques menées par SNCF Réseau sur l'ensemble du territoire de Montpellier à Perpignan. Ce soir, c'est la dernière, nous en avons déjà mené neuf autres, qui sont souvent longues, pour que vous puissiez poser l'ensemble de vos questions. Vous avez des documents d'information qui vous ont été distribués à l'entrée de la réunion, je vais brièvement vous les rappeler, pour voir si vous les avez tous en main. Il y a un premier document qui s'appelle « à deux, c'est mieux », qui est le document généraliste d'informations sur le projet, où il y a la carte du tracé, de Montpellier à Perpignan. Comme la carte n'est pas très précise, on a pensé que pour vous puissiez mieux vous repérer, découper le territoire en cinq séquences. Ici, la séquence qui nous concerne est Vallée de l'Orb et de l'Hérault, vous pouvez voir les différentes variantes de tracé, ainsi que les tracés proposés par SNCF Réseau et les deux sites de gare nouvelle proposés. Je vous propose également de pouvoir remplir un questionnaire où il y a un certain nombre de questions, que ce soit sur les gares nouvelles, sur le projet, pour qu'on puisse avoir vos avis sur ce projet. Il y a également un autre document, qui s'appelle « une deuxième gare pour le Biterrois : pourquoi et comment ? », où vous avez l'ensemble des informations sur les deux sites de gare nouvelle proposés. Et enfin, vous avez cinq fiches thématiques, qui traitent de thématiques précises, qui sont souvent au cœur des débats, à savoir l'insertion paysagère et architecturale, les acquisitions foncières, l'eau et la transparence hydraulique, le bruit ferroviaire et la protection acoustique et le patrimoine agricole. Vous avez l'ensemble des documents d'information mis à votre disposition, il faut savoir que vous pouvez retrouver l'ensemble de ces documents d'informations sur le site dédié au projet, lalignenouvelle.com. Vous pouvez également poser vos questions via ce site Internet, ou avec l'adresse mail qui est mise à votre disposition : contact@lalignenouvelle.com. Voilà, on a tous les moyens pour avoir une bonne réunion. Je vous remercie.

Estelle BRISSET : Merci, Anne-Lise, pour ces précisions, vous avez effectivement différents modes d'expression. Si ce soir, on va essentiellement parler de Ligne Nouvelle, bien sûr, un mot tout d'abord sur le réseau existant, dont l'entretien est ô combien important. Karim Touati, directeur territorial de SNCF Réseau, merci de nous rejoindre, dites-nous ce que représentent les aménagements et investissements, qui seront réalisés sur le réseau existant.

Karim TOUATI, SNCF Réseau : Madame la vice-présidente, monsieur le maire de Béziers, mesdames et messieurs les élus, mesdames, messieurs, bonsoir. SNCF Réseau, émanation de Réseau Ferré de France, a un projet d'entreprise ambitieux, dont la priorité est le réseau structurant existant et les trains du quotidien. Une ambition qui se décrit en trois thématiques. L'excellence, avec la sécurité du réseau, la performance, avec une priorité à la maintenance et aux trains du quotidien, la coopération pour construire ce grand groupe gestionnaire d'infrastructures unifié, SNCF Réseau. Cette ambition s'illustre aussi en quelques chiffres. 2015, c'est 1500 chantiers de renouvellement et d'entretien du réseau qui seront conduits sur l'ensemble du réseau national. C'est pratiquement 5 milliards d'euros qui seront consacrés, sur fonds propres de RFF, à cet entretien et à ce renouvellement. Si on détaille plus concrètement ces perspectives de renouvellement, c'est, sur le réseau Languedoc-Roussillon, de l'ordre de près d'un milliard d'euros qui vont être investis dans les dix prochaines années sur l'entretien et le renouvellement du réseau en Languedoc-Roussillon. Entre 2015 et 2020, c'est 450 millions d'euros qui vont être investis et ça commence tout de suite, en juin 2015, par une première tranche de 100 kilomètres de voie qui sont renouvelés, j'ai envie de dire sous les fenêtres de la ville de Béziers, pour partie, puisque nous travaillerons de la voie deux de Narbonne à Montpellier. L'année prochaine, 2016, nous ferons la même chose sur la voie en face, la voie une. Nous continuerons comme ça sur l'ensemble des lignes de ce réseau important du Languedoc-Roussillon, jusqu'à atteindre effectivement ces 80 à 85 % du réseau renouvelés à cet horizon de 2025. Si je zoome

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

encore un peu plus et que je regarde d'autres exemples de modernisation et d'entretien du réseau, je peux citer, comme il a été rappelé, l'importance de la gare de Béziers, pour la ville de Béziers et son agglomération, que des travaux importants sont aussi envisagés sur le bâtiment voyageurs, avec la rénovation de la Marquise, pour un montant de l'ordre de 4 millions d'euros, dont nous sommes en train de lancer les études d'avant-projet. Et également, Béziers étant une gare nationale, elle fait partie du schéma directeur national d'accessibilité, dont l'État déposera l'agenda d'accessibilité programmé d'ici le 27 septembre 2015, c'est de l'ordre de 5 millions d'euros qui seront également investis sur l'accessibilité de la gare de Béziers. Voilà pour ce qui est de l'ambition de SNCF Réseau, en Languedoc-Roussillon, pour le réseau existant. Merci.

Estelle BRISSET : Merci, monsieur Touati, pour cet éclairage sur le réseau existant et notamment sur la gare de Béziers. Je crois que maintenant, on a tous les éléments pour démarrer nos échanges sur la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan, je vous propose de commencer par une présentation du projet en images, pour vous donner une vision globale de ce projet.

Diffusion du film

« LNMP comme Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan. Ce grand projet ferroviaire prévoit la création de 150 kilomètres de lignes nouvelles entre, au nord, le contournement de Nîmes et Montpellier et, au sud, la section internationale Perpignan-Figueras. À l'échelle européenne, la Ligne Nouvelle finalise la liaison entre l'Europe du nord et du sud. En 2009, le débat public pose la question de l'opportunité de la ligne et de ses objectifs. Pendant quatre mois, 3500 participants débattent. 12 réunions publiques sont organisées, 83 cahiers d'acteurs sont rédigés, plus de 660 contributions sont recueillies. À l'issue de ce débat riche et instructif, l'opportunité du projet est confirmée et un couloir de passage de 5 kilomètres de large est défini. La Ligne Nouvelle, complémentaire de la ligne existante, offre en effet plus de mobilité pour le Languedoc-Roussillon : plus de TGV, plus de trains régionaux, plus de trains de marchandises entre Montpellier et Perpignan et plus largement sur le couloir méditerranéen. Elle permet aussi d'améliorer la fréquence des trains et d'en renforcer la fiabilité. La Ligne Nouvelle, dont le projet initial remonte aux années 1990, est à nouveau sur les rails. De 2010 à 2011, SNCF Réseau doit définir une zone de passage de 1000 mètres de large. Soucieux de poursuivre le dialogue avec l'ensemble des parties prenantes, SNCF Réseau met en place un large dispositif de concertation. Une charte de la concertation est validée et un garant est nommé pour veiller à sa bonne application. De nombreuses réunions sont menées : 6 réunions publiques pour rencontrer et échanger avec le grand public, 11 commissions consultatives, présidées par le préfet pour concerter avec les élus du territoire, 7 ateliers de travail pour solliciter les associations et les acteurs socio-économiques, un comité partenarial et plus de 150 réunions bilatérales. À l'issue de ces 18 mois de travail collectif, le 14 novembre 2011, le Ministère valide la zone de passage proposée. Le dessin de la future ligne se précise. À partir de 2012, une nouvelle étape de concertation est lancée. Son objectif : décider du nombre de gares nouvelles à créer ainsi que des sections de ligne mixte à construire, c'est-à-dire des sections aptes à accueillir à la fois les trains de voyageurs et de marchandises. Les citoyens, les élus, les acteurs du territoire répondent de nouveau présents et apportent leur contribution, lors de la concertation mise en place. Les travaux permettent d'aboutir à une décision ministérielle le 15 décembre 2013 qui acte la création de deux nouvelles gares, l'une à l'est de Béziers, l'autre à l'ouest de Narbonne, ainsi que la mixité de la ligne entre Montpellier et Béziers. De septembre 2014 à juin 2015, SNCF Réseau organise une nouvelle étape de concertation. Il s'agit maintenant de définir précisément le tracé, d'une largeur de 100 à 120 mètres, de choisir l'emplacement à retenir pour les gares nouvelles de Béziers et de Narbonne et d'optimiser le coût du projet. Pour faire ce choix, plusieurs variantes de tracé sont étudiées selon cinq principes : rester le plus proche possible du projet initial, respecter les sensibilités du territoire, se jumeler avec les infrastructures existantes, être la plus directe entre Montpellier et Perpignan, optimiser les investissements. Pour proposer le tracé qui permettra à la fois d'assurer les objectifs de

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

mobilité, de répondre aux attentes du territoire et de tenir compte de l'environnement à un coût raisonnable, SNCF Réseau compare les variantes au moyen d'une quinzaine de critères sociaux, environnementaux, techniques et financiers. Ils permettent d'évaluer les variantes et en particulier de comparer leurs effets sur l'agriculture et la viticulture, les constructions existantes et à venir, le bruit, la sécurité des populations, le respect de la biodiversité, le coût sur les finances publiques. SNCF Réseau s'attache à ce que le projet soit issu d'un dialogue permanent et approfondi, avec les élus du territoire dans le cadre des commissions consultatives, le grand public dans le cadre des réunions publiques, les associations et les acteurs socio-économiques dans le cadre des ateliers de travail, les cofinanceurs via le comité de pilotage. L'ensemble des avis recueillis permettra de proposer un choix au ministre, qui rendra sa décision d'ici la fin 2015. Depuis 2009, grâce à vous, de nombreuses étapes ont été franchies. Aujourd'hui, la concertation continue. Aidez-nous à préparer le meilleur projet possible, pour tenir l'objectif du lancement de l'enquête publique d'ici la fin 2016. Nous comptons sur vous. Retrouvez toute l'information du projet sur le site Internet www.lalignenouvelle.com ».

Estelle BRISSET : Ce film nous permet de retracer l'histoire du projet et les différentes étapes de concertation qui nous ont menés à cette réunion de ce soir, où on vous propose donc un tracé. Édouard Parant, rentrons maintenant dans le vif du sujet de la LNMP, on entend parler depuis de nombreuses années, si on est réunis ce soir, on imagine qu'elle est d'actualité, mais dites-nous exactement où on en est.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Bonsoir à tous. Effectivement, vous avez pu voir que ce projet, finalement, a plus de 25 ans, on a commencé à y réfléchir en 1989, il a été mis en sommeil et est réapparu en 2009, pour une nouvelle phase de concertation, avec des objectifs assez différents de celui qui avait été imaginé initialement. Mixité de la ligne et position des gares nouvelles, voici les principales questions qui étaient posées. Le débat public du printemps 2009 a permis de valider l'opportunité du projet. Il y a eu une adhésion très forte et réaffirmée, « oui, nous voulons ce projet ». Après s'en est suivie une phase d'études, qui se clôt globalement dans les semaines qui viennent, qui a permis de définir progressivement, par un effet d'entonnoir, la solution qui va vous être proposée ce soir et discutée ensemble, sur la base d'une maquette en trois dimensions. Il nous restera à faire ce qui s'appelle l'étude d'impact, pour pouvoir engager la phase d'utilité publique, c'est-à-dire réaffirmer l'intérêt général de ce projet. Dans les mois et même les semaines qui viennent, que va-t-il se passer ? Nous clôturons ce soir, ici à Béziers, le cycle de réunions publiques. L'ensemble de vos échanges, je tiens à vous le préciser, sera consigné, il y a un verbatim que vous pouvez retrouver et le rapport du garant, comme ça a été dit. Ce qui est important, c'est que les partenaires cofinanceurs, les élus qui sont à mes côtés ce soir, et puis ceux des autres territoires, puissent proposer au ministre le 17 juin, lors du comité de pilotage, un consensus sur les questions posées, c'est-à-dire le tracé, où passe-t-on, où s'arrête-t-on, les gares et derrière, de pouvoir engager la phase de décision ministérielle. Le film vous l'a dit, la décision ministérielle, on l'attend pour la fin d'année. Derrière cela, l'enquête publique doit pouvoir démarrer d'ici la fin d'année 2016. Voici le calendrier qui est devant nous.

Estelle BRISSET : Bien, on est maintenant plus au clair sur son état d'avancement. Dites-nous maintenant concrètement quels services ferroviaires nouveaux ce projet va apporter, au territoire et aux usagers du train ?

LA LNMP, POURQUOI ?

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Ce qu'il faut absolument garder à l'esprit, on va ce soir vous parler de rails, de lignes, mais ce qui importe pour les clients et pour les usagers, c'est évidemment le service qui est offert. Si on vous parle d'une Ligne Nouvelle, ce n'est pas au détriment de l'actuelle, que certains appellent « l'ancienne », parce qu'elle a quand même 130 ans, mais vous avez compris qu'on la mettait à neuf régulièrement. Donc on n'est pas dans une logique d'opposition des projets, on est véritablement dans la construction de ce

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

qu'on appelle un doublé de ligne pour, à terme, non pas avoir une ligne de plus, mais véritablement avoir une ligne de mieux. Donc comment ça va se passer, très concrètement ? On va répartir les trains en fonction des lignes, avec la priorité, comme ça a été rappelé par Karim Touati, sur les trains du quotidien, donc les Trains Express Régionaux, et parce qu'un certain nombre de trains basculeront sur la nouvelle ligne, on aura donc de la place supplémentaire, pour accroître la fréquence, le nombre de TER, que vous pourrez emprunter, ici, pour aller à Montpellier, Narbonne, Carcassonne, Castelnaudary, Perpignan ou plus loin encore. Le premier gagnant finalement de cette Ligne Nouvelle, ça va être l'utilisateur du TER. La région, qui est autorité organisatrice des transports, va pouvoir renforcer son offre. Le fait d'avoir deux lignes, aussi, va nous permettre de gagner en fiabilité, c'est-à-dire des trains qui partent, et surtout qui arrivent à l'heure. Maintenant, que se passe-t-il pour la Ligne Nouvelle ? Elle va accueillir des trains qui doivent aller vite, c'est son essence même, ligne à grande vitesse. Elle va permettre de faire circuler des TGV, plus de TGV, et dernier point, pour vous faciliter le train, ce n'est pas juste bien de gagner du temps pendant que vous voyagez, il faut surtout en gagner de porte-à-porte. C'est-à-dire que vous devez aussi vous assurer que là où vous allez prendre le train, ce n'est pas un endroit congestionné, et globalement, vous ne perdez pas le bénéfice du TGV en allant à la gare. C'est ça, aussi, la question qui va être posée ce soir. Le premier volet, je l'ai dit, c'est le service rendu, on sait aussi qu'un projet ferroviaire, par les nouveaux services qu'ils permettent de mettre en œuvre, participera au développement durable, notamment à la réduction des gaz à effet de serre, et puis derrière, s'il y a des partenaires et que SNCF Réseau n'est pas tout seul, c'est bien parce que ces partenaires y trouvent un intérêt, notamment en termes d'attractivité et de développement économique de leur territoire, on aura l'occasion d'y revenir. Si maintenant, on parle un peu chiffres, donc on revient sur ces trois services qui utilisent aujourd'hui les rails. Les TGV, c'est une grosse vingtaine de millions de personnes qui vont l'utiliser à l'horizon de la mise en service de cette ligne. Grâce à l'effet du projet, on va avoir une augmentation globalement d'une bonne dizaine de pourcentage, c'est-à-dire 2,5 millions de voyageurs supplémentaires sur le TGV. Pour l'agglomération et le territoire de l'ouest héraultais, ça représente une petite trentaine de dessertes TGV, avec une partie qui continuera d'ailleurs de desservir la gare actuelle. Pour les TER, vous le voyez, il y a une volonté, c'est notamment en heures de pointe, c'est quand vous allez au travail ou à l'université, matin, midi, soir, pouvoir mettre trois TER par heure et par sens, au départ de la gare actuelle de Béziers. Et puis ce projet, on en a parlé, il est mixte, donc il permettra aussi d'offrir plus de capacité pour les trains de marchandises, qui circuleront indépendamment sur une ligne ou sur l'autre. Voilà un peu ce que peut nous apporter ce projet.

Estelle BRISSET : Si j'essaie de résumer très synthétiquement : plus de trains, plus fiables, plus rapides, plus d'accès aux trains, moins de CO₂, et plus de développement économique. C'est à peu près les différents points que vous avez cités. Justement, j'ai envie de me tourner vers les représentants des collectivités territoriales partenaires du projet, en commençant par vous, Marie Meunier-Polge, vice-présidente à la région Languedoc-Roussillon, pour aller de la vision la plus globale à la vision la plus territoriale. Dites-nous ce que vous attendez au niveau du territorial régional, de ce projet ? Quels en sont pour vous les atouts ? On peut dire que le projet couvre l'ensemble du territoire du Languedoc-Roussillon.

► **Marie MEUNIER-POLGE, vice-présidente, région Languedoc-Roussillon :** Tout d'abord, merci à toutes et à tous, merci d'être venus nombreux et nombreuses dans cette réunion de concertation. C'est très important que vous soyez là, nous avons rencontré, au cours de toutes les réunions, puisque c'est la dernière aujourd'hui, de nombreux habitants, de nombreux élus, très intéressés et très motivés, parce que c'est quand même un projet d'avenir, qui engage notre territoire, pour les 50 prochaines années, voire plus. C'est très important d'être là et que nous puissions en parler. Je voudrais placer mon intervention dans un cadre un peu plus global qu'uniquement la ligne, au tout départ, la région Languedoc-Roussillon occupe une position géographique qui lui confère un rôle essentiel, aujourd'hui,

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

pour les échanges internationaux, entre l'Espagne et le reste de l'Europe, pour les échanges inter-régionaux, bien sûr, entre le Languedoc-Roussillon et les régions voisines. Au moment où se construit, et vous n'êtes pas sans le savoir, la nouvelle et grande région Midi-Pyrénées-Languedoc-Roussillon, il est important d'organiser un ancrage au sein de l'Europe. L'un des enjeux de cet ancrage est la continuité du corridor de transports ferroviaires méditerranéen, qui relie l'Espagne, la France, l'Italie et l'Europe de l'Est, qui a été identifié aujourd'hui comme prioritaire par l'Union européenne. Le contournement ferroviaire Nîmes-Montpellier actuellement en cours, pour ceux qui viennent régulièrement à Montpellier, vous avez dû le voir en allant sur Nîmes, constitue pour le Languedoc-Roussillon la première phase de la Ligne Nouvelle de ce corridor européen, qui entrera en service fin 2017 et pour laquelle la région a investi 400 millions d'euros. La saturation, aujourd'hui, de la ligne actuelle, entre Nîmes et Perpignan, pourrait, sans la création d'une nouvelle ligne sur la section entre Montpellier et Perpignan, avoir de lourdes conséquences, sur tous les types de transports ferroviaires, qu'ils soient voyageurs, marchandises ou régionaux, nationaux ou européens, en créant ainsi un véritable goulet d'étranglement. Il est donc nécessaire de réaliser, dans un avenir proche, j'insiste, la région souhaite dans un avenir proche, la phase deux du contournement Nîmes-Montpellier, en réalisant la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan. La première des raisons, on l'a évoquée, est liée à la saturation du réseau, qui est déjà une réalité aujourd'hui et qui le sera encore plus demain. En tant qu'autorité organisatrice des transports publics régionaux, la région souhaite en effet répondre à la demande des usagers, en renforçant l'offre de trains du quotidien, pour permettre plus de mobilité, à l'échelle régionale, grâce aux transports publics ferroviaires. Il est donc nécessaire de réaliser ce doublé de lignes, pour libérer de la capacité sur la ligne classique. La seconde raison concerne la mobilité des voyageurs, à l'échelle nationale, voire internationale. Aujourd'hui, une ligne à grande vitesse permet de raccourcir les temps de trajet entre nos métropoles régionales et les autres grandes villes de France, voire d'Europe, ce qui s'avère aujourd'hui indispensable, à l'heure où se construit la nouvelle et grande région Languedoc-Roussillon-Midi-Pyrénées. C'est pourquoi nous avons travaillé pour que notre territoire soit largement desservi par les gares existantes ou par des gares nouvelles, nous sommes dans la discussion. Enfin, la troisième raison concerne le transport de fret, qui progresse d'année en année dans notre région et qui doit également disposer de davantage de capacité pour pouvoir se développer et offrir aux transporteurs les conditions optimales pour l'activité de transports de marchandises, en lien avec nos plateformes ferroviaires régionales comme Saint-Charles, à Perpignan, ou les ports de Sète et Port-la-Nouvelle. Pour ces raisons, la région Languedoc-Roussillon souhaite que la Ligne Nouvelle se construise dans un avenir proche, je l'ai dit, et œuvre à sa réalisation en finançant en ce moment les études, à hauteur de 25 %. Bien sûr que la question des financements des travaux se pose. Là encore, la région est présente pour rechercher de l'aide auprès de l'Europe. Dernièrement, Damien Alary, notre président, a rencontré le président de la Commission européenne monsieur Jean-Claude Juncker, pour porter auprès de l'Europe le dossier de la LNMP et obtenir ainsi des financements, dans le cadre du plan Juncker. Nous avons eu trois bonnes nouvelles qui viennent d'arriver, nous venons justement d'avoir, la semaine dernière, une confirmation de Bruxelles sur l'opportunité d'inscrire le projet dans le cadre de ce plan d'investissement porté par l'Europe. Lors du comité de pilotage du 22 octobre dernier, le président Alary avait par ailleurs clairement exprimé sa volonté que soit désignée une personne référente, au niveau de l'État, afin de trouver d'ores et déjà des pistes de financement auprès de l'Europe. Là aussi, objectif atteint, la nouvelle vient de nous arriver, puisque le secrétaire d'État aux Transports, monsieur Vidalies, vient de prendre des engagements forts sur le dossier, la semaine dernière, avec la nomination d'un monsieur financement, peut-être que ce sera une madame, en charge de l'organisation et de la coordination technique et financière de ce projet. Cette nomination est essentielle, car elle permettra notamment d'optimiser les financements et de tenir le calendrier de la mise en œuvre de ce projet. Troisième bonne nouvelle, l'État français vient également de nous confirmer, la semaine passée aussi, le dépôt d'un dossier de financement auprès de l'Union européenne, pour les études en cours, à hauteur de 50 % des montants engagés, soit un peu plus de 12 millions d'euros de subvention. Cela constitue une première étape vers un

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

financement européen des travaux. Aujourd'hui, la région Languedoc-Roussillon porte donc ce projet auprès de l'État français, de l'Europe et œuvre au développement du territoire régional, parce que nous sommes là vraiment dans un projet de développement du territoire et d'aménagement du territoire. L'ensemble de ces nouvelles arrivées récemment confirme donc tout l'intérêt que l'État aujourd'hui porte au bon avancement de ce projet. Et l'union de toutes les collectivités, nous sommes de nombreuses collectivités, aujourd'hui, autour de ce projet, nous permet d'espérer fortement, dans la construction de cette ligne. Nous sommes aujourd'hui dans les phases de concertation qui sont extrêmement importantes. Je vous remercie.

Estelle BRISSET : Merci, madame Meunier-Polge, merci d'avoir remis en perspective le projet, au niveau de la grande région, au niveau européen, d'avoir souligné aussi le risque de saturation et de goulet d'étranglement, et puis de nous avoir donné les derniers éléments, concernant notamment le financement. Michel Suere, en tant que vice président de la Communauté d'agglomération Béziers Méditerranée, qu'attendez-vous de ce projet, au niveau du territoire de l'agglomération, comment va-t-il s'articuler avec votre projet de territoire ?

► **Michel SUERE, vice-président, Communauté d'Agglomération Béziers Méditerranée :** Tout d'abord, bonjour, mesdames et messieurs. Ce projet, on travaille dessus depuis quelques années, pour le recevoir, en collaboration avec RFF. C'est un projet qui ne s'inscrit pas dans une immédiateté, c'est un projet d'avenir qui doit ouvrir le territoire de la Communauté d'agglomération, et Béziers en particulier, à ne ouverture sur une échelle un peu plus grande que celle de la région. À ce titre-là, ce projet vise à positionner Béziers sur une carte à l'échelle européenne, comme une destination possible, en termes de grande vitesse. Comme vous le savez, la Ligne Nouvelle, les 150 kilomètres entre Montpellier et Perpignan, sont en attente depuis un certain temps. Du côté espagnol, du côté de Montpellier maintenant, les travaux sont commencés, l'ouvrage est en cours de construction, il reste donc ce fameux chaînon manquant qui, depuis des années, nous sollicite sur des réflexions, sur des organisations territoriales. À partir de là, dans la mesure où les autres réseaux se sont organisés, ça devient aujourd'hui une obligation, de fermer ce chaînon et d'être réellement en continuité entre le sud de l'Espagne et le nord de l'Europe. Les conclusions de la commission « Mobilité 21 » rendues en juin 2013, ont été suivies par le gouvernement français, qui annonçait le report initialement à 2030. La ligne qui était initialement prévue à l'horizon 2020 a été repoussée, ce qui a marqué un coup d'arrêt, il y a un an et demi, sur le projet, ce qui a modifié certainement aussi la donne, par rapport à ce que l'on avait commencé à instruire, mais on voit que les solutions ont évolué de façons différentes. On aura certainement des discussions sur la solution technique proposée par RFF, qui n'est pas forcément celle de la Communauté d'agglomération à la base, qui pourra solliciter éventuellement des discussions. Depuis cette période, l'ensemble des collectivités, l'agglomération en fait partie, a financé l'ensemble des études, les acquisitions foncières aussi, en partie, puisqu'il y a eu un appel de fonds qui avait été fait il y a déjà deux ans, maintenant, je pense ou un an et demi. À partir de là, on est partie prenante du projet concerné, dans l'organisation, dans le temps. On est en demande bien entendu d'un échéancier, on est là aussi ce soir pour évoquer ces échéances, savoir comment on va s'organiser dans le temps, à quel moment il faudra sortir des financements. J'apprécie bien entendu le courrier de la part du ministre des Transports concernant la nomination de monsieur financement, ce qui veut dire que le processus s'accélère, que l'on va commencer à y voir plus clair, sur les objectifs à atteindre et avec quelles échéances. Toutes ces études réalisées montrent qu'aujourd'hui, sur le territoire, il y a une nécessité d'y avoir deux gares. Pourquoi ? La démonstration qui a été faite, et on a vu tout à l'heure les petits croquis de la part de RFF, démontre qu'il y aura une augmentation de 50 % de la fréquentation, 50 % de voyageurs en plus sur le territoire. Il faut préciser que la position de la Communauté d'agglomération, sur le devenir de la gare centre de Béziers, d'autant que les études de RFF le démontrent, il y aura donc une complémentarité entre les deux gares. C'est-à-dire que les ouvrages ne seront pas en concurrence, mais réellement en complémentarité. D'un côté, on

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

aura des routes nationales, comme on l'évoque souvent, de l'autre côté une autoroute. Maintenant, il faut savoir que sur les autoroutes, il doit y avoir à un moment donné des sorties. Ces sorties seront nécessaires pour amener du fret entre Béziers et Montpellier, puisqu'il en a été décidé ainsi. Là aussi, nous serons en discussion. La gare nouvelle concentrera des arrêts sur les grandes lignes, avec une capacité nettement améliorée, puisqu'on aura des fuseaux, comme on l'a évoqué, un peu plus importants, et ainsi, peut-être même que de nouveaux opérateurs européens pourront utiliser ces faisceaux, puisqu'aujourd'hui, on n'a pas la possibilité d'être concurrencé, vu qu'il n'y a pas trop de disponibilité. Je veux revenir également sur le point de la gare centre. La Communauté d'agglomération porte un intérêt très particulier à ce qu'il y ait une évolution sur cette desserte locale de Béziers. Il est hors de question pour nous de considérer que la gare centre soit une gare délaissée, une gare sans programmation d'avenir, par rapport à une desserte. Mais bien au contraire, de travailler avec la région pour que les services de trains régionaux puissent utiliser les ouvrages et les faisceaux libérés, de façon à produire un peu plus de transports, entre autres, entre Montpellier et Béziers, et peut-être demain entre Béziers et Toulouse, la future capitale, peut-être, certainement même, de la région. Donc nous, des organisations à mettre en place, un travail qui a été fait sur la prise en considération de plusieurs points, comme je vous le disais, on travaille sur le sujet depuis 2009, on a eu le temps de prendre du recul. Quand je suis arrivé en 2009, il était question d'une gare intermédiaire entre Narbonne et Béziers, les choses ont évolué parce qu'il y a eu du travail, il y a eu de la considération par rapport à certains éléments qui ont fait aboutir à une solution technique, je précise, entérinée par le ministre. À partir de là, on doit suivre un peu les indications qui ont été données, élaborer la stratégie et valider les principes. Ce soir, on écouterait de façon très attentive les solutions proposées par RFF. Je vous remercie.

Estelle BRISSET : Merci, monsieur Suere, merci d'avoir rappelé l'anomalie du chaînon manquant et d'avoir souligné l'importance de la complémentarité entre les deux gares, la future gare nouvelle et la gare centre de Béziers. Maintenant, la parole est à vous, mesdames et messieurs. On va prendre une première série de 4-5 questions sur ce pourquoi, les enjeux, les services ferroviaires et on passera au cœur du sujet de la réunion, la présentation du tracé. Toutes les questions concernant le tracé et la localisation des gares seront prises dans un deuxième temps, une fois qu'on vous l'aura présenté. Là, c'est pour clôturer cette partie sur le pourquoi. Est-ce qu'il y a des gens qui ont des questions sur l'objectif du projet ? Monsieur a levé la main. Je vous précise les règles du jeu, il faut lever la main, on vous apporte le micro, vous vous présentez, soit à titre personnel, soit au nom de la collectivité ou l'association que vous représentez, merci de préciser votre commune de résidence, aussi, c'est important pour nous, pour le bilan. Et puis merci d'être le plus bref possible, pour qu'un maximum de personnes puisse s'exprimer.

► **Jean-Louis ESCAFIT, CFDT Languedoc-Roussillon :** Bonsoir à tous, je suis secrétaire local des syndicats CFDT des pays du Grand Biterrois. Les deux zones d'emploi Agde et Pézenas, qui est la championne de France du taux de chômage, et Béziers, qui n'est pas loin derrière, c'est pour situer le contexte d'emploi, qui veut dire que dans le débat de 2009, toutes les organisations syndicales concernées, du côté Languedoc-Roussillon et du côté catalan, avaient déjà dit « il y a urgence à réaliser la Ligne Nouvelle en continu ». Le chaînon manquant aujourd'hui, c'est les difficultés qui se produisent en Espagne, pour TP Ferro, qui n'arrive pas à rentabiliser, qui est en menace de licenciements, de liquidation, parce que le trafic n'est pas suffisant. Le trafic ne sera pas suffisant tant que le tronçon n'existera pas. La nécessité de ce tronçon, il y a un point essentiel dont on ne parle pas assez, c'est le trafic fret. Il y a des chiffres différents, il y a des approches différentes, selon qu'on prend en compte le problème dans sa dimension européenne, comme le fait l'association européenne FERRMED, qui rassemble 150 institutions européennes, qui considère qu'il y a un potentiel de 6000 camions à reporter vers le rail, grâce à la Ligne Nouvelle, sur l'ensemble de la ligne, et pas seulement de Béziers à Montpellier, et ça, c'est une question fondamentale, c'est aussi une question concrète en cas de phasage, d'arrêter le fret à Béziers, ça veut dire que les trains de fret continueraient à traverser la gare de

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

Béziers, alors que si on faisait la première phase jusqu'au niveau de Nissan, on serait dégagés du trafic de fret et on bénéficierait, comme la gare centre de Montpellier, d'une plus grande fluidité et d'une meilleure utilisation de la gare centre, ce qui met en question, comme l'a souligné le maire de Béziers tout à l'heure, la nécessité d'une seconde gare à Béziers. Pour notre part, on n'en voit pas la nécessité, dans l'état actuel des choses, en perspectives, peut-être qu'il serait prudent de faire une réservation foncière pour quelque chose à travailler en commun avec l'ensemble du triangle d'Oc, c'est-à-dire Béziers et Narbonne, parce que tout ça ne fait que 500 000 habitants. Pour 500 000 habitants, est-il nécessaire de faire deux haltes TGV ou n'est-il pas plus efficace de faire un bon pôle de correspondance, qui desservirait toutes les gares du réseau, grâce à des correspondances quais à quais qui ne sont pas prévues aujourd'hui, à la gare de Mogère, qui est une autre catastrophe et un autre gâchis financier, mais ce n'est pas le sujet d'aujourd'hui ?

Estelle BRISSET : Merci, monsieur. Des éléments de réponse sur la mixité et l'intérêt d'avoir deux gares à Narbonne et à Béziers ?

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Oui, on connaît bien monsieur Escafit. Effectivement, je pense que ce n'est pas la seule raison pour laquelle la concession internationale Perpignan-Figueras a des difficultés, mais ça ne l'aide pas de ne pas avoir finalement ce doublé de ligne, qui pourrait l'alimenter, puisque côté espagnol, en tout cas, ils ont ce doublé de ligne. Après, vous évoquez la mixité de la ligne, je vais rappeler ce que vous avez déjà eu l'occasion d'entendre, mais il ne suffit pas d'avoir des rails pour avoir des trains, ça peut être une évidence, mais c'est bon à rappeler. Aujourd'hui, pour faire passer plus de trains, on a besoin d'une ligne supplémentaire. Maintenant, est-ce que ça va générer automatiquement du transfert de poids lourds vers le train ? L'expérience montre que non, ce n'est pas suffisant. Pour que ça marche, il faut deux critères supplémentaires, un, que l'entreprise qui tire les trains soit compétitive par rapport à l'entreprise qui tire les remorques, le camion, parce que celui qui veut transporter les marchandises, malheureusement, il va vers le moins cher. Et deuxièmement, on se rend bien compte que derrière, ce sont des choix de société, donc ça doit être porté par une politique nationale incitative, par exemple, la vignette, l'eurotaxe, qui font que le routier paie le vrai coût du transport. Aujourd'hui, on sait que le poids lourd ne paye pas du tout ce qu'il coûte à la société. La ligne doit-elle être mixte, dans ces conditions, d'un bout à l'autre ? Il y a des prévisions de trafic, les gens s'échinent pour savoir qui aura raison, l'avenir nous dira qui a raison. Ce qu'on a fait, c'est qu'on s'est dit : faisons en sorte que le projet soit évolutif, qu'on ne fasse pas de fausses manœuvres. Donc on va prendre des prévisions de trafic, on en a fait en 2012, on en a refait en 2014, la crise est passée par là en 2008, les indicateurs ont changé, ça permet d'avoir une fourchette. Aujourd'hui, ce qu'on est en capacité de dire, c'est que dans les 60 ans qui viennent, avec le projet qui a été validé par le ministre en décembre 2013, on sait faire passer tous les trains, notamment tous les trains de fret, avec le doublé de ligne, même si, après Béziers, la ligne n'est que voyageurs. On est en capacité, sans sur-investir, puisqu'on l'a bien dit, le financement sera le nerf de la guerre, donc ne faisons pas un projet démesuré, que personne ne pourrait se payer, parce que là, il n'y aurait pas du tout de trains. Donc le curseur, il faut le mettre au bon endroit, répondre aux besoins, pas les besoins de demain, les besoins d'après-demain, et au coût le plus juste, parce qu'on sait qu'on est en période de disette budgétaire. Donc aujourd'hui, ce projet, même avec un arrêt de la mixité à Béziers, il préserve l'avenir. Deuxième volet que vous avez évoqué, mais pourquoi propose-t-on et pourquoi le ministre a validé le principe de deux gares nouvelles, aussi près ? D'abord, il y a une quarantaine de kilomètres entre les deux gares nouvelles. Vous allez me dire : oui, mais on fait du TGV. Ça fait quand même quelque chose de très près. Je vous invite à aller à Marseille, vous verrez qu'il y a une gare qui s'appelle Marseille Saint-Charles et il y a une gare qui s'appelle Aix-en-Provence. La distance entre les deux, c'est 18 kilomètres. Donc on a déjà un précédent. Maintenant, comparaison ne vaut pas raison. Donc ce qui a guidé la réflexion, c'est : à quoi ça va servir d'avoir deux gares nouvelles alors qu'on a déjà des gares existantes ? La question que je vous avais introduite en première réflexion, c'est : il faut que les gens gagnent du temps en prenant le train, il faut aussi qu'ils en gagnent en allant

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

prendre le train. Ce qui nous intéresse, ce n'est pas le temps de parcours dans le train, c'est de l'endroit d'où je pars à l'endroit final où je vais. Est-ce que mon parcours va être simplifié et est-ce que je ne vais pas perdre le bénéfice en temps d'accès que je vais avoir dans mon train ? Donc les questions se sont posées, où aller prendre le train pour avoir le maximum de clients et servir au maximum d'habitants du Languedoc-Roussillon ? C'est vraiment ça qui a posé la question. Il y a des gens qui vous disent « de toute façon, le TGV, c'est fait pour aller vite, donc on ne dessert par les gares centre », première option. Il y a des gens qui vont vous dire au contraire qu'il y a des gares qui existent, autant les desservir. Donc on a étudié tous les cas : pas de gares nouvelles, je dessers Béziers et Narbonne, une seule gare suffit bien, je la mets au milieu à Nissan, une seule gare suffit, mais pas au milieu, donc je la mets à Narbonne, carrefour. Et cinquième cas : la plus grosse agglomération entre Montpellier et Perpignan, c'est le Biterrois, donc je la mets à Béziers. Donc voilà l'ensemble des études qui ont été conduites, tout est public, ça a été présenté lors de nombreuses concertations en 2012, sur la base de quoi on est arrivé à la conclusion que c'est en éloignant au maximum ces deux gares et en en faisant deux qu'on attirait le plus de clients. Attirer plus de clients, quel intérêt ? C'est quand même répondre au maximum aux besoins de nos concitoyens. Derrière, c'est aussi plus de clients, plus de trains. Plus de trains, plus de péages. Je vous rappelle que ce n'est pas gratuit de circuler sur les voies ferrées. Chaque train paie un péage, comme nous quand on prend l'autoroute. Plus de péages, c'est plus d'autofinancement de la ligne, donc moins de contributions publiques. Finalement, ce qui a été discuté avec les partenaires, parce qu'en même temps, si les partenaires ne veulent pas des gares, on ne va pas leur imposer, mais il y a eu convergence. On continue de travailler pour maintenant affiner, on va en discuter et le travail qui a été conduit, vous avez vu que ça a été progressif, ce n'est pas un couperet qui est tombé de je ne sais où. Le système le plus effectif, c'est avec deux gares nouvelles, si possible l'une dans l'est du Biterrois, pour élargir la clientèle à Pézenas, à Clermont-l'Hérault jusqu'à Lodève, Agde et son bassin touristique, évidemment, les stations littorales du Biterrois, et puis l'autre pour donner une ouverture sur la nouvelle région, c'est Narbonne, son agglomération, Lézignan, et puis toute la côte jusqu'à Fitou. Voilà un petit peu tout ce qu'on arrive à accueillir, au travers de ce dispositif à deux gares.

Estelle BRISSET : Merci, pour ces éléments de réponse, je pense qu'on a répondu à vos questions. Monsieur le maire de Cers, j'ai vu que vous aviez levé la main.

► **Gérard GAUTIER, maire de Cers :** Merci, bonsoir à tous. Vous venez de dire que vous allez articuler cette réunion sur le pourquoi et le comment. Je crois que personne n'est assez naïf dans cette salle pour penser que si on fait ça, ça n'apportera pas quelque chose au territoire. Donc le pourquoi, pour moi, il est positif. Personne ne peut imaginer que cette gare n'apportera pas quelque chose au territoire. Nous savons ce qu'a apporté la gare classique à ce territoire, lors de la grande période du vin, qui a fait éclater Béziers, à ce moment-là, prospérer Béziers, donc imaginons que cette gare TGV et cette nouvelle ligne fera la même chose, un siècle ou 130 ans après. Mais je voudrais surtout qu'on soit ici pour le comment, parce que j'imagine que les gens qui sont ici sont aussi beaucoup motivés par le comment, parce qu'évidemment, quand on est maire d'Espondeilhan ou de Corneilhan, on est moins touchés que quand on est maire de Villeneuve ou de Cers et on a de fortes raisons de s'inquiéter, nous. On est tous des humains et effectivement, quand l'autre est touché, on est beaucoup moins motivé, les motivations ne sont pas les mêmes. Moi, je voudrais qu'on consacre ce soir beaucoup plus de temps au comment qu'au pourquoi.

Estelle BRISSET : Peut-être que vous m'avez facilité le travail en faisant ma transition. Je n'ai pas vu beaucoup de bras qui se levaient, est-ce qu'il y a d'autres questions sur le pourquoi ? S'il n'y a pas, on va faire ce que dit monsieur, on va passer au comment. Monsieur le maire de Villeneuve-lès-Béziers, et après, monsieur au fond.

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

► **Jean-Paul GALONNIER, maire de Villeneuve-lès-Béziers :** Bonsoir, c'était simplement pour dire que nous avons entendu tout à l'heure qu'à deux, c'était mieux. Si vous voulez bien, nous ferons le comment à deux, ce soir, comme ça, vous verrez que ce qui était hier improbable est devenu aujourd'hui une vérité, c'est-à-dire que nos deux communes étant impactées au maximum, je pense qu'ensemble, nous essaierons de vous décliner ce qui nous pose problème.

Estelle BRISSET : Très bien, merci. Monsieur ?

► **Un intervenant :** Bonjour, je suis un habitant de la région de Béziers. Il y a quelques observations que je voudrais faire. J'ai lu l'interview d'un haut fonctionnaire des Transports qui a voulu rester anonyme, en disant : pourquoi faire quatre gares sur 150 kilomètres ? Ça veut dire que le train avance à la vitesse d'un omnibus, alors que ça devrait être un train à grande vitesse. En termes de gain de temps sur Montpellier-Perpignan, ça ne fait que quelques minutes pour un coût bien supérieur, à la fois en termes d'infrastructures et en termes de coût pour le passager. Donc oui, à une ligne nouvelle, mais oui à une ligne nouvelle qui soit vraiment une ligne à grande vitesse, dans ces conditions. Deuxièmement, le projet a été porté à une époque où il n'y avait pas eu la réforme territoriale. C'est un élément dont on doit tenir compte, on ne peut pas continuer à faire comme s'il y avait des petites féodalités un peu partout. Cette nouvelle carte territoriale a fait que le Grand Narbonne et le Grand Béziers se rapprochent énormément. Il y a le président de la Chambre de Commerce et d'Industrie ici, ils ont mis une structure commune en place, avec Narbonne. Troisièmement, il est question de faire entre ces deux territoires un pôle économique. Je pense que cette ligne est-ouest Montpellier-Perpignan n'est pas du tout en inter-modalité avec les lignes qui partent de Narbonne et de Béziers, qui irriguent le Nord héraultais et les territoires à l'intérieur, y compris jusqu'à Massif central, puisque la SNCF supprime les liaisons avec Clermont-Ferrand, donc économiquement, ce n'est pas non plus la meilleure solution, le tracé actuel, alors que si on faisait une gare commune Narbonne-Béziers, avec une inter-modalité, des lignes de TER qui partent à la fois de Narbonne et de Béziers, dans l'arrière-pays, on aurait une plus-value économique et de développement pour les territoires, parce que je signale que cette ligne, c'est plutôt les intérêts touristiques, qui seront confortés. Or, on le sait très bien. Je ne nie pas l'intérêt du tourisme, mais ce sont des emplois précaires, saisonniers, avec peu de valeur ajoutée. Si un territoire comme le Narbonnais ou l'Héraultais veut se développer, c'est par l'implantation d'emplois à forte valeur ajoutée, quel que soit le domaine, ça peut être aussi bien agricole, services ou industriel. N'oublions pas que Béziers est le deuxième secteur industriel de l'Hérault, qu'il n'est pas mis en valeur, donc le développement économique de Béziers, c'est aussi, par exemple, le développement d'une filière bois, qui irait de Bédarieux jusqu'à Béziers, donc des liaisons beaucoup plus denses et reliées à un grand réseau ferré, qui passerait par la nouvelle gare entre Béziers et Narbonne. Merci.

Estelle BRISSET : Merci, monsieur, pour votre intervention. Peut-être des éléments de réponse sur les gains de temps et puis sur une gare entre Béziers et Narbonne.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Oui, je ne vais pas ré-expliquer les raisons, je vous invite à consulter les rapports d'études. Juste quelques compléments, par rapport à votre intervention. Les hauts fonctionnaires qui disent que c'est un omnibus, attention, ça a été rappelé par monsieur le maire, aux gens à Paris qui ne connaissent pas le dossier. Quatre arrêts, on peut avoir la gare et on peut ne pas avoir d'arrêt. C'est ce qu'il se passe par exemple à Valence. Aujourd'hui, quand vous montez à Paris, vous vous arrêtez, la plupart du temps, les TGV s'arrêtent à Valence. Mais il y a nombre de TGV que vous entendez traverser la gare sans s'arrêter. Par exemple, c'est les Paris-Marseille en 3 heures, directs. Donc ce n'est pas parce qu'on fait des gares que tous les trains vont s'arrêter. C'est déjà ce qu'il se passe aujourd'hui. Prenez le Grand Sud, Bordeaux-Nice, vous avez deux types de train, vous avez le direct qui s'arrête à Toulouse, à Montpellier et à Marseille, et puis vous avez celui qui va s'arrêter Carcassonne, à Narbonne et à Béziers, qui ne s'arrête pas à Agde

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

et qui s'arrête à Sète. Donc demain, on va construire le même dispositif, on n'est pas noir ou blanc, une gare, deux gares, pas d'arrêts, omnibus, ce n'est pas comme ça que ça marche, on s'adapte à la clientèle. Quelques gains de temps, on peut les présenter ? Ce n'est quand même pas minimum, on parle de gagner, sur Montpellier-Perpignan, 40 minutes, c'est-à-dire de diviser le temps de parcours par 2. Pour certains, à Paris, ce n'est peut-être rien, mais je pense que pour le territoire, c'est quand même important. Vous le voyez, on gagne aussi du temps en allant vers l'ouest de la région, y compris vers Toulouse.

► **Un intervenant** : On perd 40 minutes à Montpellier, pour aller à la Mogère.

Estelle BRISSET : On va dire que ce n'est pas l'objet de la réunion de ce soir.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Après, quelle irrigation des hauts cantons ? Déjà, ayez à l'esprit que si vous mettez la gare à Nissan et que vous voulez aller à Carcassonne, il faut donc prendre un TER qui va faire Nissan-Narbonne, puis un deuxième TER qui va faire Narbonne-Carcassonne. Aujourd'hui, le projet qui est présenté dans le Narbonnais, c'est un projet qui est directement connecté à Narbonne-Carcassonne, donc vous avez une correspondance de moins. On sait que plus on multiplie les correspondances, plus les gens prennent leur voiture. Donc les techniciens qui vous explique que « il prendra le train machin puis celui-ci, puis... », OK, mais personne ne fait ça, parce que vous allez au plus simple. Après se pose la question sur le Biterrois, notamment avec l'Aubrac. Qu'est-ce qu'il se passe quand vous remontez vers le nord ? Aujourd'hui, cette ligne, tout le monde sait qu'elle est en concurrence avec un autre service ultra-performant et gratuit, l'autoroute A75. Donc la question qu'il faut se poser, c'est : la desserte TGV va chercher des gens jusqu'à Lodève, jusqu'à Clermont-l'Hérault, ils viennent d'où, les gens, comment ils viennent ? Est-ce qu'on doit privilégier une desserte par le fer ou pas, sur cette gare nouvelle ? C'est la question, ça permet de faire la transition avec le comment, mais peut-être pas.

Estelle BRISSET : Avant de clôturer, j'ai vu une dernière main qui se levait ici. Monsieur, et après, on passe au comment.

► **Louis-Jean ARTIS, association TGV Développement Languedoc-Roussillon** : Merci. Deux remarques. Une première, on commence à en avoir marre de perdre du temps à refaire le débat depuis le début, depuis six ans. Il y a un certain nombre de décisions qui ont été prises au niveau ministériel, tout le monde s'appuie dessus pour faire les études suivantes, on ne revient pas à chaque réunion sur ce genre de décisions. Sinon, dans 20 ans, nos petits-enfants y seront encore. Deuxièmement, je mets en garde ceux qui pensent qu'il suffit de mettre les TGV dans les gares centre uniquement, c'est l'actualité qui parle, aujourd'hui. Aujourd'hui il y a une ligne qui est en construction entre Tours et Bordeaux, qui s'appelle SEA, Sud Europe Atlantique. Sur cette ligne, la décision a été prise par un certain nombre de personnes, les élus, les techniciens, ce que vous voulez, de faire les dessertes dans les gares centre. Châtellerauld, une bretelle de sortie de la Ligne Nouvelle, gare centre, on revient sur la Ligne Nouvelle, pareil à Poitiers et pareil à Angoulême. Sur la base qui a été prise pour le financement, il a été promis par la SNCF ou par RFF 10, 15, 16 arrêts à ces gares-là. Aujourd'hui, à un an et demi de la mise en service, ces élus s'aperçoivent que le nombre d'arrêts de TGV a revu à la baisse, à 10, à 9, aujourd'hui, on est à 7, et ils s'estiment carrément cocus, parce qu'ils ont financé un projet qui en réalité dégrade leur desserte. La raison invoquée par la SNCF, c'est qu'on perd énormément de minutes à chaque fois qu'on arrête un TGV en gare centre. Deux chiffres et je m'arrête. Vous avez une gare nouvelle sur une ligne nouvelle, vous voulez arrêter un TGV, vous perdez 7 minutes. Le même s'arrête avec bretelle de sortie, bretelle d'entrée, vous perdez 17 minutes, 10 minutes supplémentaires, arrêtez le train trois fois et partez en voiture.

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

Estelle BRISSET : Merci pour votre intervention. On passe donc au comment, donc aux conditions de passage et de réalisation de ce projet. Édouard Parant, vous avez étudié plusieurs variantes de tracé, en essayant qu'elle s'insère au mieux dans le territoire, expliquez-nous comment vous avez procédé et présentez-nous ce tracé que vous proposez ce soir sur ce territoire.

LA LNMP, COMMENT ?

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Vous l'avez vu dans le film, il y a eu globalement plusieurs variantes de tracé qui ont fait l'objet de présentation publique en juin et juillet 2012, peut-être que certains d'entre vous y ont assisté. Puis est arrêté l'heure du choix, se posait donc la question de savoir comment on allait trier et tamiser ces différentes variantes. Vous avez derrière moi trois grandes dimensions du Grenelle de l'environnement, sur lesquelles on s'est appuyés. La première, c'est la dimension sociétale, vous retrouvez des critères assez importants, comme l'impact sur le milieu agricole, l'acceptabilité sociale, c'est-à-dire l'impact sur le bâti, le foncier, également le volet sur les zones d'activités actuelles ou futures, si l'on passe sur des territoires qui aujourd'hui sont déjà effectifs pour l'économie. Il y a également la dimension sociétale, elle recouvre différents champs. Vous avez notamment tout ce qui est préservation de la biodiversité, ce qui provoque un certain nombre de craintes, peut-être même ici, vis-à-vis des inondations, des risques naturels, et puis ça a été souligné, on ne fait pas un projet n'importe où et n'importe comment, car il y a un cadre de vie à respecter, pour les gens. Comment on arrive, pour ceux qui malheureusement subiront des désagréments, à rendre acceptables les conséquences pour les intérêts privés. Derrière tout ça, on a globalement un certain nombre de demandes, des fois même des exigences, mais pour que le projet se fasse, il faut qu'il reste à un coût raisonnable pour l'ensemble des finances publiques, ce n'est pas uniquement les finances de l'État ou de RFF, c'est l'ensemble des finances de tous les partenaires cofinanceurs. Donc se pose la question d'un projet trop complexe, trop coûteux. Vous avez ici de présentée, sur les 150 kilomètres de la ligne, la possibilité ou non de rester sur le tracé tel qu'il avait été imaginé en 1995. Chacune des mairies, donc chacun des plans locaux d'urbanisme traversés par le projet, a fait l'objet en décembre 2000 d'un classement en projet d'intérêt général, ce qui a obligé les maires à faire des réservations, des emplacements réservés dans leurs documents d'urbanisme. Donc ça, c'est le tracé de 100 mètres qui avait été imaginé pour un projet tout TGV, sans gare nouvelle. Sauf qu'en 2009, l'État a réinterrogé à quoi servait le projet, et vous savez que maintenant, le projet accepte, en plus des TGV, des trains des marchandises jusqu'à Béziers, et il est prévu d'y faire une gare nouvelle dans l'est. Ces modifications de services se sont traduites par des modifications de tracé, donc sur les zones en bleu, c'est les secteurs sur lesquels on sait qu'on n'arrivera pas à rester là où c'était prévu. Il y en a dans les Pyrénées-Orientales, il y en a dans toute la traversée de l'Aude et le contournement de Narbonne par l'ouest, et puis il y en a sur le secteur du Biterrois, qui nous intéresse ce soir. Aujourd'hui, on va commencer avec Sauvian et on va aller jusqu'à vers Portiragnes, Cers. On est sur un secteur où, du fait de l'implantation d'une gare nouvelle, du fait également de la modification du territoire, de la nécessité d'arrêter les trains de marchandises à l'est du Biterrois, on va rester globalement sur 20 % du tracé historique. Ça ne veut pas dire qu'on va être très loin, mais en tout cas, ça ne sera pas exactement ce qui a été imaginé anciennement. Donc on va le voir maintenant en détail très rapidement, et après, on va vous parler des gares. Dans un second temps, on va passer à l'outil en trois dimensions, qui vous permettra de mieux visualiser les emplacements du futur projet qui vous est présenté ce soir. Donc on arrive de Perpignan, on est arrivé dans l'Hérault, il y a deux variantes de tracé qui sont celui historique, en rose, le tracé historique est toujours représenté en rose, et puis il y a un autre tracé qui a pour objectif de respecter un certain nombre d'enjeux agricoles. Tous deux doivent traverser l'autoroute, la carrière, s'inscrire dans la zone d'activités Via Europa, qui appartient à la Communauté de communes de la Domitienne, et puis à partir de là, descendre dans la plaine de l'Orb, pour la franchir le long de l'autoroute, en aval, avant de revenir sur le canal du Midi et de remonter en direction de Villeneuve-lès-Béziers et sur les hauteurs, vers l'échangeur A75. Sur ce secteur-là, même si les variantes sont assez peu

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

différentes, au niveau de Sauvian, la variante qui est proposée est un mix des deux, je vais vous expliquer pourquoi. Dans un premier temps, on va proposer de rester au nord de la zone de passage, donc sur la variante verte, notamment pour des questions de sensibilité agricole et par la suite, on va faire en sorte de se rapprocher du tracé historique, notamment au niveau de la zone d'activités Via Europa, pour s'insérer là où c'était prévu et ne pas avoir d'impact sur les usines et les magasins déjà existants sur ce secteur-là. Par la suite, ça nous oblige à sortir un petit peu du PIG, mais globalement, on va traverser toute la plaine, telle qu'elle était prévue, avec la transparence hydraulique adéquate, donc on va remonter en direction du canal du Midi vers l'est. On arrive maintenant sur le secteur le plus densément peuplé et le plus urbanisé des 150 kilomètres. Même à Montpellier ou même à Perpignan, on n'a pas autant d'enjeux humains sur le secteur. Vous avez donc l'autoroute A9, l'autoroute A75, l'échangeur, la RD612, qui est la perpendiculaire. Vous voyez que là, on a deux pictogrammes, on va y revenir un petit peu en détail, qui sont les deux sites de gare envisagés, je n'en dis pas plus à ce stade, et trois variantes de tracé, le tracé historique, rose, collé à l'autoroute, un tracé vert, intermédiaire, qui passe par les deux sites de gare, et un tracé violet, qui à l'époque n'a pas du tout retenu les votes de la population et des élus, « c'est du TGV, je vais le plus directement possible à Montpellier, donc tout droit ». On sait évidemment que ça veut dire plus d'impact sur le bâti, notamment dans la traversée de Villeneuve-lès-Béziers. Ces trois variantes, finalement, viennent se coller à l'autoroute au niveau du bois de Bourbaki, et puis à nouveau se séparent, avec des options beaucoup plus marquées, l'une qui continue d'aller tout droit, la violette, tout en restant au sud de l'autoroute, c'est-à-dire au sud y compris jusqu'à Bessan. Une autre qui, pour des questions plutôt environnementales et de biodiversité, contourne le bois de Montblanc, pour ensuite franchir le Libron et partir au nord de l'autoroute. Et puis le tracé historique, qui est le tracé rose, qui passait le plus proche de l'aire d'autoroute et le plus rapidement possible au-dessus de l'autoroute. Je ne sais pas si la qualité de la projection est très importante, vous voyez apparaître une quatrième variante, qui n'a pas été présentée en 2012, mais qui est en fait la recherche d'un optimum et d'une meilleure solution, donc la variante jaune, qui s'inscrit entre le tracé PIG rose et le tracé vert. Sur ce secteur-là, que proposons-nous ? D'abord, une variante de tracé qui permet de faire un site ou l'autre de gare, donc c'est plutôt la variante verte, à cet endroit-là, celle qui est intermédiaire. Puis cette variante se dédouble avec la possibilité de partir soit vers la variante verte, soit vers la variante jaune. Pourquoi on n'a pas fait le choix, pourquoi on en a gardé deux et pas les quatre ? On n'a déjà pas gardé le tracé rose, parce que le tracé rose n'était que pour du TGV et il ne permettait pas, dans ces conditions, de faire ce que l'on appelle le raccordement vers la ligne actuelle, puisqu'il faut poser un certain nombre d'aiguillages, le tracé rose ne permettait pas cette variante. La variante directe, je vous l'ai dit, elle passe au sud de l'autoroute, sur Bessan, elle a été rejetée. Donc aujourd'hui, il nous reste, sur le secteur des gares, le tracé vert et, après le bois de Bourbaki, deux variantes de tracé, la verte et la jaune. Ce sont essentiellement des critères de coûts et des considérations techniques qui vont arbitrer entre la verte et la jaune, l'une passant sous l'autoroute, avec des problèmes hydrauliques, l'autre passant par-dessus l'autoroute. Je n'en dis pas plus pour l'instant, on va donc, après la présentation des sites de gare, aller sur la maquette en 3D. Donc, la gare. L'objectif de la gare, c'est bien de faciliter les déplacements et que ce ne soit pas uniquement un projet de technocrates mais que ça s'articule quand même avec ce que les élus et les citoyens veulent pour le développement à venir de leur territoire. C'est pour ça que le travail a été engagé assez tôt, on a écouté l'ensemble de la population, et on voit bien même encore aujourd'hui qu'il n'y a pas consensus. Pour autant, des décisions ont été prises, parce que c'est celles qui ressortaient comme les plus plébiscitées. Donc la gare a un positionnement stratégique, vecteur d'une large diffusion de la grande vitesse. Je vous l'ai dit, l'objectif est de pouvoir attirer le maximum de clients, donc l'emplacement qui va être choisi doit être bien desservi, notamment par tout ce qui est transports en commun. Les transports en commun, il y a plusieurs possibilités, soit c'est du fer, TER, tramway, soit c'est du routier, car de ville, d'agglomération, départementaux. Après, on passe sur du mode particulier, véhicule de location ou véhicule personnel. Donc ce qu'il faut, c'est que la gare bénéficie de suffisamment d'arrêts et qu'elle soit facilement accessible par le plus grand nombre. Cela ne doit pas amener la

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

collectivité à surinvestir pour créer des routes, des nouveaux services de bus ou des nouveaux services TER, si c'est des TER supplémentaires qu'on doit mettre. C'est bien sur ces critères-là qu'ont été analysés les deux sites qui vous sont proposés. Il y en a un qui s'appelle « Canal du Midi », pour sa proximité avec le canal, et l'autre qui s'appelle « A75 », parce qu'il a globalement une proximité avec des infrastructures routières, donc une accessibilité essentiellement autoroutière. Particularité du site Canal du Midi, il permet en plus la connexion avec le TER. Bruno, est-ce que tu peux nous présenter un petit peu le plan d'ensemble que l'on voit s'afficher ?

Estelle BRISSET : Alors Bruno Beauchet, responsable des études socio-économiques sur le projet LNMP.

Bruno BEAUCHET, SNCF Réseau : Bonjour. On va vous présenter le positionnement des deux sites d'implantation possibles de la gare nouvelle du Biterrois. Donc pour vous localiser, vous avez la ville de Béziers, avec le centre-ville, ensuite, le réseau autoroutier, donc l'A75, qui arrive depuis Pézenas, Clermont-l'Hérault, Lodève, ici, vous avez l'autoroute A9, donc en arrivant de Montpellier, Agde, qui va vers Narbonne et Perpignan. Vous avez la rocade de Béziers ici représentée, avec la route pour aller vers Sérignan et les plages. Donc les deux sites s'inscrivent dans ce territoire de Villeneuve-lès-Béziers et Cers, donc entre l'A75 et l'A9 et ici, le Canal du Midi. Vous avez un premier site qui est interconnecté avec la ligne existante, que l'on retrouve ici, qui passe dans Cers puis Villeneuve, le site Canal du Midi et le site A75. On va aller voir un petit peu plus en détail, maintenant. Le site dit A75 est à proximité de l'échangeur, entre l'autoroute A75 qui arrive du nord et l'autoroute A9 qui passe ici. Donc vous avez l'échangeur, la sortie d'autoroute, qui permet de revenir sur Béziers, pour aller vers le centre-ville de Béziers, vers la gare. Ici, vous avez la D612, qui permet de relier le grand carrefour, en provenance des plages ou d'Agde et donc l'accès aux autoroutes. Et vous avez le site A75, qui sera branché directement sur une future route qui sera construite prochainement ici et la D612. Il y a une légère variante sur le site A75, avec un autre positionnement possible de gare nouvelle. Voilà le site A75, à proximité de l'échangeur, parfaitement connecté au réseau routier actuel et à venir, qui va être en développement. Le deuxième site, dit Canal du Midi, a été pensé en interconnexion avec le réseau existant. Vous avez la ligne existante, qui arrive d'Agde, qui passe dans Cers, ensuite sur la commune de Villeneuve, pour aller jusqu'à Béziers centre et la gare centre de Béziers. Ce site est à l'interconnexion entre cette ligne existante et la Ligne Nouvelle, que l'on voit ici représentée en vert, et à proximité de l'autoroute A9. Donc ce site est un site en viaduc, vous aurez les quais TGV au-dessus de la ligne existante et les quais TER au niveau de la ligne existante, vous pourrez faire des correspondances TGV-TER dans cette gare dite Canal du Midi, qui est au sein de l'urbanisation de Villeneuve-lès-Béziers. Voilà les deux sites de gare nouvelle possibles, envisageable, pour le grand territoire du Biterrois.

Estelle BRISSET : Bien, merci, Bruno Beauchet. Avant qu'on passe à l'animation 3D et aux questions dans la salle, je me tourne vers vous, Michel Suere, en tant que vice-président de la Communauté d'agglomération Béziers Méditerranée, vous êtes au premier chef concerné par l'implantation de cette future gare nouvelle. Je crois que vous avez des slides à nous présenter, on va vous les afficher. Dites-nous un peu quel est, de votre point de vue, l'intérêt de chacun des deux sites pressentis.

► **Michel SUERE, vice-président, Communauté d'Agglomération Béziers Méditerranée :** On a repéré dans l'espace les deux projets de gare sur le territoire, à savoir le projet A75 et le projet gare Canal du Midi. Au travers de ça, on a essayé de les positionner dans l'espace, d'imaginer les éléments constitutifs et nécessaires au raccordement par les réseaux routiers de ces deux gares, savoir comment on pouvait agencer, développer les territoires et créer une dynamique d'aménagement autour de ces deux projets. On a fait des méthodes comparatives simples, à savoir une étude sur l'urbanisme et les aménagements, une étude à convention sur l'économie. Bien entendu, comme je l'évoquais, sur le transport, puisqu'il est nécessaire de pouvoir aller prendre le train, par les routes et bien entendu sur

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

l'environnement. Cette analyse multi-critères qu'on a faite sur le territoire a démontré qu'il y avait plus d'intérêt à être d'un côté que de l'autre. On s'aperçoit rapidement que sur le projet de gare LGV Canal du Midi, on se retrouve dans le tissu urbain, que ce tissu urbain est tout le monde très contraint, autoroutes, voies de chemin de fer classiques, Canal du Midi et espaces d'habitations très importants et très denses. Les voiries sur ce secteur-là ne sont pas très importantes, ce qui veut dire qu'il faudra faire certainement des requalifications, des élargissements de routes pour accéder à cette gare. Il ne faut pas oublier qu'une gare nécessite obligatoirement aussi des stationnements, il faudra créer tout autour de la gare un espace de stationnement, un espace aussi de vente, location, pour les ouvrages, donc le secteur tertiaire. Ce sera limité à ça. Ça, c'est pour le projet gare Canal du Midi. De l'autre côté, on a un espace dans un environnement ouvert, un espace naturel, aujourd'hui, cet espace est une ZAD, ça veut dire que c'est une zone d'aménagement différé, donc la vocation et la destination sont déjà déterminées dans le temps, puisqu'on s'est prononcé. Ça reste les derniers terrains constructibles de Villeneuve-lès-Béziers, un projet de 80 hectares, aujourd'hui, peut permettre de ne pas isoler la gare et bien au contraire, de la mettre dans le tissu urbain avec les prévisions de l'accessibilité par les voiries que nous allons mettre en place. On voit tout un système d'organisation qui se met depuis l'A75 en ligne directe, avec le pont au-dessus de l'autoroute qui a été conservé. Des accès aussi améliorés et là, on a eu une demande particulière au niveau de RFF à savoir, sur la partie droite, des réservations sous des ouvrages surélevés, de façon à ce que les tracteurs et les véhicules agricoles puissent continuer à passer dans cet espace. C'est un espace qui doit être libéré à la circulation. Par la même occasion, pour ceux qui sont au carrefour de la Montagnette, on va pouvoir résoudre assez rapidement... je salue tous les gens du carrefour de la Montagnette, puisqu'on pourra placer assez rapidement par deux solutions, un carrefour surélevé ou accessoirement – et on est en train d'en discuter avec RFF – un espace, puisque on passera certainement en tranchée à ce niveau-là, donc en souterrain. Les deux solutions sont à envisager, on pourrait même mutualiser avec RFF, donc SNCF Réseau.

Estelle BRISSET : On vous comprend quand même.

► **Michel SUERE, vice-président, Communauté d'Agglomération Béziers Méditerranée :** On essaie de s'y mettre, il aurait peut-être fallu donner une explication au préalable pour que les gens comprennent, puisque jusqu'à présent, on a parlé de RFF, mais ça reste SNCF aussi. Donc un espace à droite un peu plus important, qui va permettre un développement un peu plus harmonieux. La seule contrainte que l'on a, effectivement, ça reste cette descente de boucle qui a du mal à passer. On n'était pas sur ce projet-là, donc jusqu'à 2012, avec la Communauté d'agglomération, aujourd'hui, c'est le cahier de clauses techniques, enfin la démarche du ministre de nous imposer un raccordement à partir de Béziers. J'avoue que ça me pose intellectuellement un problème, nous sommes, même si on n'est pas de Cers ou de Villeneuve, très concernés par l'aménagement du territoire, ça reste un point qui sera à discuter de façon précise, puisqu'on voit qu'il y a des espaces qui n'étaient pas prévus initialement, qui vont être contraints. À partir de là, je pense qu'on lancera le débat tout à l'heure, on évoquera les éléments de langage, à ce niveau-là. Donc deux gares possibles, mais avec des différences quand même tout à fait importantes et des solutions qui s'ouvrent à nous, pour le développement économique, totalement différentes.

Estelle BRISSET : Merci de nous avoir donné ces éléments, les résultats de cette analyse multi-critères, au niveau territorial. On va passer à la 3D, à la présentation du tracé. Nicolas Aladern, responsable des études techniques et Antoine Hantz, responsable des études environnementales, vont vous présenter une animation 3D qui va vous présenter le passage de la LNMP.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Avec Bruno Péan qui est aux commandes.

► **Un intervenant :** Plutôt que de parler au futur, si vous pouviez parler au conditionnel, ce serait beaucoup plus respectueux pour tout le monde.

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

Estelle BRISSET : Pardon, j'ai peut-être fait des erreurs sur les temps, vous avez raison, on est en concertation. Nicolas et Antoine, c'est à vous.

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : Bonsoir à tous, nous allons vous présenter la maquette 3D. Pour démarrer, on va vous expliquer comment ça fonctionne. Là, on est assez haut, donc on ne voit pas encore les indications, on va descendre tout à l'heure au niveau du sol, et vous verrez les indications beaucoup plus clairement. Pour se repérer, en bas, on a Narbonne et on va vers Montpellier. Vous voyez sur la gauche l'agglomération de Béziers, vous avez la commune de Vendres sur la droite, vous avez également Villeneuve et Cers, que l'on verra tout à l'heure, au-dessus. Vous voyez deux bandes, ici. Vous avez la première bande de 5 kilomètres de large, ici du débat public. Et une bande plus fine d'un kilomètre de large approximativement, qui est la zone de passage préférentielle, dans laquelle sont inscrits tous les tracés étudiés. On va se rapprocher un petit peu du sol, vous allez repérer. Au milieu de la bande, vous avez le tracé de la Ligne Nouvelle, vous voyez en noir l'autoroute. Pour vous repérer, on voit la carrière de la Galiberte, ici, la zone Via Europa un petit peu plus loin. Là, ce n'est pas encore très clair, mais on le verra quand on se rapprochera, vous voyez en jaune les lieux-dits, en bleu les cours d'eau et en orange les voiries. En pointillés blancs, ce sont les limites de communes. On va repasser au niveau de la carrière, que l'on a déjà vue lors de la précédente réunion. On va la passer et aller directement entre la limite des communes entre Vendres et Béziers. Vous voyez ici la carrière, l'autoroute. Petite précision technique, là, vous avez des zones de remblai, c'est quand on est au-dessus du sol, et on vient rajouter des matériaux. Là, typiquement, on est en zone de remblai, tout à l'heure, on verra, il y a des zones de déblai. Comme vous le voyez, on peut descendre assez bas sur la maquette. Si tout à l'heure vous avez besoin qu'on se rapproche d'un endroit, qu'on visualise une maison ou autre chose, il faut nous arrêter, demander un micro. De même, on a la capacité de faire des mesures de distance, donc on peut mesurer des distances et des éloignements. Là, on est toujours sur la carrière, on va avancer encore, pour aller jusqu'à la limite de commune. Là, vous voyez la route, on voit la zone d'activités Via Europa et on se rapproche de la limite de commune de Béziers. Béziers est devant nous, Vendres est là où on est actuellement. Là, vous voyez, on avait encore une zone de remblai et on passe au niveau du lieu-dit la Laurèze, la maison n'est plus là, elle a été détruite. Vous avez une section de déblai. Un déblai, c'est quand on est sous le terrain naturel, donc on vient creuser. Vous allez voir, quand on descend. On va remonter, prendre un petit peu de hauteur. Là, on rentre dans la commune de Béziers, donc il y a du relief, le train ne pouvant pas monter aussi rapidement qu'une voiture, on a une zone de déblai. On poursuit, la ligne va commencer à descendre tout doucement vers la plaine inondable de l'Orb.

Antoine HANTZ, SNCF Réseau : Donc à droite, vous avez la commune de Sauvian, avec la zone d'activités les Portes de Sauvian, sur la droite. Le tracé s'inscrit également dans la plaine alluviale de l'Orb, donc plaine viticole, dans ce secteur-là. Sur la gauche, vous avez l'autoroute. On passe à côté de la Pasquière, qui est au nord de l'autoroute, donc sur votre gauche, et la Domergue, qui est sur votre droite.

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : On rentre sur la commune de Sauvian, ici, on va tenter de se coller le plus possible à l'autoroute, c'est l'objectif, on entre dans la plaine inondable de l'Orb, vous voyez la RD19, elle sera rétablie sous le remblai. Pour passer cette plaine inondable, comme l'autoroute, on a toute une série d'ouvrages hydrauliques. Juste une petite précision, vous le voyez, on vient de passer un gros chiffre « 91 », derrière nous, ce n'est pas une hauteur, c'est juste un repérage kilométrique, c'est-à-dire que le point zéro est au départ de la ligne à Toulouges, dans les Pyrénées-Orientales, ça veut dire qu'on est à 91 kilomètres de ce point-là. Pour info, à Montpellier, c'est le kilomètre 150. Comme vous le voyez, on a des ouvrages hydrauliques, des viaducs, pour permettre de laisser passer le libre écoulement des eaux lors des crues de l'Orb. En gros, les ouvrages hydrauliques que vous voyez sont en face de ceux de l'autoroute. On les verra un petit peu mieux plus loin. On va avancer un petit peu. Comme on est en zone inondable, la ligne reste toujours au-dessus

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

du niveau du sol, et comme on le voit, elle va tenter de se coller le plus possible à l'autoroute.

Antoine HANTZ, SNCF Réseau : À gauche, au nord de l'autoroute, le lieu-dit de la Miquelle, pour ceux qui connaissent.

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : Voilà, donc zone de remblai, encore des ouvrages hydrauliques de décharge. C'est comme pour l'autoroute, ce n'est pas parce qu'il n'y a pas le cours d'eau, mais la zone inondable est tellement vaste qu'on est obligés de faire des ouvrages hydrauliques pour laisser passer l'eau en cas de crue. On va arriver sur le cours d'eau de l'Orb, donc là, même chose, on a un ouvrage pour permettre de franchir ce cours d'eau. Si on prend un peu plus d'angle, on se rend compte que tous les ouvrages hydrauliques de la ligne nouvelle sont calés au même niveau que ceux de l'autoroute, mais avec des longueurs entre deux et trois fois supérieures. Vous voyez l'ouvrage de l'autoroute et nous, la largeur de l'ouvrage de la Ligne Nouvelle, tout ça pour respecter la transparence hydraulique totale du projet, en gros, ne pas aggraver l'état actuel. Donc on continue le trajet vers Béziers, pareil, on est quasiment collés à l'autoroute, on peut difficilement faire plus proche de l'autoroute. On est toujours en remblai et en zone de viaduc. On est entrés sur la commune de Villeneuve que vous voyez sur la droite et on va se rapprocher du Canal du Midi. L'ouvrage de franchissement du Canal du Midi, vous voyez les mas isolés, également. Donc l'ouvrage de franchissement du Canal du Mid permet également de rétablir la route, la RD612B, juste en dessous.

Antoine HANTZ, SNCF Réseau : Donc sur ce Canal du Mid, il y a un enjeu paysager également, puisque c'est un site classé au patrimoine mondial de l'UNESCO, donc avec un enjeu paysager et de franchissement important.

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : Après avoir passé ce canal, on entre dans les zones urbanisées. Donc ici, on sort de la plaine inondable, donc on a des zones de remblai, comme vous voyez, vous avez les habitations et vous voyez ici en noir la voie ferrée actuelle, Béziers, Sète. Cette voie, comme l'autoroute, on passe au-dessus, l'objectif pour nous a été de ne jamais dépasser la hauteur de l'autoroute. On est toujours au niveau de l'autoroute. Et là, petit à petit, on va descendre par rapport à l'autoroute, pour que vous ayez un ordre d'idée de la hauteur. Vous avez la voie ferrée, bien sûr, l'ouvrage n'a pas été dessiné, mais il y a bien un ouvrage pour franchir cette voie ferrée. Vous avez le pictogramme de la gare pour l'éventuelle position de la gare dite Canal du Midi, donc à l'interconnexion entre la Ligne Nouvelle et la ligne classique.

Antoine HANTZ, SNCF Réseau : Sur la droite, vous avez en point de repère le cimetière, juste après, à droite du pictogramme. C'est le cimetière de Villeneuve.

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : On est toujours en remblai, on va tenter d'épouser le relief, le cimetière est là, sur la droite. Ici, en fait, on ne peut pas tourner aussi rapidement que l'autoroute, donc on est obligé de s'en écarter légèrement. On se rapproche de la zone d'activités la Claudéry.

Antoine HANTZ, SNCF Réseau : Et la Montagnette sur la droite.

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : Ici, le relief est plus marqué, vous voyez, il y a un changement où on passe du niveau au-dessus du terrain naturel on passe en dessous. Vous voyez la RD612, on passe dessous, elle sera rétablie par-dessus. On continue vers le plateau et le site de gare. On est encore sous le niveau du terrain naturel, en déblai. Vous voyez, là, on vient retrouver le terrain naturel, on est très proche du terrain naturel, légèrement en déblai, et après, en remblai.

Antoine HANTZ, SNCF Réseau : Et on retrouve la plaine viticole.

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : Le deuxième site de gare est ici. Sur cette représentation, on est au-dessus du terrain naturel, ce qui permet le libre écoulement des deux cours d'eau que vous avez sur la gauche, l'Ardaillou et l'Acacias, qui sont quand même assez importants, lors d'épisodes de crues. Vous avez sur la gauche l'échangeur avec l'A75. On va continuer, toujours au niveau du terrain naturel. On se rapproche de la limite de commune. Là, on est sur Cers, sur la droite. On va se rapprocher le plus possible de l'autoroute. Vous voyez ici le début du raccordement qui permet aux trains de fret venant de Montpellier de retrouver la ligne classique, on va y revenir un petit peu plus tard. L'objectif pour nous est de coller l'autoroute, c'est ce qu'on arrive à faire là où est le pointeur. Vous voyez qu'on arrive la limite de commune, on va re-rentrer sur la commune de Béziers, au niveau du bois de Bourbaki. C'est très court, c'est l'angle de la commune.

► **Un intervenant :** On peut aller un peu plus loin, s'il vous plaît ?

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : Oui, on va y aller. Ici, on a la limite de commune, le bois de Bourbaki, on va passer le Libron, donc pareil que l'Orb, c'est une plaine inondable, donc en remblai tout d'abord, puis des viaducs pour laisser passer les inondations des crues du cours d'eau.

Antoine HANTZ, SNCF Réseau : Sur ce secteur, on a deux choix de variantes, comme ça vous a été présenté. Là, on est sur la variante verte, qui vous a été présentée par Édouard Parant, il y a la variante jaune, qui va apparaître. Oui, on va y aller, c'était juste pour donner des éléments d'explication. La variante jaune travers le bois de Montblanc, elle passera un peu plus au nord.

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : Ici, vous avez encore deux variantes. La variante verte, c'est celle de droite, celle qui a disparu, la variante jaune, sur vos papiers, c'est celle qui apparaît. La différence, c'est que la variante jaune passe plus près du projet historique, du FIG. On va avancer un petit peu, je ne sais pas jusqu'où vous voulez aller ?

► **Un intervenant :** Jusqu'à Bessan.

Estelle BRISSET : En fait, il y a eu une réunion publique où on a parlé des communes de Monblanc et Bessan, effectivement.

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : Ce qu'on vous propose, c'est que vous reveniez après, pour regarder spécifiquement pour vous, directement sur l'ordinateur, ce sera plus simple. On va se concentrer sur le secteur de cette réunion. On va faire demi-tour, on se place maintenant dans le sens Montpellier vers Béziers. En fait, là, on va vous montrer le raccordement, qui permet aux trains de fret... là, on était sur la Ligne Nouvelle, l'axe principal, maintenant, on va aller sur le raccordement qui permet aux trains de fret venant de Montpellier de rejoindre la ligne classique. C'est ce qui est représenté par une courbe, sur le plan que vous avez en main. Bruno, est-ce que tu peux juste montrer où passe cette variante, avec le curseur, pour bien voir le raccordement ? Vous voyez, le raccordement s'éloigne de la ligne, pour aller vers Cers. Là, vous voyez que les deux voies du raccordement se séparent de la Ligne Nouvelle. C'est comme sur une autoroute, quand vous sortez l'autoroute, vous ne traversez pas les voies qui sont à côté, vous prenez une bretelle et puis vous passez par-dessus. C'est exactement pareil pour le train. Vous voyez, il y a cet ouvrage que l'on appelle en termes ferroviaires un saut-de-mouton, qui passe sous la Ligne Nouvelle. Les deux voies du raccordement s'écartent de la Ligne Nouvelle. Là, pour passer sous la Ligne Nouvelle, on est en déblai. On s'écarte et on se dirige vers Cers et Villeneuve. Donc les deux voies du raccordement viennent se rejoindre et elles vont bientôt s'écarter, pour avoir le même système, c'est exactement pareil quand on va se connecter sur la ligne classique, il faut qu'il y en ait une qui passe par-dessus. Donc là, on est toujours en déblai. Les deux voies se séparent et afin de pouvoir passer par-dessus la Ligne Nouvelle, on est sur une zone de remblai, donc au-dessus du terrain naturel.

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

Antoine HANTZ, SNCF Réseau : Là, Cers est à gauche et on passe au niveau du lieu-dit des Chazottes.

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : Cers est sur la gauche, vous voyez la ligne classique, la ligne Sète-Béziers est là, il y a une voie qui vient directement se raccorder sur cette ligne et l'autre qui passe par-dessus et vient se raccorder de l'autre côté. On va redescendre au niveau du sol.

► **Un intervenant :** Excusez-moi, on peut revenir un peu en arrière, sur le domaine de Chazottes ?

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : Ce n'est pas ça, c'est l'affichage qui ne permet pas, vous allez comprendre pourquoi, on va y revenir. Voilà le raccordement, sur la gauche et la droite, vous avez Villeneuve-lès-Béziers et ses habitations. On va descendre un peu plus bas. Vous voyez, la fin du raccordement est au niveau du cimetière. On va avancer jusqu'au cimetière. Donc en noir, c'est la ligne actuelle.

Estelle BRISSET : Et le picto de gare qu'on voit ?

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : C'est le picto de la gare Canal du Midi, à l'intersection entre les deux lignes. Et on vient se raccorder totalement sur la ligne classique, vous voyez le cimetière, juste devant nous, à droite.

Estelle BRISSET : On a terminé la 3D, on va vous passer la parole. On va revenir sur le mas de Chazottes, et puis après, on vous passera la parole. Est-ce que vous vouliez poser des questions précises ? Il y a madame et il y a monsieur le maire.

► **Mme LOURIAC, Villeneuve-lès-Béziers :** Bonsoir, j'ai trois questions à vous poser. Déjà, à un des responsables de Réseau Ferré...

Estelle BRISSET : Vous ne vous êtes pas présentée, excusez-moi.

► **Mme LOURIAC, Villeneuve-lès-Béziers :** Je suis madame Louriac, de l'entreprise Louriac de charpente à Villeneuve-lès-Béziers, on est situés à la ZAC de la Montagnette et après, on a des villas privées Chemin Saint-Michel, donc apparemment, on est un peu touchés, je ne sais pas. La question, c'est de savoir d'abord, du moment où vous allez définir le tracé définitif, le délai et surtout la distance des habitations, parce qu'à un moment donné, vous allez vous arrêter. Actuellement, il faut quand même que tout le monde soit conscient que vous bloquez toutes les ventes. Quand les gens vont en mairie, on leur dit « mais cette villa est dans le tracé du TGV, dans le périmètre d'étude », les gens repartent, même s'ils arrivent de Paris, ils repartent. Donc on aimerait quand même un jour que ça s'arrête, parce que ça dure depuis 1992. Donc savoir quand ça va s'arrêter, quand vous allez enfin réduire un périmètre, et moi, j'aimerais savoir l'emprise que prend votre ligne, jusqu'où vous allez vous arrêter, à savoir 200 ou 300 mètres, je ne sais pas.

Estelle BRISSET : La distance entre la ligne et les maisons, voir ce qui est prévu pour ces maisons ?

► **Mme LOURIAC, Villeneuve-lès-Béziers :** Voilà, la distance pour être expropriés.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Vous aviez deux autres questions, madame ?

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

► **Mme LOURIAC, Villeneuve-lès-Béziers :** Ma question, c'est : si vous deviez acheter, vous, est-ce que vous viendriez acheter dans un endroit qui est susceptible d'être rasé ? Parce que quand les gens vont à la mairie, on leur dit la vérité, de toute façon. Là où je ne comprends pas, c'est que depuis 1992, on a jeté... ce n'est pas des milliers, c'est des millions d'euros d'études, aujourd'hui, on nous dit qu'il n'y a pas d'argent et on continue à laisser construire, je viens de recevoir un permis de construire, on continue à nous laisser construire alors que, peut-être, on va être détruits quand votre projet sera fini. Je ne comprends pas ces incohérences.

Estelle BRISSET : Alors, distance, délai, jusqu'à quand c'est bloqué ?

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Je pense que votre question, d'autres personnes vont la poser. On a ici Sylvie Martin, qui s'occupe notamment des acquisitions foncières. Vous savez qu'on a acquis notamment l'hôtel de la Licorne, il y a quelques années. On est amenés à acquérir d'autres biens, déjà. Ce qu'on va déjà essayer de replacer, c'est pourquoi vous êtes bloqués depuis, vous dites, 1992. En fait, les gens sont essentiellement bloqués depuis 1995 et surtout depuis 2000. Le projet historique a été imaginé pour faire du tout TGV. Sauf qu'en 1995, il y avait un tracé qui a été défini, et puis il ne s'est rien passé. On n'est pas allé à l'enquête publique. Résultat, on n'a pas d'enquête publique, donc on n'a pas la possibilité, la volonté de faire le projet tout de suite, donc il n'y a pas eu de grandes campagnes pour acheter les terrains, mais en même temps, cinq ans après, on s'est dit : attention, ça continue de construire, si on ne fait rien, on ne pourra plus passer, le jour venu, donc on va mettre des mesures de protection pour garder un couloir pour passer. Donc en 2000, l'État a demandé, avec des arrêtés préfectoraux, ces fameux emplacements réservés de 200 mètres qu'il y a dans les communes. Aujourd'hui, qu'est-ce qu'il se passe ? Ces emplacements, ça fait quinze ans qu'ils existent, depuis décembre 2000. Donc toute personne qui est sous cet emplacement est susceptible d'être sous le tracé. Ça, c'est le cas général, sauf qu'on vient de le voir, à Villeneuve-lès-Béziers, ce n'est pas tout à fait ce qu'il va se passer, puisqu'on ne va pas rester partout sur le tracé. Peut-être qu'on peut présenter la différence entre la zone de passage et le PIG, s'il vous plaît. En 2011, on a défini ce qu'on appelle une zone de passage préférentielle, beaucoup plus large, sur le secteur de Villeneuve-lès-Béziers, ça fait 1,5 kilomètre, voire 2. Là encore, c'est une mesure de protection, mais plus au titre du projet d'il y a quinze ans, mais au titre des différentes variantes qu'on vous a présentées en début de réunion. Ce qui est très important, c'est que cette bande d'un kilomètre de large tombe le plus rapidement possible, ce qui nécessite donc le choix du tracé définitif. Vous allez me dire : oui, mais vous allez re-choisir un nouveau tracé et ça fera comme il y a quinze ans. Pour ne pas que ça se répète, il est absolument indispensable que le projet aille jusqu'à l'enquête publique. À ce moment-là, il y aura un décret d'utilité publique, ce qui manque aujourd'hui à ce projet. À ce moment-là, ce sera figé dans le marbre. Une fois que vous avez une DUP, ça ne bouge plus. Cette DUP, quand est-ce que vous pouvez la voir ? La priorité, c'est que d'ici 8 à 10 semaines, au comité de pilotage, l'ensemble des partenaires valide un tracé. Celui qu'on vous a présenté, si tout le monde en est d'accord, il faut valider ce tracé, pour que l'enquête publique puisse se tenir d'ici la fin d'année 2016, un an et demi. Après, le décret d'utilité public sera pris au maximum un an et demi après, mi-2018. Oui, c'est long, je n'y peux rien, c'est les lois. Mais ça veut dire que la priorité, la première étape à ne pas louer, c'est d'arrêter ce fichu tracé, pour qu'on laisse tomber la zone de passage de 1,5 kilomètre, qu'on ait bien le seul tracé qui sera mis à l'enquête publique. On espère que d'ici juin, ce sera le cas. Après, vous me demandiez ce que vous alliez acheter, quelle largeur vous alliez acheter. Ce qu'on est en capacité de vous dire, c'est qu'en moyenne, sur 150 kilomètres de long, on achète à peu près 12 hectares au kilomètre. Ça veut dire quoi ? Ça veut dire à peu près 120 mètres de large. Mais ça, c'est une moyenne. Plus vous êtes haut, plus le tas de terre est large, plus vous achetez large. Plus vous êtes au niveau du sol, plus vous achetez juste de quoi faire passer les deux lignes de rail. Donc en fait, vous voyez que la largeur, c'est un boa qui a mangé plusieurs bestiaux, donc il y a des ventres et il y a des creux. Évidemment, quand on traverse un secteur urbanisé, l'objectif va être d'impacter le moins possible, mais dans le territoire présent ici, impacter le moins possible, ça veut quand

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

même dire des maisons qui vont devoir être achetées. On a besoin de 15 mètres pour les rails, on a besoin de créer une piste à côté, pour entretenir la ligne, on a besoin, peut-être, de faire des bassins, comme les bassins d'autoroute qu'on voit, pour récupérer les eaux de la plateforme, on a besoin de mettre des clôtures, on a besoin de faire des fossés. Donc ça, c'est entre 30 et 150 mètres. Ici, on va essayer de réduire. Vous avez vu notamment qu'au niveau des hangars où il y a du photovoltaïque, on est quasiment au niveau du sol, donc on sait qu'à cet endroit-là, l'emprise sera relativement faible. Quand les emprises définitives vont être connues ? Après l'enquête d'utilité publique. Après l'enquête d'utilité publique, il y aura ce qui s'appelle une enquête parcellaire, une nouvelle enquête publique, et là, parcelle par parcelle, les géomètres vont définir exactement les limites du projet. Donc ça, ce n'est pas dans quelques mois, c'est dans quelques années, 4 ou 5 années.

Estelle BRISSET : On est là pour vous dire clairement les choses. On laisse Édouard Parant continuer.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Est-ce que ça veut dire que vous allez rester bloqués encore un certain nombre d'années ? Aujourd'hui, certains d'entre vous, peut-être, ont demandé à faire acheter leur maison ou leur parcelle, puisqu'ils n'arrivaient pas à trouver de clients. Les gens qui peuvent le faire, c'est ceux qui sont sous le tracé historique. Ceux-là peuvent, aujourd'hui, demander à se faire racheter leurs biens, c'est ce qui s'appelle le droit de délaissement. Pour ceux qui veulent déposer un permis de construire, aujourd'hui, il y a accord ou pas, au cas par cas, dans la zone de passage d'un kilomètre, parce que tant qu'on n'a pas choisi quelle variante on va retenir, on ne va pas autoriser les gens à dire « oui, agrandissez votre maison, faites une véranda, faites une piscine », et puis dans 6 mois « désolé, ça passe chez vous ». Donc pour l'instant, tant que le choix du tracé à mettre à l'enquête publique n'a pas été arrêté, on préfère ne pas donner d'avis favorable sur les permis de construire ou les permis de lotir. C'est ça, la démarche actuelle. Donc là encore, il y a des gens qui, peut-être, sont à 3-400 mètres, qui ne peuvent pour l'instant pas faire leur véranda, dès qu'on aura le tracé à mettre à l'enquête publique, on pourra lever cette bande d'un kilomètre de large, et donc se concentrer uniquement sur les maisons les plus proches du futur tracé. C'est bien ça, l'objectif.

► **Un intervenant :** Combien d'années ? Ça fait 20 ans de plus ?

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Vous l'avez vu dans le film, on l'a rappelé, l'objectif, c'est bien que le tracé soit choisi en juin et que le ministre le valide fin d'année 2015. C'est ça, l'objectif que l'ensemble des partenaires porte.

► **Mme LOURIAC, Villeneuve-lès-Béziers :** Je prends mon cas, je viens d'avoir un permis et à ce permis était joint une lettre de vos services, comme quoi on allait probablement détruits. Vu les délais que vous annoncez, c'est pour construire quand même un bâtiment, c'est pour une autre entreprise, donc c'est pour créer de l'emploi, alors ma question, c'est : ou alors, aujourd'hui, on me dit « non, vous ne pouvez pas construire », mais si je prends le risque, j'ai eu l'un de vos responsables, monsieur Carayon, qui est quelqu'un de très sympa, si demain je prends le risque de faire mon bâtiment, de créer de l'emploi puisqu'il en manque dans le Biterrois, si dans six mois, vous me dites « non, mais on va venir, on va vous raser », on aura construit pour rien. Ma question : qu'est-ce qu'on fait ? On a le permis et on a une lettre jointe de vos services qui nous disent « attention, vous êtes susceptible d'être rasés ». Comment on peut savoir si on va l'être, si on ne va pas l'être, rapidement, parce qu'il y a des emplois à la clé, il y a une entreprise à la clé.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Je vais passer la parole à Sylvie Martin, qui est la collègue de monsieur Carayon, que vous avez eu au téléphone. Le droit français est plein de subtilités, donc vous êtes dans un cas particulier, où je n'ai pas le droit de vous dire « ne construisez pas, mais il est fort probable que je passe sur vous », donc on va vous donner les détails de ces petites feintes.

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

Sylvie MARTIN, SNCF Réseau : Bonsoir à toutes et à tous, je suis donc en charge de l'action foncière au sein de la direction régionale de SNCF Réseau, à Montpellier. Madame, je ne connais pas votre cas particulier, en tout cas, si vous avez eu un permis de construire, avec la prise d'acte de SNCF Réseau, c'est que juridiquement parlant, nous n'avons pas pu demander un sursis à statuer. Le Code de l'urbanisme est très stricte, il est très rigoureux, il est très précis. Il y a un article qui concerne toutes ces demandes de sursis à statuer, c'est cette légitimité du sursis à statuer, c'est le L.442-14 du Code de l'urbanisme, qui fixe un cadre très précis, comme je vous le disais, c'est-à-dire qu'il y a deux cas de figure. Soit vous êtes dans un lotissement qui a déjà fait l'objet d'un permis d'aménager, auquel cas est forcément suivie une déclaration d'achèvement des travaux. Pour que SNCF Réseau puisse demander un sursis à statuer au service structures de l'urbanisme, il faut que cette déclaration d'achèvement de travaux soit antérieure à l'arrêté préfectoral de prise en considération des études, c'est-à-dire, pour ce qui nous concerne ici, le 27 février 2012. Mais ce n'est pas si simple. C'est-à-dire que non seulement, il faut qu'il soit antérieur au 27 février, mais il faut qu'il soit postérieur à 5 ans avant la date de l'arrêté préfectoral. En clair, le 27 février 2012, on a eu un arrêté de prise en considération des études. Tout ce qui précède, jusqu'au 26 février 2007, on ne peut pas mettre de sursis à statuer. Par contre, tout ce qui est antérieur au 26 février 2007, on pourra demander un sursis à statuer. Donc il y a 5 ans de préservation des droits à construire, à partir du moment où il y a une déclaration d'achèvement des travaux. Le deuxième cas, votre permis de construire ne s'inscrit pas dans un permis d'aménagement préalable, c'est ce qu'on appelle une déclaration préalable, et là, c'est la date de déclaration préalable qui va faire foi. Si elle est antérieure à l'arrêté préfectoral, il n'y aura pas de souci, on ne pourra pas demander un sursis à statuer. Si elle est postérieure, on le demandera systématiquement, jusqu'à ce que, comme Édouard Parant vous le disait, on ait un tracé définitif.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Est-ce que vous avez un rendez-vous planifié avec monsieur Carayon ?

► **Mme LOURIAC, Villeneuve-lès-Béziers :** Non.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Et votre décision, vous voulez la prendre à quel horizon, madame, si vous investissez ou pas sur ce site ?

► **Mme LOURIAC, Villeneuve-lès-Béziers :** Le problème, c'est qu'on a déjà investi, le terrain me coûte plus de 1000 euros par mois pour rien, pour y mettre des palettes vides. Et après, on a créé une nouvelle société, pour le moment, on est dans la nôtre, mais comme on est trop petit, on a déposé ce permis et on a attendu de commencer.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Ce que je vous propose, c'est, à la fin de la réunion, d'aller voir la maquette, pour situer exactement où vous êtes.

► **Mme LOURIAC, Villeneuve-lès-Béziers :** On y est, il le sait, monsieur Suere.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Oui, mais ce n'est pas lui qui a la maquette.

Estelle BRISSET : On vous propose de terminer la discussion en fin de réunion, comme ça, on pourra voir exactement quel est votre cas. Monsieur le maire de Villeneuve-lès-Béziers voulait prendre la parole.

► **Jean-Paul GALONNIER, maire de Villeneuve-lès-Béziers :** Oui, merci. Concernant cette réunion publique, monsieur Richer, je vous prie de noter, personnellement, je pensais que c'était une réunion de concertation. Avec ce qui nous a été présenté, ça ressemble davantage à une réunion d'information. « On vous informe que le trajet, c'est celui-là et qu'il n'y a plus rien à en sortir ». Moi, je n'étais pas venu dans cette optique. Deuxièmement, est-ce que vous pouvez repasser la carte, s'il vous plaît, avec la virgule en

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

pointillés, pour vous dire que c'est quand même un peu trompeur, ce qu'on nous a annoncé au début. En plus gros, elle y est, en plus gros.

Estelle BRISSET : Vous voulez voir la carte que monsieur Suere a présentée, peut-être ?

► **Jean-Paul GALONNIER, maire de Villeneuve-lès-Béziers :** Oui, en plus gros, oui, elle était très bien. Pendant que vous cherchez le document, je vais faire une deuxième observation. C'est que curieusement, le tracé nous est présenté pour la ligne Montpellier-Perpignan, dans le sens Perpignan-Montpellier en premier. C'est partout pareil, c'est curieux. Parce qu'on ne voulait certainement pas nous aiguiller sur cette fameuse virgule, ce que nous appelons la voie de raccordement. Quand vous l'avez vue en 3D, c'est hyper impressionnant, c'est-à-dire que ça cisaille, que ça coupe complètement la commune de Villeneuve-lès-Béziers. Cers, bien sûr, c'est le domaine de Chazottes qui malheureusement va sauter, vous avez vu comme c'est hyper impressionnant. Regardez où s'arrêtent les pointillés. Ils ne s'arrêtent pas du tout dans le bâti de Villeneuve. Ils s'arrêtent avant la 612, vous voyez ? Alors que quand on le voit en 3D, ça vient jusqu'à peu près au milieu de tout ce qui est bâti, jusqu'au cimetière, pratiquement. C'est tout à fait différent. Donc moi, j'étais venu ce soir avec l'idée qu'on allait nous présenter les trois possibilités de tracé, puisque les tracés passent tous par les deux propositions de gares, c'est ce que je pensais. Nous, pour ce qui concerne Villeneuve, bien évidemment, le plus intéressant est le tracé qui se rapproche le plus possible de l'autoroute, parce que ça nous donne une réserve foncière de plus en plus mince entre l'autoroute et le tracé de la LGV, ce qui nous permet quand même d'avoir davantage de possibilités d'urbanisation au sud. Deuxièmement, en ce qui concerne le choix des gares, la gare Canal, c'est sûr que ça va faire une véritable explosion au niveau de l'urbanisation, ça va faire sauter des tas et des tas de maisons, mais par contre, elle est reliée directement avec la voie existante. En ce qui concerne la gare qui nous est proposée pour l'A75, il était prévu une gare qui soit beaucoup plus au nord, à l'origine. Là, elle ressort, c'est sûr, c'est certain, c'est là, il n'y a que deux scénarios de gare, l'A75 est au sud. Et troisièmement, alors, c'est cette fameuse virgule, et là, nous ne comprenons pas, avec Gérard, pourquoi on n'arrive pas à aller placer cette virgule ailleurs et en dehors des zones urbanisées, « en pleine nature », et pourquoi on va raboter toute cette partie. En ce qui concerne Cers, encore une fois, je le dis, c'est le domaine de Chazottes, notre domaine, mais alors Villeneuve, on en prend. Quatre voies qui vont rentrer dans Villeneuve comme ça, c'est inadmissible, voilà ce que je dis. Je laisserai la parole à des gens qui sont plus compétents que moi au niveau ferroviaire, à moins que Gérard, tu veuilles intervenir ?

► **Gérard GAUTIER, maire de Cers :** Oui, si vous permettez, pour compléter. Je voudrais compléter, parce que c'est vrai que, autant, on s'était fait à l'idée que le TGV, la ligne grande vitesse devait passer, c'est vrai qu'on en parle depuis les années 1990, je veux dire, c'est acquis, c'est une très bonne chose, on en est tous conscients. Autant, ce raccordement a été passé, monsieur Parant, je ne mets pas en doute votre honnêteté, ni vos compétences, mais ça a été passé sous silence. C'est marqué en pointillés, et je disais l'autre jour, je le disais à la réunion du comité : autant au sens propre qu'au sens figuré, c'est passé en pointillés, on n'en a pratiquement pas parlé, ça nous tombe dessus. Effectivement, on est très minoritaires, dans les gens qui sont touchés, mais mettez-vous à notre place, c'est impensable. C'est impensable qu'aujourd'hui, on puisse arriver à nous couper notre territoire dans tous les sens, sans compter la voie qui existe déjà, mais celle-là, je ne la conteste pas, ne serait-ce que par respect pour nos ancêtres qui, eux, se sont battus pour que cette ligne, dans mon conseil de Cers, ça a dû être pareil à Villeneuve. moi, je voudrais ressortir un plan qui a été affiché dans ma mairie, et certainement celle de Villeneuve, qui a été affiché pendant plusieurs années, là, on était sur une virgule qui était différente. C'est quand même RFF, on me dit que c'est un projet qui a été proposé par l'agglomération, je veux bien, mais c'est marqué quand même « RFF », ça a été affiché pendant plusieurs années, jusqu'en 2011, dans ma commune de Cers. J'imagine, aussi à Villeneuve. Là, si vous voulez, on était touchés, mais on avait une compensation, à savoir que la ligne classique était supprimée dans l'espace construit de Cers et de Villeneuve, donc c'était une

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

compensation. On rejoignait la ligne classique avec la ligne TGV, donc la jonction se faisait bien. On ne comprend pas. C'est vrai qu'il y avait un impact sur le vignoble, mais on avait la compensation aussi, le domaine de Chazottes fait quand même 30 hectares d'un seul tenant, qui, peut-être un jour, pourraient être reconvertis, puisqu'aujourd'hui, ils sont en champs, mais ils pourraient revenir à leur vocation première, qui était la viticulture. Si vous voulez, les gens, malgré l'impact, et compte tenu du fait que ce projet est bon, je le répète, on n'est pas contre, on s'était fait à cette idée et on adhère à ce projet. Mais aujourd'hui, c'est remis totalement en question. Techniquement, vous aurez toujours raison, monsieur Parant. Techniquement, c'est vrai que vous arriverez toujours à avoir le dernier mot, c'est sûr, nous ne pourrions que nous incliner, mais mettez-vous à notre place, on ne peut pas, aujourd'hui, avec le sourire, accepter ces modifications qui sont d'un impact pratiquement inacceptable pour nous. Surtout dans le sens où ça se fait, comme un rouleau compresseur qui arrive tout d'un coup, ça sort du chapeau, ces pointillés deviennent une réalité qui est bien plus impactante sur notre territoire que la ligne LGV. Vous avez par le domaine de Chazottes, il faut quand même dire que c'est une ferme fortifiée, qui date du XVII^e siècle, qui est un bien familial, les propriétaires sont là et y tiennent d'une façon affective. Vraiment, dire « on va raser ce domaine », pour nous, on n'arrive pas à le comprendre. Vous avez un petit peu plus haut madame Vidal, maître Vidal, qui est huissier, qui est ici également, elle est carrément cernée par la ligne LGV, elle le savait, elle l'avait accepté, et par ce fameux raccordement, elle est dans le triangle. Évidemment, elle ne peut pas vendre. Je veux dire, autant, avec la ligne LGV, permettez-moi cette expression, la pilule pouvait passer, mais là, avec ce raccordement, pour nous, on estime qu'aujourd'hui, ce que soulevait mon ami de Villeneuve, on n'est pas dans une véritable concertation, on est dans une présentation de projet, ce qui est totalement différent. Évidemment, avec Jean-Paul, nous sommes minoritaires, avec les propriétaires, nous sommes minoritaires, nous savons que peut-être, il faudra y passer, mais nous estimons aujourd'hui, vu l'impact aussi important sur notre territoire, il faudrait étudier une jonction avec la voie classique, autre. Parce que cette virgule existait bien, donc c'était une jonction entre les deux voies. Je sais que vous allez me répondre techniquement, monsieur Parant, moi, je dis qu'il faut reprendre ce projet et trouver une solution, qui va être la moins impactante pour notre territoire.

Estelle BRISSET : Merci pour vos interventions, je rappelle juste que tout ce qui est dit ce soir sera porté à la connaissance des partenaires cofinanceurs avant leur prise de décision. Édouard Parant, est-ce qu'on peut amener des éléments de réponse sur ce raccordement, pourquoi ça a changé ?

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Je crois qu'avant, il y a quand même d'autres choses, on va évidemment y répondre et en images, pour que chacun puisse avoir l'ensemble des éléments. Moi, j'entends, au nom de l'entreprise, les inquiétudes que vous relayez de votre population, qu'on sait ici très nombreuses. L'impact sur les bâtis, d'abord, il y en a certains, on va passer chez eux, et d'autres qui vont être à côté, qui peuvent avoir des nuisances. C'est ce que vous faites remonter. Mais par contre, je ne vais pas m'attarder sur des cas particuliers. Certes, il y a un bon domaine, mais sur 150 kilomètres de long, malheureusement, il y en aura d'autres, et même sur le territoire de la ville d'aujourd'hui, j'ai peut-être une quarantaine d'autres personnes qui n'ont pas la chance d'habiter dans une ferme classée, mais qui pour autant seront concernées tout pareil. Donc ce qu'on va essayer de vous apporter, c'est des réponses qui concernent le maximum de personnes. Moi, je retiens, un, l'effet de coupure, donc la nécessité de trouver des solutions pour que votre territoire ne soit pas saucissonné, en tout cas que l'Homme puisse continuer de s'y déplacer, pour ses activités agricoles ou éventuellement les activités humaines, sachant qu'on a bien compris, avec la présentation de l'agglomération, qu'il y avait finalement la volonté, peut-être, de faire la jonction, en termes d'urbanisation, sur Cers et Villeneuve. Pour que ça fonctionne, il ne faut effectivement pas que les obstacles se cumulent. En même temps, vous nous dites « c'est sorti du chapeau », je suis désolé, je vais être obligé de vous contredire, parce que cette zone de passage date de 2011, donc si elle a cette forme-là en 2011, c'est parce qu'on vous a montré en 2011 les variantes de tracé, donc ça fait déjà 4 ans. La concertation sur les

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

variantes de tracé, elle a lieu au printemps 2012. Toutes les variantes de tracé qu'on a rappelées tout à l'heure ont été présentées en 2012. Ça veut donc dire qu'on a pris trois ans pour vous présenter ce soir la solution qui ressort comme la plus favorable. Ce que vous me proposez, c'est de me dire : finalement, il faut tout reprendre à zéro. Je n'ai pas entendu ça des interventions jusqu'à présent. Les gens veulent aller vers un tracé, maintenant. Là, on a la possibilité de dire « oui, c'est celui-ci qu'on veut », par contre, la question qui n'est pas tranchée, c'est où on met la gare ? Je pense qu'on va pouvoir apporter des éléments. Attendez, je termine. On va maintenant essayer de comprendre pourquoi il y a cette virgule, ce raccordement ferroviaire, et pourquoi il n'y avait pas autre chose qui était possible, parce que sur la carte que vous avez présentée, il y avait une zone de passage avec une extension. Donc effectivement, l'extension, c'est une demande de la collectivité du Biterrois, l'agglomération, possibilité de faire passer la ligne actuelle, non plus là où elle est, mais au nord du village, pour venir s'inscrire le long de la ligne classique, puis repartir au niveau du cimetière, pour aller vers Béziers. Ça, c'est une solution qui avait été demandée, notamment pour assurer la connexion TGV-TER avec A750. Ce site est par définition : priorité à la desserte routière. À partir du moment où vous voulez rajouter 7 kilomètres de Ligne Nouvelle pour la déviation, vous lui rajoutez un certain nombre de dizaines de millions d'euros. Finalement, quand vous avez un autre site qui fait la même chose, mais directement, le site Canal du Midi, vous vous tirez un petit peu une balle dans le pied, parce que globalement, les gens vont vous dire « attendez, pourquoi vous voulez créer une interconnexion en mettant la gare là où ce n'est pas interconnecté ? Commencez d'abord par la placer au bon endroit ». Pour autant, on l'a étudié, parce que ça a été une demande qui a été relayée à de nombreuses reprises. On va vous présenter un petit peu ce que ça donne. Pour Cers, c'est la meilleure solution, cette déviation. Pour Villeneuve-lès-Béziers... vous allez voir. On va regarder la ligne, pour pouvoir emprunter la déviation, ce qui s'appelait à l'époque la déviation de Cers, on vient de Béziers, on va vers Cers, on franchit l'autoroute et on tourne pour remonter le long de l'autoroute, pour aller en direction de l'échangeur A75, on contourne Cers et on redescend. Vous avez en vert et en rouge le tracé qui vous a été présenté en 3D, c'est la même chose. Vous avez, pareil, le raccordement. Et vous avez l'axe de ce que serait la déviation de Cers, c'est-à-dire au milieu des deux voies. Pour continuer de rouler comme on roule aujourd'hui, à 160 kilomètres-heure et aller se coller au niveau de la Ligne Nouvelle, au niveau de l'échangeur A75, vous commencez par démolir de nouvelles maisons, traverser le cimetière et je vous laisse voir ce qu'il se passe à cet endroit-là, on peut peut-être zoomer encore. Et encore, ce n'est qu'un trait, ça ne présente pas l'épaisseur d'un projet. Donc l'impact sur le bâti de Villeneuve, il est considérable, dans ce cas-là. Donc cette solution n'a pas été retenue, le ministre ne l'a pas retenue. Elle coûte plus cher, alors qu'il y a un site qui fait la même chose, juste à côté, et elle a un impact sur le bâti encore plus important. Voilà pourquoi elle n'a pas été retenue, même si elle a été étudiée. Est-ce que ça répond, est-ce que tout le monde a bien compris, à l'écran ?

► **Gérard GAUTIER, maire de Cers** : Quand vous dites que le projet, on était au courant, oui, mais je me permets de vous rappeler qu'à un certain moment, tout avait été officiellement abandonné, donc on n'avait plus de raison de réagir.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Le projet n'a jamais été abandonné.

► **Gérard GAUTIER, maire de Cers** : Ça a été dit dans la presse, à certains moments.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Ah, si le Midi Libre l'a dit.

► **Gérard GAUTIER, maire de Cers** : Le projet, la ligne LGV, à un moment, ils ont dit « on ne le fait pas ».

Édouard PARANT, SNCF Réseau : J'aime bien le représentant du Midi Libre, mais il faut garder quand même... le mieux, c'est de s'informer à la source.

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

► **Gérard GAUTIER, maire de Cers** : Non, non, à un moment, on a dit [inaudible]

Estelle BRISSET : Monsieur Suere, vous voulez dire quelque chose ?

► **Michel SUERE, vice-président, Communauté d'Agglomération Béziers Méditerranée** : Oui, je voulais juste rajouter, effectivement, le projet n'a pas été officiellement arrêté, il a été repoussé à l'horizon 2030, donc les intérêts et les urgences n'étaient plus les mêmes. Il est vrai que pendant un an, on a été un peu en stand-by, on n'a plus revu RFF, donc suite à la dernière réunion de concertation que l'on avait fait ensemble et pendant cette période d'un an, les choses n'ont pas évolué. À partir de là, effectivement, ce n'est pas un arrêt, c'était un décalage dans le temps.

Estelle BRISSET : Il y avait une question dans la salle à côté, on a dit qu'on ne les oubliait pas. Après, il y avait monsieur.

► **Lisa MORLOT, habitante de Villeneuve-lès-Béziers** : Bonjour, je viens d'acheter un terrain, il n'y a même pas un an. Je vais ou je devrais être une future ex-proprétaire d'un terrain dans la Montagnette, vu que je n'en sais pas plus, encore maintenant. Effectivement, je souligne le fait que je pensais qu'aujourd'hui, on serait concertés et pas informés, parce que je me sens vraiment informés, je n'ai pas l'impression que je vais avoir droit à la parole concrètement sur ce projet-là. Vous parlez de délais courts, mais pour vous, monsieur, ils sont très longs pour nous, parce que moi, je suis en construction, actuellement. On m'a accordé mon permis en me faisant signer un papier où l'article 2 stipulait que je devais vérifier la compatibilité de mon projet avec RFF, et non pas le fait que je sois rasée de ma maison, pour RFF. La compatibilité de mon projet, effectivement, il n'y a pas de problème, que la ligne TGV passe au bord de l'autoroute, ça ne me pose pas de souci. Par contre, les petits pointillés qui m'encerclent complètement me dérangent, oui. En plus de ça, en termes de délais, quand vous dites que vous espérez qu'en juin, on aura une réponse, en attendant, moi, je fais quoi ? Je continue ma maison ? Mon mari continue sa maison ? Parce qu'on ne la fait pas construire, c'est nous qui construisons, c'est tous les week-ends du travail, des sacrifices familiaux, personnels, pour essayer de faire un petit cocon familial. En attendant, on fait quoi ? L'emprise, on n'en sait pas plus, 30, 150, on ne sait. Vous nous dites à la fois que vous ne savez pas, parce que les tracés ne sont pas définis, alors qu'aujourd'hui, les tracés m'ont l'air plus que définis, vu que le choix a l'air d'être fait. Déjà, j'aimerais avoir une réponse sur ça. Pourquoi il y a eu un accord de permis précisant qu'il y aurait une compatibilité de projet et aujourd'hui, on dit un peu tout, expropriation, pas expropriation. En même temps, je me demande s'il ne faudrait pas mieux m'exproprier, si c'est pour avoir le TGV des deux côtés, à 50 mètres de chez moi. Et une gare qui sera aussi devant ma maison. Je voudrais aussi savoir quelle est la distance minimale que vous pouvez laisser entre une maison et une ligne TGV. Merci.

Estelle BRISSET : Des éléments de réponse sur la distance minimale ? Ça a déjà été évoqué.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Il n'y a pas de distance minimale pour construire, la preuve, vous n'avez qu'à regarder les maisons construites après la Ligne Nouvelle à Villeneuve et à Cers. Il y a des gens qui habitent au bord des voies ferrées. Il n'y a pas de distance minimale, par contre, ce qui va être plus important, c'est si vous êtes proche de cette nouvelle infrastructure, qui arrivera après vous, et non pas l'inverse, les nuisances sonores ou l'impact visuel ne vont pas rendre votre qualité de vie insupportable. Donc c'est du cas par cas. Sur les nuisances sonores, il y a la loi qui vous protège, avec des seuils à ne pas dépasser. Donc évidemment, sur ce secteur, il va y avoir l'obligation de construire des murs anti-bruit, il n'y a pas beaucoup de calculs à faire, ils seront faits de toute façon, il y aura des murs anti-bruit, puisqu'on est en pleine ville. Après, la question qui va se poser, c'est : est-ce que les murs anti-bruit, ça suffit ? Est-ce qu'il ne faut pas compléter par autre chose, type double-vitrage, c'est aussi des solutions qui peuvent être mises en œuvre, et

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

quand ça ne suffit pas, parce qu'on n'a pas réussi à vous protéger assez, ça peut aller jusqu'à l'achat de la maison. Maintenant, le tracé qui vous êtes présenté, on est bien dans une réunion de concertation, puisque le débat, c'est d'aller choisir, si possible en juin, on l'espère qu'on le fera, le site de gare. Peut-être que vous n'étiez pas là en 2012, mais en 2012, on a tenu des réunions publiques, il y a eu des enquêtes en gare, il y a eu des documents d'information qui ont circulé et on a présenté tous les tracés, je suis désolé, peut-être que certains d'entre vous n'étaient pas là et aujourd'hui découvrent un projet qui a l'air fini.

► **Lisa MORLOT, habitante de Villeneuve-lès-Béziers :** Je n'avais pas mon permis, monsieur, à ce moment-là.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Oui, mais je veux dire, la concertation a eu lieu. Effectivement, aujourd'hui, on vient vous présenter ce qui ressort de ces trois ans d'études post-concertation. On a travaillé avec vos élus, on a fait 6 commissions consultatives, on a travaillé avec les techniciens des cofinanceurs. Le travail a été mené, s'il n'avait pas été mené, le garant nous aurait dit « attendez, là, vous ne travaillez pas comme il se doit, ce n'est pas correct ». Mais ce travail de concertation a été mené. Maintenant, j'entends que certains d'entre vous découvrent aujourd'hui le projet que l'on va proposer, parce que les études se finissent.

► **Lisa MORLOT, habitante de Villeneuve-lès-Béziers :** Je n'ai pas l'impression d'avoir eu toutes les réponses, excusez-moi, notamment sur le fait de continuer la construction ou pas, quand on va savoir si on fait partie de la zone à raser ou pas.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : D'accord. L'article 2 de votre courrier, c'est qui qui vous écrit ?

► **Lisa MORLOT, habitante de Villeneuve-lès-Béziers :** RFF.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Mais on n'écrit pas des articles.

► **Lisa MORLOT, habitante de Villeneuve-lès-Béziers :** C'est un document, j'aurais dû l'amener, c'est signé par la DDTM, en fait, quand j'ai reçu mon permis, j'ai un document précisant qu'il y a la ligne TGV, jusque-là, j'en suis consciente, et que des nuisances vont être occasionnées pendant les travaux et pendant l'exploitation, qu'il faut que je m'assure de la compatibilité de mon projet.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Donc globalement, ce que vous dit le service de l'État, DDTM, c'est la Direction Départementale des Territoires de la Mer, donc ce n'est pas SNCF, c'est le service qui instruit les demandes de permis de construire, elle vous dit grosso modo : je ne peux pas vous interdire de construire, pour les raisons que Sylvie Martin vous a expliquées, mais je me dois de vous informer que vous êtes susceptible d'être à proximité immédiate, voire sous le tracé.

► **Lisa MORLOT, habitante de Villeneuve-lès-Béziers :** Non, pas « voire sous le tracé ». Compatibilité, c'est à deux, le projet et moi. Être sur le tracé, c'est moi, je n'existe plus. Compatibilité, c'est les deux ensemble, nuisances, c'est plein de choses, mais être expropriée ou avoir sa maison rasée, ce n'est pas une nuisance, pour moi, c'est plus qu'une nuisance, je n'existe plus.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Oui, donc dans ce cas-là, il y a urgence pour vous à ce que le tracé soit arrêté, en juin.

► **Lisa MORLOT, habitante de Villeneuve-lès-Béziers :** Oui, mais vous dites que vous espérez, en juin.

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Non, il y a un comité de pilotage, la date est arrêtée, c'est le 17 juin.

► **Lisa MORLOT, habitante de Villeneuve-lès-Béziers :** Tout le mois de mai, jusqu'à juin, j'ai le temps de commencer le placo, et beaucoup d'argent dépensé.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Je ne peux pas aller plus vite que les cofinanceurs. Votre problème est réel.

► **Lisa MORLOT, habitante de Villeneuve-lès-Béziers :** Je comprends, je ne vous remets pas, vous, en cause, c'est juste que j'ai l'impression que cet impact ne me paraît pas aussi important, je n'ai pas l'impression d'être considérée, enfin que l'on soit considérés et que ce soit si important. Les enjeux humains dont on parlait tout à l'heure, et urbains, ils sont très importants.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Ils sont très importants, on va le voir d'ailleurs sur les deux sites de gare, parce qu'ils ne sont pas du tout égaux.

► **Lisa MORLOT, habitante de Villeneuve-lès-Béziers :** Oui, sur le site du Canal du Midi, c'est clair que c'est pire, encore, c'est catastrophique. En plus d'être encerclés, il y a tout qui pète. Donc ça, c'est clair.

► **Michel SUERE, vice-président, Communauté d'Agglomération Béziers Méditerranée :** Moi, je vous propose de recevoir cette dame, pour essayer de voir directement avec elle, parce qu'il y a des enjeux financiers, quand même, qui sont importants pour cette dame, elle doit résoudre son problème de savoir si elle construit ou pas, j'ai bien compris qu'elle construit son ouvrage elle-même avec son mari, le temps passé, ça ne peut pas être du temps perdu. Si on sait à peu près aujourd'hui déterminer où se trouve la voie de chemin de fer, il serait important qu'elle puisse savoir assez rapidement si elle continue ou pas à travailler le week-end, je pense qu'on peut prendre un quart d'heure, vingt minutes à la recevoir, de façon à lui donner une réponse, au moins une indication.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Je vous invite à prendre contact avec Sylvie Martin ici présente, pour qu'on puisse spécifiquement vérifier où vous êtes, par rapport à la maquette 3D.

► **Lisa MORLOT, habitante de Villeneuve-lès-Béziers :** [inaudible]

Estelle BRISSET : Absolument. C'est l'objectif, aussi. Il y a les questions générales et après, on peut traiter des cas particuliers, à la fin de la réunion. Il y avait monsieur qui voulait prendre la parole depuis longtemps. Peut-être qu'après, on fera un point sur la gare.

► **M. LUGASSY :** Bonsoir, je suis propriétaire du bowling de Villeneuve-lès-Béziers et propriétaire d'un terrain de 6000 mètres carrés, la virgule passe dessus entièrement. Je suis touché par deux fois par la ligne TGV et par la ligne TER ou marchandises. Je voudrais savoir comment je vais être mangé, tout simplement, parce que deux fois. Donc avec monsieur Galonnier, maire de Villeneuve, on s'est vu plusieurs fois, il m'interdit les permis sur mon terrain, je paye une taxe aux impôts pour le non-bâti sur mon terrain de 6000 mètres carrés. Je ne vois pas pourquoi je paye cette taxe-là, parce que je ne peux rien faire dessus. Sur mon bowling, qu'est-ce qu'il va se passer ? Ça va passer juste sous le parking qui est à l'extérieur. D'après la 3D, le TGV passe en dessous. Si on pouvait revoir et m'expliquer ce qui va m'arriver dans les années qui viennent, pour moi et mes enfants. Merci.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : D'accord, Sylvie, est-ce qu'on peut expliquer le processus qui va se dérouler une fois que le tracé va être arrêté ?

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

Sylvie MARTIN, SNCF Réseau : En fait, vous avez bien compris, on n'est pas demain chez vous. Il va se passer un certain temps, on est en enquête publique à la fin 2016, on obtiendra une DUP dans les 18 mois au plus tard, ce qui amène à mi-2018, comme vous l'expliquait Édouard Parant tout à l'heure. Il ne se passera rien sur le terrain, en termes d'acquisitions foncières, jusque-là. La déclaration d'utilité publique, ce n'est pas elle qui va donner le top départ des acquisitions. Parce que pour que nous puissions partir en acquisitions foncières, il faut qu'on ait des sous, des conventions de financement, et il faut que l'on connaisse précisément l'emprise, le besoin foncier pour la réalisation du projet, au mètre carré près, sur chaque parcelle. C'est ce que vous disait tout à l'heure Édouard, l'enquête parcellaire, qui se fera de toute façon après la DUP, quand on aura un tracé, suite aux études détaillées. Donc à partir de ce moment-là, voilà comment ça va se passer. Nous, on est en train de faire un diagnostic de territoire assez précis, on le fera encore mieux après, dans les études détaillées. On va anticiper au maximum, effectivement, les acquisitions foncières, avec des priorisations, notamment pour tout ce qui est bâtiments, donc bâtiments d'habitations, bâtiments industriels, bâtiments commerciaux, et puis tout ce qui est sièges d'exploitation, bien entendu. Tous les forts déséquilibres causés sur les exploitations agricoles, tout ça, ce sera nos priorités d'anticipation, pourquoi ? Parce que derrière, il y a une délocalisation, il y a un déménagement. Une fois qu'on a dit ça, il y a toute une batterie d'indemnités, autour d'une acquisition. C'est un local industriel ou commercial, d'activités.

► **M. LUGASSY :** C'est un terrain où je ne peux rien faire dessus, je suis bloqué. Mon bowling, qui est en exploitation, j'ai fait un agrandissement en 2010 qui m'a coûté 500 000 euros. J'ai des emplois, j'ai mes enfants qui travaillent dedans, j'ai trois bowlings, Perpignan, Villeneuve et Agde, là, je me retrouve coincé avec Villeneuve, parce qu'on ne sait pas ce qu'il va se passer. Et j'ai mon terrain, on discute avec monsieur Galonnier, je ne peux rien faire dessus, je n'ai pas d'indemnités, je paie une taxe pour du non-bâti, je ne comprends plus rien.

Sylvie MARTIN, SNCF Réseau : On vous l'a expliqué, en fait, il y a plusieurs...

► **M. LUGASSY :** Oui, on me l'a expliqué, mais il ne faut pas non plus pousser le cochonnet trop loin.

Sylvie MARTIN, SNCF Réseau : Aujourd'hui, on n'a pas d'emprise définitive. Aujourd'hui, on a un emplacement réservé, qui permet de garantir que le territoire sur lequel on va passer n'est pas construit avec des nouvelles constructions qui amèneraient un surcoût pour le projet. Sur cette zone, on va passer en dehors du PIG. Moi, je ne sais pas où vous êtes précisément, est-ce que vous serez sous l'emprise ou est-ce que vous ne serez pas sous l'emprise ?

► **M. LUGASSY :** Les 6000 mètres, c'est le TER, juste au-dessus du pont, si on peut voir le plan, la virgule. On passe carrément sur mon terrain. Là, on n'y est pas. Voilà, juste au-dessus de la tête de monsieur, en bas de l'écran. Là, exactement là, où il y a la flèche, mon terrain est ce qui borde ce bâtiment. J'ai 6000 mètres carrés, donc ça passe en plein milieu. Là, je paie du non-bâti, 300 euros, ce n'est pas la question, mais je n'ai pas à payer 300 euros de non-bâti, parce que je n'ai pas de permis, j'avais quelque chose à faire sur ce terrain-là, je ne peux pas le faire. Je ne sais pas maintenant à quoi je vais être mangé. Et un peu plus haut, j'ai mon bowling, le TGV va passer en sous-sol, là, exactement. C'est le bâtiment qui est à droite, qui longe la... c'est ce bâtiment, exactement. Est-ce que je vais être expulsé ? Je ne sais pas, je ne sais plus rien. Voilà, c'est mon bâtiment qui est à droite.

Sylvie MARTIN, SNCF Réseau : Aujourd'hui, vu la distance qui sépare le scénario du tracé présenté et votre bâtiment... l'accès de votre bâtiment se fait par où, monsieur ?

► **M. LUGASSY :** On descend un peu plus bas, on prend à droite et on remonte.

Estelle BRISSET : La bretelle qu'on voit, là.

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

► **M. LUGASSY** : Oui, on descend à droite, on remonte et on va jusqu'au bout.

Sylvie MARTIN, SNCF Réseau : Et le parking est derrière.

Estelle BRISSET : 88 mètres, avec le point bleu sur le parking.

Sylvie MARTIN, SNCF Réseau : On ne peut pas vous garantir du tout aujourd'hui qu'on aura besoin d'acquérir votre terrain et votre bowling, à cette distance-là. Il n'y a pas de certitudes. Les nuisances, on vous a expliqué, c'est surtout le bruit et l'aménagement paysager. Mais ça, c'est vraiment pour des maisons d'habitation, dans lesquelles les gens vivent de façon pérenne. Pour votre bâtiment, il faudrait voir avec les normes de bruit, mais je ne sais pas s'il y en a. Pour le terrain de 6000 mètres carrés, il y a une partie qui est sous emprise, manifestement. Donc là, effectivement, soit on vous acquière la totalité du terrain, soit une partie du terrain, ce sera à voir au cas par cas, en fonction des fonctionnalités du terrain, l'objectif, l'accessibilité, est-ce que c'est exploitable ou pas, est-ce que vous pouvez en faire quelque chose.

► **M. LUGASSY** : Qui pourra me le dire, c'est vous ? Je pourrais avoir une carte ?

Sylvie MARTIN, SNCF Réseau : Bien sûr, venez me voir à la fin. Excusez-moi, je voulais revenir sur une chose importante, parce qu'on m'a fait part que ma démonstration sur le sursis à statuer n'avait pas été claire, en tout cas, trop technique ou trop juridique. C'est vrai que c'est vraiment très technique, mais la chose est simple, finalement. Ce qu'il se passe sur le territoire, aujourd'hui, sur Villeneuve-lès-Béziers, on a émis une vingtaine de sursis à statuer sur les permis de construire depuis 2012. Il y en a une quinzaine, dont celui de madame, où on n'a pas mis de sursis à statuer, c'est-à-dire qu'on a pris acte du permis de construire, donc le permis de construire a été validé, a été accordé par le service instructeur. Il y en a sur le territoire qui peuvent ne pas comprendre, effectivement, que le voisin d'à côté a pu construire sa maison et lui-même est bloqué. Ce que je vous expliquais tout à l'heure, c'est que le Code de l'urbanisme régit tout à fait le cadre dans lequel on peut, nous SNCF Réseau, agir en termes de sursis à statuer. Un sursis à statuer, il a deux ans de validité. C'est-à-dire qu'à partir du moment où l'on reçoit pour consultation, pour avis, la demande de permis de construire, qu'on émet une demande de sursis à statuer au service instructeur et qu'effectivement, le pétitionnaire reçoit un sursis à statuer, il est valable deux ans. Au terme de ces deux ans, la personne pétitionnaire peut représenter son projet. Mais ce sursis à statuer n'est possible que dans le cas où la déclaration d'achèvement de travaux, le certificat d'achèvement de travaux, est soit postérieur au 27 février 2012, soit antérieur au 26 février 2007. Dans cet entre-deux, il n'y a pas de sursis à statuer légitimes de la part de SNCF Réseau, c'est pourquoi on n'a pas pu mettre des sursis à statuer partout, il y en a qui ont continué de construire et il y en a qui sont bloqués actuellement.

Estelle BRISSET : Merci, Sylvie. J'ai noté encore quatre mains qui se sont levées. Il y a quelque chose qu'on ne vous a pas présenté tout à l'heure, c'est la fin de l'analyse pour les deux sites de gare. Ça va peut-être répondre à des questions que vous avez. Monsieur Suere a présenté l'analyse multi-critères sur les enjeux territoriaux, il y a aussi la même analyse sur les enjeux ferroviaires, pour que vous ayez tous les éléments en tête. On fait juste une petite pause de quelques minutes dans la suite des questions et après, on a un ordre de passage, on vous redonnera la parole. L'analyse multi-critères territoriale, qui veut commencer ?

► **Michel SUERE, vice-président, Communauté d'Agglomération Béziers Méditerranée** : Donc on reprend l'analyse territoriale là où on l'a laissée tout à l'heure, à savoir le choix de la Communauté d'agglomération, par rapport aux intérêts du territoire et l'analyse qui détermine le lieu le plus pertinent pour le territoire. On a mis les deux gares en balance, sur une analyse multi-critères comme je l'ai évoquée précédemment. Normalement, il doit y avoir un slide juste après ce document-là, merci, à savoir, le site du Canal du Midi à ma gauche et le site gare A75 à droite. En termes d'urbanisme et d'aménagement, il a été

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

noté sur le site du Canal du Midi que le renouvellement urbain est non-inscrit dans le PLU, que la gare est située en zone inondable, donc zone bleue et non zone rouge, à préciser. Les charges foncières sont très élevées, puisque l'acquisition du bâti à démolir sera très importante. Le relogement est à prévoir aussi pour l'ensemble des habitants sur le secteur et l'aménagement sera très coûteux au niveau du réseau viaire, à savoir qu'il y a des élargissements de voiries à prévoir, je ne pense pas que les routes actuelles, qui desservent les quartiers de Villeneuve soient suffisamment grandes, ce qui veut dire qu'il va falloir refaire des sortes d'élargissement et peut-être faire tomber aussi des maisons, on ne sait pas trop. Donc une contrainte assez monstrueuse, de ce côté-là, au niveau urbanisme. Sur le site A75, c'est un peu plus simple, à savoir qu'il y a une zone qui est actuellement ZAD, comme je l'évoquais, c'est une zone d'aménagement différé, à vocation tertiaire et habitats, ce qui veut dire qu'une partie des habitants de Villeneuve qui sont impactés par l'ouvrage ligne grande vitesse, pourra être relogée dans cet endroit-là, si elle le désire. On fera le nécessaire auprès de la commune de Villeneuve. Il faut savoir aussi que cette zone est en continuité de l'urbanisation et rendra service à Villeneuve, puisqu'elle est en déficit aujourd'hui en termes de foncier, de terrains pour la construction. Point de vue économique, sur le projet Canal du Midi, un potentiel d'activité inexistant, donc autour du projet gare, on ne pourra pas développer l'économie telle qu'on le souhaite, puisque comme je l'évoquais tout à l'heure, on est sur un projet très contraint, avec une accessibilité difficile, peut de développement économique à proximité de ce site. Le deuxième site est un peu plus intéressant, parce qu'on a un fort potentiel de développement des activités tertiaires, à savoir qu'autour de la gare, on pourra faire des projets un peu plus structurants pour le territoire et pour cette zone-là, accompagnés bien entendu par une zone d'aménagement, où le logement sera présent. En termes de transports, l'accessibilité, donc le point positif de la gare Canal du Midi, c'est l'inter-modalité avec le TER. Le chevauchement entre la ligne grande vitesse et le TER permettra un échange sur les différents modes de transport à cet endroit-là. Il n'en reste pas moins quand même que le quartier sera quand même difficile d'accès aux bus, au moins à la desserte, etc., puisque c'est quand même assez délicat de refaire tout le circuit d'entrée, de sortie, on n'a pas de logique, si vous voulez, en termes de déplacements. Donc un accès contraint dans le tissu existant, ce qui limitera les possibilités. Sur l'autre gare, la gare A75, on a la possibilité de développer le bus à haut niveau de services, à savoir qu'il y aura une liaison entre la gare classique et la gare nouvelle, maintenue par cet ouvrage-là, donc il n'est pas nécessaire aujourd'hui de croire que le déplacement des trains est plus important que les déplacements des bus. La liaison se fera par bus, entre la gare et la gare nouvelle. On pourra accéder par ces nouveaux bus à haut niveau de services en direction de la mer, puisque la plupart des touristes ont tendance à se diriger vers cet endroit-là. Donc la desserte des grands axes est existant, sur cet ouvrage-là, on a l'A75, l'A9, un ensemble de réseau à aménager, avec de la place suffisante pour pouvoir les développer et améliorer la circulation à cet endroit-là. Le coût des voies mutualisées, avec le développement du quartier, également, qui pourra permettre de baisser le coût. En plus, on a une gare sur la partie A75, qui est, en termes d'investissement, moins onéreuse, moins chère à financer. Je pense qu'on parle aujourd'hui quasiment du simple au double, au triple, même. Une gare sur le Canal du Midi, c'est trois fois plus cher qu'une gare sur la partie A75. Là, SNCF Réseau reviendra dessus. En termes d'environnement, le risque d'impact sur la zone inondable montre qu'il y a quand même une vulnérabilité sur le secteur, donc problématique hydraulique, on sait que la commune de Villeneuve est très contrainte en termes hydrauliques. Il ne faut pas accentuer cette problématique et créer des zones d'inondation un peu plus importantes. Pour nous, c'est une contrainte à évoquer, avec une adaptation des réseaux hydrauliques sur ce secteur-là. Après, le deuxième point positif du site du Canal du Midi, c'est qu'il n'y a pas d'impact sur les zones agricoles. Sur la partie A75, il y a une articulation urbaine entre Villeneuve et Cers, donc on reste en continuité urbaine, le projet se place juste dans le coude entre Villeneuve et Cers, on a une continuité à ce niveau-là. Des réseaux viaires seront construits, permettront des dégagements, des sorties possibles de Cers, en dehors de celles qui existent aujourd'hui. Il y aura également une atténuation, par ce système, de l'effet de coupure de la Ligne Nouvelle. Par contre, il y a de la consommation agricole importante, plus la présence de deux ruisseaux, l'Ardaillou et

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

l'Acacias, qui sont intégrés dans ce projet-là. La Communauté d'agglomération, en fonction de ces critères qui ont, je le rappelle, été choisis par l'ensemble des élus qui ont participé aux deux dernières réunions, il y a donc quinze jours et trois semaines. Ces éléments ont été mis en forme, je vous ai montré simplement les résultats de l'analyse. Par contre, sur les conclusions, nous voulons que la confirmation par monsieur le ministre du site soit déterminée au plus tôt, et également que l'on sache à peu près les endroits où vont passer... on a l'exemple encore de beaucoup de personnes qui s'interrogent de savoir où va passer la ligne, c'est essentiel aujourd'hui. On souhaite qu'il y ait une réduction maximale de l'impact social et environnemental de ce projet, à savoir qu'il y a des éléments qui ont été intégrés, je ne citerais pas, mais je le cite quand même, le maire de Cers, cette fameuse virgule vers le bas, qui contraint considérablement le territoire. On souhaiterait qu'il y ait un point final à cette virgule, qu'il y ait d'autres solutions techniques qui soient éventuellement envisagées. C'est vrai qu'elle a été proposée plusieurs fois, jusqu'à présent, on n'a pas eu d'arbitrage dessus, c'est assez contraignant, on l'a vu, notamment sur la pénétrante, la commune de Villeneuve. Ensuite, un point très important, la requalification de la gare centre nous paraît essentielle dans les meilleurs délais. Ceci va rentrer en complémentarité avec la future gare et pour le service des trains régionaux, il est important d'avoir une gare sur le centre de Béziers, digne de ce nom, avec un parvis rénové, et puis il y aura un ensemble de projet, on est en train de travailler dessus au niveau de la Communauté d'agglomération, un projet qui soit en continuité avec le parc des Poètes, qui donnera un nouveau cachet à cet ouvrage, en continuité avec le Polygone d'un côté, l'accès au Canal du Midi, etc., donc un ouvrage important. Vous avez dû le comprendre, la Communauté d'agglomération revendique et soutient le projet gare TGV A75.

Estelle BRISSET : Merci, monsieur Suere, pour ces précisions claires. Madame Meunier, vous vouliez ajouter quelque chose ?

► **Marie MEUNIER-POLGE, vice-présidente, région Languedoc-Roussillon :** Oui, je voudrais préciser un certain nombre de choses pour la région, merci de cette étude comparative sur les deux gares, c'est un outil intéressant, à la réflexion. Ce que je voudrais dire, aujourd'hui, c'est que pour la région, nous sommes convaincus de l'intérêt majeur d'une gare pour le Biterrois. Ça, c'est quelque chose dont nous sommes absolument convaincus. Cette décision ministérielle a été prise en décembre 2013, elle constitue aujourd'hui un levier majeur en termes économiques pour le territoire du Biterrois. Cette gare, sur laquelle nous ne prenons pas position, à la région Languedoc-Roussillon, nous pensons qu'il en faut une et ce sera donc bien le comité de pilotage qui se réunit le 17 juin, à la préfecture de Montpellier, avec la région, bien sûr, mais aussi les cofinanceurs et l'État, qui proposera au ministre un projet. Et c'est le gouvernement, le ministre lui-même qui prendra la décision du tracé. C'est un petit peu le cadre, je voulais donner la position de la région. Ce que je voulais dire aussi sur le plan humain, il y a des choses qui ont été dites, qui ne sont pas simples et pas faciles, je suis très attentive, nous sommes très attentifs à ce qui a été dit par les collectivités, par les maires, par les personnes qui sont sur ces territoires, j'en prends bonne note, c'est des éléments que nous allons apporter au dossier. C'est ce que je tenais vraiment à dire, aujourd'hui.

Estelle BRISSET : Merci, madame Meunier. On vous redonne la parole et après, il y a encore 4 ou 5 personnes qui veulent parler.

► **Jean-Paul GALONNIER, maire de Villeneuve-lès-Béziers :** Merci de me redonner la parole. C'est simplement pour dire que ce projet nous bloque toute forme d'urbanisation, bien sûr, qu'il nous manque 300 logements sociaux sur la commune de Villeneuve-lès-Béziers, qu'il y avait un projet important de construction de logements sociaux, et comme nous n'avons pas pu les faire, puisque chaque fois, nous sommes bloqués par ce projet, sursis à statuer, etc., sur les terrains, la commune de Villeneuve-lès-Béziers se voit infliger une amende cette année de 189 000 euros. Donc d'un côté, on te dit « fais du logement social » et de l'autre, tu as une entreprise qui passe, qui te dit « non, mais là-

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

dessus, vous ne pouvez pas construire, attendez que nous ayons statué ». Vous voyez un peu dans quelle situation, madame la conseillère régionale, se trouve la mairie de Villeneuve-lès-Béziers en particulier, puisque Cers n'a pas ce problème de logements sociaux, mais la commune de Villeneuve-lès-Béziers, avec la moitié de la commune qui est en zone inondable, plus de la moitié inconstructible, le Canal du Midi qui la traverse et j'ai demandé à monsieur le sous-préfet s'il voulait que je monte des logements sociaux en zone inondable sur pilotis, j'attends encore sa réponse. Mais à partir du moment où l'on est bloqués, sur toute cette zone, la seule zone qui nous reste à urbaniser, dites-moi, on est en bons à payer des pénalités. Et encore, il a été très généreux, au lieu de multiplier par 5, comme il avait le droit, la pénalité de l'an dernier, il ne l'a multipliée que par 1,5, c'est-à-dire qu'il aurait pu aller jusqu'à 400 000 euros de pénalité, parce qu'on n'a pas le nombre de logements sociaux qu'il faut et qu'on nous empêche de monter. Vous voyez un peu dans quelle situation nous sommes. Merci.

Estelle BRISSET : Je n'ai pas oublié les bras qui se lèvent, mais il y a monsieur Ménard, maire de Béziers, qui souhaitait intervenir. On vous donne la parole et on reviendra à l'heure des questions.

► **Robert MÉNARD, maire de Béziers :** Juste très brièvement pour dire que je partage absolument l'analyse de Michel Suere sur les deux gares. Je voudrais juste insister, évidemment, chacun plaidant pour sa paroisse, et en l'occurrence, plaidant pour sa commune, que l'état de la gare de Béziers est un peu pitoyable. Je sais qu'on a eu une discussion avec la SNCF là-dessus, il y a des travaux qui sont en cours, il n'y a pas certain nombre de choses qui sont en perspective, mais quand même, on ne peut pas à la fois nous dire qu'on n'oublie pas la gare de la ville centre et je pense que Michel Suere sera d'accord, et que cette gare ne soit même pas accessible aux handicapés. On ne peut pas tenir un discours généreux et en même temps, dans les faits, faire qu'il n'y a pas un ascenseur pour les personnes handicapées qui arrivent, je n'arrive pas à comprendre. Il y a aujourd'hui un certain nombre de problèmes de stationnement, c'était un des arguments qui étaient avancés pour dire « on ne peut pas choisir des gares centre parce qu'il y a des problèmes pour s'y parquer quand on est en voiture ». On nous parle d'un certain nombre de réponses, de parking de la filiale qui s'occupe de ces questions-là à SNCF, mais si c'est pour le faire dans dix ans, on ne peut pas, pour la ville, jouer comme ça. Quand on est maire d'une ville et qu'on parie pour son développement, on ne peut pas dire aux gens « vous attendez 5 ans, 10 ans, 15 ans ». Je dis ça, il y a tout un problème d'accessibilité pour les gens qui viennent dans la ville, je le disais tout à l'heure, il y a 1,3 million de personnes qui utilisent la gare. La liaison entre la gare et le centre-ville, la possibilité de se garer pour les autobus, la liaison entre les autobus et les trains, tout ça, c'est des questions qui ne peuvent pas attendre, qui ne pourront pas attendre des années. Je ne voudrais pas que le futur projet... que je ne conteste pas, je ne conteste pas la ligne TGV, je conteste le choix des gares, et comme il est acquis, je ne vais pas m'entêter. Je ne voudrais pas que tout ce raisonnement-là tente de justifier le fait que pendant dix ans, on ne fera quasiment rien. Je ne dis pas que la SNCF n'a rien fait, mais c'est homéopathique, ce qui est fait en ce moment. Refaire un plafond, je ne le conteste pas, investir 400 000 euros sur une façade, je ne dis pas que c'est sans importance. On en a parlé ensemble, je vous ai dit que j'y attachais une importance. Mais il y a une nécessité de travaux autrement plus importante pour la ville, maintenant. Et encore une fois, Béziers, dans une telle situation, je ne vais pas faire la pleureuse ici en termes d'économie et donc chômage, en termes d'urbanismes, en termes sociaux, etc., qu'on ne peut pas se payer le luxe d'attendre des années. Je satisfais et j'applaudis à la démonstration de Michel Suere, j'insiste sur son troisième point, il faut, dans les plus brefs délais, répondre à cette question d'une ville comme Béziers, et des 1,3 million qui utilisent la gare aujourd'hui.

Estelle BRISSET : Merci, monsieur Ménard.

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

► Marie MEUNIER-POLGE, vice-présidente, région Languedoc-Roussillon :

Juste pour répondre à monsieur Ménard, puisqu'il me regardait, la région Languedoc-Roussillon est organisatrice des transports et des déplacements, et n'a pas en charge les gares. Dans le tricotage que la loi nous demande de faire, de travailler avec la SNCF, pour résumer, la région est organisatrice des transports et SNCF est en charge l'entretien des gares, du réseau, etc. Donc c'est vrai que nous devons travailler ensemble, avec la SNCF, puisque la loi est là, c'est une chose compliquée, puisque ce sont deux grosses administrations, mais je tiens à le préciser.

Estelle BRISSET : Pardon de vous le dire, mais je vous regardais par politesse, madame, pas pour vous dire [inaudible] je vous rappelle que je ne vous ai jamais citée, je n'ai cité que la SNCF, donc le problème n'est pas la région mais celui de la SNCF. On a eu un certain nombre de rencontres, on a eu des discussions avec les gens de la SNCF. Juste, madame, je suis le maire de cette ville, je m'assure que les promesses qui seront faites, qui ont été faites à ma ville seront tenues. Et encore une fois, je vous regarde mais je ne vais plus vous regarder, je regarde monsieur Parant. Monsieur Parant, j'espère que ces promesses vont être tenues, pour reprendre l'expression de Michel Suere, dans les plus brefs délais. Mais ça ne vous concernait pas, madame. Si j'avais des choses à vous reprocher, je vous le dirais.

Estelle BRISSET : Merci, monsieur Ménard. Monsieur Touati, peut-être des éléments de réponse à monsieur Ménard sur la gare centre ? [brouhaha] On vous donne le micro.

► **Marc ROBERT :** Excusez-moi, on m'a pris pour un excité, ce n'est pas le cas. Je suis le président de la cave Alma Cersius, qui regroupe les vigneron de Cers, de Portiragnes et de Villeneuve-lès-Béziers. À ce titre, je pense que je représente l'entreprise qui est la plus impactée par le passage de la ligne LGV, dans le secteur. La première chose que je voulais dire, c'est justement pour passer un message à tous nos élus, de tout bord, à tout niveau, à tous nos décideurs, pour leur dire que les vigneron, d'une manière générale, craignent plus vos projets d'extension ou d'aménagement du territoire, ils les craignent plus que le mildiou ou le ver de la grappe. Si je vous dis ça, c'est parce que vous l'avez dit tout à l'heure, monsieur Parant, ça fait 25 ans qu'un premier projet est sorti. Donc on savait à peu près où devait passer la ligne TGV. On en sait quelque chose, nous les vigneron, puisque quand vous allez sur le secteur de la gare, là où est prévue la gare, à côté de l'A75, vous avez une densité de vignes dans nos trois communes, dans tout le reste de la commune, à cet endroit-là, si vous allez vous promener, ceux qui y sont allés, vous le verrez aisément, vous voyez une vigne par-ci, par-là, une vigne à l'abandon, un champ, tout ça pourquoi ? Parce que c'est des gens qui ne sont plus vigneron, qui sont partis à la retraite, mais qui n'ont pas libéré leur terre, parce qu'ils se sont dits « voilà, il y a un projet, là, un jour, il va se faire un projet, on va m'acheter ma terre deux ou trois fois la valeur qu'elle a au niveau agricole, donc je la garde ». Donc c'est des terres qui ne sont plus cultivées, qui ne sont plus en vignes, donc c'est des tonnages, c'est du raisin qui ne rentre plus à la cave coopérative, économiquement, c'est zéro. Des projets comme ça, il y en a partout. Je vous citerai l'aéroport Béziers-Cap d'Agde, qui est sur la commune de Vias, et Portiragnes, où s'étend la piste d'atterrissage, il y a eu des terrains qui ont été réservés, une trentaine d'hectares qui a été réservée pour une éventuelle extension économique de la part de la Communauté d'agglomération d'Agde-Pézenas. Sur l'ancienne municipalité de Villeneuve qui a réservé les terrains, les meilleures terres agricoles de Villeneuve, sur les Vernets, au bord du Canal du Midi, en prévision de faire un port sur le Canal du Midi. Donc là aussi, c'est fini, on ne peut plus toucher à ces terrains. On a des communes qui s'agrandissent, on a des lotissements qui se font, des maisons qui se construisent, mais qu'est-ce qu'on fait, nous ? Il faudrait que les élus du territoire se rendent compte qu'on est une activité économique à part entière, c'est fini, on ne vit plus de subventions. On a vécu de subventions ici pendant des dizaines d'années, c'est fini. On est le premier vignoble exportateur de vin en France. Le cœur de ce vignoble, c'est Béziers. On a vu des panneaux qui ont surgi, « Béziers, Capitale du vin », mais on voudrait sentir nos politiques pousser derrière. On a fait ce qu'il fallait, on est en première ligne, les vigneron, on est là, on est au charbon, mais on ne vous sent pas

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

pousser derrière. L'activité économique, l'activité viticole, qui la soutient ? Vous avez dit, monsieur Suere, cette cave que vous soutenez près de l'A75, on le sait, cette virgule, les maires de Cers et de Villeneuve en ont parlé, elle va nous impacter nous en priorité, parce qu'on sait qu'entre la virgule et le passage du TGV, tout ça, c'est fini, on ne pourra plus toucher une terre, parce que vous allez avoir un projet d'extension, et on ne le conteste pas, c'est un projet d'intérêt général, on le sait, que ça va amener des choses à l'économie. Mais nous, qu'est-ce qu'on fait ? On va perdre des volumes, qui dit perte de volumes, dit frais qui risquent de monter et à terme, un problème pour l'entreprise. On voudrait que tout ça soit pris en considération. C'est un cri que je lance à tous nos élus politiques, je souhaite qu'il y ait une réaction de tous, de tout bord, à tous les niveaux, pour qu'on pousse derrière la viticulture, parce qu'on est les leaders. On est des leaders, vous ne le savez pas assez, on ne communique pas assez là-dessus, on est le premier exportateur français, on est le premier producteur de rosé, il se dégage des bénéfiques. Nous, on a doublé l'effectif de notre cave coopérative, de 7, on est passés à 15 personnes en dix ans. On fait 11 millions d'euros de chiffre d'affaires, on met dans la poche des vigneron entre 350 et 400 000 euros par mois, c'est pour l'économie locale en priorité. Donc ça, prenez-le en compte. Je vous remercie, je n'étais pas obligé de m'énerver comme ça, excusez-moi.

Estelle BRISSET : Merci, je suis désolée qu'on en soit arrivés là, mais j'essaie que tout le monde s'exprime. Merci pour votre intervention.

► **Michel SUERE, vice-président, Communauté d'Agglomération Béziers Méditerranée :** Juste pour donner une information, effectivement, je suis maire de village agricole et viticole, je suis très vigilant à la conservation de ce patrimoine. Il faut savoir que depuis maintenant deux ans, il y a un élément nouveau sur le territoire, qui a été mis en place par le SCoT du Biterrois, qui engage les 87 maires des 87 communes de l'ensemble du Grand Biterrois. Depuis ces deux ans, la consommation de l'espace agricole a été divisée par deux. Sur le territoire, on était à un équivalent de 350 hectares annuels, aujourd'hui, on a imposé à notre territoire une consommation divisée par deux de 175 hectares, ce qui reste encore important en soi, mais c'est l'élément qu'on a réussi à déterminer pour trouver l'équilibre entre la production de logements nécessaire à l'équilibre du territoire et la conservation de l'économie viticole, qui est encore et toujours un enjeu très important, en termes d'économie, sur le territoire.

Estelle BRISSET : Merci, monsieur Suere. Des éléments ?

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Je voulais apporter un complément d'information, parce qu'il y a une réalité, c'est qu'à 80 %, le projet va s'inscrire dans des territoires agricoles. Aujourd'hui, on est dans une exception, parce qu'il y a beaucoup d'urbain, mais le projet, dans la majeure partie du territoire, va être en surface agricole. On a donc besoin de définir des impacts, pour quantifier le prélèvement, notamment et la mise ou pas en péril des structures économiques, comme les caves indépendantes ou des caves coopératives comme la vôtre. Je pense que vous avez dû être enquêté, peut-être, par la Chambre d'agriculture 34. Nous avons confié, dans le cadre du projet, aux spécialistes, en l'occurrence, la Chambre d'agriculture, la définition des prélèvements, des impacts sur les structures, que ce soit propriétaires exploitants, vigneron indépendants, caves coopératives, donc c'est la Chambre d'agriculture qui va nous remettre dans une quinzaine de jours les conclusions de cette étude, qui viendra alimenter l'étude d'impact du projet. Quand on a dit ça, on est juste dans le constat. Mais vous, vous avez besoin d'un outil de travail, c'est ce que l'on entend. Et votre outil de travail est mangé de 150 hectares ou 300 hectares par an, c'est à peu près ce que va consommer pour les 100 ans à venir le projet, dans la traversée des 10 kilomètres, donc ça donne quelques échelles. Mais ce qui est important, effectivement, c'est qu'on puisse travailler avec vous, avec la profession, à préparer l'arrivée du TGV, parce que le TGV, on l'a entendu, il ne va pas arriver dans les 3 ans qui viennent, c'est ce qu'il faudra certainement mettre en œuvre, ça a déjà été dans d'autres réunions, notamment à Pinet, pas très loin d'ici, la jeune génération, celle qui prend la relève, elle a

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

besoin de terres, parce que de toute façon, il faut faire diminuer les coûts de structures des caves coopératives, donc il faut travailler avec les partenaires pour, si possible, commencer à constituer de la réserve foncière, ce qu'ont fait par exemple les Bretons pour le TGV entre Le Mans et Rennes. Mais ça, ça se prépare, ça suppose d'y consacrer de l'argent, pour anticiper l'arrivée du projet.

Estelle BRISSET : Merci. Il y avait monsieur qui voulait parler.

► **M. D'AMATO, habitant de Villeneuve-lès-Béziers** : Bonsoir, je me trouve sur la zone de la Claudéry, si on peut regarder en 3D vite fait, nous sommes plusieurs. Monsieur Parant, je voudrais d'abord m'adresser à vous. Je suis effaré de voir avec quelle froideur vous avez présenté ça, vous avez présenté ce projet. Quand vous avez présenté tout le tracé, vous avez parlé d'un contournement obligatoire, à cause d'une zone naturelle, mais vous n'avez pas contourné Villeneuve-lès-Béziers, vous êtes passé en plein dessus. Je vous ai entendu parler de beaucoup de gens impactés, mais j'aurais aimé avoir un chiffre, parce qu'il circule un chiffre, depuis quelque temps, entre 70 et 90 maisons ou entreprises impactées, c'est-à-dire détruites par le tracé. C'est ce qui circule, je ne dis pas que c'est le cas, mais c'est ce qu'on retrouve le plus souvent. Ce qui représente pas loin de 10 % de la population de Villeneuve-lès-Béziers. Nous, à Villeneuve-lès-Béziers, maintenant on en a marre, on a la nationale, la 1112, le chemin de fer, l'autoroute, le Canal du Midi, même si c'est un patrimoine mondial, mais qui coupe quand même le village en deux. Encore un tracé. C'est une véritable toile d'araignée, Villeneuve-lès-Béziers. Quand vous y rentrez, vous ne pouvez plus en sortir. Vous présentez ça avec un aplomb qui me sidère. Je ne vais pas vous accabler, parce que vous êtes là pour ça, c'est votre rôle, mais simplement, comme moi, je vais certainement avoir les rails qui vont passer au mieux dans mon jardin, au pire dans mon salon, je voudrais savoir, vous avez parlé d'un calendrier très approximatif, donc je voudrais savoir exactement quand vous allez venir me voir, me dire « monsieur d'Amato, on vous propose tant pour partir ». Ça, c'est la première chose qui m'intéresse, vu que je veux revenir sur le tracé, quand j'ai acheté le terrain, comme beaucoup de gens ici... vous aurez remarqué que, quand vous nous avez remerciés d'être venus très nombreux, c'est nous qui devrions vous remercier, parce que c'est grâce à vous que nous sommes si nombreux. Beaucoup de Villeneuvois de la zone de la Montagnette ont acheté sur l'ancien tracé. Donc quand votre collègue a dit tout à l'heure qu'il fallait arrêter, qu'il ne fallait plus continuer de vouloir changer les tracés sans arrêt, moi, je dis que c'était avant, qu'il fallait arrêter, c'est-à-dire quand il y avait un tracé qui faisait la quasi-unanimité. Sauf que l'État s'est pris les pieds dans le tapis, parce que j'ai cru comprendre, vous m'arrêtez si je dis une bêtise, que le changement de l'autoroute, du péage et de nouvelles normes ont fait que le tracé a bougé, en priorité, bien avant qu'il y ait un changement avec la nouvelle gare qui arrive. Donc c'est l'État qui s'est pris les pieds dans le tapis et c'est l'État qui condamne une deuxième fois Villeneuve et les Villeneuvois. Je trouve que maintenant, ça fait quand même un peu gros. Moi, quand j'ai acheté, j'ai signé un papier sur un tracé, un seul. Il y a encore un an, contrairement à ce que vous dites, il n'y avait qu'un seul tracé de présenté, du moins au commun des mortels que nous sommes, et même moins d'un an. Moi, j'ai découvert ça il y a 3-4 mois, quand quelqu'un m'a appelé, puis une autre personne, puis plusieurs personnes, j'ai commencé à avoir des doutes. Il y a encore quelque temps, un élu me présentait les trois tracés en disant « non, non, mais encore, ce n'est pas sûr ». Et aujourd'hui, vous arrivez, soit le maire de Cers et le maire de Villeneuve sont des incompetents, soit vous les avez mis devant le fait accompli, mais c'est ou l'un ou l'autre, ce n'est pas possible que ce soit les deux. Eux arrivent et disent « mais on croyait qu'on pouvait discuter », alors qu'en fait, vous arrivez et vous nous dites « voilà, c'est comme ça et ce ne sera pas autrement, maintenant, on ne discute plus ». Donc je trouve que cette réunion n'aura servi à rien, juste à nous dire « le tracé est comme ça ». Vous nous l'aurez envoyé par la poste, c'était pareil. Nous n'avons été conviés à aucune réunion, les principaux concernés, parce que si je reviens sur ces 70, 80, 90 maisons ou entreprises concernées, nous n'avons été conviés à aucune réunion, pour nous annoncer ce changement de tracé. Je trouve que RFF, vous avez été un peu loin, je vous ai entendu souvent parlé de problèmes financiers, je comprends que c'est

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

souvent plus facile de raser des maisons, ça coûte moins cher que de faire un détour, je le comprends tout à fait, mais c'est vrai que quand on est concernés, ça fait mal, surtout parce qu'on ne sait pas quand on va partir. On vient de faire construire, il y a cinq ans, mon épouse ne veut même plus planter une fleur dans le jardin, vous voyez ? La mienne, c'est le cas, mais beaucoup d'autres et quasiment tous, d'ailleurs, d'après ce que j'entends dire, sont dans le même cas. Il y en a beaucoup qui n'en dorment plus. Je reviens sur ce que je disais au début, vous avez fait preuve d'une inhumanité, mais sans bornes, à ce niveau-là, sans bornes, c'est proprement honteux, l'attitude que RFF a eue envers les gens et envers Villeneuve-lès-Béziers, surtout. Monsieur le vice-président, monsieur Suere nous annonce donc une possibilité de pouvoir construire ailleurs, de l'autre côté, mais ça dépendra a priori de la gare qui sera choisie, ce n'est même pas sûr. Aujourd'hui, on n'a qu'une certitude, on va sauter, on ne sait pas quand, on ne sait pas où on va aller, on ne sait pas combien nous allons être. Ce sont des réponses que nous aurions aimé avoir et que nous n'avons pas eues, clairement.

► **Une intervenante** : Et combien on va recevoir.

► **M. D'AMATO, habitant de Villeneuve-lès-Béziers** : Non, mais ça, c'est un autre problème. Ça, on te le dira au cas par cas. Mais quand est-ce qu'on va nous dire « on vous donne tant », où va-t-on aller ? C'est surtout ça. Et si on peut voir la 3D sur la Claudéry, ça intéresserait quelques personnes ici, je crois, la Claudéry, la Montagnette.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : On va y aller, oui.

Estelle BRISSET : Des éléments de réponse pour monsieur, sur les délais.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Déjà, je vais répondre sur la question du nombre de bâtis, pour éviter qu'il y ait des rumeurs ou quoi que ce soit. On a à peu près, a minima, 75 habitations qui vont être concernées. Mais du coup, ça va faire la transition avec l'analyse entre site Canal du Midi et site A75, vous avez eu la présentation de l'agglomération, on va vous présenter les critères ferroviaires, comme ça, vous aurez l'ensemble des éléments qui ont été pris en considération. Suivant les sites, c'est entre 75 et 160 maisons.

► **M. D'AMATO, habitant de Villeneuve-lès-Béziers** : Sur Villeneuve ?

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Et Cers, mais c'est majoritairement sur Villeneuve. Ça veut dire que le choix du site n'est pas innocent sur l'impact sur le bâti, puisqu'on voit que ça va du simple au double. Par contre, ce qu'il faut quand même avoir à l'esprit, c'est que ce n'est pas la gare qui va obliger à détruire. La plupart des maisons vont être détruites par la ligne, qu'il y ait une gare ou pas. Le simple fait de passer sur le TGV, y compris là où c'était prévu il y a quinze ans, ce n'est pas du tout neutre pour les habitations. On se décale, ça veut dire que ce n'est peut-être pas les mêmes gens qui vont être impactés. Ça, c'est effectivement un problème, parce qu'il y en a peut-être qui espéraient qu'on leur rachète, d'autres qui n'avaient pas du tout prévu qu'on leur rachète, mais en tout cas, la majeure partie des gens qui vont être concernés par le projet, c'est par la ligne. Effectivement, si on fait la gare A75, il n'y a quasiment personne qui est concerné par la gare, c'est zéro, je crois qu'il n'y a pas une seule habitation dans le coin. Après, il y a les personnes qui sont impactées par ce que vous appelez la virgule ou le raccordement. Donc ça, ça peut être entre une trentaine de bâtiments et une quarantaine de bâtiments. Le chiffre de 70, oui, je le confirme, hypothèse basse. Suivant le site, ça peut monter à 160.

► **M. D'AMATO, habitant de Villeneuve-lès-Béziers** : Donc ça ferait quasiment 20 % de la population de Villeneuve, quasiment 20 %, donc 800 personnes.

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Après, la question « pourquoi le tracé a été décalé ? », je n'ai pas l'historique sur les projets de l'État et de l'échangeur A75. Effectivement, en 1995, il n'y avait pas l'échangeur A75, donc déjà, c'est un fait. Mais le fait de positionner une gare contraint le tracé. Vous ne pouvez pas garder le tracé historique et en même temps mettre la gare, ça ne marche pas. Donc le fait de mettre la gare modifie le tracé et nous oblige – ça a été présenté aux élus depuis maintenant plus de trois ans – à être un peu plus au sud. Donc ça, c'est le fait de mettre la gare.

► **M. D'AMATO, habitant de Villeneuve-lès-Béziers :** Ce n'est pas ce qu'on m'a affirmé. On m'a affirmé que c'était essentiellement dû au décalage du péage, de l'autoroute, et de nouvelles normes. Ce n'est pas essentiellement la gare qui a fait modifier le tracé.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Je vous livre ici les contraintes ferroviaires, je ne suis pas un autoroutier, je ne sais pas qui vous a dit ça. Moi, je vous dis...

► **M. D'AMATO, habitant de Villeneuve-lès-Béziers :** J'en parlerai à l'élu concerné.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Ferroviairement parlant, je vous dis que le spaghetti qu'est la ligne, vous pouvez le tordre, mais c'est quand même de la grande vitesse, donc ça se tord mal et quand vous décidez d'y mettre une gare, c'est encore plus compliqué de le tordre. Donc c'est notamment la gare, peu importe où elle est, qui modifie le tracé historique, ayez ça à l'esprit. « Quand on va venir nous voir et combien on nous donnera ? Et à quel horizon ? ». Les réponses qu'on vous a apportées ne seront pas satisfaisantes, parce que je ne vais pas vous dire « c'est mars 2017 », je ne peux pas vous le dire. Pourquoi ? Parce que ma responsabilité, en tant que SNCF Réseau, c'est : le 17 juin, je donne les études aux décideurs, et après, ce que les décideurs vont en faire et la vitesse à laquelle ils vont le faire, je suis désolé, je n'ai pas la main dessus. Et la vitesse à laquelle le ministre sortira son crayon et signera, ce n'est pas moi qui le décide.

► **M. D'AMATO, habitant de Villeneuve-lès-Béziers :** Donnez-moi au moins une fourchette.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Donc je vous redonne le calendrier. Nous, on s'est engagés à livrer les études pour qu'un choix puisse être pris, le 17 juin 2015, c'est dans deux mois. Sur ces bases, le ministre doit prendre une décision. Normalement, il doit le faire d'ici la fin 2015. Sur ces bases-là, il a demandé, dans un courrier qu'il a adressé aux cofinanceurs, l'ouverture de la phase d'enquête publique d'ici fin 2016. Ça veut dire que d'ici là, on saura exactement si le tracé qu'on vous a présenté ce soir, c'est celui-ci qui va être retenu. Mais normalement, on doit le savoir dans deux mois.

► **M. D'AMATO, habitant de Villeneuve-lès-Béziers :** On le sait déjà, puisqu'il n'y a plus que celui-là.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Nous, c'est une proposition.

► **M. D'AMATO, habitant de Villeneuve-lès-Béziers :** Mais il n'y en a pas d'autres.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Mais si, il y a celles que je vous ai présentées, qui ont été discutées depuis 2012. Simplement, on vous a dit pourquoi on estime ne pas les conserver.

► **M. D'AMATO, habitant de Villeneuve-lès-Béziers :** Voilà, donc elles ne sont pas conservées.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Voilà, donc il est normal qu'à un moment donné, il y ait un choix qui soit fait.

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

► **M. D'AMATO, habitant de Villeneuve-lès-Béziers** : Oui, oui, on a compris.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Si on veut converger pour vous dire « à quel moment on va m'acheter », il faut absolument à un moment donné qu'on arrête de discuter.

► **M. D'AMATO, habitant de Villeneuve-lès-Béziers** : Voilà, finissez sur la fourchette.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : La fourchette, c'est une enquête publique que l'on espère en ouverture avant la fin 2016, ce n'est pas nous, SNCF, qui allons le décider. C'est l'État et les préfets dans chaque département, qui vont dire « aujourd'hui, ouverture de l'enquête publique », on souhaite que ça se fasse d'ici fin 2016. Deux mois d'enquête publique, rapport du commissaire enquêteur, six mois après, décret de DUP pris en conseil d'État, 18 mois après l'ouverture de l'enquête publique. Donc le décret d'utilité publique qui permet d'exproprier les gens, pas avant mi-2018. Donc vous n'allez pas partir demain.

► **M. D'AMATO, habitant de Villeneuve-lès-Béziers** : Ça, c'est le décret qui permet, ça ne veut pas dire que vous viendrez le lendemain ?

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Sylvie Martin vous l'a dit.

► **M. D'AMATO, habitant de Villeneuve-lès-Béziers** : Je n'ai pas fait attention.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : On a le papier qui nous dit « vous avez le droit de faire le projet, au nom de l'intérêt général, je vous demande de quitter votre habitation ou de me vendre votre terrain », ça, c'est la DUP. Maintenant, s'il n'y a pas d'argent en face pour faire le projet, il ne se passera rien. C'est ça.

► **M. D'AMATO, habitant de Villeneuve-lès-Béziers** : Vous vous rendez compte de la détresse morale des gens, là ?

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Donc a minima, ce qu'il faut faire, mais ça a été évoqué par d'autres personnes lors des autres réunions, c'est s'assurer que les terrains vont être achetés. Au moins, réserver l'enveloppe financière pour acheter les terrains et pour libérer les cas qui vont être très nombreux à Villeneuve-lès-Béziers, « vous me bloquez, là, et puis vous me bloquez depuis longtemps ». Même s'ils ne décident pas le lendemain de lancer la construction des rails, a minima que la procédure qui permet d'acheter les terrains soit engagée, avec une partie des financements, parce que ce qu'on fait aujourd'hui, on fait du travail à la petite semaine. On va avoir 20 millions d'euros pour acheter des cas urgents, qui sont sous le projet d'il y a quinze ans. Mais les gens comme vous qui ne sont pas sous l'ancien tracé mais sous le nouveau, pour l'instant, on n'a rien pour leur dire « je vais vous acheter ».

► **M. D'AMATO, habitant de Villeneuve-lès-Béziers** : Juste pour la forme, je ne veux pas monopoliser la parole, vous pouvez m'expliquer comment vous êtes arrivé à faire une énorme boucle, une énorme virgule, puisqu'on parle de virgule depuis tout à l'heure, sur une zone naturelle, qu'il fallait absolument éviter ? Comment vous avez pu ne pas faire la même boucle sur une zone urbanisée avec des gens dedans, plein de gens ?

Édouard PARANT, SNCF Réseau : La question, c'est : comment pouvait-on éviter l'agglomération biterroise ? En fait, on a essayé de se coller au maximum au plus près de l'autoroute, pour faire un couloir d'infrastructures et de nuisances, le plus restreint possible, c'est ça, la logique, concentrer les nuisances à un seul endroit. On voit bien l'urbanisation, si on voulait passer de l'autre côté de l'autoroute, il fallait taper tout l'échangeur autoroutier, toute l'A75 et toute la zone d'activité. Ce n'est pas mieux, parce que c'est de l'emploi.

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

► **M. D'AMATO, habitant de Villeneuve-lès-Béziers** : C'est surtout parce qu'il fallait refaire l'A75, il fallait passer sur l'A75.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Non, vous avez toute la zone de la Capiscole. En plus, ça vous plaçait en amont de l'autoroute, vis-à-vis des inondations, avec des impacts sur les mas qui sont en allant vers Vendres plus importants. Donc là, on n'a pas un problème d'achat de biens, on a un problème de sécurité.

► **M. D'AMATO, habitant de Villeneuve-lès-Béziers** : Vous vous rendez compte que la gare que vous voulez mettre au Canal du Midi, c'est en pleine zone inondable ?

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Justement, on va finir l'analyse. Je vous propose, du coup, avec la transition que vous me tendez, de vous présenter l'analyse sur les deux sites de gare. On y va. On ne va pas faire de grands discours, on a essayé de faire quelque chose de visuel.

Bruno BEAUCHET, SNCF Réseau : Vous avez la comparaison des deux sites, on a regardé à travers 8 thématiques, qui reprennent les mêmes que l'analyse de tracé présentée tout à l'heure par Édouard. Donc vous avez ici comparés les deux sites. Chacun des critères est noté de 0 à 100, à partir de données quantifiables. Pour comparer les deux sites, 0, c'est au centre, et plus on s'éloigne, plus on arrive vers les meilleures notes, c'est-à-dire 100. Donc plus on s'éloigne du cœur, meilleures sont les notes, et meilleur est le site. Je vais laisser Antoine expliquer les critères environnementaux.

Antoine HANTZ, SNCF Réseau : Très rapidement, par rapport aux critères environnementaux, il y a 8 thématiques. Je vais me concentrer rapidement sur les thématiques où il y a des différences. Donc risques naturels, ça comprend ce dont on a beaucoup parlé, notamment le fait que la gare Canal du Midi soit en zone inondable, zone bleue, elle arrive avec un moins bon score sur ce volet risques naturels. Patrimoine et paysages, toutes les variantes de tracé associées aux gares traversent le Canal du Midi, donc il n'y a pas de différence. Acceptabilité sociale et économique, un critère important, une thématique importante, il y a deux volets sur lesquels la Canal du Midi est moins bonne, c'est d'une part l'acceptabilité sociale, donc on en a parlé, c'est le nombre de bâtis et d'habitations qui vont être impactés, dans le cas où on planterait une gare sur le site Canal du Midi. L'acceptabilité économique, monsieur Suere en a parlé également, compte tenu des contraintes réglementaires, notamment de plan de prévention de risque incendie et du nombre de bâtis, il y a un espace de développement beaucoup moins important, beaucoup plus contraint, beaucoup plus compliqué qu'au niveau de la gare A75, au niveau de l'échangeur.

Bruno BEAUCHET, SNCF Réseau : Ensuite, sur la thématique de l'accessibilité-correspondances, c'est le seul thème où le site Canal du Midi est meilleur, puisqu'en fait, il offre la possibilité d'avoir des correspondances TER-TGV. Après, l'accessibilité routière est équivalente pour les deux sites. C'est simplement cet avantage pour Canal du Midi. Ensuite, sur la thématique coûts et risques, en fait, le site Canal du Midi est beaucoup plus cher que le site A75, puisque c'est une gare où on a les quais TGV en viaduc, donc le bâtiment en lui-même est plus cher, il faut faire le viaduc pour les quais. Et ensuite, comme on est dans un site contraint, urbanisé, on veut limiter l'emprise au sol, donc on va construire des parkings en silos, contrairement au site A75. Donc il y a ces deux éléments importants qui justifient l'écart de coûts entre les deux sites. Et après, au niveau technique et exploitation, c'est équivalent. Globalement, on voit ce qui ressort. Sur de nombreuses thématiques, c'est équivalent. Ensuite, il y a 3 thématiques où le site A75 ressort et a des meilleures notes. Le seul avantage de Canal du Midi, c'est la possibilité offerte de correspondance TER-TGV.

Estelle BRISSET : Merci, on a comme ça tous les éléments de comparaison des deux sites de gare. Monsieur, merci pour votre patience, je sais que ça faisait très longtemps que vous aviez levé la main.

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

► **Gioacchino ALBRIZIO, habitant de Cers** : Bonjour, avec mon épouse Sophie Maffre Baugé, on est propriétaire du domaine de Chazottes. On a appris récemment qu'il allait être détruit, parce que la virgule passe juste dessus. Moi, j'avais vu en 2012 un projet qui était l'étude prospective de la gare de Béziers-Cap d'Agde. Ça ne passait pas sur le domaine. En plus, dans l'analyse environnementale, il était indiqué « par boisé, des mas composés des essences traditionnelles, cèdres, chênes, pins d'Alep, qui sont rares. Le seul est celui de Chazottes ». Donc a priori, on était le seul endroit où il y avait ces essences rares, cette zone-là. Bon, ça, apparemment, ça n'a pas été pris en compte. C'est un vieux bâtiment, c'est une ferme fortifiée du XVI^e siècle, mais comme vous l'avez dit tout à l'heure, cela importe peu, puisque sur une ligne de 150 kilomètres, il y a d'autres biens classés qui sont détruits. Moi, ce que je voulais savoir, c'est : est-ce qu'il y a une alternative à cette virgule, puisque là, on est en concertation, ou est-ce que cette virgule est arrêtée ? Parce qu'il n'y a pas autre chose qui est présenté, alors est-ce qu'il y a une alternative ? Après, monsieur d'Amato a posé les questions que je voulais poser. C'est vrai que nous, on a repris ce domaine en 2006, on a fait 3 ans de travaux pour le rénover, on y habite depuis 2009 et ce n'est pas encore fini, parce que c'est assez grand, mais c'est vrai que maintenant, on a envie de ne plus rien faire. Comme il disait, ne plus planter une fleur, parce qu'on se dit que ça va être détruit. On a rencontré madame Martin il y a trois semaines, à peu près, donc elle nous a un peu expliqué comment allait se passer la procédure. Je voulais savoir ce point-là, est-ce qu'il y a une alternative ou est-ce que c'est figé ? Et puis la date, vous ne savez pas trop, vous l'avez expliqué tout à l'heure.

Estelle BRISSET : Merci, monsieur. Donc est-ce qu'il y a une alternative à ce raccordement, cette virgule dont on parle ?

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Pour expliquer s'il y a une alternative, il faut déjà expliquer à quoi elle sert, je pense, parce que peut-être certaines personnes d'entre vous ne le savent pas. Est-ce qu'on peut avoir l'animation ou a minima le schéma ? Donc le projet de Ligne Nouvelle entre Nîmes et Béziers permet de faire circuler des TGV et des trains de marchandises. Après, en arrivant à Béziers, les trains de marchandises repartent, pour ceux qui circulaient sur la Ligne Nouvelle, pas tous, repartent sur la ligne actuelle. Donc cette virgule permet aux trains de fret de revenir sur la ligne classique. Voilà à quoi elle sert. Comme c'est prévu pour ces trains de marchandises et que ces trains roulent à 100-120 kilomètres-heure, on n'a pas les mêmes contraintes que pour la LGV, où l'on doit dimensionner à 350, ce qui explique pourquoi ça tourne, alors que le TGV, lui, ne tourne pas. C'est peut-être une des questions que vous aviez posées, monsieur. Après, qu'est-ce qu'il s'est passé ? Vous avez la Ligne Nouvelle en vert qui arrive de Montpellier, et le train de fret qui sort par le raccordement orange, la virgule et qui après continue sur la ligne actuelle. Après, la ligne rouge n'est dédiée qu'aux TGV. Pourquoi on l'a fait là ? Ce que nous a demandé le ministre, à l'époque, c'est : je veux que la ligne soit mixte, mais dites-moi jusqu'où j'ai besoin que ce soit mixte. Donc par rapport à la congestion, par rapport à la saturation, par rapport à la volonté de développer le TER, par rapport à la volonté de développer le trafic fret, notamment au départ des plateformes comme port de Sète. Globalement, on est arrivés à la conclusion que ça serait bien que la ligne soit mixte jusqu'à Sète, disons jusqu'au bassin de Thau. Par contre, on a un souci, c'est que la ligne passe au nord du bassin de Thau, elle ne passe pas sur le cordon dunaire. C'est le premier endroit où la Ligne Nouvelle croise la ligne actuelle, c'est à l'est de Béziers. Si on avait pu arrêter la mixité à Sète, on l'aurait fait, mais on est obligés d'emmener les trains jusqu'au premier endroit où l'on croise la ligne actuelle. Et c'est à cet endroit-là. Après, les études ont montré qu'il n'y avait pas de nécessité d'emmener des trains de fret plus loin, puisque la ligne actuelle permettrait d'accueillir tous les trains de fret et tous les TER.

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

► **Michel SUERE, vice-président, Communauté d'Agglomération Béziers Méditerranée** : Pardonnez-moi, il n'en reste pas moins quand même qu'il y a un deuxième croisement, qui se trouve sur Nissan, qui avait été évoqué précédemment aussi, je ne pense pas qu'à l'échelle d'un ministre parisien qui voit la carte de France avec Béziers marqué sur un point, ne fait pas la différence entre Béziers est et Béziers ouest, que le croisement aurait pu être aussi dans une échelle un peu plus réduite, être anticipée et prévue sur Nissan-lez-Enserune.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Donc vous voyez l'alternative qui a été étudiée, c'est soit d'emmener les trains jusqu'à Nissan, ou même les emmener jusqu'à Narbonne. On a aussi étudié la possibilité de les emmener jusqu'à Perpignan. Partout, la ligne permet TGV et fret. Ce qui a été arbitré, c'est qu'il n'y avait pas de justification, ferroviairement parlant, de saturation de la ligne, pour aller au-delà de Béziers. Donc ce qui a été retenu, c'est de s'arrêter le plus tôt possible, et en l'occurrence au premier croisement avec la ligne actuelle. Après, ce qu'il se passe, c'est techniquement faisable, on peut emmener plus loin les trains de fret. Simplement, peut-être une information qu'on n'a pas rappelée, mais à partir du moment où vous mettez des trains de marchandises, c'est des trains lourds et ils montent moins bien les côtes. Globalement, ça impose aussi d'étancher les rails, pour éviter qu'une pollution accidentelle termine dans la rivière ou dans un captage. Donc il y a tout un tas de modifications techniques, dues au fait de faire circuler des trains de marchandises. Et derrière, évidemment, il y a des coûts associés. Donc augmenter les coûts sans services et sans intérêts supplémentaires, les décideurs ont arbitré.

► **Un intervenant** : Ça augmenterait les coûts de combien, si on avait choisi de le faire à Nissan ?

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Est-ce que tu peux ressortir la grille ? De mémoire, je crois que c'est une centaine de millions d'euros.

Estelle BRISSET : Le coût supplémentaire pour faire le raccordement à Nissan.

► **Christian IBANE** : [Inaudible] Combien, en pourcentage, sur le coût total ?

Estelle BRISSET : Le coût et après le pourcentage, on cherche les éléments de réponse.

► **Christian IBANEZ** : Peut-être que le ministre pourrait descendre sur place, voir où ça se trouve, Villeneuve-lès-Béziers. Je l'invite, je pourrais lui faire visiter, il n'y a pas que moi, d'ailleurs. C'est honteux de jeter tout un tas de gens comme ça, casser une bille aussi jolie que celle que nous avons.

Estelle BRISSET : Est-ce que vous voulez vous présenter, monsieur, comme ça, on pourra enregistrer ce que vous avez dit ?

► **Christian IBANEZ** : Messieurs-dames, bonsoir, je suis agent immobilier à Villeneuve-lès-Béziers. Mon avantage, là-dedans, c'est que je n'habite pas à Villeneuve-lès-Béziers, donc je peux parler vraiment, je n'ai pas d'accroche, de truc particulier. Par contre, je peux parler au nom de tous, parce que quand je vois dans mon agence les gens qui viennent, quand le monsieur vous a tout à l'heure dit que vous étiez inhumain, je lui soufflais à côté, je lui disais « il n'est pas inhumain, il est technicien ». Vous parlez comme un technicien, sauf qu'il faudrait que quelqu'un se pose la question de l'état d'esprit des gens, déjà depuis 20 ans. Quand les gens viennent me voir, ils me disent « monsieur Ibanez, vous savez ce qu'il va se passer ? ». Je dis « je n'en sais rien, ça change tous les jours ». Le jour où vous prendrez conscience qu'il y a des gens qui sont obligés de vendre leur bien pour des raisons de travail, pour des raisons financières, parce que tout va bien, aujourd'hui, vous avez tous compris qu'on n'a pas besoin d'argent, on roule sur l'or. Mais moi, je peux vous dire qu'il y a des gens qui sortent de mon bureau et je me dis « mais comment peut-on aider ces gens-là ? ». Est-ce qu'un jour on aura quelqu'un qui va se pencher sur ce problème,

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

depuis 20 ans que ça dure ? Monsieur le maire était en train de vous le dire, tout à l'heure, monsieur le maire de Cers vous le disait, « mais comment faut-il vous le dire ? ». Le monsieur là tout à l'heure, il vous le disait, la dame, c'est pareil. Ils n'osent même plus planter une plante. J'ai des gens qui sont mutés, qui doivent partir dans d'autres régions, qui veulent vendre leur bien, il n'y a pas moyen de le vendre. Est-ce que moi, en tant qu'agent immobilier, je dois mentir aux futurs acquéreurs ? « Allez-y, il n'y a pas de soucis, regardez le tracé, là où il se trouve », non, mais attendez, je me demande sur quelle planète vous vivez. Tout à l'heure, vous avez dit « oui, mais c'est le ministre qui fera le choix ». Mais monsieur le ministre va prendre le choix par rapport à quels critères ? Par rapport à ce que vous, techniciens, vous allez lui dire. Et si vous lui dites « monsieur le ministre, cette virgule-là, il la faut », on va tout casser, tout Villeneuve, le nord de Villeneuve, vous allez le dénaturer. Si ça, vous ne lui dites pas, peut-être qu'il ne va pas prendre la bonne décision. Maintenant, si ce n'est pas le cas, qu'il prend la mauvaise décision, je l'invite, nous l'invitons, je crois que là, si quelqu'un n'est pas d'accord, il peut le dire, nous invitons messieurs les ministres, parce qu'ils vont changer, on ne se fait pas d'illusions, depuis 20 ans, il y en a quelques-uns qui sont passés. Nous les invitons et on leur montre le massacre qu'ils vont faire avec cette purée de virgule. Maintenant, la gare, ça fait 20 ans que vous êtes en train de dire « on la met là, on la met là, on la met là », mais bon sang ! En plus de ça, vous êtes en train de nous dire : quelque part, c'est votre faute, vous n'avez pas pris la décision, c'est pour ça qu'on prend du temps. Quelqu'un vous a dit « vous n'êtes pas en train de vous foutre de nous ? ». Voilà, moi, c'est ce que je vous fais remonter, et là, je bous depuis un moment, parce que je me fais un petit peu le porte-parole de mes clients, des gens qui viennent me voir, des gens qui viennent me parler. C'est vrai qu'à force, moi, je dis « mais comment peut-on les aider ? ». Si aujourd'hui je peux les aider un tout petit peu, c'est ce que je suis en train de faire, mais ne soyez pas sourds. Là, ce sont des gens de Villeneuve qui vous parlent. Vous allez dire : bien sûr, ils ont un parti pris. Le monsieur qui a son domaine, qu'il retape depuis 2009, vous vous en foutez de ça, le ministre, il s'en fout, qu'il a passé pendant trois ans tout son temps de libre là-dessus. Vous vous en foutez, ce n'est pas votre pognon, c'est le sien, mais bien sûr. Mais moi qui suis près de ces gens-là, moi qui les entends, eh bien je vous le dis, « écoutez-les », parce que ce n'est pas normal. Même messieurs les maires vous l'ont dit tout à l'heure, même monsieur le maire de Béziers, il est en train de vous le dire, à sa façon, certes, mais quand est-ce que vous allez arrêter de nous dire « c'est demain, c'est demain, c'est demain, ce n'est pas ma faute, c'est le ministre, là-haut ». Prenez vos responsabilités comme nous tous, ici, nous les prenons. On ose vous le dire en face, s'il vous plaît, si vous ne pouvez pas le dire à monsieur le ministre, eh bien regardez, cette dame, je suis sûre qu'elle saura très bien s'expliquer. Elle saura très bien faire passer le message. Voilà, j'en ai terminé.

Estelle BRISSET : Merci, monsieur, pour votre témoignage.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Je pense qu'il y a quelque chose d'important, c'est les acquisitions devenues urgentes. Vous avez évoqué, monsieur, les personnes qui, soit pour des raisons de chômage, soit de mutation professionnelle, sont amenées et n'ont pas le temps d'attendre. Pour ce faire, désolé, je vais le reciter, le ministre a demandé à l'ensemble des partenaires de verser au pot commun 20 millions d'euros pour ces acquisitions urgentes. C'est en cours de signature, je crois que quasiment toutes les collectivités ont signé. Ça ne va pas nous permettre d'acheter les 70 maisons tout de suite sur Villeneuve-lès-Béziers, mais en tout cas, c'est ce qu'il se passe depuis 15 ans, quand il y a des gens comme l'hôtel de la Licorne, qui sont venus nous voir, qu'il a fallu acheter, ils avaient écrit au ministre, ils avaient écrit au président. Je suis allé les rencontrer un matin à 8 heures, ils étaient interdits bancaires, on les rencontre, les gens, on vient en face de nous, on ne reste pas dans nos bureaux. J'ai une équipe qui va sur le terrain. C'est à vous de les solliciter.

► **Un intervenant** : [Inaudible] Et comment ? vous êtes sérieux, ou quoi ?

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Je suis très sérieux.

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

► **Un intervenant** : Non, mais attendez, on arrive, on nous dit « voilà, 70 à 160 qui vont sauter, mais c'est à vous de vous renseigner ». Ce n'est pas vous de venir nous voir en disant « monsieur... », parce que comme on dit, c'était important que ça ne se sache pas. C'est ça qui était important, parce que si ça s'était su, il y aurait eu une autre levée de boucliers moins belle que celle que vous avez eue pour faire ce tracé. Ça, vous pouvez en être sûr et certain.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Bon, rappelez-vous quand même que la démarche de concertation est volontaire et à l'initiative du maître d'ouvrage SNCF Réseau. Si on est devant vous aujourd'hui, c'est qu'on l'a voulu. Donc il y a une équipe en charge du foncier, c'est deux personnes qui rencontrent, qui instruisent tous les dossiers de demandes de particuliers. Ce sont des gens comme vous qui sollicitent RFF, donc eux ont l'info, et ils viennent nous voir. Des fois, ils viennent jusque dans nos bureaux, des fois, on va chez eux, on fait des estimations des biens, on procède à de l'achat. Ça, ça existe, on le fait depuis 15 ans. On a acquis 200 hectares, déjà, et 12 bâtis. Pourquoi, en 15 ans, on n'a pas acheté plus de bâtis ? Parce qu'il n'y a pas plus de personnes que 12 qui nous ont demandé d'acheter. En 15 ans, il n'y a que 12 maisons qui ont été achetées, parce que les gens n'étaient pas vendeurs, alors qu'ils ont le droit et la possibilité de nous mettre en demeure d'acquérir.

► **Une intervenante** : Mais ils ne savent pas.

► **Un intervenant** : Là, on parlait de l'ancien tracé. Nous, on parle avec le nouveau tracé. [Inaudible]

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Il a impacté 60 maisons. On vient de vous dire que la gare Canal du Midi, oui, c'est 160. L'autre, c'est 75. Si le critère humain doit être le premier critère, on sait laquelle prendre. C'est l'objet de la réunion de ce soir.

► **Un intervenant** : Le surcoût de la gare de Nissan, par rapport à ce que vous allez payer pour détruire à Villeneuve-lès-Béziers [inaudible]

Estelle BRISSET : Effectivement, on n'a pas répondu à la question, juste un rappel, les coordonnées de l'équipe foncière sont à l'écran, ils sont aussi sur la fiche thématique « acquisitions foncières », vous avez les coordonnées de Sylvie Martin et de monsieur Carayon, si vous voulez les contacter. Après, tout à l'heure, il y avait la question, on cherchait l'élément sur la différence de coûts. [inaudible]

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Il n'y aura pas de gare à Nissan.

Estelle BRISSET : Gare à Béziers, gare à Narbonne, plus de gare à Nissan. On va répondre, parce que tout à l'heure, on n'avait pas répondu à la question sur le coût supplémentaire.

► **Un intervenant** : Il y a deux gares en moins à construire, ça ne fait qu'une gare à construire au lieu de deux.

Estelle BRISSET : Attendez, monsieur, on répond à la question, et de toute façon, on vient de dire que ça avait été acté, donc on ne va peut-être pas refaire le débat, c'était au débat public de 2009, sur ce sujet de la gare à Nissan.

Bruno BEAUCHET, SNCF Réseau : Là, ce sont les études que l'on a menées entre 2010 et 2012, suite au débat public. Vous avez l'ensemble des scénarios que l'on a étudiés. C'est-à-dire que suite au débat public, on nous a demandé d'étudier les modalités de desserte du territoire entre Montpellier et Perpignan. Donc on a regardé l'ensemble de ces scénarios de desserte. Donc desserte par les gares centre, par une seule gare nouvelle, par exemple à Nissan, ou par deux gares nouvelles, à Béziers et Narbonne, que l'on a croisées également, c'était une des questions suite au débat public, la mixité de la Ligne Nouvelle, c'est-à-dire

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

l'aptitude de la ligne à accueillir des trains de fret et des TGV. Donc on a regardé la mixité de la ligne et ça, entre 2010 et 2012, de Montpellier à Béziers, de Montpellier à Nissan, de Montpellier à Narbonne et de Montpellier à Perpignan. Donc on a croisé l'ensemble de ces scénarios. L'ensemble des scénarios est représenté. Ceux qui sont grisés, c'est que déjà, il y a eu des critères qui ont permis d'écartier ces scénarios. Là, vous avez de représentés les scénarios que l'on a présentés au comité de pilotage en 2012, qui ont été soumis ensuite à décision ministérielle. Voilà, vous avez 7 scénarios qui ont été présentés en comité de pilotage, qui ont fait l'objet d'une décision du comité de pilotage, soumis à décision ministérielle, dont vous avez eu le résultat en décembre 2013. ce que l'on voit, là, ce sont les différences de coûts. On voit qu'effectivement, plus on emmène la mixité loin, plus les coûts sont importants. Vous avez le scénario « deux gares nouvelles » qui a été retenu, puisque monsieur Suere le disait au début, ça apportait plus de voyageurs pour le territoire, et en particulier pour le Biterrois et le Narbonnais, donc c'était les scénarios qui étaient portés en termes de desserte, puisque les plus intéressants et les plus attractifs pour les territoires. Donc dans le scénario « deux gares nouvelles », vous voyez que plus on emmène la mixité loin, plus c'est cher, on a un différentiel de 133 millions d'euros, le fait de pousser la mixité de Béziers jusqu'à Nissan. On voit qu'on l'emmène même jusqu'à Perpignan, là, on est à plus d'un milliard d'euros. Voilà la réponse à votre question, monsieur, c'est supérieur à 100 millions d'euros, d'aller de Béziers jusqu'à Nissan.

► **Christian IBANEZ** : Le pourcentage sur le coût total de la ligne ?

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Vous faites 130 sur 6000.

► **Christian IBANEZ** : [Inaudible] ça va peut-être permettre aux gens d'essayer de vivre un peu mieux, de ne plus avoir cette pression qu'ils ont. Est-ce que ces gens ne méritent pas ce petit sacrifice, alors qu'on nous en demande tant, alors qu'on le fait pour d'autres personnes ? Pourquoi on ne le ferait pas pour ces gens-là ? Essayez de répondre à ça, demandez, posez la question au ministre. Ça fait combien ? 0,000 combien ? Je n'ai pas compris votre réponse. Soyons réalistes, vous êtes en train de nous mettre des chiffres, nous sommes ici beaucoup d'entrepreneurs, nous savons calculer aussi, et au centime près, parce qu'on nous vide les poches, donc on sait de quoi vous parlez, on sait que ça, c'est notre argent aussi, parce que c'est payé pour nos impôts collectifs. Donc quand vous parlez de 0,0 quelque chose, c'est peanuts. Et essayez d'écouter, vous n'avez pas encore écouté ces gens-là qui vous ont parlé, pourtant, j'essaie de vous le dire, je n'ai pas de parti pris, moi, je n'habite pas à Villeneuve-lès-Béziers, est-ce que vous comprenez ce que je vous dis ? Je me fais le porte-parole de ces gens-là. Je ne sais pas, dans quel monde vivons-nous ? Il faudrait que vous veniez un jour avec moi à l'agence et que vous écoutiez un petit peu ces gens-là, vous verrez que ce n'est pas du tout monté. C'est des gens qui arrivent, qui me disent « monsieur Ibanez, vous n'avez pas encore vendu ma maison, vous savez que ma banque me demande des sous ? On va me foutre dehors, parce que les impôts, je dois les payer ». Qu'est-ce que je leur réponds ? « Je ne peux rien faire pour vous », voilà ce que je leur réponds. Ou alors, on brade, on donne la maison, ça, il n'y a pas de souci, j'en vendrais beaucoup, des maisons, si je les bradais. Mais mettez-vous à la place des gens. Ces gens-là, des fois, ce sont les économies de toute une vie. C'est de ça qu'on vous parle, ces jeunes qui construisent leur maison, aujourd'hui, eh bien c'est leurs économies qu'ils essaient de mettre de côté, parce que leur retraite, personne ne leur paiera. Ils sont en train d'essayer de faire leur retraite. Quand est-ce qu'on va le comprendre, tout ça ? Ça, c'est du social. Moi, dans votre partie sociale, tout à l'heure, je ne l'ai pas vu apparaître, tout ça. Je suis désolé d'être passionné comme ça, mais moi, j'entends trop de choses, dans mon agence, c'est peut-être une soupape de sécurité que je fais, parce que moi aussi, j'en ai ras le bol d'entendre tout ça. Quelque part, je dis qu'il faut les aider. Et comme je disais tout à l'heure, j'essaie, bonsoir.

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

Estelle BRISSET : Merci, monsieur. En tout cas, il sera noté qu'il y a une demande ce soir, de prolonger la mixité au-delà de Béziers. Il y avait madame qui souhaitait parler depuis très longtemps.

► **Une habitante de Villeneuve-lès-Béziers :** Bonsoir, j'habite Villeneuve-lès-Béziers, je suis sur la partie de raccordement, la partie déjà existante, je suis sous le talus de la ligne existante, qui sera la ligne de raccordement. À qui faut-il s'adresser pour savoir si on va être expropriés ou si on peut faire quelque chose, continuer nos travaux ?

Édouard PARANT, SNCF Réseau : On va vous faire la même réponse que l'on a faite pour la virgule ou la Ligne Nouvelle. Il faut un tracé, il faut une décision. La décision, c'est le 17 juin.

► **Une habitante de Villeneuve-lès-Béziers :** Qui ?

Édouard PARANT, SNCF Réseau : L'ensemble des cofinanceurs, État, SNCF, région, agglomérations, départements. C'est tous les logos que vous avez en bas des documents, que vous voyez apparaître ici. Pour solutionner tous ces problèmes humains, vous en avez parlé, monsieur, il faut avancer. Il faut prendre une décision. Pas de décision, indécision, on traîne encore 15 ans. Et même si on vous dit « finalement, on ne fait pas la gare, on reste sur ce qui était prévu », il se passe quoi, après ? Il n'y a pas de décision ?

► **Un intervenant :** On ne parlait pas de gare, on parlait de virgule, je crois.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Peu importe, il faut une décision, sur la virgule, sur la gare. Pas de décision, pas de solution aux problèmes humains. Et ça, c'est la responsabilité de chacun de faire en sorte que les décisions soient prises en temps et en heure. C'est vrai, on est des techniciens, on produit des dossiers, on les présente et les politiques décident. Chacun sa place.

Estelle BRISSET : Monsieur le maire.

► **Jean-Paul GALONNIER, maire de Villeneuve-lès-Béziers :** Une question un peu spéciale, monsieur Parant, je vous l'ai déjà posée une fois. Vous m'avez dit « bonne question, je me renseignerai, je ne peux pas vous donner de réponse ». À supposer que nous perdions, commune de Villeneuve-lès-Béziers, 160 maisons, nous allons donc perdre la taxe foncière, la taxe d'habitation de ces 160 maisons, nous commune. Est-ce que nous, commune, nous allons être indemnisés, pour cette perte ? Parce que si les gens vont reconstruire ailleurs, même sur Villeneuve, ils prendront la place de quelqu'un qui pouvait arriver et eux, ils sont obligés de se reloger. Je vous redemande encore une fois, est-ce que vous vous êtes renseigné ? Est-ce que nous, commune de Villeneuve, entre le foncier que nous perdons pour la ligne, c'est un foncier où l'on pouvait bâtir, dessus, et le foncier de ces personnes qui vont être expropriées, est-ce que nous commune, nous allons être indemnisés ?

Édouard PARANT, SNCF Réseau : On s'est renseignés. Sylvie, est-ce que tu peux apporter des éléments de réponse ? Votre question porte uniquement sur la taxe foncière ? Sur la taxe d'habitation, aussi, professionnelle ?

► **Jean-Paul GALONNIER, maire de Villeneuve-lès-Béziers :** Non, ça, c'est l'agglomération, ce n'est pas pareil.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Ça ne vous intéresse pas, ça.

Sylvie MARTIN, SNCF Réseau : Monsieur le maire, merci pour cette question, parce que vous avez la primeur de la poser, parce qu'effectivement, d'expérience, on n'a pas eu cette question, encore, de la part d'une commune. Donc la chose est la suivante, ça ne va peut-

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

être pas vous satisfaire complètement : le Code de l'expropriation, le postulat de base, c'est que tout préjudice matériel, financier et direct est indemnisé, dans le cadre des expropriations. En l'occurrence, la commune ne sera pas expropriée, donc ce genre de préjudices n'est pas encore pris en compte par un tribunal de grande instance. Ça, c'est la première chose. Qu'est-ce qu'on peut vous dire après ça ? La ligne, en elle-même, l'infrastructure en elle-même, va générer une taxe foncière. Ça, c'est plutôt une bonne nouvelle. Après, vous allez avoir peut-être le bénéfice d'avoir une gare sur votre territoire, qui va vous permettre aussi de générer une certaine fiscalité, notamment pour les activités internes, comme externes à la gare. Il y a une partie qui reste à la commune. Après ça, je ne peux pas en dire plus.

► **Michel SUERE, vice-président, Communauté d'Agglomération Béziers Méditerranée** : Il y a juste un point à ajouter, c'est quand même qu'il y a aussi une zone de 80 hectares, et que dans cette zone-là, on a la capacité de faire plus de 2500 logements sur Villeneuve aussi.

Estelle BRISSET : Monsieur, vous souhaitiez parler. Monsieur Escafit, vous avez déjà parlé.

► **Jean-Marie BENEZECH, habitant de Villeneuve-lès-Béziers** : Bonjour, je pourrais me présenter à plusieurs titres, responsable au niveau de la Chambre de commerce, notamment, mais aussi propriétaire foncier, entre autres sur Villeneuve, dans cette zone qui va être touchée. Je vais avoir une question pragmatique. On a perdu beaucoup de temps, ce soir, parce que déjà, ce n'est pas des gens qui ont aujourd'hui un pavillon sur la ville qui vont prendre la décision de savoir s'il y a une gare sur Villeneuve ou si on va la faire à l'autoroute, donc je pense que ce débat, même si on a notre idée, si on a envie de s'exprimer, il ne servira à rien, puisque la décision se prendra à un autre niveau. Je vais parler simplement comme propriétaire d'un pavillon à Villeneuve. Je suis pragmatique, je sais très bien que tout ce qui a été dit ce soir, je le comprends, puisque je fais partie aussi des gens qui ont un bien. La seule chose, c'est que j'espère, c'est un espoir plus qu'autre chose, qu'on va pouvoir être indemnisés correctement, et pouvoir être relogés, pour ceux qui ont une famille, qui ont besoin. Moi, par exemple, ce pavillon, ma fille qui y habite va avoir un bébé supplémentaire, donc on avait envisagé de faire des travaux et de l'agrandir. Donc tout le monde a ses problématiques, je vais les faire, mais j'espère que si un jour, malheureusement, notre maison disparaît, qu'on tiendra compte de tous les investissements qui ont été faits, parce que de toute façon, il faut être pragmatique. Je suppose et je propose qu'on fasse une association, je crois que c'est la meilleure façon de se défendre, ce n'est pas quand on est seul, c'est quand on est plusieurs. Donc ce que je propose, c'est peut-être de voir monsieur le maire et fonder une association de gens qui ont un bien sur la nouvelle ligne, de façon à pouvoir être représentés et pouvoir avoir une parole correcte. C'est tout ce que je voulais dire, merci.

Estelle BRISSET : Merci, monsieur.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Par rapport à la question que vous posez, comment va-t-on indemniser mon bien, Sylvie, est-ce que tu peux rappeler les règles de base, que ce soit une autoroute, une LGV, ou même un projet de votre mairie ?

Sylvie MARTIN, SNCF Réseau : Avant de vous répondre sur les questions indemnitaires, j'ai dit tout à l'heure qu'on avait une stratégie foncière qu'on va mettre en place, quand on aura les trois paramètres dont on parlait tout à l'heure : la DUP, les sous, les emprises. On a une stratégie qui passe par l'anticipation, qui priorise effectivement tout ce qui va donner lieu à un déménagement, une délocalisation, donc les bâtis d'habitations, les locaux commerciaux, je l'ai dit tout à l'heure. C'est la première chose. Sachez que sur le CNM, le contournement Nîmes-Montpellier, on avait plusieurs dizaines de bâtis, l'anticipation qu'on a mise en place, la méthode, ont permis à tous ces gens touchés d'être relogés dans les meilleures conditions. On a eu aujourd'hui zéro réclamation sur les personnes qui étaient

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

impactées, qu'on a permis de reloger. On met tout en place, on les accompagne, on a une relation directe véritable, on étudie les impacts, on étudie les possibilités de relogement. C'est notre responsabilité. Ensuite, il y a les indemnités qui sont données, qui sont offertes dans ces acquisitions de bâtis ou de foncier. Ça, ce n'est pas de notre ressort, c'est-à-dire qu'une fois qu'on a identifié les bâtis, qu'on va voir les personnes, qu'on identifie le bien, c'est France Domaine qui va se déplacer avec nous, pour expertiser tous les biens. Tout est pris en compte. La prestation globale du bâti de l'état existant, au jour de l'estimation. Ils ont pour ça un outil qui s'appelle Patrim, c'est un logiciel qui est assez récent, puisqu'il fait place à un ancien logiciel qui s'appelait [Œil] qui référence toutes les valeurs du marché foncier, mais pour estimer les biens, particulièrement, il y a un système de référence locale, sur une petite région, sur les 2-3 ans, passés, sur des biens similaires. Avec ça, ils estiment une valeur vénale du bien, donc une valeur intrinsèque, sèche, du bien existant. À côté de ça, on a des indemnités de remploi, qui sont prévues par le Code de l'expropriation, qui sont là pour permettre à ces gens, tous ceux qui vont devoir retrouver un logement, de payer les frais d'acquisitions pour un bien similaire. C'est par tranche successive, ce sont des forfaits par tranches, financiers, c'est à peu près 15 % de la valeur vénale. Après, on aide au maximum les gens à se reloger, on a des primes de déménagement. Voilà ce que je peux vous dire aujourd'hui, ça se passe plutôt bien.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Un chiffre, peut-être, 90-95 % ?

Sylvie MARTIN, SNCF Réseau : D'accords amiables, sur la globalité des projets.

Estelle BRISSET : Merci pour ces éléments. Il y avait monsieur, vous aviez levé la main.

► **Stéphane ORTI, habitant de Villeneuve-lès-Béziers** : J'avais une question sur les inondations, c'était plus une précision. Tout à l'heure, monsieur d'Amato a parlé de Villeneuve, que c'était une toile d'araignée par rapport à toutes les infrastructures qu'il a citées, je ne vais pas les renommer, mais à titre d'exemple, concernant les inondations, en 1972, quand ils ont construit l'autoroute A9, par la suite, ils ont créé des bassins de rétention qui, à mon avis, sont sous-dimensionnés. À plusieurs reprises, lors de fortes précipitations, ces bassins n'ont pas tenu, ils ont crevé, ça a inondé des lotissements à Villeneuve. Il faut savoir qu'ici, on est dans une région où il pleut, il y a des grandes quantités d'eau en très peu de temps, je pense que dans vos études, dans vos travaux, vous allez en tenir compte. Ensuite, en 1990, il y a eu la route départementale qui relie Villeneuve à Valras, qui a été créée. À ce moment-là, ils ont mis très peu d'ouvrages hydrauliques, ce qui fait que cette route, aujourd'hui, elle fait digue. Chaque fois que l'Orb déborde, Villeneuve est très impactée, puisque ça freine l'écoulement des eaux. Ce que je voulais dire, c'est que si, à chaque fois qu'on traverse un ruisseau ou une rivière, dans votre étude, il est prévu de mettre 10 tuyaux, pour des économies, il ne faut pas en économiser deux, il ne faut pas en mettre 8, il faut même en mettre 12. Ensuite, qu'est-ce que je voulais rajouter d'autre ? Oui, je voulais rappeler qu'en novembre 1999, il y a eu un épisode cévenol dans l'Aude, il y a eu plus de 30 morts dans la région de Lézignan, il y avait plusieurs centaines de mètres de voies ferrées qui ont été endommagées, qui ont été emportées par la rivière, je ne sais plus son nom. Ces événements, il faut en prendre compte, parce qu'il y a des dégâts, il y a des blessés, et parfois, il y a des morts. Une dernière chose que je voudrais rajouter, c'est qu'il faut bien prévoir, il faut mettre les coûts d'entrée, parce que si ce n'est pas fait, quand il arrive des dégâts comme ça, on le paye deux fois. On le paie une première fois avec les assurances et les assurés et on le paie une deuxième fois parce qu'il y a des dégâts, ça a un coût pour les collectivités et ça a un coût pour les contribuables, puisque tout le monde paie des impôts. Donc merci d'en tenir compte.

Estelle BRISSET : Merci monsieur, transparence hydraulique ?

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Effectivement, ça n'avait pas été abordé, mais ça l'a été notamment à notre réunion à Narbonne, puisqu'on avait le village de Cuxac-d'Aude, c'est la ligne Narbonne-Bize qui avait été emportée en 1999. Ce qu'on peut peut-être représenter, c'est la largeur des ouvrages de décharge hydraulique au niveau de l'autoroute. On est passé un petit peu vite, mais on vous a dit « ils sont trois fois plus larges ». D'abord, le fait positif, c'est qu'on est après l'autoroute, donc ce n'est pas la LGV qui va bloquer l'eau, puisqu'avant la LGV, il y a l'autoroute. Mais pour autant, on nous demande de travailler comme si l'autoroute se mettait aux normes, puisque vous avez dit qu'elle était sous-dimensionnée. Donc on a dû mener des études, on va regarder un peu ce que ça donne, où sont les piles par rapport à l'autoroute, sur la LGV ? Nicolas, tu pourras peut-être détailler un peu comment sont faites les études.

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : Oui, déjà, pour exemple, vous avez le franchissement ici, vous voyez l'autoroute et son ouverture hydraulique, donc en gros, c'est l'espace qui laisse passer l'eau, lors de crues. En parallèle, vous avez l'ouverture de la LGV, qui est pourtant juste derrière. Vous voyez la longueur de l'ouvrage de la LGV, par rapport à celle de l'autoroute. Cette zone, la plaine inondable de l'Orb, est une des zones d'enjeux majeurs, en termes d'hydraulique. On sait très bien que les crues sont particulièrement importantes et inondent toute la plaine. Cette plaine a fait l'objet, comme l'Aude et d'autres cours d'eau sur le tracé d'études spécifiques hydrauliques, des modélisations en 2D, avec pour objectifs d'assurer la protection des personnes et des populations, d'assurer la transparence hydraulique du projet, c'est-à-dire que le projet de LGV n'entrave pas l'écoulement des eaux, et de ne pas aggraver la situation existante. Peut-être qu'on va passer le PowerPoint, très rapidement, pour vous montrer comment ça marche. On est sur l'Orb, vous avez la zone d'étude et en bas, vous avez le tracé, la zone de passage préférentielle et le tracé. On modélise toute la zone. En gros, les études sont faites en cohérence avec ce qui est déjà fait par d'autres maîtres d'ouvrage, entre autres la DDTM ou les syndicats de gestion. En gros, aujourd'hui, sur cette zone, il y a eu des plans de prévention des risques d'inondations, entre autres Souvian en 2006, Villeneuve en 2007, Béziers en 2010, donc on reste cohérent avec ces études, et avec les hypothèses qui ont été prises. Donc ici, vous voyez le modèle, on modélise l'existant, en fait, on prend en compte tous les éléments du modèle, c'est-à-dire les routes, les canaux, les digues, la route dont vous avez parlé tout à l'heure, on rentre ça dans un modèle et en gros, on regarde ce qu'il se passe à l'état initial. Là, vous avez les enjeux isolés, qui sont dans la plaine, donc bien répertoriés. Sur la slide d'après, on voit tous les enjeux sur tout le site. Vous voyez que tout est bien répertorié. On va avancer. En gros, on va modéliser l'état initial. L'état initial, c'est quoi ? On prend une crue de récurrence 100 ans, c'est-à-dire qui a une chance de revenir tous les 100 ans, on ne dit pas qu'elle va forcément taper tous les 100 ans, c'est comme au loto. Cette crue, c'est la crue de référence. On regarde ce qu'il se passe quand il y a cette crue. Vous voyez ici en bleu, ça déborde, ça déborde en bas aussi, sauf que notre modèle est limité sur une certaine zone d'influence. Donc on voit que quand ça déborde, on a des hauteurs d'eau qui sont comprises entre 1 et 3 mètres de haut. Donc ça, c'est sans le projet. Ensuite, on rajoute le projet, et là, on regarde quel est l'effet du projet sur les écoulements d'eau. Ici, par exemple, on voit la zone d'effet de la ligne, on a une influence qui est de l'ordre de 1 à 3 centimètres, par rapport à l'état initial, qui est compris entre 1,50 mètre et 3 mètres, on va rajouter 1 à 3 centimètres, voire 4. Voilà comment on étudie. Et là, on a réussi à dimensionner nos ouvertures hydrauliques, pour ne pas avoir d'effet et ne pas aggraver la situation initiale. Donc on le voit ici, les effets sur Villeneuve-lès-Béziers, en particulier, qui est située sur la droite, sont nuls. Donc on voit que les effets du projet remontent un petit peu et sont un petit peu en aval, mais sont extrêmement limités. Voilà comment on travaille et comment on a dimensionné nos ouvertures hydrauliques. En plus de cela, pour être encore plus certains qu'on n'a pas d'influence, on modélise des ruptures de digues. En gros, votre route, la RD, si elle vient à céder, on regarde que le projet n'aggrave pas la situation, en fait. Donc tout ça est pris en compte et géré.

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

Estelle BRISSET : Bien, voilà des éléments de réponse sur la transparence hydraulique, je ne sais pas s'il y a encore des personnes qui veulent s'exprimer ? Monsieur.

► **M. ASTIER, habitant de Sauvian :** Bonsoir tout le monde, je ne suis pas du tout impacté par la ligne LGV, mais je suis quand même scandalisé par cette histoire de virgule, sachant qu'il y a une possibilité à Nissan. Je voudrais savoir, moi, combien à Nissan il y a de maisons qui sont impactées par la virgule. Parce que le coût que ça va coûter, humainement, à tous ces gens-là, et la commune de Villeneuve qui n'a plus de terrains à bâtir, plus rien, je pense que si on dit ça au ministre, d'un côté, il y a 3 maisons, de l'autre côté, il y en a 160, lui, il fera le choix pour les gens là qui ne l'ont pas fait. Merci.

Estelle BRISSET : Est-ce qu'on a cet élément de réponse ? Est-ce qu'on sait combien de bâtis seraient impactés si on allait jusqu'à Nissan, qu'on faisait la virgule qu'on a vue tout à l'heure, sur le schéma ?

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Je pense qu'il faut rappeler quelques chiffres. On a parlé entre 70 et 160 maisons impactées. Si on se place dans le cas de la gare A75, on est sur le cas 70-75 maisons, premier point. Où sont ces maisons ? 50 maisons sont sous la ligne, 28 maisons sont sous le raccordement. Donc la majeure partie des maisons sont sous la ligne. Zéro sous la gare. Donc on parle de 28 habitations sous ce raccordement, comparées à 130 millions d'euros.

► **M. ASTIER, habitant de Sauvian :** [inaudible] Une ville coupée en deux, qui n'a plus d'avenir, plus rien.

► **Un intervenant :** Et Nissan, alors ? Pourquoi vous ne répondez pas sur Nissan ?

Estelle BRISSET : On essaie de trouver, on n'est pas sûr d'avoir un élément de réponse sur le nombre de maisons impactées, c'est très précis, ce que vous nous demandez.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : La question ne s'est pas posée en nombre. Le critère n'est pas « combien je vais détruire de maisons », ce n'est pas le seul critère qui est pris en compte. Vous avez vu l'analyse, l'analyse prend plusieurs dimensions, dont les impacts sur le bâti. Évidemment que c'est important, mais ce qu'il faut avoir en relation, par rapport à la question posée, c'est : où sont les maisons par rapport au projet ? La majeure partie des maisons sont sous la ligne, 28 habitations dans le cas de la gare A75O sont sous le raccordement. Donc on a 30 maisons sous ce raccordement, pas 160.

► **Une intervenante :** Sachant que [inaudible]

Édouard PARANT, SNCF Réseau : 5, il y a un différentiel de 23 maisons, c'est 23 personnes de trop, on est d'accord.

► **Un intervenant :** Et ça ne fait pas [inaudible]

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Ce qu'il faut garder à l'esprit, parce que l'impact, même 30 maisons, c'est beaucoup, en l'occurrence, c'est même 75. Aujourd'hui, on a les outils pour préparer l'avenir, ce n'est pas comme si on était en plein milieu d'une ville qui fait 10 kilomètres de diamètre et on se dit « de toute façon, je n'ai pas de place ». Sur la commune de Villeneuve-lès-Béziers, il reste de la place, 80 hectares, 2600 emplacements. Là, on parle de 70. Ce qu'il faut préparer, c'est le déménagement de ces gens, vous, en l'occurrence. Il faut l'anticiper. Ça, ça se travaille.

► **Une intervenante :** Mais il faut recommencer à partir, la plupart d'entre nous, on n'a pas acheté une maison, c'est nous qui l'avons faite.

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Je ne dis pas que ça va être simple, évidemment, il y a des impacts, mais il y a des outils financiers pour permettre cela. Vous allez évidemment être indemnisés. C'est ce que vous avez présenté Sylvie Martin. Donc la question, c'est : est-ce qu'on attend indéfiniment de dire « oui, ça y est, là, ils vont m'exproprier », ou est-ce qu'on travaille avec l'agglomération, avec la commune, pour anticiper ce relogement ? Parce que quand on est dans un cas où il y a 70 maisons, c'est très rare, même sur d'autres projets de TGV. Donc il ne faut pas attendre, il faut mettre en place une stratégie. Mais on a une chance, il y a de la place. En plus, sur des terrains qui ne sont pas inondables. Aujourd'hui, les terrains, pour une partie, sont inondables. Ils seront plus loin de la voie ferrée, par rapport à ceux qui y sont actuellement.

Estelle BRISSET : Je propose qu'on prenne la dernière intervention.

► **Un intervenant :** Je crois qu'il y a un malentendu entre la salle et vous. Vous, vous raisonnez en termes techniques, c'est-à-dire qu'il y a toujours des solutions, on se fout de l'humain. Je veux dire, une ville, c'est comme Villeneuve-lès-Béziers, par exemple, ce n'est pas 70 maisons de moins, c'est aussi un plan d'urbanisme, des problèmes de travail, d'implantation d'usines, d'activités, de terrains agricoles qui sont impactés. Vous vous foutez du domaine machin qui fait quand même 40 hectares, qui sera complètement détruit par ce choix. Ce sont des choix politiques. J'aurais aimé, ce soir, alors qu'il y a des élections régionales qui ont lieu dans quelques mois, qu'il n'y ait pas de décision prise, parce que c'est une décision politique, vous l'avez très bien dit vous-même. Vous vous en lavez les mains de la décision politique et de l'impact humain. Vous présentez des projets techniques au choix, c'est le ministre qui choisit. C'est vous qui l'avez dit. Alors que moi, je suis très étonné que le personnel politique, en dehors de la Communauté d'agglomération, qui est présente, et les maires de Villeneuve-lès-Béziers et de Cers, ne répondent pas. Il y a un cadre institutionnel différent, à partir de premier janvier 2016. Il y a deux métropoles qui sont en cours de constitution, autour de Montpellier et de Toulouse, ça change les données de l'impact d'une ligne TGV sur le Biterrois et le Narbonnais. Je crois qu'on ne peut pas s'abstraire de cette réalité. Que les élus politiques reprennent la main sur ce dossier. Vous avez dit que les politiques ont tranché il y a trois ans, on n'est plus dans la même situation. On ne peut plus se baser sur le passé de plusieurs années pour prévoir un avenir. Il faut absolument remettre, dans une perspective d'avenir, la construction de cette ligne TGV, les embranchements, etc. Moi, je demande aux politiques de s'exprimer, qu'il n'y ait pas de décisions politiques qui soient prises avant les élections régionales. C'est dans cinq mois, les élections régionales. Soit vous préférez faire n'importe quoi, en disant « je vais toucher un peu de magot », soit vous tenez compte de toutes les dimensions d'urbanisme, de territoire, d'écologie, de ressources humaines, de développement d'économie et vous ne raisonnez pas en indemnisation de x maisons, ce n'est pas suffisant, comme raisonnement.

Estelle BRISSET : On va terminer sur ce point. Est-ce que quelqu'un souhaite réagir ? Je crois que tout a été dit ce soir. Je vous remercie de votre patience, il est effectivement très tard, on a essayé de répondre à toutes les questions, ça a été un peu long, parce qu'il faut les prendre les unes après les autres. Merci à vous, bonne soirée, la concertation continue sur le site Internet. Bonsoir.

Fin de la réunion à 23h25