

COMPTE-RENDU

Réunion publique

Mercredi 15 avril 2015 - CAVES

Salle municipale



Les intervenants des partenaires co-financeurs sont :

- Marie MEUNIER-POLGE, Vice-Président, Région Languedoc-Roussillon
- Hervé BARO, vice-président, Conseil départemental de l'Aude
- Henri MARTIN, vice-président, Communauté d'Agglomération du Grand Narbonne

Les intervenants de SNCF RESEAU 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, responsable de la concertation
- Bruno BEAUCHET, responsable des études socio-économiques
- Bruno PÉAN, responsable cartographie

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

ACCUEIL	PROJET	CONCERTATION	VOS QUESTIONS	DOCUMENTS	MEDIATHEQUE	PRESSE
				Débat public		
				Dossiers ministériels		
				Réunions de gouvernance		
				Réunions de concertation	Comités partenariaux d'information	
				Bilans et compte-rendus de la concertation	Ateliers	
				Documents de communication	Commissions consultatives	
				Cartographie	Réunions publiques	

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

Début de la réunion à 18h10, en présence de 190 personnes.

Estelle BRISSET : Bonsoir à tous, bienvenue à cette réunion d'échange sur le projet ferroviaire Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan. Je suis Estelle Brisset, je suis l'animatrice de cette réunion. Mon rôle ce soir sera de faciliter les échanges entre vous et les intervenants en tribune. Je vais continuer avec les présentations, puisque nous avons sur scène les représentants des collectivités territoriales, qui financent le projet LNMP. Je vous présente tout d'abord monsieur Hervé Baro, qui est vice-président du Conseil départemental de l'Aude. Le département, outre ses compétences en développement économique et environnement, gère, aménage les routes, les voiries qui permettent notamment d'accéder aux gares et met en place les transports rapides en bus. À ses côtés, madame Marie Meunier-Polge, vice-présidente du Conseil régional Languedoc-Roussillon. Je vous rappelle que la région Languedoc-Roussillon est l'autorité organisatrice des Trains Express Régionaux, les TER, qui circulent sur nos voies. Aux côtés de madame Polge, Édouard Parant, chef de mission LNMP chez SNCF Réseau qui vous présentera le projet tout à l'heure. SNCF Réseau, ex-RFF, gère et aménage les voies, les quais, les ouvrages d'art sur le réseau ferré. Je termine par Henri Martin, qui est vice-président de la Communauté d'agglomération du Grand Narbonne. Monsieur Martin est également maire de Port-la-Nouvelle et conseiller départemental, mais il représente ce soir le Grand Narbonne, qui est tout particulièrement concerné par l'implantation d'une gare nouvelle à Narbonne. Avant de démarrer, je vais appeler Bernard Devic, maire de Caves et président du parc naturel régional de la Narbonnaise, qui nous fait le plaisir de nous accueillir chez lui et qui va donc nous donner quelques mots d'accueil républicain traditionnels.

► **Bernard DEVIC, maire de Caves :** Bonjour à tous, mesdames et messieurs. Mesdames et messieurs les élus, chers collègues, bonjour à tous, et je dirais que la commune de Caves n'est pas un financeur, donc c'est les financeurs ce soir qui vont surtout parler de ce projet, et c'est un honneur pour la ville de Caves, pour le Conseil municipal et le maire de vous accueillir dans ses installations un peu petites, ce qui prouve que la commune a aussi besoin de financements. J'en profite aussi pour rappeler deux choses, c'est que c'est un projet qui n'est pas jeune, puisqu'il y a 25-30 ans, nous en parlions à Caves, et j'ai retrouvé dans des archives d'un siècle avant Jésus-Christ un certain Domitius Ahenobarbus, quand il a fait la Via Domitia. On a la preuve, puisque la ville de Caves, son enseigne, c'est un milliaire. Je ne vais pas comparer monsieur Parant à monsieur Domitius Ahenobarbus, mais déjà, nous parlions à Caves, entre le terroir de Treilles et terroir de Caves, puisque la borne milliaire a été trouvée là, de ce qu'est cette région, une grande zone de passage, et maintenant, le projet avance, il faut en parler. Bonne réunion à tous.

Estelle BRISSET : Merci, monsieur Devic, pour ce chaleureux accueil. Quelques mots sur le déroulement de cette soirée. Nous allons passer environ deux heures ensemble. Une première partie de cette réunion sera consacrée au « pourquoi », c'est-à-dire comprendre les enjeux et les objectifs de ce projet, pourquoi une deuxième ligne, ce n'est pas juste une ligne de plus, mais une ligne de mieux, en tout cas, qu'est-ce que ça va nous apporter, à nous, aux usagers, aux citoyens et à notre territoire. Je poserai cette question aux intervenants en tribune et vous aurez la parole pour poser des questions et vous exprimer sur ce pourquoi. Ensuite, une deuxième grande partie sur le « comment », c'est-à-dire qu'on s'intéressera aux conditions de passage et aux conditions de réalisation de ce projet. Édouard Parant et son équipe vous présenteront le tracé qui est proposé ce soir sur votre territoire, donc le tracé entre Roquefort-des-Corbières et Fitou, en passant par les communes de La Palme, Caves et Treilles. On vous présentera également les deux sites d'implantation proposés pour la gare de Narbonne, puisqu'on est dans le grand bassin de population de Narbonne. Je ferai réagir nos intervenants en tribune et vous aurez la parole pour poser toutes les questions qui vous tiennent à cœur sur ce projet et sur le tracé. Avant de démarrer, je voudrais bien cerner

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

le cadre de cette réunion publique, puisqu'elle s'intègre dans une démarche de concertation volontaire, portée par SNCF Réseau et par les collectivités territoriales qui financent le projet. Pour vous préciser les modalités de participation du public et les modalités de cette concertation, j'appelle Anne-Lise Gibbe, qui est chargée de concertation chez SNCF Réseau, et qui va donc vous expliquer comment vous pouvez, en dehors de cette réunion publique, aussi vous exprimer.

Anne-Lise GIBBE, SNCF Réseau : Bonsoir à tous. Merci d'abord d'être si nombreux présents à cette réunion publique. Comme vous l'a dit Estelle, c'est SNCF Réseau qui organise la concertation sur le projet de Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan. Nous avons organisé une large concertation depuis la fin du débat public. Il y a eu de nombreuses réunions, que ce soit des ateliers avec les associations, des réunions avec les maires, des commissions consultatives et aujourd'hui, on rentre dans une grande phase de concertation publique, avec ces réunions publiques, qui ont trois objectifs. Le premier, c'est de choisir précisément le tracé de l'ordre de cent mètres, qui vous sera présenté ce soir. Il y a également un deuxième objectif, qui est de préciser l'implantation précise des sites sur les gares nouvelles du Biterrois et du Narbonnais. Et enfin, de préparer le projet qui sera soumis à l'enquête publique. Comment faire pour participer à cette concertation ? Comme vous le faites aujourd'hui, avec une réunion publique, on en organise dix sur l'ensemble du territoire de Montpellier à Perpignan. Aujourd'hui, c'est la troisième, on a déjà fait Montpellier et Perpignan et donc dans l'Aude, il y en aura deux autres, une à Portel demain et une à Narbonne le 23 avril. C'est le premier moyen de participer. Le deuxième moyen, on vous a tous distribué en rentrant des documents d'information, vous en avez beaucoup, je vais les passer en revue pour voir si vous avez tout et si vous n'en avez pas, vous pouvez les reprendre en fin de réunion. Le premier document est le document générique qui s'appelle « à deux, c'est mieux », où vous avez les informations générales sur le projet. Le deuxième document est un flyer questionnaire où vous pouvez répondre aux questions et déposer ce questionnaire dans l'urne pour qu'on puisse prendre en compte l'ensemble de vos avis. Si vous voulez le ramener chez vous, vous pouvez le prendre chez vous et l'envoyer après par la Poste gratuitement, comme ça, ça nous reviendra également. Vous avez un document qui s'appelle « une deuxième gare pour le Narbonnais, pourquoi et comment ? », pour vous faire un avis sur les deux sites proposés sur les gares dans le Narbonnais. Vous avez également, en format A3, la carte des variantes de tracé proposées par SNCF Réseau et du tracé proposé à la concertation. On a sectionné le territoire en cinq, aujourd'hui, le territoire qui nous concerne est le territoire Corbières-Littoral. Et enfin, pour répondre à des questions plus précises, nous avons élaboré des fiches thématiques sur l'insertion paysagère, l'eau et la transparence hydraulique, le patrimoine agricole, le bruit ferroviaire et les acquisitions foncières. Voilà en termes de documentation ce que vous pouvez retrouver. Ce qu'il faut savoir, c'est que l'ensemble de ces documents est disponible sur notre site Internet www.lalignenouvelle.com, où vous pouvez les télécharger et vous pouvez également poser vos questions. Un dernier point, vous pouvez également vous rendre dans votre mairie, où vous retrouverez un registre de la concertation, vous pouvez apposer vos commentaires. Voici l'ensemble des documents de communication, d'information et de concertation à votre disposition pour cette phase de concertation. Ce qu'il faut savoir également, c'est qu'il y a un garant de la concertation. Malheureusement, il n'a pas pu être présent aujourd'hui, certains d'entre vous le connaissent, l'ont déjà vu, il s'agit de monsieur Jean-Pierre Richer, qui veille à la bonne organisation de cette concertation. Vous pouvez le joindre que ce soit par courrier ou par mail, si vous avez des questions quant à cette concertation, si vous pensez que votre avis n'a pas été entendu ou pour toute autre question, n'hésitez pas à le joindre, il est là pour ça. Je pense que j'ai fait un résumé de comment vous pouvez participer, je vous propose qu'on continue la réunion.

Estelle BRISSET : Merci, Anne-Lise, pour ces informations. Effectivement, vous voyez que vous avez différents modes d'expression sur le site ou via le garant. Si l'on va parler ce soir

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

essentiellement de la construction d'une Ligne Nouvelle, il nous paraît important en amont de vous présenter ce qui est fait sur le réseau existant, l'entretien est ô combien important, on le sait tous. Édouard Parant, vous représentez SNCF Réseau ce soir, dites-nous en quelques mots quels sont les investissements qui sont prévus sur la ligne classique, en quoi ils consistent ?

LA LNMP, POURQUOI ?

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Bonsoir mesdames et messieurs, bonsoir messieurs et mesdames les élus. Effectivement, aujourd'hui, on est réunis pour parler du projet de Ligne Nouvelle entre Montpellier et Perpignan, pour autant, la mission principale de SNCF Réseau, c'est d'entretenir et de développer les lignes actuelles. Il faut savoir que sur le territoire national, on a 1500 travaux qui seront réalisés en 2015, ça représente une enveloppe assez conséquente, puisque c'est de l'ordre de 5 milliards d'euros annuels, donc grosso modo, c'est à peu près le coût du projet de Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan, mais investi sur le réseau existant au niveau national, pourquoi ? Parce que la priorité de l'entreprise, c'est de faire en sorte qu'on continue de prendre le train dans des conditions de sécurité maximales. On a eu malheureusement encore ici dans la région des accidents, il y a eu d'autres accidents encore plus dramatiques il y a deux ans, donc la sécurité reste la priorité de l'entreprise. Pour assurer cette sécurité de tout un chacun, c'est donc une priorité sur les opérations de maintenance du réseau et d'entretien du réseau. Voici la stratégie principale de l'entreprise SNCF Réseau, et puis à côté, il y a effectivement les grands projets de Ligne Nouvelle, pour lesquels on se doit de préparer l'avenir. Si on regarde un petit peu ce qui se passe dans la région Languedoc-Roussillon, dans les dix ans qui viennent, c'est-à-dire entre 2015 et 2025, c'est-à-dire certainement avant même que soit mise en service la Ligne Nouvelle, on a quasiment un milliard d'euros qui seront investis par l'entreprise publique pour le territoire languedocien et roussillonnais. On imagine à ce jour que ça représentera un entretien, une maintenance et quasiment un renouvellement de 85 % du linéaire des voies les plus circulées de la région, notamment l'artère entre Nîmes et Perpignan, Cerbère et également la branche qui va de Toulouse vers Narbonne. Donc des investissements très conséquents. Concrètement, vous le voyez à l'écran, on va carrément renouveler l'ensemble de la voie, c'est-à-dire les cailloux, le ballast, les traverses et les rails, pour remettre à neuf la voie, sachant qu'entre Narbonne et Perpignan, ça a déjà été fait, c'est pour ça que vous retrouvez les sections entre Nîmes, Montpellier, Montpellier-Narbonne et Narbonne-Castelnaudary. Donc c'est important pour nous de vous rappeler qu'on n'attend pas la Ligne Nouvelle pour avoir un meilleur réseau. Le meilleur réseau, on l'entretient au jour le jour, c'est véritablement bien la priorité de l'entreprise.

Estelle BRISSET : Merci, Édouard Parant, c'est effectivement d'avoir cet éclairage avant de parler d'une Ligne Nouvelle. Je crois que justement, on a maintenant tous les éléments pour démarrer nos échanges sur le LNMP. Je vous propose une présentation du projet en images, pour que vous ayez une vision globale du 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

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

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 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 d'avoir en tête l'historique du projet, les différentes étapes de concertation, on voit effectivement que c'est un travail de longue haleine. Maintenant, Édouard Parant, rentrons dans le vif du sujet, approfondissons certains sujets. Dites-nous exactement où on en est, est-ce que c'est toujours vraiment d'actualité, cette LNMP ?

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Oui, c'est d'actualité et je vous remercie d'avoir répondu présents. Vous avez à l'écran le déroulé des études et de la concertation entre la fin du débat public qui nous avait réunis au printemps 2009 et la prochaine étape qui sera l'enquête publique. Le débat public a permis de légitimer le projet en vérifiant l'opportunité de le faire,

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

et l'enquête publique permettra de dégager l'intérêt général pour ce projet, pour l'ensemble du territoire. Donc aujourd'hui, on termine la phase d'étude, avec la présentation qui va vous être faite tout à l'heure en trois dimensions du tracé proposé. Il nous restera pour aller à l'enquête publique l'ensemble de l'étude d'impact et du dossier à présenter lors de cette grande phase d'enquête. Aujourd'hui, nous sommes en préparation du choix du tracé, vous l'avez compris, que l'on espère obtenir d'ici la fin 2015, avec une décision du ministre. Et pour préparer cette décision, nous entrons dans une phase de concertation active, même si nous avons rencontré un certain nombre d'associations et de maires, depuis maintenant novembre. Ce qui nous importe, c'est de vous entendre ce soir et tout au long des réunions que nous allons mener jusqu'à fin avril, pour que moi et mon équipe, mais surtout les cofinanceurs, puissions nous faire une opinion sur comment est perçu et comment est accepté le tracé qu'on va vous proposer. La prochaine réunion des cofinanceurs se tiendra le 17 juin prochain, avec un comité de pilotage qui doit faire un choix qu'il transmettra au ministre pour l'arbitrage. Voici la phase dans laquelle nous sommes et pourquoi nous sommes réunis **aujourd'hui**.

Estelle BRISSET : Donc on est un peu plus au clair sur son état d'avancement. Dites-nous maintenant concrètement quels services ferroviaires nouveaux ce projet va apporter à nous tous, les usagers du train ?

Édouard PARANT, SNCF Réseau : On parle d'une ligne nouvelle, mais il ne faut pas oublier le réseau existant, donc en fait, ce n'est pas une ligne de plus, c'est une ligne de mieux. Pourquoi une ligne de mieux ? Parce qu'avec deux lignes, on aura un doublé de lignes, donc on pourra y faire circuler plus de trains. La première des choses qu'on pourra faire, c'est faire circuler les TGV sur la Ligne Nouvelle, on aura plus de place sur la ligne actuelle pour y faire circuler des TER, qui sont quand même les trains qu'on utilise au quotidien pour aller au travail, à l'université, se déplacer d'une ville à l'autre, de Narbonne à Perpignan, par exemple, donc ces trains auront plus de place, ils seront plus fréquents et avec deux lignes, le système ferroviaire sera plus fiable. Ça, c'est le premier point que va permettre la création d'une deuxième ligne. Par ailleurs, pour ceux qui utiliseront la Ligne Nouvelle, cette fois-ci, ils auront la possibilité avec des trains rapides de rapprocher un petit peu les distances dans la région et évidemment l'inter-régional, qu'on peut concevoir y compris avec ce qu'il se passe au sud de notre région, côté espagnol. Tout cela n'est performant que si l'on arrive à faire en sorte que l'ensemble de la chaîne de transports soit amélioré, c'est-à-dire le temps de trajet dans le train et aussi le temps pour aller prendre le train, ce qu'on appelle l'accessibilité. Rien ne sert de gagner un quart d'heure de transport avec le TGV si vous mettez vingt minutes de plus pour accéder à la gare. Donc c'est aussi la réflexion qui est menée, parce qu'en plus du tracé, et notamment ici sur le territoire du Grand Narbonne, nous allons avoir à faire une proposition de choix pour le site de gare. Ce travail est fait avec les collectivités, parce que c'est elles qui ont la responsabilité du développement urbain, de l'aménagement du territoire. Mieux vous faciliter les trains, vous voyez, c'est à la fois pour les trains du quotidien et les TGV. Il y a évidemment un enjeu de développement durable, au travers de ce projet, puisque le transport à la fois de voyageurs ou de marchandises par un mode ferré est moins générateur de gaz à effet de serre. Et puis après, il faut imaginer aussi ce projet comme un outil donné aux décideurs politiques pour s'en servir comme outil d'attractivité pour le territoire, ce n'est pas la ligne qui crée du développement, mais par contre, elle peut y participer en permettant à un certain nombre de décideurs locaux de venir s'implanter sur le territoire ou de faciliter leur connexion au reste du monde, et pas uniquement au niveau de la région. Voilà un petit peu les services que peut rendre cette ligne en venant en complément du réseau actuel.

Estelle BRISSET : Très bien, merci, on a donc effectivement des éléments sur le pourquoi. J'ai envie de faire réagir nos intervenants en tribune, qui représentent les collectivités territoriales qui financent ce projet, j'ai envie de commencer par vous, madame Meunier-

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

Polge, vice-présidente de la région Languedoc-Roussillon, pour avoir la vision globale à la vision la plus locale. Vous, au niveau du territoire régional, quels sont pour vous les atouts de ce projet ? On peut dire qu'il couvre une grande partie du territoire du Languedoc-Roussillon, qu'est-ce que vous attendez de ce projet ?

► **Marie MEUNIER-POLGE, vice-présidente, région Languedoc-Roussillon** : La majeure partie du territoire. D'abord, je voudrais vous remercier d'être si nombreux dans cette salle, ce qui prouve que vous vous intéressez au développement de votre territoire et que vous voulez y participer, surtout. Nous sommes dans une phase de concertation, nous y sommes très attentifs, c'est vrai que les avis, il y a eu des préalables qui ont été faits, monsieur Parant en a parlé tout à l'heure. Mais aujourd'hui, dans chaque territoire où nous faisons ces réunions, il est très important qu'on puisse avoir des échanges libres et constructifs. Le rôle de la région Languedoc-Roussillon, comme toute région, est un rôle d'aménageur du territoire et d'organisation des transports sur la région. Je voudrais d'abord présenter un petit peu la vision que nous en avons, avec Damien Alary. La région Languedoc-Roussillon, aujourd'hui, occupe une position géographique qui lui confère un rôle vraiment essentiel pour les échanges internationaux, sur le sud de l'Europe, entre l'Espagne et tout le reste de l'Europe. Et pour les échanges inter-régionaux, entre le Languedoc-Roussillon et les régions voisines. Vous n'êtes pas sans savoir qu'en ce moment se construit une nouvelle grande région avec Midi-Pyrénées et qu'il est important aujourd'hui d'être attentifs et d'organiser son ancrage au sein de l'Europe. C'est bien la vision que nous en avons. L'un des enjeux de cet ancrage, c'est la continuité du corridor de transport ferroviaire méditerranéen, qui relie l'Espagne et la France, l'Italie et l'Europe de l'Est et qui a été identifié aujourd'hui comme prioritaire par l'Union européenne. C'est un petit peu le cadre général que je voudrais poser. Le contournement ferroviaire Nîmes-Montpellier qui est en cours actuellement constitue pour la région Languedoc-Roussillon la première phase, la phase un de la Ligne Nouvelle de ce corridor méditerranéen et européen, qui entrera donc en service fin 2017 et pour laquelle la région a investi 400 millions d'euros. La saturation de la ligne actuelle entre Nîmes et Perpignan pourrait, sans la création d'une ligne nouvelle sur la section entre Montpellier et Perpignan, avoir de très lourdes conséquences sur tous les types de transports ferroviaires, qu'ils soient voyageurs ou marchandises, régionaux, nationaux, voire européens, en créant un véritable goulet d'étranglement. C'est la réalité d'aujourd'hui. Il est donc nécessaire aujourd'hui, et c'est notre position, de réaliser dans un avenir proche cette phase deux du contournement Nîmes-Montpellier en réalisant cette Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan. Réaliser ce doublé de lignes de 150 kilomètres qui séparent Montpellier de Perpignan est indispensable pour plusieurs raisons. La première, on l'a évoquée, elle 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, la région souhaite en effet répondre à la demande des usagers, en renforçant l'offre en trains du quotidien, les TER, 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 deuxième raison concerne la mobilité des voyageurs à l'échelle nationale et internationale. Une ligne à grande vitesse permet de raccourcir les temps de trajet entre nos métropoles régionales et les autres grandes villes de France et d'Europe, ce qui s'avère aujourd'hui indispensable, à l'heure où se construit la nouvelle grande région Languedoc-Roussillon-Midi-Pyrénées. C'est pourquoi nous avons travaillé pour que notre territoire, ce territoire, soit desservi largement par des gares existantes ou par des gares nouvelles. 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 capacités pour pouvoir se développer et offrir aux transporteurs les conditions optimales pour l'activité de transports de marchandises, en lien avec nos plateformes ferroviaires, comme Saint-Charles à Perpignan ou les ports de Sète et Port-la-Nouvelle. Pour toutes ces raisons, la région Languedoc-Roussillon souhaite que la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan se construise dans un avenir proche, j'insiste, dans un avenir le plus proche possible, et œuvre

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

pour sa réalisation aujourd'hui en finançant les études en cours à hauteur de 25 %. Nous avons commencé à faire ces premiers financements, une partie est aussi inscrite dans le cadre du contrat de plan État-région. Cette question des financements, bien sûr, elle se pose, c'est le nerf de la guerre, bien évidemment. Là encore, la région est présente pour chercher l'aide de l'Europe. Dans ce cadre, Damien Alary, notre président de région, a rencontré le président de la Commission européenne, monsieur Juncker, dernièrement, pour porter auprès de l'Europe ce dossier très important et obtenir des financements dans le cadre du Plan Juncker qui a été lancé. Des contacts suivis de près aujourd'hui par le ministre des Transports, monsieur Vidalies, que nous avons rencontré à deux reprises sur ce projet-là. 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, tant les financements sont importants, un « monsieur financement » ou une « madame financement », afin de trouver d'ores et déjà des pistes de financement auprès de l'Europe. La région Languedoc-Roussillon, aujourd'hui, porte ce projet de ligne à grande vitesse Montpellier-Perpignan auprès de l'État français, de l'Europe et œuvre pour le développement, bien sûr, de ces territoires. J'espère que ce débat que nous allons avoir, les discussions, ce que vous allez apporter, vont pouvoir enrichir cette enquête qui est nécessaire. Merci.

Estelle BRISSET : Merci, madame Meunier-Polge, merci d'avoir resitué le projet au niveau européen et d'avoir évoqué le risque de saturation de la ligne existante et puis évidemment l'enjeu du financement. Monsieur Baro, je me tourne vers vous, vous êtes vice-président du Conseil départemental de l'Aude. Pour vous, au niveau du territoire audois, que représente ce projet, qu'en attendez-vous ?

► **Hervé BARO, vice-président, Conseil départemental de l'Aude :** D'abord, ce que je voudrais souligner, c'est que dans ce projet, il n'y a pas de concurrence entre les collectivités, il n'y a que des complémentarités. Ce projet, et c'est assez exemplaire, est animé par l'État, par SNCF Réseau, hier RFF, mais il est porté dans notre région par l'ensemble des collectivités. Trois sont représentées ici, parce qu'on est sur ce territoire-là, mais il s'agit de la totalité des collectivités depuis Perpignan jusqu'à Montpellier. C'est quand même un élément extrêmement important, qui devrait alerter les décideurs au niveau parisien et au niveau de l'Europe. Je crois d'ailleurs qu'ils y ont été extrêmement sensibles et cette unité a été maintenue par delà les changements politiques qui ont pu intervenir au cours des dernières années, notamment au moment des élections municipales.

Estelle BRISSET : Vous voyez, derrière vous, il y a « ensemble, c'est mieux » et il y a l'ensemble des onze logos des partenaires cofinanceurs, donc c'est exactement ça.

► **Hervé BARO, vice-président, Conseil départemental de l'Aude :** Voilà, j'espère rallier à notre cause, d'ailleurs, quelques collectivités qui n'ont pas encore fait part de leur adhésion à ce projet, en tout cas, au moins au financement des études. Ce qu'on attend au niveau du département, c'est peut-être facile de le dire, c'est un souffle nouveau en matière de développement économique. Monsieur Parant a dit que ce n'était pas la ligne qui créait le développement, mais qu'elle pouvait y contribuer. De ce point de vue, s'agissant du département de l'Aude, nous n'attendons pas l'arrivée de la ligne pour organiser le développement économique, le développement touristique. Nous avons adopté un schéma départemental d'aménagement durable du territoire, qui, d'ailleurs, à l'époque, a été adopté à l'unanimité, des courants de pensée représentés au sein de l'assemblée départementale. Ce schéma départemental prévoit l'arrivée de la Ligne Nouvelle, parce que la ligne est indissociable, pour nous, de la création d'une gare, cette gare étant positionnée quelque part à Narbonne ou dans les environs de Narbonne, étant la gare du département, comme la ligne est la ligne du département lorsqu'elle sera créée. Donc nous avons d'ores et déjà organisé notre schéma départemental, pensé le développement économique, de manière à

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

ce que, quand la ligne sera créée, quand la gare sera créée, les flux de circulation amènent un surcroît de développement économique. C'est extrêmement important, parce que c'est vrai que si on avait attendu l'arrivée de la ligne, probablement que le développement aurait mis du temps à démarrer, tandis que là, les choses sont parties en avance. Et puis cette ligne est dans un projet global, je ne peux pas dissocier la ligne dont on parle aujourd'hui, la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan de la ligne qui devra subir des évolutions entre Toulouse et Montpellier. Il y a, vous l'avez dit, madame la vice-présidente de région, une nouvelle région début 2016 qui va se mettre en place, cette nouvelle région doit être ouverte aux échanges avec l'Europe, avec la France, et donc l'ensemble de ce dispositif doit être mis en synergie pour que ce développement économique, ces créations d'emplois qui en découleront, soient au rendez-vous de la mise en place de ces infrastructures. Voilà ce que nous attendons de ce département. Je crois que, d'ailleurs, toutes les collectivités attendent à peu près la même chose.

Estelle BRISSET : Merci, monsieur Baro, d'avoir souligné l'unité, l'union de l'ensemble des collectivités territoriales, et puis effectivement l'importance d'anticiper le développement économique et d'avoir une vision. Henri Martin, vous êtes vice-président du Grand Narbonne, dites-nous, vous, au niveau de l'échelle de l'agglomération, ce que vous attendez du projet et comment la LNMP va-t-elle s'articuler avec votre projet de territoire ?

► **Henri MARTIN, vice-président, Communauté d'Agglomération du Grand Narbonne** : Principalement quatre pistes, tout en précisant bien entendu que nous sommes en parfaite osmose avec ce qui vient d'être dit par les deux intervenants précédents. Premièrement, améliorer la mobilité des habitants du territoire, avec notamment des temps de parcours plus rapides vers les métropoles et les grandes agglomérations. En effet, les études menées par RFF démontrent que la création de la gare nouvelle à l'est de Narbonne constitue un arrêt très attractif pour les dessertes du territoire. En effet, 140 000 personnes et 70 000 emplois se trouvent à moins de dix minutes de la gare nouvelle de Narbonne. 645 000 et 265 000 emplois sont situés à moins de trente minutes, ce qui est, je crois, important à souligner. Les études menées par RFF ont démontré qu'avec la nouvelle gare sur le territoire, la fréquentation des gares centre de Narbonne et nouvelle serait augmentée de 253 % si on le traduit en chiffres, 1,5 million de voyageurs, 400 000 voyageurs qui changent de direction ou s'arrêtent à Narbonne, pour pouvoir s'y sédentariser provisoirement. Deuxièmement, ça a été dit également et nous le soulignons, terminer le maillage ferroviaire, avec d'un côté le raccordement Nîmes-Montpellier et de l'autre côté la ligne grande ferroviaire Barcelone-Perpignan et bien entendu, avec comme objectif la liaison Toulouse-Narbonne, qui sera une véritable épine dorsale de la nouvelle région. Troisième point, améliorer la desserte du territoire, et c'est pour cette raison que nous avons défendu la création d'une nouvelle gare sur Narbonne, développé durablement notre territoire, et dans le terme « durablement », on entend respect de la qualité de la vie, maîtrise des risques et préservation de la biodiversité de notre remarquable territoire, ce n'est pas notre hôte Bernard Devic, président du PNR, qui va me déjuger et me contrarier. Ce projet de ligne grande vitesse et de gare, comme le projet d'agrandissement du port de Port-la-Nouvelle, qui vient d'être évoqué, et le projet de modernisation de l'aéroport de Carcassonne, où participent, le vice-président du Conseil départemental l'a souligné, toutes les collectivités du département, doit participer au développement de nos communes et autres régions. Dans le projet durable du territoire, le Grand Narbonne a défini une orientation stratégique de son développement, qui donnera en premier lieu un développement économique équilibré et ambitieux, je crois que nous y sommes, un déploiement des infrastructures favorisant les intermodalités, nous y sommes également, une attractivité touristique renforcée, du littoral à l'arrière-pays, je crois que nous y sommes aussi, et enfin une optimisation et une modernisation des équipements communautaires pour améliorer la qualité de vie et l'accueil des habitants de l'agglomération.

Estelle BRISSET : Merci, monsieur Martin, merci de nous avoir donné des éléments chiffrés sur l'importance du bassin de population et la zone d'attractivité autour du Grand Narbonne, et puis d'avoir évoqué les questions d'environnement. Maintenant, la parole est à vous, je vais vous demander de privilégier les questions générales sur le pourquoi et juste après on vous présentera le tracé, vous aurez de nouveau la parole pour poser des questions sur le tracé. Pour avoir la parole, vous levez la main, on vous apportera un micro et puis je vais vous demander de vous lever, de vous présenter, soit à titre personnel, soit au nom de l'association, la collectivité que vous représentez et de donner aussi votre commune de résidence. Essayez, si possible, d'être le plus bref possible, pour qu'un maximum de personnes puisse s'exprimer. Madame, et puis après, peut-être, monsieur Devic sur le parc de la Narbonnaise ?

► **Marie-Christine THÉRON-CHET, maire de Roquefort-des-Corbières :** J'ai juste deux remarques, ce ne seront pas des questions. Concernant l'obligation pour le développement économique, le doublement de la ligne, le développement des mobilités sur le territoire, moi, je pense que je suis entièrement d'accord et que beaucoup seront d'accord là-dessus. D'ailleurs, il n'y a qu'à regarder le tracé de l'autoroute qui passe complètement sur notre territoire, ça fait quarante ans qu'on est quand même sur une volonté de développement. J'aurais parlé aussi d'une volonté de développement, notamment du port départemental de Port-la-Nouvelle. Le pourquoi ne pose pas de réels problèmes. Maintenant, sur la présentation, vous avez indiqué qu'il y avait cinq critères pour arriver à faire ce tracé et l'un d'eux est de rester le plus proche possible du tracé initial. Moi, la remarque que j'ai à faire, c'est dommage, il est resté pile-poïl sur le tracé initial, donc depuis 1990, je trouve qu'on n'a pas beaucoup avancé.

Estelle BRISSET : Merci, pour votre dernière remarque, je vous propose qu'on y réponde dans le « comment », on vous présentera le tracé, vous pourrez reprendre la parole. Merci d'avoir souligné l'importance de la mobilité sur ce territoire. Monsieur Devic, peut-être ? Après, très bien.

► **Christian THÉRON-CHET, citoyen de Roquefort-des-Corbières :** J'ai une remarque aussi, que j'ai déjà soulevée en cession de Conseil général, c'est que dans les onze logos, il manque le douzième, il me semble que c'est le plus important, en l'occurrence, c'est le département de l'Hérault, qui n'y figure pas. Pourtant, le département de l'Hérault, c'est celui qui profite le mieux de la Nouvelle Ligne, si elle sort, puisqu'il y a déjà deux gares, Montpellier et Béziers, c'est le seul département où il y a deux gares et en kilomètres, je pense que c'est celui qui a la plus longue traversée. Pourquoi le département de l'Hérault ne figure pas sur le financement d'études ? Peut-être qu'il financera plus tard, mais ça m'étonnerait, si déjà il a refusé le financement.

Estelle BRISSET : Édouard Parant, peut-être une réponse sur ce point, sur le Conseil général de l'Hérault ?

Édouard PARANT, SNCF Réseau : D'abord, je souligne que c'est effectivement un projet trans-générationnel, puisque vous avez deux générations d'élus de la même famille, qui posent des questions, le hasard.

► **Marie-Christine THÉRON-CHET, Roquefort-des-Corbières :** Les chiens ne font pas des chats.

Estelle BRISSET : L'attachement au territoire.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Madame le maire, on reviendra effectivement sur le tracé, notamment au droit de votre commune dans la deuxième partie de la réunion. Pour revenir sur le financement du projet. Aujourd'hui, vous avez compris qu'on ne finance que des études, ce qui représente pour autant plusieurs dizaines de millions d'euros, entièrement de fonds publics. L'État, depuis une quinzaine d'années, a souhaité ne plus porter seul ces financements et a donc demandé aux collectivités, qui réclament le projet, de le traduire dans des actes concrets en y mettant globalement un peu d'argent de leur part. Donc au moment du débat public, nous avons le Conseil départemental de l'Hérault, le Conseil général de l'Hérault. Et puis, fini le débat public, une fois que tout le monde a dit « oui, on veut le projet », il n'a pas souhaité poursuivre sur le financement des études actuelles. Je ne suis pas son porte-parole, je vais juste vous expliquer ce qu'il nous est revenu à l'époque, c'est globalement « la compétence ferroviaire n'est pas une compétence du département et à ce titre, je ne souhaite donc pas y participer, sachant que par ailleurs, l'État me diminue mes ressources en tant que Conseil général ». On le voit ici, ce n'est pas l'avis qui a été suivi par d'autres Conseils généraux, après, c'est respectable, il y a des nouvelles équipes qui arrivent, attendons de voir comment elles se positionneront. Ce qui est sûr, c'est que plus on est nombreux, plus le projet a de chances de réussir. [inaudible] Indirectement, effectivement, ce sont les autres partenaires qui le financent, vous avez raison, notamment peut-être un partenaire qu'on n'a pas cité, mais je trouve que c'est important, ici dans l'Aude, de le signaler, c'est la Communauté d'agglomération du Carcassonnais, on est très loin de l'aire métropolitaine de Carcassonne et pour autant, ils nous accompagnent depuis 2008 dans le cofinancement des études.

Estelle BRISSET : Son président sera présent à la réunion publique de Narbonne, le 23.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Je tenais à le souligner, justement.

Estelle BRISSET : C'est le principe de financements croisés, de plus en plus, entre collectivités. Peut-être une réaction en tribune, monsieur Martin ?

► **Henri MARTIN, vice-président, Communauté d'Agglomération du Grand Narbonne** : Simplement pour préciser, nous sommes donc sur l'aire du Grand Narbonne, où, mise à part une seule commune sur le secteur qui ne participe pas, le Grand Narbonne a participé donc à la convention numéro un, qui était d'un montant de 17,3 millions d'euros, à hauteur de 540 000 euros, il faut que le sachiez, nous participons. Convention numéro deux, montant global, 15 millions d'euros, nous avons participé à hauteur de 470 000 euros. Et convention d'acquisitions foncières, pour pouvoir délimiter le tracé, dans ses grandes lignes, il y avait un montant global de 20 millions d'euros, nous avons participé à hauteur de 625 000 euros. D'une façon générale, le Grand Narbonne participe à 3,125 % des sommes qui sont engagées, sachez-le, pour que vous sentiez l'impact financier que ça peut avoir sur votre quotidien, sur vos finances et qui affichent bien la volonté de ce territoire de participer.

Estelle BRISSET : C'est effectivement une forte implication de chaque collectivité. Monsieur Devic, peut-être un mot sur le parc naturel régional de la Narbonnaise, vous êtes chez vous, venez en tribune. Si on est à Caves ce soir, ce n'est pas totalement un hasard, c'est aussi parce que son maire est président du PNR.

► **Bernard DEVIC, maire de Caves** : J'aime bien regarder quand je parle, c'est pour ça que je préfère venir ici. Donc dans ma qualité de président du parc naturel régional de la Narbonnaise en Méditerranée, jeune président, je me permets de le signaler, je me réjouis aujourd'hui de deux choses. D'abord, nous nous sommes retrouvés le 7 avril pour travailler et aujourd'hui, j'ai la preuve par écrit que SNCF Réseau a pris l'engagement, puisque c'est

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

sur ce papier qui est en fond de salle que désormais, par rapport à ce projet de trajet, SNCF Réseau s'engage à préserver un certain nombre de choses que je voudrais évoquer. Déjà SNCF Réseau et la PNR ont une convention qui a été citée en exemple par le président de la République lui-même, puisqu'il y a environ deux mois, nous les présidents de parc avons été reçus à l'Élysée et il a dit un mot sur ce que nous faisons ensemble, notamment le travail qui est fait pour la réduction des pesticides sur les voies, l'ancienne voie. Deuxièmement, il y a quinze jours, la ministre de l'Environnement, madame Ségolène Royal, a redit la même chose. Et elle a cité en exemple le partenariat constructif entre SNCF Réseau et le parc naturel de la Narbonnaise en Méditerranée. Donc je me suis dit qu'à partir de là, on pouvait peut-être pousser le bouchon un peu plus loin, je vous rassure, ce n'est pas être exigeant de rappeler que nous sommes dans un piémont des Corbières que monsieur Baro connaît bien, puisque les Corbières elles-mêmes vont devenir, si tout se passe bien, un parc naturel régional, donc ce sont des territoires d'exception, qu'il faut protéger. Dans ces territoires, il y a de l'économie, et dans l'économie, il y a la viticulture, qui est quand même un des fleurons, avec six appellations. Donc je souhaiterais que dans le projet qui va s'affiner, c'est deux choses, le respect de ce territoire, il va de soi que je suis un Narbonnais de naissance, de ce territoire, donc je le dis avec ma passion, mais je veillerai personnellement, avec les moyens qui me sont donnés via un statut qui s'améliore tous les jours, puisque normalement, d'après ce qu'a dit le président de la République, il veut réussir sa conférence climat en fin d'année et je souhaiterais que tout ce qui est fait ici soit toujours cité en exemple. Merci.

Estelle BRISSET : Merci, monsieur Devic, pour cette passion pour la préservation de votre territoire. Une question ici, monsieur ?

► **Vincent VEZON, Roquefort-des-Corbières :** Vous avez parlé du fret, je voudrais savoir, vous avez dit que c'était pour désengorger les ports de Port-la-Nouvelle, Sète et tout ça, mais je pense surtout que c'est pour désengorger le port de Barcelone. Je pose une question : pourquoi le fret ne passerait pas de nuit sur la ligne existante ?

Estelle BRISSET : Monsieur Martin, est-ce que vous voulez réagir, si le port de Port-la-Nouvelle a été cité ? Édouard Parant pour la circulation fret de nuit ?

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Alors, ce que je vous ai présenté, justement, montre qu'on a besoin des deux lignes pour faire passer plus de trains. Le projet, il n'est pas pour un seul acteur en particulier, encore moins pour un acteur qui ne serait pas sur le territoire national, il est pour l'ensemble des acteurs qui accepteront de financer le projet. Plus il rendra service à un nombre d'acteurs important, plus on est susceptibles d'avoir des financements. Donc ça va des collectivités locales jusqu'à l'Europe. Il n'y a pas forcément d'opposition entre rendre service aux plateformes portuaires, départementales et régionales, que ce soit Port-Vendres, Port-la-Nouvelle et le port de Sète, donc eux sont déjà embranchés aujourd'hui avec la ligne actuelle. Donc si on leur laisse de la place pour accroître leur développement et éviter que tout reparte par camions, mais qu'une partie puisse repartir par train, au moins, le projet aura servi. Concernant Barcelone, effectivement, Barcelone a des projets et est en train de devenir un grand port sur la façade méditerranéenne, pour autant, si on veut que l'Europe finance ce projet et à hauteur importante, c'est aussi parce que ça doit permettre la mobilité des personnes et des marchandises au niveau transnational. Donc je pense qu'il faut y voir plutôt une opportunité de fédérer un maximum d'acteurs autour. On a des projets sur lesquels, par exemple, du côté de la Haute-Savoie, la Suisse cofinance des projets ferroviaires, parce que vous avez beaucoup de gens de Haute-Savoie qui vont travailler à Genève et elle y voit un intérêt pour son territoire, à financer un projet français, donc je pense que ce n'est pas antinomique.

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

► **Henri MARTIN, vice-président, Communauté d'Agglomération du Grand Narbonne** : Je ne suis pas suffisamment technicien et expert pour parler sur le trafic du port, mais le trafic attendu après la rénovation du port de Port-la-Nouvelle, la création d'un grand port, doit se situer aux alentours de 7 millions de tonnes. Je pense qu'en multipliant le trafic par quatre, il y aura nécessairement des échanges ferroviaires qui seront multipliés aussi. Aujourd'hui, ça coince un petit peu, parce que les trains ont un gros défaut, c'est qu'ils roulent à gauche et quand ils viennent s'embrancher et s'emmancher dans le port, il faut faire une manœuvre qui est assez lourde du côté de la gare, puisque les céréaliers empruntent pratiquement exclusivement cette voie de communication et il y a encore beaucoup trop de camions qui roulent. Je dis que demain, c'est vrai que ce serait peut-être un vrai soulagement pour les nouveaux trafics, dont je ne connais pas l'existence, mais dont on peut supputer qu'ils vont exister.

Estelle BRISSET : Il y avait une question au fond.

► **Madame ZANDOMENEGHI, habitante de Caves** : Je souhaiterais vous poser deux questions. Sur la Ligne Nouvelle passera le transport de fret et de voyageurs, est-ce que j'ai bien compris ? Ensuite, je vous parle du facteur humain, je réside dans la partie haute de Caves, qui a déjà été impactée dans les années 1975 par le passage de l'autoroute, je comprends bien que c'est une nécessité absolue pour les échanges dans toute l'Europe, mais je voudrais savoir si vous tiendrez compte du bruit, qui risque de nous gêner et faire en sorte que la population soit le moins impactée possible par le tracé du TGV.

Estelle BRISSET : Merci, on est déjà sur une question sur le « comment ». Édouard Parant, vous voulez répondre et on enchaînera après avec la présentation du tracé.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Ce que je vous propose, pour bien comprendre où sont les trains fret et voyageurs, que ce soit Bruno Beauchet qui, au travers d'un schéma, vous montre entre Narbonne et Perpignan quel type de train circule sur quelle ligne, premier point, parce que ce n'est pas identique à Montpellier, à Narbonne et à Perpignan. Ça, peut-être que certains d'entre vous qui découvrent le projet aujourd'hui ne l'ont pas en tête. Deuxième point, concernant le facteur humain et le bruit, puisque les nuisances sonores sont effectivement une inquiétude que l'on retrouve à chaque réunion publique, Antoine Hantz vous fera un premier retour général sur comment on appréhende le bruit sur une ligne nouvelle. Après, si vous voulez, on pourra en parler un peu plus dans le détail, au travers de la présentation du tracé. Voilà ce que je vous propose, un niveau de réponse assez général, pour l'instant, méthodologique sur le bruit, et puis on ira voir un petit peu dans le détail après, quitte à voir où vous habitez et où est le projet.

Estelle BRISSET : Bruno Beauchet, on va répondre à la dame et après, on prendra d'autres questions sur le « pourquoi », s'il vous plaît, et vous aurez de nouveau la parole après, je vous le promets, mais qu'on puisse aller au bout de la présentation.

Bruno BEAUCHET, SNCF Réseau : Bonjour, comme vous avez vu dans le film, on a eu un processus d'études qui a permis tout d'abord, en 2011, d'avoir la zone de passage, et l'objectif des études en 2012, c'était de définir les modalités de desserte du territoire et les modalités aussi d'exploitation de la Ligne Nouvelle, c'est-à-dire les sections de lignes nouvelles où on allait faire circuler des trains de voyageurs, plus des trains de marchandises. Donc la décision ministérielle du 15 décembre 2013 a acté les sections de ligne nouvelle où il y aurait des voyageurs plus des marchandises et des sections de ligne nouvelle où il y aurait uniquement des trains de voyageurs. Donc quand on regarde la section entre Narbonne et Perpignan, comme vous l'avez sur le schéma, il a été décidé en décembre 2013

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

que sur cette section de ligne nouvelle, il n'y aurait que des trains de voyageurs, que des trains à grande vitesse. C'est le trait bleu. Les sections de ligne nouvelle où l'on aurait des trains de voyageurs plus des trains de marchandises, c'est uniquement entre Montpellier et Béziers, le trait vert. Le ministre nous a demandé aussi de regarder l'opportunité de faire une section voyageurs plus fret dans la plaine du Roussillon, de Perpignan. Vous avez le vert, ici. Donc pour vous répondre, madame, entre Narbonne et Rivesaltes, il n'y aura que des trains de voyageurs sur la Ligne Nouvelle.

Estelle BRISSET : Les trains de fret passeront sur la ligne existante

Bruno BEAUCHET, SNCF Réseau : Voilà, après, les trains du transport du quotidien, pour les déplacements domicile-travail, circuleront sur la ligne existante, et les trains de fret sur la ligne existante. Le fait de reporter les circulations de grande vitesse sur la Ligne Nouvelle, ça libère de la capacité sur le réseau existant pour développer et accroître l'offre des transports du quotidien, les TER et pour offrir la capacité pour les plateformes régionales, pour développer les transports de marchandises.

Estelle BRISSET : Merci, premier élément de réponse. Deuxième élément de réponse, Antoine Hantz, sur le bruit.

Antoine HANTZ, SNCF Réseau : Bonjour à tous. Donc par rapport au bruit ferroviaire, ce qu'il faut déjà bien avoir en tête, c'est que c'est une obligation réglementaire pour le maître d'ouvrage. Donc comment on procède pour évaluer le bruit ferroviaire ? Dans un premier temps, on fait un état initial, c'est-à-dire qu'on a fait différentes mesures, une quarantaine de mesures, sur les 150 kilomètres du projet, pour caractériser l'état initial, c'est-à-dire quelle est l'ambiance sonore, acoustique, sur les territoires sur le projet. Ensuite, sur la base de ces mesures, on réalise des simulations acoustiques, vu que le projet n'existe pas sur le territoire, on réalise des simulations acoustiques de manière à pouvoir regarder et repérer les bâtis qui sont au-dessus des seuils réglementaires. Comme vous l'a dit Bruno, cette section qui nous intéresse aujourd'hui ne sera concernée que par des circulations de trains voyageurs, donc les seuils réglementaires à respecter, c'est 60 décibels de jour et 55 de nuit. Il n'y aura que des circulations de jour, donc de 6 heures à 22 heures, donc ce sera le seuil de 60 décibels qui sera à respecter. Ensuite, le deuxième élément important à avoir en tête, c'est que c'est une obligation de résultat. En fait, une fois que la ligne sera en circulation et mise en exploitation, des mesures acoustiques seront mises en œuvre pour vérifier si les bâtis qui sont au-dessus des seuils réglementaires ont eu une bonne protection acoustique. Les protections acoustiques peuvent être de deux grands types, soit des murs anti-bruit, que l'on met directement sur la Ligne Nouvelle, donc des protections à la source, soit ce qu'on appelle des isolations de façade, c'est-à-dire qu'on va isoler la maison, par exemple du double-vitrage, pour la protéger du bruit.

Estelle BRISSET : Si je vais au plus loin de cette obligation de résultat, si par hasard, dans les études, vous vous êtes trompés et que les mesures montrent après qu'il y a plus de niveau de bruit, vous complétez les protections phoniques. Ça veut dire ça, l'obligation de résultat ?

Antoine HANTZ, SNCF Réseau : Ça veut dire ça, l'obligation de résultat. Si on se rend compte que les mesures acoustiques lors de la mise en exploitation de la ligne, les seuils sont tout de même dépassés, le maître d'ouvrage a l'obligation de refaire ou d'améliorer les protections mises en œuvre.

Estelle BRISSET : Très bien, merci. Est-ce qu'il y a encore des questions sur le « pourquoi », sur les enjeux, les services ? Il y a madame au fond.

► **Mariette GERBER, ANSES :** Bonjour. Bonjour, monsieur Parant, nous nous sommes déjà rencontrés, nous avons déjà discuté. Je suis expert à l'ANSES, l'agence de sécurité alimentaire environnementale et du travail. Je suis aussi membre de l'association ECCLA et puis de la coordination régionale inter-associatives, qui travaille sur le problème de la LNMP depuis déjà plusieurs années. J'ai vraiment apprécié que votre discours ait un peu changé, c'est-à-dire que vous vous préoccupez beaucoup de la deuxième ligne, puisqu'effectivement, vous allez la charger du fret, vous allez la charger de davantage de TER. Cependant, il y a un aspect qui est un peu négligé, me semble-t-il, c'est quelque chose qui a été évoqué en particulier par le sénateur Roland Courteau, c'est la vulnérabilité de cette ligne. Tous les gens qui prennent le TER, cette ligne, savent qu'en effet, elle est très susceptible aux méfaits climatiques, et avec le changement climatique, dont nous constatons les effets régulièrement, on peut évidemment craindre que cette deuxième ligne ne rende pas les services que vous voudriez lui voir rendre, effectivement. C'est pour ça que la meilleure façon de soulager notre territoire, ici, en tout cas, pas la meilleure, mais une excellente façon de le soulager, ce serait de nous débarrasser des énormes camions qui sont non seulement sur autoroute, mais encore sur la départementale. Comme vous l'avez souligné, ces camions sont polluants, il y a des études, j'ai cité plusieurs fois le schéma climat-région, qui a été établi avant ce premier Conseil régional, mais madame doit le connaître quand même, qui dit bien que cette traversée entraîne une pollution au niveau de plusieurs communes de l'agglomération de Narbonne notamment, que ce soit Roquefort-des-Corbières, Caves, Fitou, nous sommes donc extrêmement gênés, non seulement pour le bruit, par les difficultés de circulation et par la pollution générée par ces camions. Donc une excellente façon de nous en débarrasser serait effectivement de prévoir que le fret passe aussi sur la ligne à grande vitesse, telle que vous nous l'avez montré, et pas seulement pour les voyageurs. Cette ligne pour les voyageurs, à quoi elle va nous servir ? Elle va transporter les gens du nord de l'Europe au sud de l'Europe, donc qu'est-ce qu'il va se passer ? Pour nous, ce n'est pas extraordinaire. Alors que si on y faisait passer le fret, bien sûr, ce serait une amélioration. Cependant, j'ai entendu la dame de Caves, nous sommes voisines, je ne suis pas très loin, et c'est vrai qu'il y aurait des nuisances. Or, au début des études sur le TGV, il y avait eu une étude sur la mise en tunnel de Salses à Roquefort-des-Corbières. Effectivement, c'était peut-être un peu plus cher, mais si vous acceptiez de faire non pas une ligne à 350 kilomètres-heure, mais à 290 kilomètres-heure, on économiserait pas mal de financements et on pourrait peut-être mieux respecter le territoire, comme l'a souligné monsieur Devic, c'est un territoire exceptionnel, avec une grande biodiversité, il faut prendre grand soin de ce territoire. Ça aussi, ça a un impact économique. Si notre territoire est abîmé, il y aura beaucoup moins de tourisme, la viticulture va en souffrir aussi, donc je veux dire, c'est très important, monsieur Devic l'a souligné, il faut vraiment mettre tout en œuvre pour que nous soyons améliorés, du point de vue d'un état sanitaire, du point de vue du risque de la circulation, mais aussi du point de vue de l'atteinte à l'environnement, parce qu'il n'y a pas que le bruit, il y a les vibrations, il y a quand même énormément d'aspects qui vont modifier notre environnement, et je pense que si on revenait à cette idée du tunnel de Salses à Roquefort-des-Corbières, ça vaudrait peut-être la peine et à ce moment-là, vraiment, cette deuxième ligne servirait le territoire.

Estelle BRISSET : Merci, madame. Édouard Parant, mixité totale ou en partie, et puis ce tunnel ?

Édouard PARANT, SNCF Réseau : En fait, j'ai entendu trois propositions. Une alerte, pour commencer, le devenir de la ligne actuelle, vis-à-vis du réchauffement climatique, sa sensibilité vis-à-vis d'une possible élévation du niveau de la mer. Ce point a été étudié en 2008 et présenté en 2009 lors du débat public. Effectivement, comme à l'époque, nos ancêtres l'ont construite là où il y avait le moins de cailloux à bouger, donc là où c'était le plus

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

plat, et l'endroit où c'est le plus plat, c'est au bord de la mer, donc ils l'ont faite dans les étangs. Effectivement, aujourd'hui, la question se pose, puisqu'on a une trentaine de kilomètres entre Montpellier et Perpignan où l'on est à moins de trois mètres de hauteur, au niveau de la mer. Donc quand vous avez conjugaison de vents marins, inondations des cours d'eau, juxtaposition de la houle, vous pouvez à terme avoir des problèmes de submersion partielle, sans compter les embruns. La problématique que ça pose, ce n'est pas tellement lié à la Ligne Nouvelle, c'est s'il y a effectivement élévation, dans les cinquante à cent ans qui viennent, de 50 centimètres ou 80 centimètres, que fait-on ? Qu'est-ce que la population décide de faire ? Est-ce qu'on reste là où on habite, auquel cas, il faut maintenir les voies de communication, pas uniquement ferroviaires, mais également routières. Ou alors, on estime que maintenir en place les populations, c'est dangereux et ça coûtera trop cher de les protéger, on décide ce qui s'appelle un « repli stratégique ». Ça, c'est des scénarios que des services de l'État, auxquels je n'appartiens pas, sont en train d'élaborer. Si jamais l'option, dans cinquante ans, c'est de se dire « repli stratégique », ça veut dire que globalement, on abandonnera la ligne actuelle, sur laquelle on circule, et qu'il faudra en reconstruire une nouvelle. Je dis bien qu'il faudra en reconstruire une nouvelle, puisque la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan ne pourra pas faire, même si elle accepte des trains de marchandises, ce que deux lignes faisaient. Aujourd'hui, si on veut en faire une deuxième, c'est parce qu'on estime qu'on manque de place. Donc si l'actuelle tombe, ce n'est pas la Ligne Nouvelle, même avec du fret, qui permettra de faire circuler tous les trains. Donc si l'objectif, c'est du repli stratégique, ça veut dire que dans les cent ans qui viennent, il faudra construire d'abord LNMP, et puis peut-être dans cinquante ou soixante-dix ans, une nouvelle ligne qui, elle, desservira les populations là où elles auront décidé de revenir habiter.

Estelle BRISSET : Si on a LNMP, on en aura déjà quand même une.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : On en aura une, mais ce que je veux dire, c'est que LNMP ne pourra pas satisfaire à l'ensemble des trafics, si jamais on abandonnait la ligne actuelle. Ça, c'est pour le volet réchauffement climatique. La deuxième, c'est comment faire en sorte qu'il y ait moins de pollueurs sur l'autoroute. LNMP n'est pas, malheureusement, la solution à la saturation de l'autoroute A9. Par contre, ce qui est intéressant, c'est de se dire que si on arrive à faire en sorte qu'il y ait plus de report modal, eh bien on évitera peut-être la congestion de l'autoroute et on diminuera sa dangerosité. Donc l'objectif, ce n'est pas de transférer tous les poids lourds sur la voie ferrée, c'est irréaliste, ça voudrait dire un nombre de trains, on sait déjà que ça ne nous permettrait pas de circuler sur les lignes. Mais peut-être que l'objectif, c'est de permettre d'éviter la saturation de l'autoroute, qui, par moment, n'en est pas très loin, puisqu'on est en train de la doubler à Montpellier et de rajouter une troisième voie à Perpignan.

► **Marie MEUNIER-POLGE, vice-présidente, région Languedoc-Roussillon** : Le mur des camions.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Voilà, le fameux mur des camions dont vous parliez. L'objectif, c'est bien ça, c'est de permettre le report modal. Et pour permettre le report modal, on estime qu'il faut trois conditions : avoir une infrastructure pour faire rouler les trains, c'est le minimum. Deuxième critère qu'il faut, c'est avoir des entreprises ferroviaires compétitives, par rapport aux entreprises de camions. Malheureusement, aujourd'hui, ce n'est pas encore le cas, pour un certain nombre de raisons, que ce soit les conditions de travail des pays de l'est, des pays du sud et les conditions de travail des entreprises ferroviaires, aujourd'hui, on constate qu'il n'y a pas égalité. Du coup, le camion est très avantageux. Et la troisième condition pour que ça marche, c'est qu'il y ait globalement une politique volontariste de l'État. Ça peut prendre différentes formes, rappelez-vous du Grenelle, de l'écotaxe. Aujourd'hui, on est en train de parler de la première condition, faire la ligne, mais on sait que ce n'est pas

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

suffisant pour provoquer le report modal. C'est absolument nécessaire, mais ce n'est pas suffisant. Troisième point, parce qu'apparemment, vous avez souligné les études que nous avons menées en 2012 sur la possibilité de faire un tunnel de Salses à Roquefort, donc de mémoire, c'est 11 kilomètres, il me semble que c'est le chiffre sur lequel nous étions arrivés. Si on fait un tunnel, de toute façon, on ira tout droit. L'objectif du tunnel, c'est de s'affranchir des contraintes du relief, donc on s'enterre et donc on va tout droit. La question de la vitesse n'entre pas énormément en jeu, sauf sur la taille du tuyau. Plus vous allez vite, plus ça fait piston, plus vous avez mal aux oreilles, donc plus vous allez vite, plus il faut faire un tunnel large. Mais globalement, avec 11 kilomètres de tunnel, à 100 millions d'euros du kilomètre, ça vous fait 1,1 milliard d'euros pour ces 11 kilomètres. Malheureusement, c'est enterrer le projet au propre comme au figuré. C'est-à-dire que personne n'est prêt et ne pourra payer cette solution. Donc ça n'a pas été retenu car pas jugé indispensable vis-à-vis de la protection du territoire. On va essayer, au travers de la maquette, tout à l'heure, de vous présenter comment le projet peut, malgré tout, s'insérer au mieux dans l'environnement qu'il va traverser.

Estelle BRISSET : Merci pour ces éléments de réponses précis. J'avais vu une main qui s'était levée là-bas. Je ne sais pas si je vais pouvoir prendre toutes les questions maintenant, vous aurez un temps d'échanges après, c'est pour vous montrer le tracé aussi, qui est l'objet de la réunion ce soir.

► **Nathalie BERTHUEL-ARCIVAL, présidente de l'association « No Pasaran :** Je suis la présidente de l'association « No Pasaran », qui s'occupe de défendre votre territoire, les intérêts de notre territoire sur cette ligne. Nous avons décidé, avec toutes les associations de territoire entre Montpellier et Perpignan de nous unir dans une coordination régionale, dont Mariette vous a parlée tout à l'heure, et que monsieur Parant connaît bien. Nous tenons à évoquer ce soir – ce n'est pas des questions, c'est plus des affirmations de notre part – le fait qu'au niveau européen, l'Europe n'apportera un financement optimal que tout autant que le fret sera de bout en bout. L'Europe ne finance de manière vraiment impactante sur le prix que si le fret est pris en compte. Les enjeux, notamment en matière de fret sur le grand axe ferroviaire Scandinavie, Rhin-Rhône, Méditerranée occidentale et Europe centrale, qui est le nôtre, corridor prioritaire européen numéro six, sont largement sous-estimés, voire ignorés par l'étude que vous avez menée, ce qui compromet les débouchés des ports de la Méditerranée occidentale. Le projet présenté induit un goulet d'étranglement de 60 kilomètres pour le fret entre Béziers et Perpignan, sur un axe ferroviaire européen majeur de plus de 3000 kilomètres. Au niveau régional, la congestion et l'insécurité du réseau routier régional sont ignorées, alors que ces éléments doivent être intégrés pour apprécier l'urgence d'une ligne nouvelle polyvalente, non dédiée prioritairement à la très grande vitesse, mais également au fret. Au niveau local, pour la séquence numéro deux, celle qui va de Salses à Peyriac-de-Mer, nous tenons à vous alerter sur les fragilités de la ligne actuelle, je n'y reviendrai pas lourdement, puisque Mariette Gerber les a soulignées. Régulièrement, les trains sont arrêtés, non pas à cause de la submersion marine, mais à cause seulement des embruns, ce qui veut dire qu'aujourd'hui, quand un train est arrêté, quand ça repart, on donne la priorité aux voyageurs et non pas au fret. Donc le fret reste très souvent stocké, parqué, en gare de Béziers, souvent, et parfois, ça occasionne des retards dans les livraisons. Donc les gens qui utilisent le fret pour faire livrer leurs marchandises, ont tendance à reculer devant ce mode de transport, parce que justement des lignes ne sont pas dédiées aux transports des marchandises. Nous, on estime que le doublé de ligne doit se faire, mais d'une autre manière que celle que vous proposez, c'est-à-dire en incluant le fret de bout en bout, entre Montpellier et Perpignan. Et bien entendu au travers d'un tunnel, puisque nous ne pouvons pas, techniquement, ça coûte beaucoup trop cher de creuser pour faire amener le fret en même temps que les voyageurs, donc la seule solution économiquement réalisable, c'est un tunnel. Monsieur Parant, vous parliez de 100 millions d'euros, à peu près, le kilomètre, oui, c'est le coût du tunnel, mais à cela, il faut que vous

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

enleviez les travaux que vous n'aurez pas à faire en déblai-remblai, donc finalement, ça ne revient pas à 1 milliard d'euros, le trajet.

Estelle BRISSET : Vous avez d'autres points, madame ?

► **Nathalie BERTHUEL-ARCIVAL, présidente de l'association « No Pasaran** : Oui, juste un point, c'est que quand on évoque avec vous le devenir de la ligne actuelle, lorsque la ligne ancienne ne pourra plus fonctionner, peu importe les raisons, la première, vous bottez en touche en nous disant « oui, mais jusqu'en 2050 on va pouvoir absorber le fret », mais 2050, c'est demain. Or, une ligne, on la construit pour 100 à 200 ans, donc si demain, le fret n'est pas absorbable ou que la ligne s'avère insatisfaisante, du fait des intempéries, vous allez nous en faire une deuxième et celle-là, vous allez nous la passer le long de l'autoroute, sur l'option littorale, là où on ne la veut pas. Merci.

Estelle BRISSET : C'est des sujets qu'on a déjà évoqués, le fret, le tunnel. Monsieur Martin ?

► **Henri MARTIN, vice-président, Communauté d'Agglomération du Grand Narbonne** : Simplement, je pose la question, si on bouleverse toutes les propositions, à ce stade du projet, est-ce qu'on ne risque pas au mois de juin d'avoir une fin de non-recevoir auprès du ministère ? Déjà, faire passer le projet, c'est une chose, si le changement complet de tactique doit retarder le projet ou le compromettre, autant qu'on le sache. Je ne suis pas là pour prendre parti pour ou contre les propos que vous avez pu tenir, mais aujourd'hui, je crois qu'il y a un travail qui a été fait en amont, et si en juin, je le répète, nous devons changer, par rapport aux préconisations ministérielles, je crains que ça compromette le projet lui-même. Je pose la question à monsieur Parant, je ne vous réponds pas.

► **Une intervenante** : Ça fait trois ans qu'on le demande, on ne nous a jamais écoutés. Ce que je voulais dire, c'est qu'il y a plein d'acteurs économiques qui sont d'ici, qui ont pris la parole, et puis il y a des nouveaux qui arrivent, qui sont des touristes qui ont apprécié le coin, pas que pour le bord de mer, mais pour le bord des Corbières. Et puis on a fait des achats. D'un seul coup, RFF écrit sur tous les documents que ce sera mixte du début à la fin, et que pour être mixte, il faut que ça passe là où c'est plat, nous, on fait des investissements, on investit de plein de façons différentes, on arrive dans la région avec beaucoup de bonheur, parce qu'on l'apprécie et d'un seul coup, on veut une région tranquille et on va se retrouver avec un TGV qui va passer à 300 mètres de la maison. Et ça, c'est les touristes. Les touristes, on n'en parle pas forcément en bien, mais c'est une industrie aussi. Le tourisme qui se développe en ce moment, ce n'est pas le tourisme du bord de mer, c'est les touristes qui arrivent dans les Corbières et au bord des Corbières. Ce serait plutôt au monsieur de l'agglomération que je m'adresse.

► **Henri MARTIN, vice-président, Communauté d'Agglomération du Grand Narbonne** : Le monsieur de l'agglomération, qui s'appelle monsieur Martin et pour lequel, visiblement, vous avez oublié le nom sur le bulletin de vote, peu importe, c'est le maire de Port-la-Nouvelle, c'est un maire avant tout et il y a beaucoup de maires, ici. Dans notre tissu de missions, s'il en est une qui est insupportable, c'est de recevoir un demandeur d'emploi dont on sait par avance qu'il va quitter votre bureau avec une solution qui n'existe pas, avec des promesses dont il se fiche éperdument. Vouloir réduire le développement de notre coin des gens de qualité comme vous, qui vous y êtes installée, j'en conviens, c'est un petit peu léger. Moi, ce que je dis, c'est qu'il faut que le port de Port-la-Nouvelle se fasse, qu'il faut que la ligne TGV se fasse, je dis qu'entre le port et la ligne TGV, il y a une osmose qui est inconditionnelle. Je dis qu'entre le musée de la Romanité à Narbonne et ce TGV, il y a quelque chose d'énorme. Je dis que cette gare à Narbonne, la gare départementale de Narbonne, est également un point extrêmement important, si on veut revasculariser cette

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

région, en partant de Narbonne à Toulouse, et ça va être vraiment une épine dorsale. Comprenez que pour nous, il s'agit aussi d'un problème de survie et d'économie. Alors soyez assez tolérante quant au fait qu'on veuille se développer aussi. Vivons dans notre siècle, en respectant certes tous les intérêts, mais sachez quand même qu'ici, il y a un problème d'emploi qui est récurrent, il y a des problèmes de reconversion qui sont récurrents, il y a des métiers difficiles, certes, comme les métiers de la vigne, mais aussi comme les pêcheurs, donc demain ou après-demain, il va falloir trouver des solutions à tous ces demandeurs d'emploi.

Estelle BRISSET : Je vous propose, madame, qu'à la fin de la réunion, vous alliez voir l'équipe SNCF Réseau et que vous redonniez votre commune de résidence. Treilles, très bien. Édouard Parant, est-ce que vous voulez apporter des compléments sur l'intervention de madame de No Pasaran sur le fret ? On a déjà évoqué le sujet, mais il y avait peut-être des points à approfondir.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Effectivement, je voudrais que Bruno explique pourquoi le projet est TGV-fret jusqu'à Béziers et pourquoi il ne l'est plus après, parce que ça peut paraître bizarre de se dire que d'un seul coup, les trains disparaissent. Du coup, est-ce que ça ne va pas saturer entre Narbonne et Perpignan, à l'avenir ? Donc je pense qu'on vous doit un éclairage, afin que tout le monde comprenne pourquoi le ministre a retenu ce choix, et c'est une décision ministérielle qui a été prise le 15 décembre 2013, comme le disait monsieur le vice-président. Revenir éternellement sur les choix, c'est le meilleur moyen de ne pas avancer, aujourd'hui. Un des objectifs, avant que Bruno vous développe l'argumentaire, c'est de rendre le meilleur service au plus faible coût, donc s'assurer que le projet que l'on construit est un projet réaliste qui pourrait être financé parce qu'il répond à l'ensemble des besoins, y compris aux besoins européens en matière de transports de marchandises. Donc ce que va vous expliquer Bruno, c'est que même si la ligne est dédiée aux TGV, elle ne handicape pas le transport de marchandises. Il va vous expliquer pourquoi. Et après, dernier point sur les trains prioritaires, les trains longue distance sont prioritaires sur les trains courtes distances. Plus il va y avoir de fret international, plus ces trains vont être prioritaires, par exemple, sur les TER, il faut le savoir. Donc on a intérêt effectivement à s'assurer qu'ils peuvent passer.

Estelle BRISSET : D'où les deux lignes.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : C'est important, il faut le savoir.

Bruno BEAUCHET, SNCF Réseau : Comme dit Édouard, ce qui est important, il faut que ce soit un projet finançable, donc ça a été une des préoccupations qui ont guidé ces choix de la décision ministérielle de décembre 2013, puisqu'en fait, si on regarde aujourd'hui quelles sont les circulations : entre Nîmes et Montpellier, on a 175 trains par jour environ. Entre Montpellier et Narbonne, 150 trains par jour. Entre Narbonne et Perpignan, c'est de l'ordre de 80 à 90 trains par jour. Donc on a regardé effectivement avec une grande attention cette problématique de saturation. D'ailleurs, la commission Duron, dont on n'a pas parlé ici, en décembre 2013, a demandé la mise en place d'un observatoire de la saturation spécifique sur l'axe Narbonne-Perpignan. Donc ces questions sont regardées avec le plus grand intérêt et le plus grand détail. Donc ce que l'on voit, c'est que Nîmes-Montpellier, c'est là où l'on a aujourd'hui le plus de trafic, il y a en réponse le contournement de Nîmes et Montpellier. Ensuite, où l'on a le plus de trafic, je vous disais, Montpellier-Narbonne, il faut s'attarder un peu plus sur Montpellier-Sète, puisqu'on est dans le périurbain de Montpellier. Après, au-delà de Sète, déjà, il y a moins de circulation, on est toujours de l'ordre de 150 trains. Ensuite, ces trains vont soit vers Perpignan, soit vers Toulouse. Ce qui fait que sur la branche Narbonne-Perpignan, aujourd'hui, on a de l'ordre de 80 à 90 trains au total. Les trains de marchandises, aujourd'hui, c'est de l'ordre de 30 trains par jour. Ça ne paraît pas beaucoup, parce

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

qu'effectivement, les conditions du report modal ne sont pas présentes, donc on n'a pas beaucoup de trains, au regard de ce qui passe sur l'autoroute et des trains de camions que l'on voit. Par contre, 30 trains, néanmoins, ça n'a pas cessé de progresser. En France, le trafic de fret ferroviaire baisse, ce qui n'est pas le cas ici, au contraire, il progresse. Même si on n'est qu'à 30 trains, ça progresse. Nous avons fait des études, des prévisions de trafic, et notre modèle de prévision de trafic est européen, on regarde un peu tous les flux de marchandises qui peuvent passer sur ce corridor méditerranéen. Quand je parle d'européen, ça veut dire entre la péninsule ibérique, le nord de l'Europe, l'est de l'Europe et on inclut également les trafics portuaires. Tout à l'heure, quelqu'un parlait du port de Barcelone, effectivement, on regarde ce qui pourrait venir du port de Barcelone. Ici, vous trouvez nos prévisions de trafic, peut-être qui sous-estiment ce potentiel de report modal, à Perpignan, c'était le contraire. Donc on essaie d'être au plus juste de ce potentiel, donc on a fait des prévisions de trafic, on a estimé quelles pourraient être les prévisions à l'horizon de la mise en service du projet, on ne reste pas bloqués à cet horizon-là, on regarde aussi au-delà, jusqu'en 2060 et même au-delà, quel pourrait être ce trafic. Ensuite, on regarde la complémentarité des deux lignes, le fait qu'on mette les TGV sur la Ligne Nouvelle, si on a assez de place sur la ligne existante pour faire circuler tous les trains régionaux, pour répondre à l'ambition du Conseil régional, et tous les trains de marchandises à l'horizon de la mise en service du projet, mais même au-delà. Et même, on va au-delà de ça, c'est-à-dire que notre souci est de répondre à ce potentiel que l'on a estimé, et ensuite, on regarde s'il y a de la capacité résiduelle. Comme vous le dites, ce n'est pas un projet pour dans 30 ans, 50 ans, on fait des prévisions à cet horizon-là, mais on regarde au-delà, est-ce qu'on va pouvoir encore faire circuler davantage de trains de marchandises ? Et effectivement, non seulement on répond aux besoins des horizons 2060-2070, mais on a même de la capacité résiduelle sur Narbonne-Perpignan pour faire passer davantage de trains. Donc par rapport à la situation d'aujourd'hui, ça permettrait de multiplier par quatre, cinq au moins le nombre de trains de marchandises à des horizons lointains, donc on répond vraiment aux besoins et en plus, on a de la capacité pour répondre, même si la ligne entre Narbonne et Perpignan, LNMP, ne serait-ce que pour des trains à grande vitesse.

Estelle BRISSET : Je sais qu'il y a encore beaucoup de doigts qui se lèvent, je vous ai repérés, l'objet de la réunion est quand même de vous présenter le tracé, entre Roquefort-des-Corbières et Fitou. Il y a à peu près un quart d'heure de présentation, il y a un film 3D qui est intéressant parce que ça va vraiment vous mettre en condition de ce que pourrait être le projet, et après, on revient vers vous et on répondra à vos questions.

► **Un intervenant :** Moi, j'ai juste une question à poser : est-ce que la gare de Leucate La Franqui sera maintenue ?

Estelle BRISSET : On fait une dérogation, la gare Leucate-la-Franqui.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Je vais vous dire, en tant que gestionnaire d'infrastructures, oui, la gare existe, je n'ai pas prévu de la démolir.

► **Un intervenant :** À l'extérieur, dans d'autres régions, il y a tout un tas de petites gares [inaudible]

Édouard PARANT, SNCF Réseau : On est bien d'accord que le projet ne se fait pas contre les lignes actuelles. Après, juste une information : SNCF Réseau a les rails, il n'a pas les gares. Ou il a les quais. En tout cas, ce n'est pas lui qui décide si les trains s'arrêtent. En l'occurrence, pour les TER, d'abord, l'autorité organisatrice des transports, donc c'est la région, de par la loi, qui commande des arrêts et des trains à une entreprise ferroviaire, en l'occurrence, en France, jusqu'à présent, à SNCF Mobilité. Donc SNCF Réseau vous dit « la

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

gare existe, je ne vois pas de raison de la supprimer ». Après, je ne sais pas s'il y a une politique, je me tourne vers ma voisine, d'arrêter le service TER à la Franqui ?

► **Marie MEUNIER-POLGE, vice-présidente, région Languedoc-Roussillon :** Non, il n'est pas du tout prévu, monsieur, de détruire.

► **Un intervenant :** Il n'est pas prévu, bien sûr, mais moi, je viens d'une région où, au nom de tout ce que vous avez énuméré, on a supprimé les lignes de chemin de fer, on a supprimé les gares, alors paradoxalement, on est condamné à retourner sur la route. Or, si j'ai bien compris, on veut libérer un peu, soulager un peu le trafic routier. Et c'est ce qu'il se passe, c'est pour ça que je pose la question : est-ce que oui ou non, vous pouvez nous garantir la gare de Leucate-la-Franqui ?

Estelle BRISSET : Je crois qu'ils ont essayé de répondre, je pense qu'on n'a pas encore tous les éléments, aujourd'hui, l'objectif, ce n'est pas de supprimer du trafic, on n'a pas la réponse. Donc on passe aux conditions de passage et de réalisation du projet. Édouard Parant, vous avez étudié plusieurs variantes de tracé, comment avez-vous procédé ? Quelle méthodologie ? Vous allez nous présenter le tracé.

LA LNMP, COMMENT ?

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Pour cette deuxième partie de la réunion, on va essentiellement s'appuyer sur une vidéo que l'on vous commentera et sur laquelle on pourra revenir au travers de vos questions. Comme ça a été présenté au travers du film, on a plusieurs variantes de tracé, il a fallu à un moment les comparer. Et pour les comparer, on s'est appuyés sur la méthode du Grenelle de l'environnement, qui est basée sur trois dimensions : sociétale, environnementale, socio-économique ou technico-financière. Donc vous avez vu les différents critères qui ont été pris, c'est sur cette base-là qu'aujourd'hui, nous vous proposons, sur le secteur qui nous intéresse, là, vous avez une vision de l'ensemble du projet, de rester, pour la traversée des Corbières littorales, sur le tracé historique, donc 100 % du tracé que nous allons vous proposer s'inscrivent là où il avait été imaginé en 1995. Ça, c'est la première information que je vous livre. Si on regarde un petit peu les variantes de tracé qui avaient été présentées, la première chose que l'on peut regarder, c'est qu'elles s'inscrivent toutes à l'ouest de l'autoroute. Le nord est à droite, le sud est à gauche, la mer est en bas et les Corbières sont en haut. Pour des questions de facilité de représentation, on a fait tourner de 90 degrés. Donc il y avait trois variantes de tracé qui étaient plus ou moins proches de l'autoroute, plus ou moins à l'intérieur du haut pays, mais en tout cas, toutes celles que nous vous présentons sur cette section sont à l'ouest de l'autoroute A9, avec le souci, tant que c'est possible, de jumeler les infrastructures, pour limiter le couloir de nuisance, mais on le voit bien, à un moment donné, l'autoroute part rejoindre la nationale et le projet de TGV, lui, coupe tout droit, pour aller directement rejoindre la plaine du Roussillon sur les hauts de Fitou. Pourquoi ? Parce que l'autoroute, à l'époque, a cherché à éviter le relief, comme la nationale et la voie ferrée actuelles, qui passent toutes en 150 mètres de large, à la frontière entre l'Aude et les PO. Ces trois variantes de tracé, elles ont été passées au tamis des différents critères dont on vous a parlé. Et finalement, ce qui a emporté l'adhésion sur le tracé rose, et on y reviendra, Nicolas Aladern, responsable des études techniques, pourra développer, c'est des critères techniques, parce qu'on arrive dans un relief qui n'est pas très favorable pour faire passer une voie ferrée, d'ailleurs, à l'époque, on ne l'a pas fait passer là, ni l'autoroute ni la nationale, donc c'est un peu une gageure. Derrière, on a évidemment concerté et je vous

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

rappelle qu'on concerte depuis 2011 sur le projet, avec vous, en 2012, on a fait des réunions publiques, il y a eu débat public en 2009, il y a eu 6 commissions avec les maires et les élus, les parlementaires, et un des critères forts qui est ressorti, c'est... mais je suis d'accord avec vous, madame le maire, pas sur Roquefort, mais la majeure partie du temps, on a entendu « restez là où c'était prévu ». Donc c'était un des critères qui étaient utilisés. Et puis après, je vous ai dit que l'objectif était de rendre le meilleur service au meilleur coût, donc l'optimum économique nous a conduits à privilégier cette variante. Sur la suite du parcours, on continue vers le nord, donc là, on arrive notamment sur le territoire de Roquefort, on reste également à l'ouest de l'autoroute, avec une section en tunnel, on le verra tout à l'heure, au niveau de la falaise de Roquefort. Et on essaie de coller au maximum l'infrastructure, mais l'infrastructure ferroviaire est conçue pour du 350 kilomètres-heure, donc elle n'arrive pas à épouser le tracé de l'autoroute qui est prévue pour 160 kilomètres-heure. Il y a des représentants des forces de l'ordre qui vous diront que c'est limité à 130, dans les faits, toute infrastructure a un petit peu plus de potentiel pour que si vous roulez à 130, vous soyez en sécurité. Toujours est-il entre 130 et 350, vous voyez que les virages sont beaucoup plus prononcés pour l'autoroute, donc on n'arrive pas à se rapprocher, notamment au droit de votre commune, madame, aussi près de l'autoroute qu'on voudrait. On voit bien les deux points de tangente, les deux bosses à droite et à gauche, qui limitent. Il y a d'autres possibilités techniques, vous l'avez évoqué, peut-être que vous reviendrez dessus, mais en tout cas, le champ des possibles à un coût raisonnable, le voici. C'est là encore, l'objectif est de rester là où c'était prévu. Je vous propose, avant de parler de la gare, si vous avez des questions sur la gare, qu'on passe au tracé.

Estelle BRISSET : Donc on va appeler Nicolas Aladern, responsable des études techniques et Antoine Hantk, responsable des études environnementales, qui vont vous commenter la 3D. Donc là, on va être quasiment en situation.

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : Bonsoir à tous. On va tenter déjà de vous faire comprendre où l'on est et comment marche la 3D, parce qu'il n'y a pas beaucoup de points de repère. Perpignan, en gros, est en bas. On va vous montrer la 3D de Perpignan en direction de Montpellier.

Estelle BRISSET : Là, on va du sud vers le nord.

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : Sur votre gauche, en rouge, vous voyez la commune d'Opoul. Sur votre droite, celle de Salses. On voit l'étang de Salses et de Leucate et la mer en fond. Au niveau des codes couleur, en rouge, ce sont les communes, on va se rapprocher un petit peu plus. Avant d'entamer la présentation, un petit rappel, Édouard Parant l'a bien rappelé, un TGV ne tourne pas aussi vite qu'une autoroute. On a une deuxième contrainte très importante sur le secteur, c'est les pentes. Un TGV, ça ne monte pas aussi fort qu'une voiture. En gros, la pente moyenne pour un TGV, max, c'est de 2,5 %. Donc quand on arrive sur un secteur où le relief est particulièrement chahuté dans les Corbières, forcément, c'est toujours très difficile de s'y insérer. Et bien sûr, on a de nombreuses zones où l'on doit creuser et enlever des zones de déblai. Pour vous donner quelques chiffres, en gros, sur toutes les Corbières, on est environ à 10 millions de mètres cubes que l'on doit enlever. 10 millions de mètres cubes, c'est quoi ? De manière schématique, vous mettez deux terrains de foot l'un à côté de l'autre et le volume représenté, c'est ces deux terrains de foot et un kilomètre au-dessus. Donc pour nous, l'objectif va être d'optimiser tout cela et arriver à limiter au maximum ces mouvements de terrain. Donc au niveau du sol, pour continuer la présentation, en bleu, on va avoir les cours d'eau. Ici, il n'y en a pas trop. En jaune, les lieux-dits et en orange les voiries, histoire que vous puissiez vous repérer. On démarre au niveau de la limite de commune, pour rentrer sur le territoire de Fitou. Donc ici, on voit que la ligne est sous le terrain naturel, en déblai.

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Il y a les éoliennes sur la gauche.

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : Il faut savoir que le point culminant de la LNMP vient d'être passé, donc en gros, maintenant, on descend vers Roquefort et l'autoroute.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : On est 200 mètres d'altitude, quand même.

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : Tout à fait. Là, on a un déblai qui faisait à peu près trois kilomètres de long, qui vient d'être passé. On arrive à la sortie de ce déblai, sur la petite vallée où il y a la Combe de Remiols, que l'on va avoir, on va la passer en viaduc. En fait, le terrain descend. 28, ce n'est pas la profondeur, je préfère préciser. Le nombre 28, en fait, c'est un des repérages kilométriques, qui dit qu'on est à 28 kilomètres du début de la ligne LNMP, au niveau de Toulouges, on est à 28 kilomètres. Au niveau de la profondeur, aujourd'hui, on est de l'ordre de 20 mètres, à peu près, ici. En fait, il y a toute la dépression avec la Combe dans le fond.

Antoine HANTZ, SNCF Réseau : En termes d'enjeux territoriaux, sur ce secteur-là, ça a été dit lors de cette réunion, toute cette séquence est dans le périmètre du parc naturel régional de la Narbonnaise. Depuis l'entrée dans Fitou, depuis le début de la séquence, on est également dans la zone Natura 2000 des Basses Corbières, donc le tracé intercepte directement dans le périmètre de cette zone Natura 2000. En termes de patrimoine et de paysage, vous avez sur la droite la chapelle Saint-Aubin, qui est un monument historique classé, la ligne et le tracé proposé interceptent son périmètre de protection. On est à peu près, à partir du pied du remblai, à une distance de 150 mètres de la chapelle.

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : Donc le tracé continue sa route vers le nord, on est toujours en remblai, pour le moment, pour passer la dépression. Et vous voyez, on remonte sur le relief, du coup, on repasse en section de grand déblai.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : On laisse les éoliennes de Fitou à droite.

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : Et on va rentrer sur la commune de Treilles. En gros, l'objectif pour nous est de redescendre et de tenter d'aller chercher l'autoroute. On est sur le territoire de Treilles, on avance, et à la sortie de ce déblai, on arrive sur les dépressions liées au ruisseau de l'Abreuvoir et de l'Arène, donc là, on a toute une section en remblai, avant d'attaquer les franchissements des ruisseaux par des ouvrages d'art. Donc vous voyez le premier, le ruisseau de l'Abreuvoir et un petit peu plus loin celui de l'Arène, sachant qu'on va rétablir la route départementale 27 entre Treilles et Caves. Le village est sur votre gauche, on va tourner, Treilles est là-haut.

Estelle BRISSET : On remonte de Perpignan, on va du sud au nord. La distance entre la ligne et le centre du village ?

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : On est à peu près à 1-1,5 kilomètre.

Estelle BRISSET : Oui, on voit, 1,435. La hauteur du viaduc ?

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : On est autour de 25 mètres. À droite, on a le village de Caves.

Estelle BRISSET : La distance par rapport au village de Caves ?

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : Il faut aller un peu plus loin sur la ligne, il faut avancer. En fait, la limite est au niveau du viaduc de l'Arène, la limite de commune, qui est en gris. Donc en fait, on se retrouve au niveau du terrain naturel, en gros, on sort de la zone très chahutée. La ligne s'inscrit beaucoup plus facilement dans le relief et arrive à rester au niveau du terrain naturel, avec des petits déblais et petits remblais, rien à voir avec ce que l'on a vu précédemment. Tu peux avancer jusqu'à Caves, s'il te plaît ?

Estelle BRISSET : On va avancer un peu, là, on rentre sur la commune de Caves.

► **Une intervenante :** On peut revenir un peu en arrière ?

Édouard PARANT, SNCF Réseau : On y reviendra après, madame, on va dérouler jusqu'à la fin, pour avoir une présentation générale de l'ensemble du parcours.

Estelle BRISSET : Après, s'il y a des questions, on y reviendra.

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : Au niveau de la distance entre Caves et la ligne, elle va vous être donnée.

Estelle BRISSET : Voilà le village, on va calculer, par rapport au centre, 1,66 kilomètre, voilà, 1 kilomètre. Les premières maisons, tout à l'heure, c'était 500 mètres et là, c'est l'autoroute. L'autoroute est à 434 mètres. On continue le voyage ?

Antoine HANTZ, SNCF Réseau : Donc si on continue le voyage, dans ce piémont des Corbières, les enjeux sont multiples, ça a été dit également. Il y a des enjeux de milieu naturel, c'est un secteur très sensible, par rapport au milieu naturel. On a fait des inventaires écologiques qui ont démontré cela. S'il y a des enjeux paysagers également, il y a aussi des enjeux de protection contre les incendies, donc il y a un travail également avec l'ONF et les SDIS pour le rétablissement des continuités SFCI. Donc c'est un paysage qui est en fait en alternance avec des zones viticoles et également des zones de collines.

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : On vient d'arriver sur la commune de La Palme, vous voyez qu'on passe à l'ouest de l'aire d'autoroute de La Palme, que l'on n'impacte pas. Le tracé vient ensuite tenter de se coller à l'autoroute.

Estelle BRISSET : Oui, c'est les deux points qu'on avait vus tout à l'heure, on se rapproche vraiment de l'autoroute.

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : Voilà, donc toujours en léger remblai. Là, on jumelle les deux infrastructures, on passe les ruisseaux qui sont rétablis en dessous. Ensuite, on repasse au niveau du terrain naturel, et la ligne repasse en léger déblai, mais ne peut plus rester collée à l'autoroute. Là, on va arriver sur la commune de Roquefort, dont on voit la limite ici. Après le déblai, il y a un ruisseau à franchir.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Prenez un peu de hauteur, Bruno, effectivement, pour situer là où l'on arrive. On voit le parc photovoltaïque à droite, les éoliennes, en arrivant, à cheval sur La Palme et Roquefort.

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : Donc là, on franchit le ruisseau de la Combe de la Val, par un petit ouvrage d'art.

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Et contrairement à l'autoroute et la nationale, on va passer en tunnel et non pas à ciel ouvert.

Antoine HANTZ, SNCF Réseau : Comme vous l'a dit Édouard Parant, vous voyez sur la droite du tracé, entre l'autoroute et le tracé proposé, les parcs photovoltaïques, on arrive dans le site inscrit de la Roque, donc un site classé au niveau réglementaire, en termes de paysages. Donc le choix également de passer en tunnel pour une meilleure intégration paysagère.

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : Donc là, on est au niveau de la carrière, on va passer en tunnel sur cette section, donc la longueur du tunnel est comprise entre 300 et 350 mètres et la sortie de ce tunnel se fait au niveau de la falaise de Roquefort.

Antoine HANTZ, SNCF Réseau : Donc vous voyez là qu'on change, ça marque un changement de paysages, puisqu'on arrive dans une plaine viticole, vous avez toujours l'autoroute sur la droite.

► **Un intervenant :** La distance ?

Estelle BRISSET : La distance de là jusqu'à Roquefort, jusqu'au centre de Roquefort, c'est ça ? Le début ? Là, 358 mètres.

► **Un intervenant :** En fait, vous rentrez dans le village, quoi.

Estelle BRISSET : Et par rapport au centre, 850 mètres.

► **Un intervenant :** Non, mais le centre, ça ne veut rien dire.

Estelle BRISSET : Non, mais on vous donne les deux distances, on a dit 350 et 850 mètres. On va peut-être continuer.

► **Une intervenante :** Juste, à quelle hauteur ?

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : Aujourd'hui, le tunnel sort au niveau du terrain naturel qui est assez... ce n'est pas raide, on n'est pas en plein de la falaise, en fait, on se cale au-dessus du terrain naturel et assez haut pour pouvoir rétablir toutes les routes existantes, autour de 5-6 mètres, ça dépend du relief.

Estelle BRISSET : Est-ce qu'on est aussi haut que l'autoroute, plus bas ?

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : On doit être un peu plus bas que l'autoroute, je n'ai pas la hauteur exacte de l'autoroute.

Estelle BRISSET : À peu près la même hauteur que l'autoroute.

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : En fait, il faut qu'on rétablisse les chemins, pour permettre aux voitures de passer, aux engins agricoles, donc cela impose de laisser sous les ouvrages une hauteur suffisante pour que ces engins passent. Donc entre autres, il y a aussi la problématique de la RD66, donc on a déjà discuté, à savoir si on la rétablit sous la LNMP, au-dessus, ça, c'est une réflexion qui est menée en collaboration avec la commune et les conseils départementaux.

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

Estelle BRISSET : Effectivement, le rétablissement des routes est important.

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : Donc on continue dans la plaine, toujours le plus bas possible. On franchit les ruisseaux de la Goude, du Rieu, et des Cabanettes, pour ceux qui connaissent. La ligne vient ensuite se coller à l'autoroute, comme on tente de le faire un maximum de fois. On pourra revenir un peu plus tard, on arrive à Portel. Là, on vient se coller à l'autoroute et le relief, on le voit sur le secteur, déjà sur l'autoroute, on est obligés d'être sous le terrain naturel, en déblai. Ensuite, on revient, on a une petite zone de remblai et on repasse au niveau du terrain naturel, dans le bois, entre Roquefort et Portel.

Estelle BRISSET : Donc là, on arrive, on est au bout du voyage.

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : Voilà, à Portel-les-Corbières, l'autoroute étant un petit peu plus loin sur la droite, on arrive au niveau du terrain naturel.

Estelle BRISSET : Donc on sera demain soir à Portel-les-Corbières, pour parler du tracé. Ce que je vous propose, comme il y avait beaucoup de mains qui se levaient, on va vous redonner la parole. Les représentants des collectivités territoriales, si après vous souhaitez faire un commentaire, répondre aux questions, est-ce que vous avez un commentaire sur ce qu'on vient de voir ? Sur le tracé, monsieur Baro, vous voulez dire un mot ?

► **Hervé BARO, vice-président, Conseil départemental de l'Aude** : Moi, sur le tracé, simplement, ce que nous observons, c'est que dans la majorité des cas, dans cette section, le tracé épouse l'espace réservé par le PIG, ce qui veut dire qu'un certain nombre de contraintes sont connues depuis vingt ans et il serait maintenant assez urgent de terminer le projet pour arriver au tracé définitif, parce qu'on vous a parlé tout à l'heure de la problématique des acquisitions foncières, pour l'instant, les acquisitions foncières peuvent se faire en dehors du tracé définitif, donc il y a une certaine urgence à savoir effectivement où va passer la ligne, de manière la plus précise possible. Quant au tracé lui-même, nous, en tant que Conseil départemental, nous sommes très attentifs aux nuisances que cela peut engendrer. Donc les réponses qui sont faites par SNCF Réseau nous intéressent au premier point. Et dernier point, nous serons attentifs, du point de vue du gestionnaire du réseau routier, au rétablissement, bien entendu, de toutes les routes départementales. J'entends qu'il y a peut-être des routes qui seraient supprimées, ça m'interpelle. Ça m'étonnerait que les services du Conseil départemental aient laissé passer cela, je ne pense pas, ou alors, il s'agit peut-être de chemins communaux.

Estelle BRISSET : Merci, vous voulez dire un mot ?

► **Marie MEUNIER-POLGE, vice-présidente, région Languedoc-Roussillon** : Ce que je voudrais dire, moi, c'est que la région, bien évidemment, aujourd'hui, ne se positionne pas sur un tracé, on est dans le cadre de réunions publiques, on est à l'écoute de ce qui est dit sur chacun des territoires. Nous, ce qu'on souhaite, c'est que ce soit le meilleur tracé qui corresponde le mieux, avec des impacts minimum, en termes d'environnement et de qualité de vie pour les gens. On est un petit peu dans ce cadre-là, nous, région.

Estelle BRISSET : On vous redonne la parole, on passera après aux sites de gares. Monsieur, ici ?

► **Alain PARNAUD, vigneron, Roquefort-les-Corbières** : Je suis vigneron à Roquefort-les-Corbières, je suis ingénieur agronome, je suis simple citoyen de Roquefort-

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

des-Corbières. Je pense que votre tracé de ligne LGV à Roquefort est un tracé qui correspond aux nuisances maximales. Si vous voulez, je peux vous les détailler. Il y a la sonorité, c'est vrai qu'à 200 ou 300 mètres des maisons, à 60 décibels entre 6 heures du matin et 10 heures le soir, ça fait 16 heures de bruit et le village devient invivable. Au-delà de ça, il y a aussi une nuisance visuelle, on n'en a pas parlé. Au-delà de ça, il y a une nuisance olfactive, il y a des émissions de particules fines, qui peuvent engendrer des maladies pulmonaires. Donc tout ça pour vous dire que vous allez nous installer un outil, on ne refuse pas l'outil, mais on va vous le proposer un peu plus à l'est, pour éviter les nuisances maximales et avoir des nuisances minimales. On l'a déjà fait, ça a été refusé, ça fait plus de vingt ans, vous nous avez baladés et vous nous ressortez le tracé initial, parce qu'on a été voir le tracé du nord, Picardie, on y est allés. On nous a promis des barrières anti-bruit. Dernièrement, on a appris que les calculs des barrières anti-bruit étaient faux. On a appris ça maintenant. Maintenant, on apprend qu'on nous coupe des routes. Donc c'est pour la commune, certes, mais les habitants de Roquefort, qui sont à la fois des vigneron, mais il y a aussi des touristes, des chambres d'hôtes, des gîtes ruraux, et nous, au niveau impact économique, ça va nous détruire le village et la commune, sachez-le, messieurs-dames. Donc un outil très dangereux pour notre santé. Je suis déjà un peu atteint, mais je voudrais rester quand même au stade où j'en suis. Impact économique énorme, potentiel viticole et agricole, des milliers d'hectares détruits sur le canton. Pour nous, à Roquefort, ça va nous détruire des exploitations, parce qu'il va nous rester un peu de côté, un peu de l'autre et en supprimant les routes communales, on va devoir faire des kilomètres, alors qu'actuellement, on a fait des îlots. Par exemple, chez moi, on a mis cinq générations pour faire un seul îlot, et là, je vais avoir mon îlot coupé en deux, dans mon exploitation, je veux continuer tant que j'ai de la force, mais je devrais faire un détour important et impossible. L'aspect touristique, madame le maire va vous dire, et c'est vrai, qu'on a un village qui se développe. Il ne se développe pas par les vigneron, il se développe grâce au tourisme. Ce tourisme, on va le perdre. Vous croyez que les gens qui vont venir dans nos gîtes, faire de la randonnée, ils viennent voir le TGV ? Pas du tout, ils veulent la tranquillité, ils veulent voir les paysages. Destruction des paysages, terminé. Donc tout ça, est-ce que vous le chiffrez dans vos études d'impact, est-ce que vous mettez des euros, devant, est-ce que vous les mettez, les euros, quand vous dites « ça va coûter tant » ? Mais monsieur Parant, un milliard d'euros, qu'est-ce que c'est, par rapport à des vies humaines ? Qu'est-ce que c'est, par rapport à un village qui va mourir, au niveau économique et social ? C'est bien beau, vos schémas de développement durable, on les connaît par cœur, on a aussi les mêmes chez nous, en entreprise. Je peux vous dire que ça ne correspond pas du tout à votre tracé actuel. Vous méprisez l'écologie, le social, l'environnement et l'économie.

Estelle BRISSET : Merci pour votre témoignage.

► **Alain PARNAUD, vigneron, Roquefort-les-Corbières** : Je n'ai pas fini, j'ai des questions. J'ai aussi un message à faire passer aux politiques. Je peux vous dire qu'il y aura un impact important, vous êtes élus, de droite et de gauche, je peux vous dire que si ce tracé actuel que vous proposez est réalisé, il y aura beaucoup de mécontents, dans la région, dans le canton. Est-ce que vous voulez continuer une vie politique en défendant le peuple ou est-ce que vous voulez qu'il y ait des gens qui prennent le pouvoir, avec des extrémistes, avec des terroristes ? Je ne pense pas que ce soit le cas. Sans compter que nos impôts locaux.

Estelle BRISSET : Restons sur le sujet, s'il vous plaît, monsieur, ne politisons pas.

► **Alain PARNAUD, vigneron, Roquefort-les-Corbières** : Est-ce que vous avez étudié dans vos études le fait de la destruction de routes communales, d'une part ? Est-ce qu'au niveau des impacts, aussi, vous avez étudié les pertes d'image, du patrimoine, d'image paysagère ? Est-ce que tout ça a été chiffré, dans vos études ? Est-ce que vous avez chiffré

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

aussi les pertes touristiques ? Puisque nous, on se développe avec l'agrotourisme. Est-ce que l'image du TGV va améliorer l'image de notre vin des Corbières ? Est-ce qu'il va falloir changer de nom ? Peut-être qu'on s'appellera « Roquefort-des-plus-grandes-nuisances-TGV », au lieu de Roquefort-des-Corbières ?

Estelle BRISSET : Est-ce que vous voulez qu'on vous apporte des éléments de réponses sur ce que vous avez dit ?

► **Alain PARNAUD, vigneron, Roquefort-les-Corbières :** Bien sûr, en fait, pas d'accord pour vendre des terres qui vont devenir un poison pour le village, parce que moi, j'ai des terres qui sont impactées et je ne veux pas les vendre pour créer un poison à notre village, qui va être un poison pour toutes les générations futures. Donc la santé, l'économie, le bon vivre, le vivons tranquille, la nature et le patrimoine, dans un parc naturel, est-ce que c'est ça, le TGV ? Pour moi, ce n'est pas ça du tout, donc on a un tracé à vous proposer, qui passe à l'est, qui enjambrerait l'autoroute, certes, mais qui nous préserverait de toutes ces nuisances importantes, près du village. Ça fait vingt ans qu'on vous propose ça, on n'a eu aucune réponse positive, est-ce que vous avez étudié ce tracé-là ? On n'a eu aucun retour. Moi, personnellement, je n'en ai pas eu.

Estelle BRISSET : On va essayer de vous répondre, monsieur. Vous avez dit beaucoup de choses.

► **Alain PARNAUD, vigneron, Roquefort-les-Corbières :** Je vous remercie de votre attention.

Estelle BRISSET : Merci, monsieur, pour votre témoignage, on comprend votre émotion. Édouard Parant, autre tracé ?

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Non, avant même cela, avant de revenir, effectivement, je vois beaucoup d'émotion dans l'intervention de monsieur. Des activités humaines, on va en rencontrer effectivement à tous les pas qu'on va franchir avec le TGV. Donc une des questions, c'est : comment faire en sorte de passer là où il va y avoir le moins de nuisance pour le territoire ? Donc la question, c'est : est-ce que je me déporte plus à l'est, est-ce que ça crée moins de problèmes chez le voisin ? C'est quand même une question à se poser, sinon, j'aurai le même discours la fois d'après avec un autre vigneron, puisque quand je passe à droite de l'autoroute, je suis encore plus dans des territoires viticoles. Il faut s'assurer qu'en répondant positivement à une personne, je ne vais pas avoir une autre personne en face qui va avoir les mêmes problèmes. Donc après, on va développer le volet impact sur l'activité agricole, on va vous répondre sur le volet agricole. J'ai entendu deux choses : des milliers d'hectares d'impact, des allongements de temps de parcours pour les vignerons qui doivent aller dans leurs champs. Je réponds juste sur des milliers d'hectares, le projet sur 150 kilomètres, c'est 2000 hectares. Donc sur le canton, c'est forcément inférieur à 200 hectares environ. On n'est pas sur des milliers d'hectares. Les allongements de temps de parcours, Antoine Hantz qui suit les études avec les Chambres d'agriculture, je crois que c'est important de vous le dire, va vous expliquer comment on travaille, justement, à la définition de : où sont les terres les plus riches, vis-à-vis de la sensibilité agricole et comment on fait pour les éviter ? Et quand on ne peut pas les éviter, comment ça se traduit et quelle est la stratégie ? J'ai entendu que vous n'étiez pas vendeur de vos terres. Ça veut dire qu'il faut mettre une stratégie d'échange de terres. Et ça, ça se prépare. Ça ne se prépare pas juste avec SNCF, ça se prépare avec les départements et avec la SAFER. J'ai entendu le bruit, donc on revient à la question du bruit. Évidemment, si on passe de l'autre côté, on éloigne le projet et la propagation du bruit sera plus faible, jusqu'aux premières maisons. Mais la question qui est posée au maître d'ouvrage, ce n'est pas de ne pas faire de bruit, le train fera du bruit, l'autoroute fait du bruit, aujourd'hui, les camions ne s'arrêtent pas

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

à 22 heures, que je sache. Il en passe toute la nuit, des camions, il y en a 10 000 par jour, qui en passent. Là, vous n'aurez que des TGV, il ne va pas y avoir 10 000 TGV par jour. Mais on doit vous répondre sur : est-ce que le bruit qui va être généré est supérieur à la loi ? C'est ça, la question à laquelle on doit répondre. Ce n'est pas vous dire qu'on va tout faire pour que vous n'entendiez pas le bruit du train, ça, vous ne l'entendrez pas de nous. Par contre, on va faire en sorte que le niveau supplémentaire qui sera constaté pour les gens les plus proches reste inférieur à la loi. Et ça, c'est l'engagement du maître d'ouvrage. L'impact visuel, c'est aussi Antoine Hantz qui va vous répondre, parce qu'aujourd'hui, on ne peut plus faire le projet comme on l'aurait peut-être fait il y a vingt ans. Tout le monde déplore que ça n'ait pas eu lieu en 1995, moi, j'ai repris le projet il y a huit ans, je pense que vous avez à y gagner, parce que la loi a progressé dans la protection des individus et des citoyens et qu'un certain nombre de démarches sont mises en place justement pour répondre à toutes vos craintes. Le village se développe et vous nous dites « on est en train de développer l'agrotourisme ». Oui, on le voit, vous n'êtes pas la seule commune. La question que j'ai envie de vous demander, c'est : ils viennent comment chez vous, les gens ? Et demain, ils viendront comment ? Ils arrivent par où ? Peut-être que demain, ils loueront une voiture à Narbonne ou à Perpignan, et peut-être que le projet est une opportunité pour développer l'activité. Il ne faut pas forcément opposer la ligne et ne vouloir que la gare, sinon, ça s'appelle un aéroport, ça engendre effectivement des particules olfactives nuisibles. Le TGV, jusqu'à présent, je n'ai pas connaissance qu'il y ait des particules fines, c'est une traction électrique, donc on n'a pas prévu de faire circuler des TGV au diesel. Donc normalement, au moins sur le volet olfactif, on doit pouvoir vous rassurer. Je vous propose qu'Antoine vous apporte des éléments sur le volet agricole, comment on travaille, et on a un partenariat avec les Chambres d'agriculture, pour vous expliquer comment ça se passe, et également sur le volet paysager. Je termine juste un point sur l'histoire des routes, je ne sais pas qui vous a dit qu'on allait couper les départementales, c'est un fanfaron qui vous a dit ça. Je réponds déjà sur le volet des départementales, on a obligation de les rétablir. Maintenant, les voiries communales, le travail va être fait route par route, avec les mairies, pour définir la manière dont on va les rétablir. Un exemple très simple sur votre commune, le TGV, l'objectif, c'est qu'on le voit le moins possible, comme ça, on l'entend le moins possible, donc qu'il soit le plus bas possible. Plus on baisse le TGV, moins on peut faire passer la RD66 dessous, donc la RD66 passera dessus. Donc on ne verra pas le TGV, on verra la RD66. Donc la question qui va se poser sur Roquefort, c'est : est-ce que je préfère voir un petit peu plus le TGV et faire passer la RD66 dessous ? Auquel cas, je remonte la hauteur du tunnel. Ou est-ce que je souhaite voir le TGV le plus bas, plus bas que l'autoroute, même, auquel cas, la RD66 passera dessus. Et ça, ce travail reste à mener, on ne va pas imposer une solution à la commune, on a commencé à travailler avec elle, on a déjà présenté des esquisses. Antoine ?

Antoine HANTZ, SNCF Réseau : Sur l'agriculture, comment ça se passe ? Comme l'a dit Édouard Parant, on a un partenariat avec les Chambres d'agriculture, donc ici, on a la Chambre d'agriculture de l'Aude, qui réalise une étude en plusieurs parties. La première partie a été menée en 2012, la Chambre d'agriculture a réalisé un état initial sur l'ensemble de la zone de passage préférentielle, par rapport à l'agriculture et les terres agricoles, avec différents critères sur la qualité des terres, la surface prise par le projet. La Chambre d'agriculture a réalisé une hiérarchisation de ces terres, qui a été présentée lors de différents ateliers et a réalisé une carte de hiérarchisation et de sensibilité, par rapport aux terres agricoles. Ça, c'était la première partie. La deuxième partie se mène en ce moment, c'est la Chambre d'agriculture de l'Aude qui réalise des enquêtes auprès de l'ensemble des exploitants concernés par le tracé proposé, sur la base d'un questionnaire qu'elle a élaboré. Et elle discute avec l'ensemble des exploitants, par rapport au devenir de l'exploitation, aux impacts de la Ligne Nouvelle et notamment par rapport à la problématique des allongements de parcours. Une troisième partie sera consacrée, une fois que le tracé sera validé, à des enquêtes auprès des communes et des conseils départementaux, sur l'opportunité ou pas,

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

l'avis par rapport à un éventuel aménagement foncier agricole et forestier. Mais ça, ça viendra plus tard. Par rapport aux paysages, on l'a dit en introduction, on est sur un secteur très sensible, la séquence est sur le périmètre du parc naturel régional. Monsieur Devix l'a précisé, on a mis en place une convention de partenariat avec le TNR. Il y a différentes étapes. La première étape, c'était d'analyser les enjeux à une échelle globale, donc par rapport aux différentes perceptions, par rapport aux différentes protections du territoire qu'il y a. Donc ici, on l'a vu, il y a la Chapelle Saint-Aubin, qui est un monument historique, il y a le site inscrit de la Roque, mais il y a également les Corbières dans son ensemble et l'ensemble du parc naturel régional qui est un site sensible. Ensuite, on les a hiérarchisés. Le résultat de cette hiérarchisation, c'était qu'en gros, l'ensemble du parc naturel régional était un secteur très sensible, mais avec des spécificités, notamment le passage dans les Corbières, le passage à Roquefort a été identifié aussi comme un secteur très sensible. La troisième partie, qui est devant nous, ça va être l'insertion du projet. Donc Édouard Parant l'a précisé, sur le secteur précis de Roquefort, il y a un lien entre l'altimétrie de la Ligne Nouvelle et le rétablissement de la route départementale, donc il y aura des choix à faire. Les discussions sont déjà engagées, on a rencontré la commune le 13 janvier et on avait présenté ces choses-là. Ensuite, il y a des mesures d'accompagnement du projet, qui peuvent se faire via des plantations, des modelés paysagers, toutes ces choses-là se feront en partenariat et en concertation, d'une part avec le PNR au niveau global et également avec les communes, au niveau plus local.

Estelle BRISSET : Merci pour ces éléments de réponse. Madame le maire, on a beaucoup parlé de votre commune, donc vous avez certainement des compléments à ajouter.

► **Marie-Christine THÉRON-CHET, maire de Roquefort-des-Corbières :** Oui, j'ai plusieurs remarques à faire, et puis après des compléments, effectivement. Moi, je pars du principe que ce qui ne coûte pas cher, au bout d'un moment, ça coûte très cher. Donc ça, c'est une ménagère traditionnelle qui vous le dit. Je pense que c'est valable aussi pour les gros investissements que vous devez mener et réaliser. Ça, c'est la première des choses. La deuxième des choses, vous m'avez remis la lettre, suite à mon courrier, puisque je ne l'ai pas encore reçue en mairie, vous parlez des divers échanges que nous avons eus, il faut savoir qu'en 25 ans, apparemment, il y a eu cinq échanges bilatéraux, je trouve que ça ne fait pas beaucoup et six commissions consultatives, la dernière ayant eu lieu en novembre. Donc là, je reprends ce que vous m'avez indiqué. Ensuite, effectivement, lorsqu'on se rencontre, c'est vrai qu'on essaie de trouver des solutions. Je trouve dommageable que ce ne soit pas vous qui apportiez ces solutions, mais que ce soit nous qui, systématiquement, vous fassions des propositions. Donc la première des propositions qui avaient été faites, c'était notamment le tunnel, dans les années 1990, 25 ans après, on parle d'un tunnel. C'est en progrès constant. Sur le dernier entretien que nous avons eu, qui date du mois de janvier, vous me parlez d'un décalage du tracé vers la commune de Treilles. Moi, je ne suis pas en train de dire « je ne le veux pas chez moi, mais je le veux bien chez les autres », derrière, ce que j'aimerais, c'est avoir du factuel, c'est-à-dire qu'on me fasse ce que vous avez fait en 3D et qu'on me montre qu'effectivement, les solutions que je vous propose, donc de l'autre côté, par exemple, de l'autoroute, ont effectivement un impact très important, donc vous me parlez aussi du passage du tracé au niveau de la société de gardiennage Golfe du Lion, je ne sais pas si cette société de gardiennage est pour ou contre que vous passiez sur la société, je ne le sais pas. Vous m'indiquez quatre points à voir, pourquoi pas. Sachant que la dernière fois, quand on s'était vus, on avait parlé justement de la départementale, pourquoi ne pas la déplacer et changer l'entrée du village, pour qu'on ne monte pas aussi haut, notamment au niveau de l'autoroute, comme c'est préconisé actuellement. Et là, je n'ai pas de réponse. Donc c'est vrai qu'on essaie de travailler, mais il faut qu'il y ait une réactivité. Et puis travailler, ça veut dire qu'il y a une communication et pas uniquement des effets d'annonce. Et ensuite, comme je suis pleine d'idées, on me parle souvent de cadre béton, donc un tunnel, pas souterrain, mais au-dessus.

Estelle BRISSET : Une tranchée couverte.

► **Marie-Christine THÉRON-CHET, maire de Roquefort-des-Corbières** : Pourquoi pas au-dessus, avec une butte qui serait plus... un capotage, enfin je ne sais pas comment ça s'appelle, je ne suis pas ingénieure en bâtiment ou en travaux publics. Il y a des solutions, peut-être, que vous n'avez pas appréhendées ou que vous ne nous avez pas présentées. Donc j'aimerais que quand on parle de projets, on balaye la totalité des solutions préconisées. Merci.

Estelle BRISSET : Merci pour cette intervention. Édouard Parant ?

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Oui, manifestement, je n'ai pas été compris. Je n'étais pas là il y a 25 ans, même si j'ai un bon historique grâce à votre père. On s'est rencontrés six fois depuis la reprise des études en 2010 et non pas depuis 1990, j'ai bien les courriers d'échanges que la SNCF avait archivés, mais je pense que six commissions consultatives, des réunions en mairie, chez vous, des entretiens en bilatéral avec vous et votre père à l'époque, et puis les solutions, on essaie d'y réfléchir.

► **Christian THÉRON-CHET, citoyen de Roquefort-des-Corbières** : Mais vous n'avez jamais répondu.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Ah si. Je vous ai même répondu en séance, monsieur le maire. Mais j'entends la demande d'étude. Je me rappelle très bien de vos échanges, je crois que vous avez un fils qui est dans les tunnels, de mémoire, c'est juste pour que tout le monde comprenne bien pourquoi il y a un certain tropisme pour les cadres en béton.

Estelle BRISSET : La famille est complète.

► **Marie-Christine THÉRON-CHET, maire de Roquefort-des-Corbières** : Le béton, c'est toi, ce n'est pas moi. Mon père, c'est une chose, moi, c'est autre chose. Là, c'est un homme, moi, c'est une femme.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Nous sommes une entreprise responsable et paritaire. Donc on va effectivement compléter les premiers éléments de réponse que l'on vous donne. D'ailleurs, donc notre courrier, on ne dit pas « c'est bien » ou « c'est mal ». On est très factuels.

► **Marie-Christine THÉRON-CHET, maire de Roquefort-des-Corbières** : Non, mais moi, ce que j'aimerais, c'est que quand vous nous dites « on ne peut pas, à cause de ça, ça, ça », je n'ai aucune preuve.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Je n'ai pas dit « on ne peut pas ». Nicolas Aladern va vous le présenter, parce que c'est lui qui est en charge des études techniques.

► **Marie-Christine THÉRON-CHET, maire de Roquefort-des-Corbières** : Moi, ce que je souhaite, c'est que quand on dit qu'on s'est rencontrés, etc., on s'est rencontrés, mais il y a plein de points d'interrogation. On se rend compte qu'on essaie de travailler, mais il ne faut pas que, sous prétexte qu'on essaie de travailler, qu'il y ait des rencontres, que ce soit unilatéral, c'est-à-dire qu'il n'y ait pas de réel échange. Moi, ce que je veux, c'est que quand on se rencontre, derrière, il y ait quelque chose de factuel et qu'on prenne des décisions en connaissance de cause, ce qui, je trouve, n'est pas vraiment le cas, puisqu'on fait des

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

propositions, et derrière, on a une fin de non-recevoir. On dit « c'est comme ça et pas autrement ». C'est là où je suis un peu prise en otage et ça ne me convient pas tellement.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Nicolas, donc. Et est-ce que tu pourras aussi expliquer la solution cadre béton, avec une couverture végétale par-dessus ?

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : Oui, avec l'aide d'Antoine, pour les paysages. Ici, sur ce qu'on vous projette, on a reporté les tracés de la Ligne Nouvelle qui avaient été proposés à la concertation. En rose, vous avez le fameux tracé que nous proposons, il y a le tracé au-dessus qui a été refusé par l'ensemble des collectivités, et vous avez une variante jaune, que l'on a présentée à la mairie de Roquefort. Cette variante passait, vous voyez, à l'est de l'autoroute.

Estelle BRISSET : Donc c'était la variante dont parlait monsieur le maire ?

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : C'était une des solutions techniques, en fait, on a cherché des solutions techniques pour passer de l'autre côté de l'autoroute et impacter le moins possible Roquefort. Cette solution technique a été présentée, elle présentait la particularité de franchir quatre fois l'autoroute. Le tracé PIG, si vous le regardez, il ne franchit jamais l'autoroute. Cette variante jaune la franchit quatre fois, sachant que chaque franchissement, quand la ligne TGV est au-dessus, c'est compliqué, quand la ligne TGV est en dessous, en tranchées couvertes, c'est encore plus compliqué. C'est pour ça qu'on évite de la franchir, cette autoroute, parce que l'autoroute, on ne la coupe pas.

Estelle BRISSET : Là, c'est quatre fois en combien de kilomètres ?

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : Non, je vous dis une bêtise, elle ne franchit pas l'autoroute. Donc en fait, c'est pour ça, on tente de ne pas la franchir, c'est trop compliqué. Cette variante jaune a été proposée, suite à cet envoi de variante, madame le maire nous a demandé de pouvoir étudier la variante mauve.

► **Une intervenante :** C'est madame le maire, en collaboration avec son cabinet d'études personnel, qui vous a fait un tracé violet pour vous dire « on a peut-être des solutions pour ne pas passer quatre fois l'autoroute, mais ne la passer que deux fois ». Ce à quoi vous m'avez répondu que ça passait dans une zone difficile ou marécageuse, au niveau de Sigean. Il me semble que quand on est capable de passer sous la Manche, on est peut-être capable de passer sur des zones marécageuses.

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : Comme l'a dit monsieur Parant, en fait, on ne vous dit pas « ce n'est pas possible ». On ne vous dit pas ça. La solution de tunnel qui traverse toutes les Corbières, elle est possible. Le tout, c'est de savoir si c'est réalisable, économiquement parlant. Ici, nous, ce qu'on a répondu dans le courrier, c'est qu'en gros, on a besoin d'un tunnel, enfin d'une tranchée couverte, plus exactement. Une tranchée couverte, en gros, ce n'est pas un tunnel. On creuse d'abord, on fait un ouvrage par-dessus et ensuite, on remblaie. Donc on serait obligés de faire cela sur la partie gauche du dessin, sur une longueur d'à peu près un kilomètre, sachant qu'on serait obligés de creuser. Les secteurs contraints sont ici, donc il faut franchir l'autoroute, sauf que l'autoroute, vous connaissez bien votre commune, elle est très en déblai. Donc la première difficulté, c'est de savoir comment on la dévie, cette autoroute, à cet endroit-là, sachant qu'il faut creuser pour la mettre ailleurs. Donc déjà, première grosse difficulté, et cette tranchée couverte...

► **Christian THÉRON-CHET, citoyen de Roquefort-des-Corbières :** On la passe au-dessus.

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : Vu la topographie, c'est quasiment impossible, vous avez un relief qui est complètement chahuté, c'est pour ça d'ailleurs qu'on propose un tunnel, c'est qu'on n'arrive pas à passer au-dessus. Donc là, on est obligés de passer en dessous et ça fait une longueur de tunnel très longue, en fait, les repères du Golfe du Lion, ce n'est pas pour dire s'ils sont d'accord ou pas d'accord, c'est pour vous donner un point de repère du lieu de sortie. Je termine au niveau des difficultés. La deuxième grosse difficulté, elle est ici, là, dans cette zone. Ça, vous le voyez, les petits canaux en bleu, ça s'appelle une zone endoréique, en termes techniques. En gros, un endroit où l'eau va et n'a pas d'exutoire, elle ne peut pas partir. Le seul moyen pour qu'elle parte...

Estelle BRISSET : On respecte, s'il vous plaît, on vous écoute, on respecte les personnes qui vous présentent les résultats d'études, vous avez le droit de ne pas être d'accord, en revanche, on doit s'écouter et se respecter, c'est les règles du jeu, c'est les règles de la concertation. Vous avez eu la parole une fois, maintenant, on écoute monsieur qui vous donne des éléments de réponse.

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : Donc l'eau s'accumule, forcément, elle va partir, mais le meilleur moyen pour elle de partir, c'est de s'infiltrer ou de s'évaporer, donc ça prend du temps. En gros, les terrains ne sont pas propices et nous, on peut y passer, bien sûr, pas de problème, mais ça nous impose un ouvrage d'art, un viaduc, de cette zone, ici, et en même temps, on en profite pour franchir l'autoroute par-dessus, parce que c'est plus simple. Donc on a un viaduc d'environ 1,2 kilomètre, en plus, dans cette zone. Voilà les difficultés liées à cette variante de tracé.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Des fois, on nous oppose le bon sens paysan, on l'a vu à d'autres réunions. Il faut s'intéresser, à mon avis, sur ce secteur-là, pourquoi ni l'autoroute ni la nationale n'est passée là, si c'est le meilleur endroit.

► **Marie-Christine THÉRON-CHET, maire de Roquefort-des-Corbières :** Il y a des [inaudible] qui sont passés, là.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Ils sont passés pas loin, mais il n'y a aucune voie de communication, aujourd'hui, il y a des chevaux qui gambadent, on le voit très bien de l'autoroute, donc on sait faire un viaduc qui fait 1200 mètres de long, je crois, et un tunnel qui fait 1000 mètres de long, c'est tout. Ce tracé est faisable, avec les ouvrages d'art que l'on a estimés. Après, est-ce que c'est ce qui sera retenu ? Nous, on vous dit juste « attention, alerte », compte tenu des surcoûts avec ce type d'ouvrage, je vous dis que ça ne va pas être forcément très bien perçu, mais on peut l'étudier.

Estelle BRISSET : Je rappelle que SNCF Réseau fait les études, mais ne décide pas, ce sont les partenaires cofinanceurs et le ministre qui décident. Donc ils donnent des éléments de réponse, il faudrait chiffrer.

► **Marie-Christine THÉRON-CHET, maire de Roquefort-des-Corbières :** Puisqu'on parle de chiffres, quel est le montant des études, le coût des études qui ont été réalisées depuis 1990 ? Parce que là, on est à 1 million d'euros, 2 millions d'euros, 3 millions d'euros ou 10 millions d'euros, ça doit être déjà largement supérieur à ça, en études depuis 25 ans ?

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Mais madame le maire, il n'y a pas de difficultés à étudier cette solution, ça ne nous pose pas de problème. La question, c'est : est-ce que ça va servir le projet, est-ce que vous obtiendrez satisfaction au final ? Nous, on est là pour

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

faire des études qui répondent au maximum à l'intérêt des populations. Si personne ne veut du projet parce que ça embête tout le monde, il ne se fera pas. On vous alerte juste sur le fait qu'on est payé par nos cofinanceurs pour faire nos études, on peut aller plus loin dans la réflexion et chiffrer un peu plus précisément les linéaires des ouvrages, là où on vous alerte, c'est que cette solution, à mon avis, elle va aller contre le bon sens. Les gens vont nous dire « mais attendez, pourquoi vous en êtes arrivés à cette solution ? ». Parce que c'est une demande qui répond localement à des inquiétudes. Ce qu'on peut faire, c'est retourner vous voir avec un peu plus d'éléments concrets, avant le 17 juin, évidemment, et de voir à quoi ça conduit.

Estelle BRISSET : Effectivement, je pense qu'on a beaucoup parlé de Roquefort, c'était important, vous pouvez convenir d'une septième rencontre bilatérale en sept ans, je ne sais plus où on en est, pour continuer à travailler. Il y avait monsieur, qui représente les viticulteurs, qui voulait prendre la parole.

► **Joël CASTANY :** Je suis le président de la coopérative de Leucate. Simplement vous dire qu'on est 170 vigneron réunis, qui sont pile-poil dans la zone que nous traversons, de Roquefort jusqu'à Fitou. La structure que je représente emploie 35 collaborateurs, elle collecte environ 10 millions de bouteilles. J'ai l'honneur d'être en même temps le président de l'union de coopérative au-dessus, qui regroupe 3000 producteurs, dont 1000 sont dans la zone qui est traversée de Cuxac jusqu'à Fitou. Elle emploie 500 salariés, elle développe 300 millions d'euros de chiffre d'affaires. Au-delà du tracé, je partage ce que disait madame la maire de Roquefort, je suis né à Roquefort, je réside à Caves. Au-delà du tracé, au-delà des enjeux d'émotions, quel que soit le tracé et quelles que soient les évaluations individuelles, je ne vais pas me mettre dans le cadre individuel, je suis propriétaire foncier, moi aussi, je vais simplement vous dire que le message sera très clair, collectif, concerté et très étayé sur les mesures compensatoires. Les mesures compensatoires, on va aller très en amont, très en aval. Des mesures compensatoires en matière de restructuration foncière et de relocalisation du vignoble, non pas à l'identique, même développement. Vous êtes régis par une règle en matière d'environnement qui multiplie par deux ou par quatre, suivant les cas, on aura des coefficients de ce type-là. Deuxième point, nous serons très attentifs et très actifs pour tout ce qui concerne l'hydraulique, que ce soit en matière de réseau existant ou de futur, en matière d'utilisation de l'eau. Nous serons très précis, très pointus, très exigeants, c'est ce qu'a dit Alain, sur les réseaux viaires, autrement dit, l'accès à nos propriétés, l'accès aussi à nos outils collectifs. J'en viens à un point, des points qui peuvent vous surprendre, nous serons très exigeants en matière économique, puisque le prélèvement qui va être réalisé, puisque madame Gerber a terminé ses études, on a travaillé il y a trois heures là-dessus, le prélèvement vient pénaliser les outils collectifs, qu'ils soient des outils de transformation, des outils de commercialisation ou des outils de gestion pure et dure. Donc les mesures compensatoires devront aussi s'adresser à ces outils collectifs. In fine, je reprends ce qui a été dit là, c'est que l'impact d'image, l'impact visuel qui vient toucher non seulement la notoriété des crus, mais en même temps les gîtes ruraux, etc., tout l'effort qui est fait en matière de tourisme demandera des mesures compensatoires en matière de communication. Et j'irais même jusqu'à dire, monsieur Parant, que nous serons attentifs, avec SNCF, aux sociétés qui gèrent le catering. Pourquoi je dis ça ? Pendant vingt ans, j'ai fait Paris-Bruxelles avec le Thalys, pendant vingt ans, on m'a servi du vin sud-africain. J'ai écrit au PDG de Thalys pour lui dire qu'avec les fonds publics, on ne pouvait pas se permettre une telle insulte à la production européenne. J'ai été aussi de ceux qui ont essayé de convaincre les sociétés d'autoroute, pour nous permettre de communiquer. Nous sommes totalement interdits de communication. Quand je parle de mesures compensatoires, nous irons de la parcelle de terre qui est prélevée, et je fais fi de la partie personnelle, individuelle, nous serons très attentifs là-dessus et nous irons jusqu'à la fin parler de promotion collective et de catering. Je veux vous le dire, je l'ai dit une fois avec d'autres dans d'autres termes, la profession s'organise, la Chambre d'agriculture,

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

certes, pour les individus, elle va s'organiser de façon pluri-communale, transversale avec les vigneron indépendants. J'ai le mandat aussi des vigneron de caves Rocabère, pour parler de ça, on s'en est entretenus hier. Nous allons vers une organisation pluri-communale, qui va essayer d'aller de la limite de l'Hérault, jusqu'à la limite des PO. Je termine en vous disant que moi, je me félicite d'avoir l'union des élus et que cette union doit nous permettre de dépassionner les problèmes individuels et de beaucoup travailler sur des mesures compensatoires collectives. Le projet est multi-séculaires, il va impacter de façon très lourde, il faut absolument, parce qu'il passera, que les mesures compensatoires soient à la hauteur de l'enjeu multi-séculaires. La terre qu'a acquis SNCF Réseau sur les Côtes du Rhône ou à Châteauneuf, etc., n'est sans aucune mesure avec le prix qui sera payé ici. Donc il est important qu'on mette des moyens très très significatifs à toutes les mesures compensatoires.

Estelle BRISSET : Merci pour ce rappel de l'intérêt collectif et de l'union, des compléments, Édouard Parant, sur les mesures compensatoires, l'hydraulique ou le bruit. Je crois qu'on en a déjà parlé.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Il y a une loi qui est en préparation, la loi d'avenir, dont les décrets d'application ne sont pas encore sortis, qui effectivement essaye de cadrer un petit peu les mesures compensatoires, non pas au niveau de la biodiversité, mais maintenant au niveau agricole. Donc on va voir effectivement ce que les parlementaires votent comme textes. Sur le réseau hydraulique, je pense que vous le savez, parce qu'on a eu déjà l'occasion d'échanger, monsieur Castany, mais pour le préciser aux viticulteurs, on a l'obligation de rétablir tout ce qui est réseau BRL ou autres réseaux d'irrigation. Ça, c'est une obligation. On a aussi l'obligation, au niveau hydraulique, d'assurer la transparence de l'infrastructure, vis-à-vis des ruissellements, et on sait que dans le département, c'est vraiment quelque chose d'extrêmement important. Donc il y a deux volets sur l'eau, il y a l'eau utile à la culture et il y a l'eau qui risque d'avoir des dégâts sur les activités humaines, voire sur les vies humaines. Donc ça, c'est un des premiers travaux qu'on a entrepris dès 2010, avec des études très poussées au niveau hydraulique. L'accès aux champs, le meilleur moyen de travailler sur l'allongement des temps de parcours, on l'a dit, c'est de travailler avec les professionnels, les agriculteurs et leurs représentants directement. Après, sur l'économie, je pense qu'on a déjà fait un travail en 2012, en écartant la zone de passage le long de la nationale, qui impactait beaucoup plus le territoire viticole. Là, vous avez vu qu'on se place à l'ouest de l'autoroute, donc l'emprise du projet sur les terres agricoles a été sensiblement réduite, pour autant, il en reste, ici, par exemple, sur Roquefort, dans la plaine de l'Aude, on sait que de toute façon, il faudra travailler avec la profession pour anticiper au maximum. Et là, on aura besoin de tout le monde, y compris des cofinanceurs, pour que, le jour où le projet passera, on ait déjà les outils pour faire en sorte que l'activité perdure.

Estelle BRISSET : Merci. Il y avait monsieur qui souhaitait parler, je pense que vous êtes très concerné.

► **Alain BOUTON, maire de Treilles :** Bonsoir mesdames, messieurs, bonsoir messieurs les élus. Il va sans dire que nous sommes très très impactés, je remercie monsieur Parant de m'avoir dépêché ce charmant jeune homme pour venir nous montrer un petit peu ce que vous nous avez montré ce soir, en avant-première. Vous ne nous avez pas rassurés, pas du tout rassurés. On voit arriver ce projet avec beaucoup d'inquiétude. Je voudrais faire deux réflexions, une beaucoup plus générale, qui va être brève. J'ai vu tout à l'heure le tracé qu'on dit TGV-fret qui arrive dans les PO et le tracé TGV qui repart dans l'Hérault. Je ferai une petite remarque, je m'adresse à monsieur le vice-président, chez Hervé, en disant que je suis inquiet pour notre département. Où iront les plateformes intermodales ? Je crois qu'elles iront, ou elles sont déjà, dans des départements qui sont un peu plus riches que le nôtre, les Pyrénées-Orientales et l'Hérault, qui sont bien desservies.

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

Je crois que la nôtre, là, elle a été un petit peu oubliée. C'est une remarque, c'est une réflexion, je pense que le tracé le dit, on verra l'avenir, je pense qu'il suivra mon raisonnement. La deuxième raison, c'est surtout Treilles, puisque je suis le représentant de toute une communauté, vous avez un impératif qui nous inquiète énormément, c'est la topographie du terrain et l'altimétrie qu'il vous faut rattraper. Vous ne pouvez pas faire un déblai de cent mètres de profondeur, c'est pratiquement inenvisageable, déjà vingt mètres, ça va faire une balafre de 4 ou 500 mètres de large, à peu près, 300 mètres, un peu moins, enfin assez conséquente, très certainement. On a deux ouvrages, admettons, qui sont très importants. Je vous remercie de nous avoir invités à Nîmes, pour nous faire visiter tout le tracé, on a passé une journée fort agréable et constructive, on a pu découvrir tous les ouvrages, tous les remblais, etc., et au cours de cette journée, il y a eu divers échanges, notamment sur les mesures compensatoires. Il est clair que les mesures compensatoires, sur la faune, la flore, l'environnement, vous nous avez montré que vous savez faire. Vous avez toutes les capacités aujourd'hui et les lois en vigueur pour faire, puisque si j'ai bien compris, une outarde coûterait 25 millions d'euros pendant trente ans de relocalisation. C'est des sommes qui m'ont paru vraiment démesurées, mais on m'a dit que c'était un oiseau qui était très très rare, qu'il fallait conserver. J'étais complètement surpris de voir des sommes comme ça. La question était celle-là, qu'allez-vous faire pour nos habitants ? Je ne sais pas qui de Treilles a pris la parole tout à l'heure, vous êtes venus à Treilles, on a beaucoup de nouveaux arrivants qui viennent pour le cadre de vie, pour la tranquillité, qui viennent nous rencontrer ici et de plus en plus, pour ce que l'on représente, c'est-à-dire la façade, le littoral des Corbières maritimes. Nous sommes un village très charmant, on fait un effort énorme pour l'embellir, parce qu'on y a mis des millions d'euros depuis une dizaine d'années. C'est sûr que votre ligne TGV va impacter sérieusement notre valeur patrimoniale. Savez-vous faire, savez-vous accompagner ou corriger cette perte de valeur ? Je vous remercie.

Estelle BRISSET : Merci, monsieur le maire. Juste un complément pour la salle, il y a eu une visite organisée sur le chantier du contournement ferroviaire Nîmes-Montpellier, pour les maires concernées par la LNMP, pour voir concrètement le chantier, comment ça se traduisait sur le terrain. Monsieur Baro, peut-être, est-ce que vous voulez réagir à ce qu'a dit monsieur ?

► **Hervé BARO, vice-président, Conseil départemental de l'Aude :** Je pense qu'on verra ça à l'usage, mais s'agissant du report modal, on voit dans les propositions, dans les explications qui sont données par monsieur Parant que le fret sera supporté par la ligne actuelle, donc je ne saisis pas bien la problématique que tu poses. Après, je pense que c'est une question de volonté politique, d'orientation, de choix, qui peuvent être faits ou pas faits. Mais ça, c'est un autre problème, qui n'est pas très directement lié à la construction de la Ligne Nouvelle.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Monsieur Bouton, il y a la plateforme de Port-la-Nouvelle qui existe, avec des projets de développement, qui est déjà embranchées avec le fer sur la ligne actuelle. Donc je pense que vis-à-vis des structures qui existent, il faut déjà s'appuyer sur elles. Je ne pense pas que ce soit un handicap. Ça, c'est le premier volet. Après, vous êtes un homme de l'art, comme on dit, donc effectivement, les terrassements et la topographie, vous connaissez bien. Donc se pose la question, vis-à-vis du territoire de Treilles de ce que peut donner cette ligne vis-à-vis de gens qui viennent habiter pour avoir une vue globalement sur la plaine côtière, les étangs et plus loin, la mer. On avait eu une première demande de la commune qui était de dire : on ne veut pas de barres en béton avec les ponts, les viaducs, on préférerait un ouvrage en terre, qui soit végétalisé. Nous sommes venus le présenter à la commune, je crois que c'est Antoine, le 23 mars, et finalement, à partir de ces études, ces photomontages, vous êtes arrivés à la conclusion que finalement, il valait peut-être mieux quand même un viaduc pour donner de la profondeur et de la

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

transparence à l'infrastructure. Ce qu'on peut peut-être faire, pour que tout le monde comprenne bien, c'est revenir sur la maquette et essayer de trouver des points de vue.

Estelle BRISSET : On fait un retour sur la maquette, on est repartis pour notre voyage en 3D.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Si on arrive à donner un peu la distance, aussi, entre les derniers lotissements et l'infrastructure, sur Treilles.

Estelle BRISSET : On peut en profiter pour remercier Bruno qui manie la maquette 3D et ce n'est pas toujours évident, comme outil. On se resitue, donc Treilles est en haut.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Perpignan est à gauche, Narbonne à droite, la mer en bas.

Estelle BRISSET : On est encore le nord à droite. Donc là, c'est le viaduc. Est-ce qu'on peut calculer la distance ?

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Nicolas va donner quelques éléments, puisqu'en fait, le relief est très accidenté, à cet endroit-là.

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : Le relief est effectivement très accidenté. Sur la gauche, en sortie du terrain naturel, on arrive dans cette vallée où l'on est obligés d'avoir un remblai d'approche. Donc on franchit le Ru de l'Abreuvoir par le premier viaduc que vous voyez juste derrière Métairie des Perdreux, donc il fait en moyenne autour de 25 mètres, et celui-là a une longueur approximative de 120 à 150 mètres. Ensuite, on arrive au niveau du terrain naturel, entre les deux petites vallées, on va appeler ça comme ça, et on est obligés de franchir la brèche du ruisseau de l'Arène et de la route départementale, par un viaduc complet, puisque c'est plus abrupt, au niveau du terrain. Ce viaduc a une longueur comprise entre 300 et 350 mètres, pour une hauteur identique à celle précédente, comprise entre 20 et 25 mètres.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Est-ce qu'on peut se rapprocher du village au maximum de la maquette, essayer de se placer sur le village et regarder vers la mer ? Se placer par rapport à quelqu'un qui habite le village ?

Estelle BRISSET : On va calculer la distance, peut-être, et après, on va faire effectivement ce que dit Édouard. Donc là, on voit au loin Fitou, on n'a pas encore complètement tourné. Maintenant, on voit depuis le village.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Là, on est sur les lotissements qui sont le plus au nord de la commune.

Estelle BRISSET : On regarde vers Caves et on voit les deux viaducs dont on vient de parler.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : On voit les deux viaducs, voilà, pour les habitants qui sont le plus au nord. Pour ceux qui sont le plus au sud, en fait, il y a l'épaule de la colline qui masque la ligne.

Estelle BRISSET : Là, on reprend de la hauteur, mais c'est vrai qu'avant, on avait une idée de ce que vous verrez de Treilles, au niveau des viaducs, en termes d'insertion paysagère.

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

Effectivement, le viaduc est peut-être une meilleure solution que la tranchée couverte, finalement, avec un remblai, ça donne plus de perspective au paysage.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Surtout dans le territoire des Corbières qui reste essentiellement calcaire, avec une végétation arbustive, qu'il est plus compliqué à reproduire. Il ne s'agit pas juste de semer de la pelouse pour que ce soit vert.

Estelle BRISSET : Très bien, est-ce que ça répond en partie à votre demande ?

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Donc là, on est au niveau de la route, c'est ça, Bruno ? Et finalement, on ne voit pas tellement le projet, au droit de la route.

Estelle BRISSET : Au droit de la route, on perçoit le viaduc, on reprend un peu de hauteur.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Donc on va continuer le travail d'insertion paysagère et notamment des photos montages, pour finaliser un petit peu, voir de quel endroit de la commune on verra la ligne et comment on peut travailler. J'aurais plutôt tendance à dire qu'une solution qui va laisser finalement le trait avec le minimum de piles pour qu'il y ait le moins de coupures possible serait quand même préférable à une solution où j'utiliserais du caillou pour remblayer sur vingt mètres de haut. Après, vous avez vu que l'idée, ça a été de s'appuyer sur le contrefort qui est entre les deux viaducs, pour venir poser la ligne, au niveau paysager, sur le terrain naturel.

► **Une intervenante :** Tant qu'on était là, je voulais revenir sur les communes de Caves et de Treilles, qui sont caractérisées par la présence des cars, notamment le coteau sur lequel vous vous appuyez, il y a les cars de la Métairie des Perdreaux et il y a des maisons d'habitations un peu plus en bas, qui vont être assez près du TGV. Je rejoindrai la question de monsieur Castany, mais au niveau individuel, quelles sont les mesures compensatoires et à partir de quelle distance, qu'est-ce qu'il se passe ? Est-ce que vous pouvez vous rapprocher ?

Estelle BRISSET : Plus proche de la ligne ?

► **Une intervenante :** Là où vous avez Métairie des Perdreaux, c'est là. Donc là, par exemple, à quelle distance on est du TGV ?

Estelle BRISSET : On va prendre la distance, après, on va essayer de ne pas traiter chaque cas particulier, parce que si chacun demande... après, vous pouvez venir prendre contact avec l'équipe à la fin de la soirée, parce que si on fait chaque maison, on ne va pas y arriver.

► **Une intervenante :** Oui, d'accord, mais les mesures compensatoires à titre individuel...

Estelle BRISSET : Alors, de manière générale, les mesures compensatoires ?

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Il n'y a pas de distance, puisqu'on est tenu d'appliquer des règles formatées, on est tenu de traiter au cas par cas. Donc la question, c'est : y a-t-il un impact et de quelle nature est-il ? Généralement, plus on s'approche plus c'est l'impact visuel et l'impact sonore qui peuvent être désagréable, voire carrément handicapant pour la vie au jour le jour sur la maison. Donc il y a différentes solutions. Sur le bruit, Antoine vous en a parlé, c'est mettre des mesures de protection, si ce n'est pas possible, ça peut aller

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

jusqu'à l'acquisition du bien. Il y a des fois où on proposera carrément aux gens de leur racheter leur bien plutôt que de les protéger. Parce que même quand on aura protégé du bruit, on se rendra compte que finalement, ils sont trop près de l'infrastructure pour que ce soit vivable. Mais ça, ça va se faire au cas par cas, il n'y a pas de règle de distance. Ça a été fait sur le TGV Méditerranée, ça a été une catastrophe. On a acheté des maisons qui étaient sous l'axe du tracé, mais on passait en tunnel. Les gens se sont fait acheter leur maison alors que le projet passait en tunnel. Et puis d'autres qui étaient à 151 mètres, ils n'ont rien eu. Non seulement on ne les a pas achetés, mais en plus, ils n'ont pas eu de protection acoustique. Donc aujourd'hui, on ne travaille plus vraiment comme ça, c'est vraiment au cas par cas. Et les études de bruits, différencieront bien le nombre de trains qui passent, la hauteur de la ligne et le relief qu'il y a entre la maison et la ligne. On prend tous ces paramètres-là en compte.

Estelle BRISSET : Merci, donc là, on rentre dans le cas par cas. Monsieur avait levé la main depuis longtemps, merci pour votre patience.

► **Albert CORMARY** : Oui, bonsoir, je suis un habitant du canton. Monsieur Parant parlait de bon sens. Est-ce que justement le bon sens ne serait pas de revoir complètement le projet ? Je rassurerai monsieur Martin tout à l'heure, parce qu'il disait que si on remettait en cause, on n'allait pas s'en sortir. On est partis sur l'option 350 kilomètres-heure, avec un tracé qui est dimensionné pour ça, c'est-à-dire avec des rayons de courbe, je crois, de 25 kilomètres. Quand on a un terrain comme ça, c'est impossible de passer sans faire des dégâts partout. En diminuant la vitesse d'objectif, en descendant à 250 ou 220 kilomètres-heure, ce qui fait quand même perdre 5 à 10 minutes entre Montpellier et Perpignan, on arrive à une plus grande facilité d'adaptation au terrain, à mieux éviter les villages, à mieux éviter les zones habitées, à mieux respecter l'environnement, à mieux respecter les écarts, même, à mieux respecter le vignoble. Donc je crois qu'il y a toute une réflexion à faire là-dessus, on est partis sur une option qui est une option qui est complètement irréaliste, ici. En plus, cette option du 350 kilomètres-heure obère complètement le fret. Or, nous sommes quand même pas mal d'habitants ici dans le canton à avoir envie qu'enfin, un jour, on puisse diminuer la pression sur l'autoroute. Et ce n'est pas les 10 à 15 % de fret en plus que je vois dans le dossier qui vont changer la donne. Ce n'est pas vrai. Il y a [Fret Med], je crois que ça s'appelle, qui est une espèce de lobby des chargeurs catalans, ils disent « nous, sur un doublé de lignes, on peut affréter 200 trains par jour, ce qui représente 6000 camions ». Entre 6000 camions et 10 000, je crois que l'écart est quand même considérable, on n'en aurait plus que 4000 et on vivrait quand même un peu mieux sur ce canton. Donc cette option du fret, il ne faut absolument pas l'abandonner. J'ai entendu monsieur Viola à Fitou, pendant la campagne électorale, dire « c'est vrai qu'avec le fret, on y arrivera mieux », parce qu'aussi, la rentabilité de la ligne, ce n'est pas du tout la même. Quand on fait passer le fret et quand on dit « que voyageurs », on n'a pas du tout la même rentabilité de ligne. Donc c'est une chose qu'il ne faut pas abandonner comme ça, d'un trait de plume. Je rassure monsieur Martin, le projet n'est pas près de se réaliser. La commission Duron a dit 2030, 2040, donc on a un peu de temps devant nous. On a entendu un échéancier pour l'enquête publique, mais la réalisation, c'est beaucoup plus loin, d'autant plus que le financement n'est quand même pas au rendez-vous, pour le moment. L'État est dans l'impécuniosité la plus totale, les collectivités locales, n'en parlons pas, la région qui s'est engagée, dans six mois, elle disparaît, ça va être autre chose, ni vous, ni moi ne savons comment les nouveaux élus verront la chose. Donc je crois que la précipitation n'est pas à l'ordre du jour. La très grande vitesse nuit au raisonnement.

Estelle BRISSET : Merci, je crois qu'on a déjà beaucoup parlé du fret, un mot sur le calendrier de réalisation ?

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Juste un point, la grande vitesse, c'est ce qui permettra de financer le projet. Pas de grande vitesse, moins de voyageurs, moins de trains, moins de péages donc pas de financements publics. L'équation est assez simple. Le fret, parlons-en, l'objectif n'est pas de refaire le débat public, mais je vais quand même rappeler ce qui a été débattu en 2009. En 2009, on est même allé plus loin que vous, monsieur, on s'est dit « mais il n'y a peut-être pas besoin du tout de la Ligne Nouvelle ? Peut-être qu'en rajoutant des voies sur la ligne existante, ce sera suffisant ». On s'est rendu compte que ça ne permettait pas de rouler plus vite qu'aujourd'hui et que ça nécessitait de faire des travaux dans les étangs. Ça n'a pas été jugé très pertinent et ça n'a pas été retenu. En plus, c'était 2,5 milliards d'investissements, avec une rentabilité nulle. Donc un projet qui faisait perdre de l'argent à la collectivité, sans lui apporter aucun gain. Après, on s'est dit : effectivement, entre 160 et 350, il y a peut-être un juste milieu à trouver. Est-ce que ce juste milieu n'est pas de rouler moins vite pour pouvoir mettre plus de trains marchandises ? Qu'est-ce que ça donnerait ? Effectivement, c'était moins cher, par contre, on s'est rendu compte qu'en roulant moins vite, il y avait moins de clients, on attirait moins de clients. Pourquoi les gens prennent le TGV ? Pas pour rouler à 220, parce qu'ils veulent gagner du temps. Si vous faites Paris-Marseille à 220 ou Paris-Marseille à 320, ce n'est pas pareil. Donc la notion du temps est importante, ce n'est pas uniquement ce qui nous guide. Pourquoi on a pris 350 ? Parce qu'aujourd'hui, aucun train ne roule à plus de 320. On se dit que peut-être qu'un jour, on roulera plus vite, donc il faut avoir à l'esprit que le fret, c'est un choix de société de le mettre sur le rail, mais aujourd'hui, il ne rapporte pas, donc c'est véritablement un choix de société. Je décide d'investir pour faire rouler des trains de marchandises, ça va coûter plus cher, parce que dans les Corbières, le relief n'est pas du tout adapté à des convois lourds. Et j'accepte d'en payer le coût. Sauf que vous l'avez signalé, il n'y a pas ou peu d'argent, donc la seule solution pour sortir de ce projet, c'est de se limiter à un projet raisonnable qui rend service à l'ensemble des gens qui sont susceptibles de le payer, sans lui rajouter des trucs parce que ça fait beau et qu'on pense que c'est mieux. Or, Bruno Beauchet vous l'a dit, on a de la réserve de capacité sur la ligne actuelle. On voit combien c'est compliqué, il y a des gens qui demandent des tunnels de dix kilomètres, donc c'est plus long, quand même, le tunnel sous les Corbières que le tunnel actuel sous les Pyrénées. Il faut quand même s'interroger. Aujourd'hui, ce qu'on vous propose, c'est un projet qui maximise la capacité à être auto-finançable grâce à la grande vitesse, en assurant l'ensemble des services sur le réseau et donc grâce au doublé de ligne pour les trains du quotidien et pour le fret, à l'horizon au-delà de 2070. C'est ça qu'on vous propose.

Estelle BRISSET : Merci pour cette remise en perspective. Il se fait tard, j'ai repéré encore trois mains qui se sont levées, de personnes qui ne se sont pas encore exprimées, je vous propose que ce soit les trois dernières questions, puisqu'il est déjà 20h55, il faut que chacun s'exprime au moins une fois.

► **Francis CHEVALIER, habitant de Treilles** : Je voulais donner un petit peu le point de vue des entrepreneurs de travaux publics. Je travaille pour l'agence Colas de Carcassonne, je dirige à peu près cent personnes, je suis convaincu de l'intérêt de ce projet, je pense qu'il est vital pour le département, pour la région, pour les communautés de communes. Ce que je souhaite, c'est qu'il se fasse le plus vite possible, parce que tous les jours, je me bats pour que mes cent salariés aient un salaire à la fin du mois, donc je pense que ce n'est pas évident de trouver le tracé idéal, ce n'est pas évident d'avoir le meilleur compromis, mais je pense qu'il faut avancer pas à pas, ne pas revenir en arrière et que ce projet, pour l'intérêt des 3000 personnes qui bossent dans les travaux publics en Languedoc-Roussillon se fasse le plus vite possible.

Estelle BRISSET : Merci pour votre intervention du côté des entreprises.

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

► **[MÉGNIN], habitant de Roquefort** : Première petite chose par rapport à ce double tracé, je suis un peu étonné, j'ai bien entendu tout ce que vous avez dit, mais c'est bizarre, en 2009, vous aviez quand même bien expliqué que l'ancienne ligne n'était pas capable de supporter un accru de fret, qu'elle n'était pas assez solide, donc on nous avait bien expliqué qu'une ligne mixte était primordiale pour nous. Ce revirement de situation est un peu bizarre. Ensuite, au niveau des nuisances sonores, elles sont calculées à l'intérieur des habitations, c'est-à-dire qu'il faut être enfermé chez soi pour ne pas avoir de nuisances ou est-ce qu'on pourra vivre quand même dehors ? Et surtout, on n'en a pas beaucoup parlé, mais quand est-ce que vous envisagez de pouvoir entamer ces travaux, quelle durée et qu'est-ce que vous comptez faire pour toutes les nuisances dues aux travaux ?

Estelle BRISSET : Merci, trois questions claires : fret, protection phonique, calendrier de réalisation et nuisances des travaux.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Antoine Hantz vous répondra sur où est calculée la contribution sonore, où on la mesure, parce qu'en fait, on a déjà fait des mesures. Peut-être que vous ne l'avez pas retenu, mais il y a déjà eu des mesures de faites sur l'état initial. La mixité, au débat, on a étudié une ligne actuelle avec deux voies de plus, on a étudié une ligne mixte TGV-fret, mais les TGV qu'à 220. On a étudié une ligne mixte, en roulant à 300 et j'ai du fret. Et une ligne 100 % voyageurs, je roule à 320. La décision, en 2009, à la fin du débat public, donc ce n'est pas récent, c'était il y a déjà six ans, c'est : on veut un projet apte à la grande vitesse sur l'intégralité du parcours et en capacité d'accueillir des trains de marchandises sur les sections les plus circulées. Donc on a annoncé la couleur en 2009.

► **[MÉGNIN], habitant de Roquefort** : En 2009, on nous a expliqué que la voie actuelle, avec le passage des bords des étangs, n'était pas capable de supporter un afflux que devrait amener le port de Barcelone du fret qu'on espérait dans les années à venir. Le fret, aujourd'hui, ne rapporte rien et le but du jeu, c'est qu'il rapporte de l'argent.

Estelle BRISSET : On ne va peut-être pas refaire le débat public de 2009, je ne sais pas.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Je vous propose de voir avec Bruno Beauchet qui mène les études de trafic, on était tous les deux là à la tribune, en 2009. Tu as le souvenir de ce discours ?

Bruno BEAUCHET, SNCF Réseau : Non. Sans la Ligne Nouvelle, effectivement, on disait que ça bloquait. Après, dès qu'on avait une Ligne Nouvelle, déjà, ça libérait de la capacité.

Estelle BRISSET : Je vous propose qu'on ne refasse pas le débat de 2009.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Protection acoustique, Antoine ?

Antoine HANTZ, SNCF Réseau : Protection acoustique, donc par rapport à votre question, les mesures acoustiques se font bien en façade, donc à l'extérieur de la maison. Sur la plaquette de communication qu'on vous a distribuée, vous voyez un exemple de mesurage acoustique qu'on a réalisé, c'est un petit micro qui capte le bruit et l'ambiance sonore, qui se met bien à l'extérieur et en façade des maisons.

Estelle BRISSET : Et le calendrier de réalisation, le chantier ?

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Le démarrage des travaux, alors là, celui qui vous dira que ça commence le 1^{er} mai je ne sais pas combien, il vous ment. Par contre, ce qu'on doit faire, et le calendrier vous a été présenté tout à l'heure, pour pouvoir démarrer les travaux, il

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

faut avoir choisi le tracé, donc ça veut dire avoir obtenu le décret d'utilité publique. Et pour l'obtenir, il faut faire l'enquête, et ce que l'on souhaite, c'est de pouvoir mener l'enquête publique comme le ministre nous l'a demandé, avant la fin de l'année 2016. Donc l'objectif de cette concertation et des études qu'on vous présente aujourd'hui, c'est être en capacité de réaliser l'étude d'impact et réaliser ensuite l'enquête publique à l'horizon fin 2016. Qu'est-ce qu'il faut d'autre, en plus ? Il faut évidemment de l'argent, mais les cofinanceurs ne se positionneront sur leur participation financière qu'une fois qu'ils sauront quel objet ils achètent. Globalement, est-ce que la gare est bien là où je la voulais ? Est-ce que le projet fait l'unanimité de l'ensemble des cofinanceurs sur son tracé ? Est-ce que l'endroit où les trains, les TGV, les trains de marchandises correspond à tout le monde ? Donc si le monsieur financement ou la madame financement réunit l'ensemble des financements des partenaires, y compris de l'État, de SNCF et de l'Europe, et il faut aller chercher le maximum d'argent auprès de l'Europe, on pourra démarrer les travaux. On a fait un retour d'expérience la semaine dernière, sur un atelier avec les services techniques des collectivités, on a fait intervenir des gens qui étaient ma place il y a quinze ans, sur d'autres projets. Ce qui était intéressant, c'est qu'ils montraient que la durée des travaux ou la durée des études, ce n'était généralement pas ce qui était le plus long. Ce qui était le plus long, c'était de trouver l'argent. Donc la durée des travaux, le meilleur moyen de l'accélérer, c'est de réunir le financement. Après, les études, vous voyez bien qu'elles sont en phase d'achèvement, à ce stade. Il y aura une autre phase après, avec des études très détaillées, mais on les a quasiment finies.

Estelle BRISSET : Mais si on se projette, on ne sait pas quand, on a les financements, le chantier lui-même, pour construire la ligne ?

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Cinq ans. Actuellement, le standard sur une ligne à grande vitesse, c'est cinq ans. Vous pouvez voir le chantier de Montpellier à Nîmes, qui est en travaux, mis en service fin 2017 et ils ont commencé globalement en 2013.

Estelle BRISSET : Donc c'est quatre ans, mais c'est 80 kilomètres.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Non, c'est cinq ans, de 2013 à 2017.

Estelle BRISSET : Il y avait monsieur.

► **Benoît VALERY, habitant de Treilles :** Mesdames et messieurs les élus, mesdames et messieurs le maire, monsieur Parant, je ne vais pas faire de redondance avec ce qui a été dit déjà maintes fois, mais je vais quand même revenir sur la non-mixité du fret, avec quelques éléments chiffrés pour que toute l'assemblée comprenne bien de quoi on parle. Comment expliquer qu'il y a certaines préconisations par des études européennes comme NESTER sont rapport mapa n°7 ou la mise en place de certains projets comme la magistrale Eco-Fret et l'Euro Carex qui travaille sur un grand projet européen pour développer le fret grande vitesse ? On n'a pas parlé du fret grande vitesse, on nous a parlé de l'ancienne ligne qui va être réhabilitée, mais le fret grande vitesse, c'est l'enjeu des prochaines années, avec un but de concurrencer le trafic aérien, donc là, on est vraiment dans le cœur du sujet. Est-ce que les décisionnaires ont bien fait le choix et avaient bien conscience de cette notion ? Plus proche de nous, le tronçon routier Perpignan-Montpellier, matérialisé par l'A9, on en a parlé, long de 180 kilomètres, il voit chaque jour 10 000 camions, ça, c'est la DREAL qui le dit en 2010. mais les transitaires internationaux délaissent le port de Marseille au profit du port de Barcelone, qui va voir son activité de 190 millions à 250 millions de tonnes de marchandises, monsieur Martin pourra le confirmer, et uniquement des containers, on ne s'embête pas avec les céréales ou quoi que ce soit. Ça, c'est les derniers chiffres qu'on avait, 10 000. Les douanes françaises pencheraient plutôt pour 12 000 camions-jour. 12 000 camions-jour, monsieur Parant, c'est 4 millions de camions

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

annuels, quand on enlève les dimanches et jours fériés. 4 millions de camions, c'est 62 millions de tonnes de gaz carbonique tous les ans. Pour en terminer avec les chiffres vertigineux, c'est aussi important qu'on ait cette notion, vous parlez de vos financeurs, l'État, je vais y venir, l'exploitant des sociétés d'autoroute sur ce tronçon encaissent 48 euros TTC, ce qui fait au trafic 470000 pour l'exploitant et 120 000 euros TVA pour l'État, soit 150 millions d'euros par an pour l'exploitant et 40 millions de TVA pour l'État. À cela s'ajoutent les 720 000 litres de gazole cramés tous les jours sur ce tronçon, avec la TIPP, on arrive à un demi-milliard de revenus pour l'exploitant et pour l'État, sur ce tronçon Montpellier-Rivesaltes, exactement un demi-milliard entre l'exploitant et l'État en recettes fiscales. Il faut quand même que tout le monde en ait conscience, quand on nous explique que les financeurs, et en l'occurrence l'État, vont prendre la solution la moins coûteuse. C'est sûr que si le fret grande vitesse, et on est encore aux balbutiements, venait à arriver, ça va faire une sacrée révolution au niveau de la consommation du gazole sur cette zone. Alors que le ministre de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie vient d'organiser le 3 mars dernier, sous la présidence d'Alain Vidalies une conférence pour la relance du fret ferroviaire grande vitesse, voilà comment le ministère ne prend pas en compte la mixité de cette ligne. C'est oblitérer les 40 prochaines années de développement. La période économique actuelle n'est certes pas propice pour 1,1 milliard, mais on voit bien que c'est en deux ans que ce serait aisément finançable. Donc quand on me dit « il n'y a pas d'argent, il n'y a pas d'argent », il y est, l'argent, mais il ne va pas dans la bonne poche. Je le dis, la période économique est plus que difficile, mais qui peut parler d'économie quand un projet de plusieurs milliards d'euros est, avant le démarrage de sa construction, déjà obsolète et inadapté ? Ça s'appelle manquer le train du fret, c'est un comble. Merci.

Estelle BRISSET : Merci, monsieur, je ne suis pas sûre que nos intervenants en tribune aient des éléments de réponse, on a bien noté le souhait d'une mixité. Est-ce que quelqu'un veut ajouter quelque chose ? On va clôturer cette réunion, je vous remercie beaucoup.

► **Un intervenant :** Je voulais savoir, pour aller à ma maison...

Estelle BRISSET : C'est un cas particulier, je vous propose de le traiter en direct à la fin de la réunion, monsieur. Alors, vraiment la dernière question.

► **Monsieur [LOUVET], habitant de Caves :** Là, c'est plutôt une question générale de voyageur. Je prends le TGV très très souvent pour faire Perpignan-Paris, voire même Narbonne. Déjà, ma première question : le nouveau TGV s'arrêtera où ? Première question simple d'un voyageur, c'est-à-dire que là, la ligne Montpellier-Perpignan, il s'arrête où, le TGV ? Ma deuxième question, je fais un constat simple, c'est vrai que pour les voyageurs, je ne suis pas contre la ligne TGV, mais là, actuellement, je me rends compte que la ligne TGV actuelle, je demande aux élus, je prends le TGV au moins 10 à 15 fois par an, Paris-Perpignan. De Montpellier à Perpignan, le TGV s'arrête à Montpellier, à Agde, à Sète, à Béziers, à Narbonne, quel bonheur. Sur 60 kilomètres, il s'arrête quatre fois. Et alors après Narbonne-Perpignan, adieu, il y a pourtant 60 bornes aussi. Par contre, Leucate, il ne s'arrête pas, Port-la-Nouvelle, il ne s'arrête pas, Rivesaltes, il ne s'arrête pas, puisque Salses, il n'y a pas de guichet. Voilà, ma question est simple, c'est de savoir : avant toute chose, moi aussi, je suis voyageur avant tout, c'est bien gentil, tous ces projets, maintenant, est-ce que vous pouvez me donner une réponse ? Et de savoir si, éventuellement, pour quelqu'un qui habite entre Montpellier et Narbonne, je pense que même s'il prenait le TGV, aller juste à Agde, je suis sûr que si on pouvait éviter Agde et Sète, excusez-moi pour ceux qui y habitent, parce que qu'est-ce qu'on s'ennuie, entre Montpellier et Narbonne, ce n'est pas un TGV, c'est une charrette. Par contre, entre Narbonne et Perpignan, c'est un TGV, mais entre les deux, on aimerait bien s'arrêter à Leucate. Telle était ma question en tant que voyageur.

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

Estelle BRISSET : Merci, monsieur, on va conclure sur une question voyageurs.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : On va vous répondre, parce que le but de la ligne, ce n'est pas de construire des rails, c'est de servir les citoyens. Bruno, est-ce que tu peux nous montrer sur une carte où monsieur pourra prendre son train ? Est-ce que ça ira plus vite ? Parce que pour l'instant, il n'apprécie pas le paysage entre Agde, Sète.

Bruno BEAUCHET, SNCF Réseau : Donc ici, première question, où est-ce que vous pourrez prendre le train ? Donc à Narbonne, comme on a dit au début de la présentation, il y aura deux gares complémentaires, la gare centre et la gare nouvelle. La gare nouvelle, qui sera à l'ouest de Narbonne, c'est là où vous pourrez prendre les TGV. Cette gare est interconnectée avec le réseau existant, donc vous pourrez y aller en TER, il y aura des correspondances efficaces entre la gare nouvelle, donc les TGV, et les TER, qui vous permettront après d'aller à votre destination finale. Aujourd'hui, les TGV circulent sur une ligne existante à 160 kilomètres-heure, elle passe par Sète, Agde, Béziers, Narbonne, et desservent ces villes-là. Avec la Ligne Nouvelle, vous aurez des gains de temps et les trains seront directs, déjà de Montpellier à Béziers, et ensuite, il y aura une gare nouvelle à Béziers, une gare nouvelle à Narbonne. Donc vous n'aurez plus qu'un arrêt entre Montpellier et Narbonne, grâce à la Ligne Nouvelle. Donc la très grande majorité sera sur Ligne Nouvelle, il restera quand même quelques TGV, puisqu'il y a quand même des personnes qui habitent à Sète et Agde, mais la très grande majorité circulera sur la Ligne Nouvelle, vous aurez un gain de temps de 25 minutes entre Narbonne et Montpellier, grâce à la Ligne Nouvelle, par rapport à aujourd'hui. En fait, ce que je vous disais, l'objectif, grâce à la gare nouvelle que vous voyez à Narbonne, qui est connectée au réseau existant, ça permettra de faire des correspondances entre les TGV et les TER. Le TGV sera direct jusqu'à Perpignan, après, donc une fois que vous descendrez du TGV, vous pourrez prendre un TER qui vous amènera à Port-la-Nouvelle, à Leucate. Le fait que les TGV sont reportés sur la Ligne Nouvelle, ça permettra d'augmenter le nombre de trains de fret, mais ça permettra d'augmenter aussi l'offre TER, pour le déplacement quotidien. Donc de Leucate, vous pourrez aller à Narbonne, avec davantage de TER, qui seront plus fréquents, et vous pourrez aller à Narbonne, à la gare nouvelle, prendre les TGV.

Estelle BRISSET : Je crois qu'il me reste à remercier nos intervenants en tribune, merci à la salle pour votre participation très riche et très constructive, on a quand même réussi à débattre de manière apaisée. Merci à tous, encore sept réunions publiques.

Fin de la réunion à 21h10.