

# COMPTE-RENDU

Réunion publique

Mardi 14 avril 2015 - MONTPELLIER

Salle Fernand Pelloutier, Montpellier Méditerranée Métropole



## Les intervenants des partenaires co-financeurs sont :

- **Marie MEUNIER-POLGE**, Vice-Présidente - Région Languedoc-Roussillon
- **Philippe SAUREL**, Président, Montpellier Méditerranée Métropole

## 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](http://www.lalignenouvelle.com) sous la rubrique : Documents – Réunions de concertation – Réunions publiques



# LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

**Début de la réunion à 18h10, en présence de 110 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 sur scène. Avant de démarrer, je vais continuer avec les présentations, puisque nous avons sur scène les représentants des collectivités territoriales, qui financent le projet LNMP. Je vous présente donc madame Meunier-Polge, vice-présidente de la région Languedoc-Roussillon, en charge des transports, sujet qui est donc au cœur de notre réunion de ce soir. Je vous rappelle que la région Languedoc-Roussillon est l'autorité organisatrice des transports, des Trains Express Régionaux, les TER, qui circulent sur nos lignes. À ses côtés, Philippe Saurel, maire de Montpellier, président de Montpellier Méditerranée Métropole, qui nous fait donc le plaisir de nous accueillir et à qui je vais donner la parole dans un instant pour le traditionnel mot d'accueil républicain. Il me reste à vous présenter Édouard Parant, chef de mission LNMP chez SNCF Réseau. SNCF Réseau gère les voies, les quais, les ouvrages d'art sur le réseau ferré. Avant de démarrer, Philippe Saurel, un mot d'accueil, nous sommes à Montpellier.

► **Philippe SAUREL, Président, Montpellier Méditerranée Métropole et maire de Montpellier :** Je vous souhaite la bienvenue. Je souhaite la bienvenue à SNCF, RFF, à la région, à mon amie Marie Meunier-Polge, vice-présidente de la région, chargée des transports, aux élus de la ville de Montpellier, de la métropole, qui sont là, madame Dardé, première vice-présidente, qui est présente à cette réunion. Je voudrais saluer tous les représentants des collectivités, qui sont également présents pour cette réunion qui a un seul but, finalement, discuter du tracé de la prochaine ligne à grande vitesse Montpellier-Perpignan. Au préalable, je voudrais indiquer que le tronçon LGV est un vieux serpent de mer, qu'il convient maintenant de l'activer, parce qu'un pays moderne ne peut pas se résoudre à avoir une lacune de grande vitesse sur son réseau ferroviaire, comme celle qui existe entre Montpellier et l'Espagne. Vous le savez également, chaque année, les villes à grande vitesse sont regroupées dans une association qui s'appelle l'association des villes à grande vitesse qui, l'an dernier, était présidée par la ville de Gérone. Cette année, c'est la ville de Montpellier, j'en ai moi-même eu la présidence, elle regroupe plusieurs cités, Nîmes, Narbonne, Béziers, Sète, Toulouse, Perpignan, Gérone, Tarragone, Valence, Barcelone. J'ai dû en oublier une, mais c'est à peu près ça. Nous nous réunirons ici à Montpellier, nous recevrons l'assemblée générale des villes à grande vitesse au mois d'octobre 2015. Autant vous dire que ce tronçon est fondamental, parce qu'il valorise la grande vitesse sur cette partie de l'arc méditerranéen, c'est une liaison européenne qui est incontournable et nous la soutenons depuis de nombreuses années, maintenant. Voilà quel est l'objet de cette réunion, donc je suis particulièrement de la voir se tenir ici, dans les locaux de Montpellier Méditerranée, qui est un des acteurs et des financeurs du projet, avec la région, puisque la région est l'autorité organisatrice, en matière de transports. Sur tout ce qui concerne nos relations en matière de transports avec la région, je tiens à témoigner de l'excellent travail que nous faisons ensemble, avec Damien Alary, le président, et Marie Meunier, avec qui nous nourrissons une amitié durable, comme on dit chez les Verts, ex-Verts.

**Estelle BRISSET :** Merci, monsieur Saurel, pour votre accueil. Quelques mots sur le déroulement de cette soirée. Nous allons passer environ deux heures ensemble, qui seront ponctuées par deux temps forts. Dans une première partie, on s'intéressera tout d'abord à la compréhension des enjeux et des objectifs du projet, les nouveaux services ferroviaires que ce projet va apporter, en un mot, sur le « pourquoi ». Je poserai cette question à nos intervenants en tribune, et puis vous aurez la parole pour vous aussi vous exprimer sur ce pourquoi. Puis, dans une deuxième partie, on s'intéressera au « comment », c'est-à-dire aux conditions de réalisation et de passage du projet sur le territoire qui nous intéresse ce soir,

## LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

c'est-à-dire le tracé qui vous sera proposé entre Montpellier et Gigean, pour ce projet de Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan. Avant de démarrer, pour bien cerner le cadre de nos débats, cette concertation s'intègre dans une démarche de concertation volontaire, qui est portée par SNCF Réseau et par l'ensemble des partenaires cofinanceurs, les collectivités territoriales dont certaines sont représentées ce soir. Cette concertation est sous l'égide d'un garant. Je vais appeler monsieur Jean-Pierre Richer, le garant de la concertation du projet LNMP, qui va nous dire quelques mots sur son rôle.

### LA LNMP, POURQUOI ?

**Jean-Pierre RICHER, garant de la concertation :** Merci madame, bonjour mesdames-messieurs les élus et les directeurs. La concertation, qu'est-ce que c'est que la concertation ? C'est une bonne information de tous ceux qui sont intéressés par un grand projet, la Ligne Nouvelle, qu'il s'agisse des élus, des associations, du grand public, ce soir, c'est une réunion pour le grand public. La concertation, c'est un dialogue, il faut que toutes les questions que vous avez envie de poser soient posées et il faut que vous receviez les réponses. Ces réponses doivent être claires, sincères, transparentes. Donc bonnes informations, bon dialogue. Qui est responsable de la concertation, c'est le maître d'ouvrage, en l'occurrence, SNCF Réseau. SNCF Réseau insistant bien sur ce point, mène des études, porte un projet, organise la concertation, SNCF Réseau, à l'issue de la concertation, ne décide pas. La décision est prise par les cofinanceurs, qui portent leur proposition au ministre et en fin de compte, c'est le ministre qui décide. Ce n'est pas SNCF Réseau qui décide. Le garant de la concertation, il faut quelqu'un de neutre, indépendant, n'ayant pas d'avis sur le fond du projet, qui observe cette concertation pour dire si elle est sincère ou non. Cette personne, dans tous les projets, est désignée par la commission du débat public, à Paris, qui est chargée de cette procédure de démocratie participative, et puis par le maître d'ouvrage. Le garant n'a pas d'avis, il est là pour écouter, regarder, j'assiste au maximum de rencontres possible, j'ai la chance de le faire depuis le débat public, depuis cinq ans. Il y a un rôle, au moment du COPIL, c'est de dire aux cofinanceurs « voilà mon opinion sur la concertation, ça s'est bien passé, ça aurait pu être mieux sur tel ou tel autre point ou bien là, ce n'était vraiment pas bien, le maître d'ouvrage a gardé des informations pour lui », tout est possible. Le garant fait un rapport qui est joint au projet qui est porté au ministre. Comme je suis garant depuis un certain nombre de temps, j'ai déjà fait deux rapports, de quarante pages chacun, sur deux étapes précédentes de concertation, c'est sur le site, vous pouvez regarder et vous faire une opinion sur le rôle du garant et sur ce qu'il a pensé jusqu'ici de la concertation. Merci, madame.

**Estelle BRISSET :** Merci, monsieur Richer. Vous pouvez, si vous le souhaitez, adresser directement un mail au garant, vous avez l'adresse sur l'écran qui s'affiche. Maintenant, pour préciser les modalités de concertation, de participation du public, j'appelle Anne-Lise Gibbe, chargée de concertation LNMP chez SNCF Réseau, qui va vous donner tous les détails.

**Anne-Lise GIBBE, SNCF Réseau :** Bonsoir. Comme vous l'a rappelé monsieur Richer, SNCF Réseau organise la concertation sur le projet de Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan. La concertation, c'est un espace de dialogue et d'échanges, avec l'ensemble des parties prenantes, pour construire un projet partagé. Pourquoi nous sommes réunis aujourd'hui ? Pour trois points essentiels. Le premier qu'on a tous en tête, c'est de choisir le tracé de l'ordre de cent mètres. Après, il y a également de préciser l'implantation précise des gares nouvelles de Béziers et de Narbonne, et enfin, préparer le projet qui sera présenté à l'enquête d'utilité publique. Comment faire pour s'informer sur ce projet ? On a dû vous distribuer un pack avec de nombreux documents de communication et d'information, je vais vous rappeler brièvement ce qu'il contient. Premièrement, le document de communication général, où vous rencontrerez l'ensemble des informations globales sur le projet. Vous avez également la fiche sur le secteur qui nous intéresse à l'heure actuelle, qui est Gardiole,

## LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

Mosson et bassin de Thau, où vous verrez les différentes variantes de tracé et le tracé proposé par SNCF Réseau. Vous avez également un flyer avec à l'intérieur un questionnaire. Vous pouvez y répondre maintenant et le déposer à l'urne qui est à l'entrée ou tout simplement le déchirer en deux et l'envoyer par la Poste gratuitement, pour qu'on puisse avoir l'ensemble de vos avis et de vos remarques. Enfin, en termes de documents, vous ne l'avez pas eu dans votre pack, mais c'est suivant vos appétences et questionnements, différentes fiches sur différentes thématiques, à savoir sur le bruit ferroviaire, l'eau et la transparence hydraulique, le patrimoine agricole, les acquisitions foncières et l'insertion paysagère. Vous pouvez vous informer de cette manière-là, il y a également dix réunions publiques qui sont organisées sur l'ensemble du territoire. Aujourd'hui, c'est la seconde réunion publique, hier, nous étions à Perpignan, et vous avez sur le flyer l'ensemble des dates des prochaines réunions, il y en a encore quatre dans l'Hérault, notamment à Pinet le 20 avril, à Nissan le 21 avril, à Poussan le 27 et enfin à Béziers le 29 avril. Le dernier moyen de vous informer sur le sujet est de consulter le site Internet [lalignenouvelle.com](http://lalignenouvelle.com), où vous retrouverez l'ensemble de ces documents d'information, vous pourrez également remplir le questionnaire et poser vos questions, sur le projet. Je vous remercie.

**Estelle BRISSET :** Merci, Anne-Lise Gibbe pour ces précisions. Vous savez comment participer et donner votre avis. Si, ce soir, on va essentiellement parler de ce projet de Ligne Nouvelle, un mot tout d'abord sur le réseau existant, dont l'entretien est ô combien important. Karim Touati, je vous invite à nous rejoindre au pupitre. Vous êtes directeur territorial de SNCF Réseau pour le Languedoc-Roussillon, expliquez-nous ce que représentent les investissements qui seront réalisés sur le réseau classique. En quoi consiste-t-il ?

**Karim TOUATI, directeur territorial de SNCF Réseau :** Madame la vice-présidente, monsieur le président, messieurs-dames les élus, messieurs, mesdames, bonsoir. SNCF Réseau, en quelques mots, présenter l'activité de SNCF Réseau, dont vous avez connu une précédente dénomination qui s'appelait Réseau Ferré de France. SNCF Réseau est la continuité logique de Réseau Ferré de France, c'est RFF puis SNCF Réseau qui instruit pour le compte des cofinanceurs les projets et notamment le projet de Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan. SNCF Réseau, c'est donc la réunion de l'ensemble des acteurs de la gestion de l'infrastructure, c'est donc le regroupement de SNCF Infrastructures, SNCF circulation et ex-Réseau Ferré de France. Qui dit nouvelle entreprise, dit projet d'entreprise, donc nouveau plan stratégique ou dit projet d'entreprise, parce qu'il faut construire cette nouvelle entreprise de 50 000 personnes, 52 000, pour être précis, autour d'un certain nombre de valeurs fortes. Quelques mots sur ce projet d'entreprise, Réseau 2020, donc trois valeurs. Un, l'excellence, faire du réseau ferré national français l'un des réseaux les plus sûrs, et la sécurité est notre première valeur cardinale sur l'exploitation de ce réseau ferroviaire, le plus sûr et le plus régulier, puisque la qualité de service est importante pour l'ensemble des usagers et des clients du train du monde. Performance, c'est priorité à la maintenance. Il y a l'entretien du réseau et notamment l'entretien du réseau emprunté par les trains du quotidien. Enfin, bien évidemment, puisqu'on regroupe différentes entités qui avaient l'habitude de travailler ensemble, déjà, mais par la voie de contrats, maintenant, au sein de la même entreprise, c'est la coopération, pour simplifier nos organisations, simplifier nos méthodes de travail au service de la performance du système ferroviaire. En résumé, à l'échelle du réseau ferré national, 2015, c'est quand même 1500 chantiers qui seront conduits et c'est de l'ordre de presque 5 milliards d'euros investis sur le réseau existant. Maintenant, si je fais un zoom sur le territoire qui nous intéresse plus particulièrement, sur lequel je suis en responsabilité, à savoir la région Languedoc-Roussillon, c'est un programme très important de renouvellement qui nous attend sur l'ensemble du réseau existant. Donc sur les dix prochaines années, nous allons investir de l'ordre d'un million d'euros pour renouveler une bonne partie du réseau ferroviaire existant en Languedoc-Roussillon. C'est donc 85 % des lignes les plus circulées du réseau qui seront neuves à l'issue de ces travaux. En 2015, pour être sur un horizon plus rapproché, entre 2015 et 2020, c'est 450 millions d'euros qui seront investis en région, pour

## LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

ce renouvellement et cette modernisation du réseau existant. Ça commence dès cette année. Cette année, on fera à peu près 100 kilomètres de renouvellement, entre les gares de Narbonne et de Montpellier, ça commence dès le 15 juin et se termine fin 2015, on aura renouvelé la totalité de la voie qui va de Narbonne à Montpellier cette année. On poursuit ce programme de modernisation par la voie qui va dans l'autre sens, donc de Montpellier à Narbonne en 2016, encore une centaine de kilomètres, puis Castelnaudary et Carcassonne en 2017-2018, de la même façon, une voie après l'autre. Enfin, Montpellier-Nîmes de 2018-2019, ce qui fait qu'on aura effectivement renouvelé quasiment la totalité de l'axe littoral, qui est l'axe qui concentre le plus de circulation sur le réseau ferré Languedoc-Roussillon. C'est par ces quelques mots que je souhaitais rappeler le spectre des missions et des responsabilités qui sont celles de SNCF Réseau sur le réseau ferré national.

**Estelle BRISSET** : Merci, monsieur Touati pour cet éclairage. Effectivement, avant de parler de nouvelles lignes, il faut aussi et surtout penser au réseau existant. Je crois que maintenant, on a tous les éléments en tête pour démarrer et attaquer notre sujet de ce soir : la LNMP. Je vous propose d'abord une présentation du projet en images.

### *Diffusion du film*

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

## LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

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](http://www.lalignenouvelle.com) ».

**Estelle BRISSET :** Je crois qu'on a tous les éléments de contexte, l'historique du projet. On va pouvoir donc approfondir les points qui vous intéressent particulièrement ce soir. Édouard Parant, vous êtes chef de mission LNMP chez SNCF Réseau, dites-nous, on entend parler de ce projet depuis plusieurs années, où en est-il. Est-il toujours d'actualité ? C'est la première grande question qu'on peut se poser ce soir.

**Édouard PARANT, SNCF Réseau :** Bonsoir. Effectivement, il est d'actualité, il nous réunit ce soir à Montpellier. Vous l'avez compris, ce projet a un historique assez lointain, pour autant, il est reparti en 2009 avec un grand débat public qui a permis de valider l'opportunité du projet. Depuis, un certain nombre d'études et de réunions ont permis d'affiner un petit peu le spectre et aujourd'hui, on vient vous présenter le tracé qui devrait normalement être proposé si l'ensemble des partenaires cofinanceurs valide les études produites par SNCF Réseau. Vous le constatez, on arrive à la fin de la seconde étape, et puis celle qui nous restera si le tracé est validé par le ministre, il s'agira donc maintenant d'aller à l'enquête publique, qui est la prochaine étape qui donnera la légitimité au projet, vis-à-vis de l'intérêt général. Dans le processus qui nous intéresse dans les mois à venir, vous l'avez compris, nous amorçons aujourd'hui avec cette deuxième réunion publique une phase de concertation qui va se dérouler jusqu'à la fin mai, et puis sera venu le temps des arbitrages, avec un comité de pilotage qui est déjà programmé à la mi-juin, qui réunira donc l'ensemble des cofinanceurs, je vous rappelle que c'est l'État, SNCF Réseau, la région et les agglomérations, notamment l'agglomération de Montpellier Métropole, et puis également les départements. L'ensemble des acteurs cofinanceurs aura à proposer un choix sur le tracé, un choix sur le site des gares et l'objectif, c'est donc d'obtenir une décision ministérielle à l'horizon de la fin d'année 2015, pour pouvoir lancer la phase d'enquête publique à la fin de l'année 2016.

**Estelle BRISSET :** Nous voilà plus au clair sur son état d'avancement. Dites-nous maintenant concrètement quels sont les services nouveaux que va apporter ce projet LNMP à nous les usagers du train, les citoyens.

**Édouard PARANT, SNCF Réseau :** Oui, les clients, même, on peut parler de clients. Les opportunités du projet, on l'a vu, l'objectif, ce n'est pas une ligne de plus, c'est une ligne de mieux, puisque ce que l'on souhaite au travers de cette Ligne Nouvelle, c'est de permettre d'augmenter l'ensemble des services ferroviaires offerts sur la région. Quand on parle de services ferroviaires, c'est à la fois pour les passagers et pour les transporteurs de marchandises. Ce que l'on voit, c'est qu'on a globalement trois items sur lesquels on souhaite travailler, un, la mobilité des personnes, deux, le respect de l'environnement, le

## LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

développement durable, et le troisième volet, l'attractivité apportée par ces moyens de transport. La facilité de la vie avec le train, c'est notamment pour les TER, puisque je vous rappelle qu'avec deux lignes, c'est la possibilité de faire circuler plus de trains, à commencer par la ligne actuelle. Donc des TER plus fréquents, plus fiables, plus rapides, une qualité de service apportée à nos concitoyens. Quand on utilisera la Ligne Nouvelle, ce sera aussi la possibilité d'aller plus vite, plus loin, avec des temps de parcours réduits. Et puis on a parlé de la question des gares nouvelles et l'importance de gagner du temps pendant son voyage mais aussi la rapidité pour aller chercher le train, puisque si l'endroit où vous allez chercher le train, finalement, est congestionné, vous perdez le bénéfice apporté par la grande vitesse, en accès et pour repartir de la gare. Après, on ne va pas re-développer l'intérêt bénéfique des transports lourds et qui utilisent l'énergie électrique, en question de report modal, que ce soit pour les véhicules particuliers, la mobilité du quotidien ou bien le transport de marchandises. Donc ce que l'on espère, en tout cas, et je pense que c'est pour ça que l'ensemble des partenaires est aux côtés de Réseau Ferré de France, maintenant SNCF Réseau, donc c'est qu'ils puissent utiliser cet outil comme un outil de développement et d'attractivité pour le territoire. Ce n'est pas la ligne qui fait le développement, mais par contre, elle peut y contribuer, c'est tout l'intérêt de travailler ensemble. Je ne développerai pas plus, mais voilà un petit peu les attentes sur ce projet. Si on revient sur les trois types de services ferroviaires qui peuvent utiliser le projet et le réseau, on parle évidemment de Ligne Nouvelle, donc tout le monde pense aux trains rapides, aux TGV. Vous voyez que le bénéfice attendu est de l'ordre de plus de 2,5 millions de voyageurs après la mise en service, donc l'effet attractivité, à la fois pour le tourisme mais également, on l'espère, pour les entreprises. Et puis pour les gens qui prennent le TER au quotidien, pour aller travailler pour aller à la fac, c'est l'ambition portée par l'autorité organisatrice des transports de pouvoir développer sur la ligne actuelle une offre de TER. Ici, sur la section qui nous intéresse, qui est la plus chargée de la région, c'est de l'ordre de 4 TER par sens en heure de pointe. Et puis enfin, même si là, c'est toujours un peu plus difficile à cerner, puisque ça ne dépend pas uniquement de nous, c'est favoriser, encourager le développement du transport de marchandises par le rail. On a finalement un potentiel, avec 10 000 poids lourds par jour sur l'autoroute. On sait qu'il y a des marchandises, reste maintenant à faire en sorte que ces marchandises utilisent le plus possible le train.

**Estelle BRISSET :** Merci Édouard Parant pour ces éléments sur les nouveaux services ferroviaires que pourra apporter ce projet. J'ai envie de me tourner vers nos intervenants en tribune, qui représentent les collectivités territoriales, partenaires de ce projet. J'ai envie de commencer par vous, madame Meunier-Polge, vous êtes vice-présidente de la région Languedoc-Roussillon, en charge des transports. Dites-nous, que va apporter ce projet au territoire régional ? On peut dire que le projet couvre une grande partie du Languedoc-Roussillon, qu'attendez-vous de ce projet ?

► **Marie MEUNIER-POLGE, vice-présidente, région Languedoc-Roussillon :** D'abord, bonjour à toutes et à tous, pour cette deuxième réunion publique, puisque nous en avons dix, auxquelles je vais me rendre personnellement. Je suis très attentive à ces réunions publiques, à ce qui peut se dire dans ces réunions publiques, puisque l'objet même des réunions, c'est de prendre la position des uns et des autres, les usagers, les associations, les habitants des territoires, cette ligne et les trains sont réservés au territoire. Donc j'insiste beaucoup là-dessus et sur la position attentive que j'ai par rapport à cette ligne à grande vitesse Nîmes-Montpellier. La région Languedoc-Roussillon occupe une position géographique très stratégique, qui lui confère un rôle vraiment essentiel, aujourd'hui, dans les échanges internationaux. C'est d'ailleurs un petit peu comme ça que je voudrais positionner, d'abord entre l'Espagne, la France et l'Europe du Nord, et ensuite des échanges inter-régionaux, entre le Languedoc-Roussillon et les régions voisines, qui sont Provence-Alpes-Côte d'Azur, Rhône-Alpes et Midi-Pyrénées. Un deuxième point aussi, aujourd'hui se construit la nouvelle et grande région, vous n'êtes pas sans l'ignorer. La fusion, l'union Midi-



## LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

Pyrénées-Languedoc-Roussillon, qui nous occupe tous, il est important donc d'organiser son ancrage au sein de l'Europe, et cette ligne arrive à ce moment-là, c'est très important. L'un des enjeux de cet ancrage est la continuité de corridor de transports ferroviaires qui relie l'Espagne, la France, l'Italie, la Slovénie et la Hongrie, aussi, et qui a été identifié aujourd'hui comme prioritaire par l'Union européenne. Deuxième point, c'est le contournement ferroviaire Nîmes-Montpellier, qui est actuellement en cours, que vous voyez tous, puisque nous sommes vraiment sur ce territoire-là, qui constitue la première phase. On est dans la première phase aujourd'hui de la Ligne Nouvelle qui se construit et qui entrera donc en service en 2017 et pour laquelle la région a investi 400 millions d'euros. La saturation de la ligne actuelle entre Nîmes et Perpignan qui pourrait, sans la création d'une nouvelle ligne sur le tronçon Montpellier-Perpignan, avoir de lourdes conséquences sur les transports de type ferroviaire, qu'ils soient voyageurs ou marchandises, régionaux, nationaux ou européens. L'absence d'une réalisation d'une infrastructure nouvelle, à terme, pourrait créer un goulet d'étranglement, voire une cassure dans les réseaux. C'est des questions réelles qui se posent aujourd'hui. Il est donc nécessaire aujourd'hui, dans un avenir proche, de créer cette phase deux du contournement de Nîmes, en réalisant cette Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan. Damien Alary, président de région, accompagné de notre vice-président Jean-Claude Gayssot, ex-ministre des Transports, a rencontré le 23 février à Bruxelles Jean-Claude Juncker, président de la commission européenne. Ça, c'est pour les aspects financiers, qui ne sont pas négligeables. En même temps, avec Artur Mas, bien sûr, président de la Catalogne, pour porter auprès de l'Europe le dossier de la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan et obtenir les financements nécessaires. On attend, mais c'est vrai, des contacts sérieux ont été pris, nous sommes dans une attente forte, j'espère que ça va marcher, puisqu'on avait quand même contacté par courrier, et on a reçu des courriers de tous les présidents de métropoles, de villes et villages importants du territoire régional, pour accompagner cette demande de financement européen. Une dernière chose, aussi, lors du dernier comité de pilotage qui s'est passé en préfecture à Montpellier, le 22 octobre dernier, le président Alary a exprimé clairement sa position et sa volonté de désigner une personne référente, afin de trouver d'ores et déjà des pistes de financements. On a commencé à travailler en ce sens et on souhaite fortement que l'État nomme une personne là-dessus, parce qu'il s'agit aujourd'hui de milliards d'euros et on voudrait pouvoir avoir un cadre très fiable. Un courrier a été signé, des rencontres ont eu lieu. Je dis cela parce que la question des financements est essentielle, vous le savez tous, les questions vont venir là-dessus et je voulais exprimer dès le départ la position de la région, les positions différentes de la région. Donc ce projet de Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan est pour nous très important et je suis ravi que ce débat public s'ouvre aujourd'hui à Montpellier. Merci beaucoup.

**Estelle BRISSET :** Merci, madame Meunier-Polge d'avoir re-situer ce projet dans un contexte européen et effectivement, d'avoir souligné l'importance du financement et la nomination, tout le monde l'espère, d'un monsieur financement. Philippe Saurel, je me tourne vers nous, maintenant. En tant que maire de Montpellier, président de Montpellier Méditerranée Métropole, qu'attendez-vous du projet, comment la LNMP va-t-elle s'articuler avec votre projet de territoire ?

► **Philippe SAUREL, Président, Montpellier Méditerranée Métropole et maire de Montpellier :** Je vais parler cash, parce qu'on ne va pas tourner autour du pot 107 ans. Nous sommes tributaires de la construction de la ligne à grande vitesse Montpellier-Perpignan, pour valider la construction de la gare de la Mogère. La gare de la Mogère, nous souhaitons qu'elle se fasse le plus vite possible, à condition que la gare de Manduel se fasse également, sécurité si jamais le laps de temps qui sépare la construction des deux gares était trop important, et si jamais la ligne de TGV ne se construisait que dans les années 2040, nous aurions construit une gare pour deux TGV par jour. Ça, c'est la réalité. Partant de là, je suis favorable au tronçon Montpellier-Perpignan, très favorable, parce qu'il est incontournable, mais dans un cadre défini et précis. J'ai émis des réserves, dès mon accession à la

## LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

présidence de l'agglomération de Montpellier sur le contournement Nîmes-Montpellier et la construction des deux gares, leur équilibre dans le temps, l'agenda de construction. Je souhaite que le ministère des Transports prenne vraiment conscience de l'urgence du tronçon Montpellier-Perpignan. Moi, je n'ai pas vu monsieur Juncker, mais je suis allé voir monsieur Vidalies, le ministre des Transports. Et même si la DUP est prévue pour 2016, c'est un progrès qui a été fait sur demande conjointe du président Alary et de moi-même, avec l'aide du préfet, je souhaite que la construction réelle du segment Montpellier-Perpignan-Espagne se fasse dans les plus brefs délais, parce que si elle se faisait dans les années 2033 ou 2040, nous aurions perdu toute efficacité au processus. Moi, j'ai posé le problème. C'est une position politique que j'ai déjà prise publiquement, mais aujourd'hui, je profite de cette tribune pour le dire clairement.

**Estelle BRISSET :** Merci, monsieur Saurel, pour votre cash attitude et pour demander une accélération du projet. Twitez-le et twitez que LNMP se fasse le plus possible. Je pense que pas mal de gens seront d'accord avec ça, ou peut-être pas. Donc justement, c'est le moment de vous passer la parole. Je vais vous demander de privilégier, vous l'aurez compris, dans un premier temps, les questions d'ordre général, sur les enjeux, le problème. Et juste après, on passe au comment et au tracé. Donc d'abord des questions générales et après, on prendra des questions sur le tracé, après la présentation. Je vais vous demander de lever la main, je vous donnerai la parole grâce aux deux personnes qui sont là et qui viendront vers vous avec le micro, je vous demanderai de vous lever, de vous présenter, soit à titre personnel, soit au nom de l'association ou de la collectivité que vous représentez, dire aussi votre commune de résidence. Et puis soyez si possible le plus bref possible, pour qu'un maximum de personnes puisse s'exprimer. Qui veut prendre la parole ? Monsieur Boisseau, je vais vous demander d'être bref, si possible.

► **Éric BOISSEAU, représentant régional de la fédération nationale des associations d'usagers des transports :** La FNAUT apprécie ce beau projet visant au report modal, en particulier pour ce qui concerne le fret ferroviaire. Nous croyons beaucoup à LNMP, pour décharger l'autoroute de son excès de camions et je crois que le président de la métropole partage notre sentiment. Samedi, j'ai rencontré François Poupard, le directeur général des infrastructures de transports et de la mer. Monsieur Poupard est le directeur de DGIT, le bras droit de monsieur Vidalies, ministre des transports, il nous a dit : la première des priorités était le Lyon-Turin, qui bénéficie d'un financement international, à hauteur de 40 % de la part de l'Europe. La deuxième priorité, c'était GPSO, Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax. Ce GPSO a obtenu un avis défavorable de la commission d'enquête, mais il semblerait que le Président de la République fasse comme pour la LGV Poitiers-Limoges, il fera signer la DUP. GPSO a quatre ans d'avance sur nous, GPSO est programmé pour être mis en service vers 2024-2025, ce qui fait que pour LNMP, ce ne serait pas avant 2030. Ensuite, par rapport au débat public de 2009, il était prévu pour le scénario qui a été choisi 4 millions de voyageurs par an en accroissement de trafic. Tout à l'heure, vous avez montré que nous sommes à 2,5 millions de voyageurs. La réduction du trafic voyageurs, elle est sensible. Par contre, le potentiel fret, lui, il y est, mais vous en avez très peu parlé. Concernant le trafic, vous avez dit qu'on serait à 34 TGV par jour. En 2009, lors du débat public, il était prévu une soixantaine de TGV par jour. Le contexte, l'environnement économique, l'environnement financier ont considérablement évolué. Aujourd'hui, les compagnies aériennes low-cost le covoiturage, taillent des croupières de parts de marché au TGV. Avec ce contexte financier très difficile, nous sommes favorables, très favorables au doublé de lignes, qui a été présenté par RFF en mai 2008, parce que nous avons besoin d'un axe ferroviaire robuste entre la péninsule ibérique et l'Europe du nord, nous avons besoin d'un axe ferroviaire robuste et pour ce faire, ce n'est pas en donnant la priorité à la très grande vitesse sur les trains de fret que nous aurons cet axe ferroviaire robuste, c'est en faisant en sorte qu'il n'y ait pas de chaînon manquant pour les trains de fret sur la totalité de la traversée du Languedoc-Roussillon, que nous aurons cet axe ferroviaire robuste. Et là,

## LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

nous constatons, même si ça ne concerne pas directement Montpellier, qu'entre Béziers et Perpignan, seules les circulations de TGV sont prévues, la mixité n'est pas prévue, l'absence de trains de fret sur cette section sera très préjudiciable à l'attractivité de cet axe ferroviaire pour les chargeurs, qui attendent le fret ferroviaire du côté de l'Espagne, qui sont très impatients d'avoir cet axe ferroviaire. Nous avons eu aussi un atelier sur le phasage que la section Béziers-Perpignan sera réalisée après la section Béziers-Montpellier, nous sommes dans l'attente que les positions sur la non-mixité de Béziers-Perpignan soient revues, nous demandons que Béziers-Perpignan soit une ligne mixte, quitte à ce que dans le cas d'une enveloppe budgétaire globale, des allègements de fonctionnalités tels que ça a été évoqué jeudi dernier, des allègements de fonctionnalités soient mis en œuvre, de manière à respecter les parts financières globales.

**Estelle BRISSET :** Merci, monsieur Boisseau. Des éléments de réponses sur le fret, les prévisions de trafic, le projet global ?

► **Philippe SAUREL, Président, Montpellier Méditerranée Métropole et maire de Montpellier :** Moi, je veux bien dire un mot sur le fret, puisque ce que vient de dire monsieur Boisseau, je le partage. Le fret, c'est l'une des questions sur lesquelles il faut qu'on apporte des réponses précises, parce que moi aussi, j'ai été favorable au doublé de ligne en 2008, j'ai voté pour, au titre de citoyen, lors de la concertation qui a eu lieu par la SNCF à Montpellier, il est évident que la SNCF et RFF, à l'époque, n'ont pas eu les moyens de pouvoir proposer ce type de ligne, même si je considère que c'était la meilleure pour répondre aux enjeux du territoire. Vous avez dit tout à l'heure dans votre intervention que le fret intéressait le ferroutage, vous n'avez pas parlé de ferroutage, mais c'était sous-entendu, dans votre propos, il y a une deuxième raison à cela, c'est que pour la ville de Montpellier, la gare Saint-Roch est une petite gare du XIXe siècle, assure l'ensemble du trafic ferroviaire de fret qui est extrêmement prégnant, sur cette structure et que les trains de fret qui pourraient être déviés sur une ligne externe seraient les bienvenus.

► **Marie MEUNIER-POLGE, vice-présidente, région Languedoc-Roussillon :** Pour aller aussi dans le sens du président de la métropole, c'est vrai que c'est une préoccupation, que le fret... n'oublions pas nous avons une énorme autoroute, avec ce que je disais hier, aussi à Perpignan, avec des murs de camions imposants, avec une pénibilité très forte. C'est vrai que la question du fret, aujourd'hui, est une vraie question que l'on doit se poser, qui est examinée dans le cadre de l'enquête publique, je l'ai vu, et il y a une grande partie de la ligne dans laquelle le fret n'est pas prévu. C'est une question effectivement qu'on aimerait voir examinée.

**Estelle BRISSET :** Effectivement, la question de la mixité de la ligne. Édouard Parant, est-ce que vous voulez ajouter des éléments, sur les prévisions de trafic ou sur la mixité ?

**Édouard PARANT, SNCF Réseau :** Peut-être rappeler effectivement les décisions qui ont été prises, puisque vous avez fait référence au débat public de 2009, qui présentait quatre scénarios volontairement contrastés, finalement, une décision a été prise, c'est de mettre des trains de marchandises là où il y en a besoin. Donc ce qui a été représenté et on le voit très simplement, en regardant le nombre de trains qui circulent sur le réseau aujourd'hui. Les tendances, de toute façon, seront les mêmes, compte tenu de la démographie. On a une concentration de trafic voyageurs et par contre, on a, globalement, pour les trains de marchandises un flux à peu près continu entre Montpellier et Perpignan. Donc la question pour le gestionnaire d'infrastructures SNCF Réseau, c'est d'assurer le passage de tous les trains. Et forcément, le risque de congestion, il est là où j'ai finalement le plus de passagers à transporter, puisque le nombre de trains de fret est à peu près égal, sur les 150 kilomètres. C'est pour ça qu'on a commencé par faire le contournement de Nîmes et Montpellier, puisque c'est les deux plus grosses agglomérations et c'est là où on avait le plus fort taux de

## LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

TER et de TGV. Donc l'arbitrage qui a été rendu par l'ensemble des cofinanceurs, que le ministre a fait sien, c'est de se dire : j'ai bien compris que faire une ligne qui faisait tout était cher, donc faisons-la là où c'est absolument utile. Donc ce qui a été retenu, c'est de se dire : j'ai de la congestion jusqu'à Sète, parce qu'à Sète, j'ai en plus les infrastructures portuaires, avec un terminal qui est amené à se développer et c'est là aussi où je vais faire un RER entre Nîmes et Sète et en même temps, c'est là où j'ai la plus grosse dessert TGV. Donc au moins jusqu'à Sète, il faudra que la ligne permette d'accueillir des trains de fret, la Ligne Nouvelle, j'entends. Après, peut-être qu'il n'y a pas besoin. Les prévisions, même de très long terme, on est allé jusqu'en 2050, montrent qu'il n'y a pas besoin. On sait utiliser, pour les TER et le fret, la ligne actuelle, après Sète. Simplement, la Ligne Nouvelle à Sète, elle est de l'autre côté de l'étang, donc on ne peut pas envoyer des trains sur la ligne, au niveau de Sète, on est obligés de les envoyer à Béziers. C'est pour ça que le ministre a décidé que la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan serait TGV+fret de Montpellier à Béziers et après, uniquement voyageurs, parce qu'il n'y a pas nécessité, pour assurer la fameuse continuité des circulations fret entre la France et l'Espagne, la ligne actuelle peut très bien remplir cette mission, puisqu'on a beaucoup moins de TER et de TGV sur la ligne, puisqu'ils sont reportés. Ça, c'est le volet trafic, donc on voit à peu près bien que plus on descend vers le sud, moins il y a de trains, donc on n'est pas obligé de faire le même projet partout. La deuxième chose, c'est qu'on s'est rendu compte que plus on descendait vers le sud, par contre, plus la ligne coûtait cher. Pourquoi ? Parce qu'on arrivait dans des territoires avec des grosses contraintes hydrauliques, donc inondations dit ponts. Des kilomètres de pont s'accumulent plus on s'approche de l'Aude, et puis après, quand on a franchi l'Aude, là, on attaque le massif des Corbières, qui n'est pas le plus propice à faire une infrastructure à grande vitesse, donc c'est plus cher. Donc finalement, ce qui est obtenu, on a parlé de financements tout à l'heure, c'est un compromis qui sauvegarde la faisabilité du projet, parce que sans financement, pas de projet, donc si on adapte le projet au plus près des besoins, c'est un gage de réussite pour son financement ultérieur. Mais dans tous les cas, on préserve la capacité du transport de marchandises au départ des plateformes régionales, mais également du trafic transpyrénéen.

**Estelle BRISSET :** Très bien, une volonté d'optimiser le projet, d'optimiser un rapport coûts/intérêts. Je crois qu'il y avait monsieur qui souhaitait poser une question.

► **Jean-Louis ESCAFIT, CFDT Languedoc-Roussillon :** Il y a pas mal d'éléments qui ont déjà été dits par Éric Boisseau, ce n'est pas étonnant, parce qu'on travaille ensemble dans le cadre d'une coordination régionale inter-associative, on a pris à bras le corps la question du fret, on l'a pris à bras le corps en liaison avec FERRMED qui est une association européenne qui a ses entrées directes auprès de la Commission européenne et qui estime le potentiel de trafic qui passe les Pyrénées côté Méditerranée à l'équivalent de 200 trains par jour, c'est-à-dire 6000 camions, sachant que 6000 camions, ça équivaut à 60 millions de voitures légères par jour, en termes d'usure des chaussées. Ce n'est pas des chiffres que nous inventons, ils sont dans les documents suisses de l'office fédéral route de la Suisse et on comprend mieux la politique suisse, sur une équivalence 1 camion, 10 000 voitures, que les données ponts et chaussées françaises qui sont pour 1 camion, 2,5 voitures. Ça change tout, ça change tout le problème de l'efficacité économique, écologique et sociale de la ligne. La ligne ne pourra pas se faire avec 34 trains par jour à Perpignan, c'est le chiffre que j'ai noté tout à l'heure, mais avec le potentiel de près de 200 trains par jour, ça peut être moins de trains, parce que ça pourra être des trains plus longs, mais des trains de fret, ces chiffres-là ne sont fondés non pas sur une vision hexagonale mais sur la vision du rééquilibrage des ports de la Méditerranée et du nord, puisque les ports de la Méditerranée connaissent le plus fort trafic maritime de la Méditerranée, mais n'en profitent pas, les bateaux continuent jusqu'à Anvers et jusqu'à Rotterdam. Donc on est sur une problématique européenne clé, il faut bien intégrer – et c'est là-dessus que je rejoins Philippe Saurel – la nécessité absolue d'intégrer dans les calculs, en particulier pour le financement de la ligne le fret, parce que si on a un

## LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

retour sur investissement qui n'est pas du tout acquis aujourd'hui avec les TGV, 34 trains par jour, vous ne financez une ligne. La norme grossière, c'est 150 trains par jour, qu'il faut, donc on n'aura pas le financement pour aller de Montpellier à Perpignan si on ne fait que la liaison Montpellier-Béziers pour le fret. Et là-dessus, ça ouvre des voies nouvelles sur les modes de financement, on l'avait déjà dit dans la contribution de la CFDT en 2009 dans le rapport, il y a un potentiel de mobilisation de l'épargne régionale et quand je dis régionale, c'est la avec Catalogne au sud, c'est avec tout l'arc méditerranéen, c'est avec Midi-Pyrénées, parce que là, il y a de l'épargne qui s'en va dans des placements, assurances vie et compagnie, qui pourrait être fixée sur la région. Cette région en avait fait l'expérience en 1984 avec monsieur Capdeville, où on avait fait une tentative, à un moment, malheureusement inopportune sur les conjonctures des marchés financiers, une immobilisation de l'épargne, les épargnants de la région sont prêts à mettre dans une région où il y a 145 chômeurs sur 1000 actifs, on a besoin d'investissement sur l'ouest de la région. Moi, je suis biterrois, je ne veux pas une gare supplémentaire à Béziers, je ne veux pas une gare supplémentaire à Narbonne, je veux une Ligne Nouvelle de Montpellier à Perpignan qui soit accessible au fret. Pour Béziers et Narbonne, faisons de bons raccordements et valorisons les gares centres qui existent.

**Estelle BRISSET :** Très bien, merci, on note une forte mobilisation pour le fret, ce soir et des idées peut-être pour notre futur monsieur financement. Une réaction, peut-être ?

► **Philippe SAUREL, Président, Montpellier Méditerranée Métropole et maire de Montpellier :** Je ne voudrais pas monopoliser la parole, mais je voudrais simplement intégrer dans notre réflexion collective un autre sujet, mais qui a rapport avec la ligne Montpellier-Perpignan. Moi, j'aimerais que madame Lebranchu, monsieur [Validi] et monsieur Vidalies se parlent, parce que faire une grande région sans une épine dorsale ferroviaire à grande vitesse qui fonctionne, c'est pour moi assez incompréhensible. Aujourd'hui, Toulouse et Montpellier sont à deux heures et demie en voiture, si on n'est pas capable de les relier avec une ligne de chemin de fer à grande vitesse qui puisse les positionner à une heure et quart, une heure trente, le potentiel économique me paraît assez amputé et compromis. Je crois qu'il faut réfléchir à un moyen de transport et je crois que le rail est suffisamment solide pour l'envisager, qui intègre la configuration de la nouvelle grande région.

**Estelle BRISSET :** C'est effectivement un point capital, la liaison Montpellier-Toulouse. Monsieur, vous souhaitez poser une question ?

► **Un intervenant de Montpellier :** Je suis simple citoyen de Montpellier, tout simplement, comme monsieur Saurel antérieurement. Je voulais lui demander, justement, puisqu'on s'est pressé d'activer le contournement Nîmes-Montpellier et que justement, ça risque de rester là planté un bon moment, pourquoi a-t-on fait ça ? Et en particulier, pourquoi une nouvelle gare encore à la Mogère, alors qu'on vient de reconstruire la gare de Montpellier, qui n'est pas petite comme vous le disiez, mais qui s'est bien agrandie et où on a dépensé, si mes souvenirs sont bons, je crois, de l'ordre quand même de 35 millions d'euros, ce qui n'est pas rien du tout, et elle n'est pas encore finie. On veut construire une gare à la Mogère gigantesque, d'après le projet que j'ai vu sur le papier, qui sera à je ne sais pas combien de Montpellier, il faudra prolonger la ligne de tram et les citoyens qui habitent Montpellier même seront bien satisfaits pour récupérer 20 minutes de trajet ou un quart d'heure de moins, sur Paris en particulier, de prendre le tram, d'aller d'abord à pied au tram, de prendre le tram, de passer un bon bout de temps dedans, lorsqu'il fonctionne, ne parlons pas de grèves, bien entendu, et ensuite, attendre le train à la gare de la Mogère, ça sera tout à fait un avantage pour la plupart des Montpelliérains, tout ça. Et c'est en plus une somme d'argent absolument dingue. Je ne me rappelle plus exactement du détail, mais enfin ça fait très cher du kilomètre, tout de même, ça fait plus que Montpellier-Turin, qui est une aberration totale aussi, soit dit en passant, puisqu'il existe des tunnels pour aller à Turin et qu'on économisera au maximum trois quarts d'heure entre Lyon et Turin. Enfin ça, c'est une

## LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

autre histoire. Je ne comprends pas non plus que la SNCF, qui est bien mal en point, au point de vue finances, qui a, si mes souvenirs sont bons, un cumul de 40 milliards de dettes, qui s'est aperçue que le réseau TGV n'était pas si rentable que ça, qui a du mal à entretenir le reste du réseau ferroviaire français, continue – peut-être que les élus y sont pour quelque chose – à vouloir encore prolonger une ligne de TGV indéfiniment sans savoir ce qu'il adviendra ensuite. Moi, je trouve ça absolument aberrant.

**Estelle BRISSET :** Très bien, merci, monsieur. Monsieur Saurel, je vous laisse répondre, puisque la question vous était adressée, mais je pense qu'on aura aussi des compléments par SNCF Réseau sur la gare nouvelle de Montpellier.

► **Philippe SAUREL, Président, Montpellier Méditerranée Métropole et maire de Montpellier :** La gare Saint-Roch, ce n'est pas 36 millions, c'est 52 millions d'euros, financée par SNCF, 16 millions, la région 16 millions, l'agglomération 6 millions, la ville 6 millions et le département, au travers du contrat département, donc encore l'agglomération, 6 millions d'euros. Il faut dire la vérité aux Français. Ensuite, sur la gare de la Mogère, moi, j'ai pris la situation en l'état, quand je suis arrivé, elle avait déjà commencé à être financée par l'équipe d'avant. Après, j'ai posé une série de questions et je vous l'ai dit tout à l'heure, dans mon propos liminaire, les doutes que j'ai exprimés sur la liaison, dans l'agenda, avec la construction de la gare de Manduel, sont réels, parce que faire une gare qui n'a pas la possibilité de se connecter vers Manduel d'un côté avec la ligne à grande vitesse de l'autre, fait en sorte qu'elle est sous-utilisée en termes de TGV qui valorisent la gare, qui sont les seuls trains qui valorisent la gare, pas les trains de fret, ou beaucoup moins. Donc on en est là. Moi, je n'ai pas toutes les clés. Ça fait un an que nous sommes élus, des décisions avaient été prises avant nous. J'ai exprimé les doutes, les financements avaient commencé à être exécutés. On en est là.

► **Un intervenant de Montpellier :** [...] c'est qu'on ne tient jamais compte de la destruction des terres agricoles dans le territoire. Et ça, c'est très grave, c'est un sujet dont on ne parle jamais. Or, ça, avec les maisons dispersées partout, les multiplicités, Mauguio, tout ça, il n'y a plus un mètre carré cultivable, Montpellier s'étale bientôt jusqu'à l'autoroute, elle est maintenant à cinquante mètres et ça continue jusqu'à Palavas comme ça. Il y a seulement cinquante ans, ce n'est pas vieux, tout Montpellier avait son jardinage dans les environs. Maintenant, il n'y a plus un mètre carré, on importe ça de Séville et compagnie, et de beaucoup plus loin, du Maroc. Vous trouvez ça normal ? C'est la protection de l'environnement, ça ? Pas pour moi.

► **Philippe SAUREL, Président, Montpellier Méditerranée Métropole :** Non, je ne trouve pas ça normal, comme vous, la preuve en est, c'est que la métropole de Montpellier est construite sur six piliers, la santé, le numérique, la mobilité, le tourisme, l'agroécologie alimentation – et je vais y revenir – ainsi que la culture et l'enseignement supérieur. L'agroécologie alimentation, c'est notre façon d'envisager la planification du territoire, par le biais de la protection des terres fertiles. C'est ce que nous sommes en train de mettre en place et c'est madame Touzard, maire de Murviel-lès-Montpellier qui s'occupe de ça, qui est directrice adjointe de Supagro. On va essayer, dans le prochain schéma de cohérence territoriale de prendre le problème par la protection des terres agricoles fertiles, qui sont essentielles pour l'alimentation des populations dans les cinquante ans à venir. Nous sommes « pompés » par l'agglomération de Lille qui refait strictement le même projet que le nôtre. Dès qu'on a une idée, on nous la pique.

**Estelle BRISSET :** C'est qu'elle est bonne, peut-être.

► **Marie MEUNIER-POLGE, vice-présidente, région Languedoc-Roussillon :** Une précision, quand même, on est vraiment dans un débat, je voudrais ramener le débat, si

## LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

vous le permettez sur le tracé de la ligne à grande vitesse Nîmes-Montpellier. Pour ne pas esquiver du tout le débat de la gare sud de France ou gare de la Mogère, je voudrais dire quand même que ce projet-là fait partie intégrante de la convention de financement que la région a mise en place, la gare est intégrée dans le contournement Nîmes-Montpellier. Donc c'est une chose, certes, ça a été fait avant que vous arriviez, monsieur le président et monsieur le maire, mais effectivement, il y a des financements de la métropole et des collectivités territoriales là-dessus. Donc c'est une question, aujourd'hui, je sais, qui tracasse beaucoup le territoire, mais en même temps, pour vous répondre, monsieur, je comprends parfaitement vos préoccupations sur les terres agricoles et toutes ces questions-là qui sont essentielles pour les gens qui y habitent et le territoire, mais on ne peut pas isoler le Languedoc-Roussillon, future grande région, de l'ensemble du pays, puisque le sud de la France est quand même une voie de passage, un corridor, comme on l'a démontré tout à l'heure, pour les déplacements. Les déplacements, que ce soit du fret, des déplacements voyageurs, c'est aussi de l'économie qui se déplace. J'entends toutes les questions qui se posent, mais en même temps, je crois qu'il faut avancer sur le fond, aussi.

**Estelle BRISSET :** Merci madame Meunier-Polge, vous avez facilité ma transition, vous avez évoqué le tracé. Je vous propose qu'on passe à notre deuxième partie sur le comment, donc sur les conditions de passage et de réalisation du projet. Vous aurez de nouveau la parole après pour pouvoir vous exprimer. Édouard Parant, nous allons donc parler de la proposition de tracé, de projet. Vous avez étudié plusieurs variantes, en essayant, j'imagine, que la ligne s'insère au mieux dans son territoire et dans son environnement. Expliquez-nous un petit peu comment vous avez procédé.

### LA LNMP, COMMENT ?

**Édouard PARANT, SNCF Réseau :** Effectivement, on avait présenté ici-même, lors de réunions publiques au printemps 2012, maintenant, ça fait trois ans, les différentes variantes de tracé qui avaient été proposées par SNCF Réseau, avec des objectifs, je vous les rappelle, c'était d'abord de répondre au service que nous demandait le ministre, c'est-à-dire concevoir une ligne apte aux trains de marchandises et aux trains à grande vitesse, si possible en s'insérant au mieux, vis-à-vis des contraintes environnementales du territoire traversé, avec normalement la possibilité de se jumeler à des infrastructures existantes, et donc c'est comme ça qu'on a proposé, territoire par territoire, entre trois et quatre variantes différentes. Après est arrivé le moment où il a fallu comparer ces différentes variantes et là, on a mis en place une grille pour tamiser ces scénarios. Donc ce que vous voyez ici, ce qui avait été développé dans le film, c'est les trois dimensions du Grenelle de l'environnement, la dimension sociétale, la dimension environnementale et la dimension technico-financière. Donc c'est à partir d'une quinzaine de critères, là, vous en avez les principaux, qu'ont été comparées ces variantes de tracé. On parlait du patrimoine productif et agricole, pour faire une transition avec votre interrogation, monsieur, aujourd'hui, les études ont été conduites par les Chambres d'agriculture. Donc ce critère-là est jugé via le monde agricole. On a d'autres questions qui se posent, notamment vis-à-vis de l'acceptabilité sociale et économique d'un projet comme celui-ci qui, on le sait, peut perturber des projets portés par les collectivités. Donc une des recherches a été, par exemple, de rester dans le tracé imaginé en 1995, puisque des emplacements étaient déjà disponibles dans les plans locaux d'urbanisme des communes. C'était aussi ne pas empiéter sur des possibles zones d'activités ou zones de développement identifiées dans les SCOT. Voilà un deuxième critère qui a été repris. Concernant la dimension environnementale, eh bien il y a évidemment le respect de la biodiversité, avec des grosses campagnes qui ont été menées pour identifier toute la faune et la flore présentes sur la zone d'étude. On a abordé aussi, dans une région comme la nôtre, qui connaît de forts phénomènes météorologiques, la question des inondations, donc des risques naturels, avec des études confiées aux bureaux qui ont travaillé avec les services de l'État pour avoir une cohérence vis-à-vis des prévisions que

## LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

nous faisons pour notre projet, vis-à-vis des plans de prévention des risques d'inondations établis par l'État. Et puis on parlait aussi d'insertion du projet, donc c'est la qualité de vie, et faire en sorte qu'elle soit préservée pour les riverains de la ligne, donc ça renvoie à des questions de paysages et de patrimoines, bâtis. Tout cela, ce sont un petit peu ce que certains appelleraient des contraintes, en tout cas, c'est des engagements à respecter et derrière, il faut y mettre un coût et vérifier que c'est faisable techniquement, complexité technique, et faisable financièrement. Donc quel est le montant que l'on doit consacrer à différentes variantes et est-ce que les écarts de prix sur les différents tronçons sont en rapport avec l'évitement des sensibilités du territoire. Donc voilà un petit peu comment on a travaillé, on est arrivés à la conclusion suivante et je vous présente sur l'ensemble du tracé ce qu'il se passe, c'est que globalement, sur 70 % du linéaire entre Montpellier et Perpignan, qu'il y ait des trains de marchandises ou pas, on est en capacité de proposer un tracé qui reste dans les emprises imaginées il y a maintenant une quinzaine d'années, c'est ce que vous voyez en rose. Par contre, on a sur les sections bleues des secteurs sur lesquels on sait qu'il faudra changer, donc passer ailleurs que là où c'était prévu. Il y a trois secteurs principaux, le premier, si on part du sud, c'est dans la plaine du Roussillon, et notamment autour de Rivesaltes, on a une zone de très forte sensibilité environnementale, notamment parce qu'on a un secteur, le camp Joffre, qui n'est plus cultivé et sur lequel la biodiversité a repris le dessus. On y couple en plus quelques contraintes en termes plan de prévention des risques technologiques, donc ces deux sujets nous amènent à proposer une variante de tracé décalée. Et puis après, il y a les deux secteurs de Narbonne et de Béziers, sur lesquels il est notamment prévu des sites pour implanter les gares nouvelles, et quand vous implantez une gare, vous contraignez un petit peu la recherche du tracé et donc, ça vous oblige à modifier le tracé. Voilà un petit peu ce qu'a donné l'analyse multi-critères. Donc aujourd'hui, on s'intéresse donc à la section entre la fin du contournement de Nîmes et Montpellier, jusqu'au bassin de Thau, donc de Montpellier jusqu'à Gigean. Ce qu'on vous propose de le faire, c'est de le parcourir au travers d'une maquette virtuelle en trois dimensions. Avant cela, je vais juste vous représenter la zone de passage, on va commencer de Montpellier, donc la zone de passage avec les différentes variantes de tracé, au départ de Lattes, hameau de La Castelle, donc au croisement entre la ligne actuelle et le contournement de Nîmes et Montpellier.

**Estelle BRISSET :** Est-ce que tout le monde est bien situé ? Vous avez les cartes, vous pouvez consulter aussi le papier, peut-être un petit prompteur pour suivre ce que dit Édouard Parant.

**Édouard PARANT, SNCF Réseau :** Donc hameau de La Castelle, territoire de Lattes, au croisement entre la ligne Montpellier-Sète et l'arrivée du contournement de Nîmes et de Montpellier, qui arrive par la droite, par l'est. Donc après, on traverse la zone d'activités Marcel Dassault, pour ensuite filer directement la Mosson et ensuite parcourir le long de l'autoroute le massif de la Gardiole, avec trois variantes qui passent soit au sud, soit au nord de l'autoroute. Sur ce secteur-là, ce qui a été retenu, c'est de rester au sud de l'autoroute, c'est-à-dire là où c'était prévu en 1995, pour grosso modo trois principaux critères, l'un qui renvoie à l'hydraulique, l'autre au patrimoine, vous allez avoir un détail un peu plus dans la présentation en 3D et le troisième vis-à-vis de la technique, puisque franchir l'autoroute nécessitait des ouvrages un petit peu compliqués, notamment dans un secteur en plus qui est classé comme site naturel. Si on poursuit jusqu'à Gigean, de toute façon, toutes les variantes suivent l'autoroute, là encore, par le nord ou par le sud. Elles doivent en tout cas franchir la Vène par le sud de l'échangeur autoroutier, au niveau de Sète et de Balaruc. Donc on a poursuivi avec la même démarche de s'insérer dans les contreforts du massif de la Gardiole, de manière à ce que l'on puisse préserver en partie la plaine de Fabrègues, ce qui renvoie à la question des ceintures vertes autour des agglomérations et ce qui, en plus, ressortait de la concertation menée en 2012, c'est-à-dire une forte réticence des populations concernées à voir passer le tracé au nord de l'autoroute. Ce que je vous propose



## LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

maintenant, c'est de parcourir le tracé au travers d'une maquette virtuelle. Certains d'entre vous l'ont vue en 2012, simplement là, nous allons vous proposer le tracé proposé avec un habillage qui nous amène à représenter ce que pourra être finalement la ligne après sa construction.

**Estelle BRISSET** : Donc ça va être la LNMP comme si on y était, presque.

**Édouard PARANT, SNCF Réseau** : Voilà.

**Estelle BRISSET** : Peut-être qu'on va appeler Nicolas Aladern, responsable des études techniques chez SNCF Réseau et Antoine Hantz, responsable des études environnementales qui vont vous guider, vous accompagner dans le visionnage de ces images 3G. On va faire un premier passage et si éventuellement il y a des points qui posent problème, sur lesquels vous voulez des éclaircissements, on pourra y revenir après, vous aurez la parole après.

**Nicolas ALADERN, SNCF Réseau** : Bonjour à tous. On va vous présenter la maquette 3D. Pour bien comprendre comment cela fonctionne, on va afficher en orange les positions des communes, donc là, Saint-Jean-de-Védas, ici, Villeneuve-lès-Maguelone. Montpellier est derrière nous.

**Estelle BRISSET** : Donc on part de Montpellier

**Nicolas ALADERN, SNCF Réseau** : On part de Montpellier pour aller en direction de Béziers. On a Maurin et Lattes sur le côté. La première bande que vous voyez, c'est la zone d'études de cinq kilomètres, qui a été définie suite au débat public. La deuxième bande un petit peu plus foncée, c'est la zone de passage préférentielle, dans laquelle sont inscrits les tracés. En rouge pointillés, on voit le contournement de Nîmes-Montpellier, enfin la continuation, puisque ce contournement rejoint la ligne ferroviaire existante, qui est ici en noir. On voit également l'autoroute à droite. En pointillés blancs, ce sont les limites des communes. Ensuite, en bleu, il y a les cours d'eau, il y en a un qui s'affiche. En jaune, les lieux-dits et en orange les voiries, donc départementales et autres chemins communaux. Tout d'abord, comme l'a dit Édouard Parant, on vous rappelle que la ligne entre Montpellier et Béziers est mixte, donc ça pose pas mal de contraintes au niveau des pentes, puisqu'un train de fret, ça ne monte pas aussi rapidement qu'un train de voyageurs, donc ça contraint pas mal au niveau du profil de la ligne. La LNMP démarre au niveau de la jonction avec le CNM et franchit la voie ferrée existante. En pointillés mauves, vous voyez le raccordement qui permet de relier la ligne classique actuelle à la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan. Ce rac' est pour le moment prévu à voie unique.

**Estelle BRISSET** : On va passer la 3G et puis après, vous pourrez poser des questions. Est-ce que vous pouvez redire où on est ?

**Nicolas ALADERN, SNCF Réseau** : Donc là, on est plein hameau de La Castelle, Montpellier est derrière nous, vous voyez l'autoroute ici.

**Édouard PARANT, SNCF Réseau** : On va en direction de la Mosson, direction massif de la Gardiole.

**Estelle BRISSET** : On est sur la commune de Saint-Jean-de-Védas.

**Édouard PARANT, SNCF Réseau** : Lattes.

## LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

**Estelle BRISSET** : On est encore à Lattes et on démarre le voyage.

**Nicolas ALADERN, SNCF Réseau** : Justement, en termes d'enjeux territoriaux, on voit que le raccordement en pointillés violets passe au niveau du hameau de La Castelle, sur la commune de Lattes. Ensuite, la Ligne Nouvelle traverse le bois de Maurin, toujours sur la commune de Lattes et on rentre également dans un périmètre de protection rapprochée des captages de Flès nord et sud, Lou Garrigou et la Lauzette. Donc la ligne se poursuit vers l'ouest, on franchit le Rieu Coulon par l'ouvrage hydraulique que l'on voit en bas. Elle commence à monter et s'inscrit au niveau du terrain naturel, au niveau du lieu-dit Mas Manier. On continue à monter vers l'ouest et on avance vers la ZAC de la Lauze, Marcel Dassault, que l'on voit ici.

**Estelle BRISSET** : Donc là, on arrive à Saint-Jean-de-Védas.

**Nicolas ALADERN, SNCF Réseau** : C'est Saint-Jean-de-Védas, donc la ligne est en remblai juste avant de passer dans cette zone d'activités, qui est franchie au niveau du terrain naturel. Sur Saint-Jean-de-Védas, sur la gauche, vous voyez la commune de Villeneuve-lès-Maguelone, avec notamment le pont qui franchit la Mosson, un monument historique classé et également le lotissement du pont de Villeneuve, qui est de part et d'autre de la RD612. Une fois que la zone d'activités est passée, on arrive dans la dépression avec la Mosson au milieu, qu'il faut franchir. Avant de franchir cette Mosson, la ligne est en remblai et ensuite, on a un ouvrage d'art, un viaduc, qui permet le franchissement de la Mosson, assez encaissée, dans cette zone. La ligne se poursuit ensuite vers l'ouest. Donc à ce niveau-là, en fait, on doit absolument monter pour s'enterrer le moins dans la Gardiole. Donc la ligne monte de manière continue et au maximum de ce qu'on peut la faire monter. Donc si on avance un petit peu plus, on a des zones de remblai et la ligne s'inscrit entre le stand de tir, le moulin de la Resse et la Mosson, qui n'est franchie qu'une seule fois.

**Antoine HANTZ, SNCF Réseau** : C'est à partir de ce moment-là où l'on rentre dans le site classé du massif de la Gardiole et le tracé, sur toute la séquence qui nous intéresse aujourd'hui, sera ensuite inscrit dans ce site classé de la Gardiole au niveau paysager.

**Nicolas ALADERN, SNCF Réseau** : Donc la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan passe au-dessus de la RD185, on est dans la Gardiole et on va arriver au niveau du Mont Royal, au sud de l'aire d'autoroute de Montpellier-Fabrègues. On propose de passer dans cette zone, sur un massif assez chahuté en tunnel. L'aire d'autoroute n'est pas impactée, de même que les réservoirs d'eau qui sont juste au-dessus. Le tunnel fait entre 350 et 400 mètres, à peu près.

**Antoine HANTZ, SNCF Réseau** : Ce tunnel permet une intégration paysagère du projet, puisqu'on va passer sous ce Mont Royal.

**Nicolas ALADERN, SNCF Réseau** : Le tracé continue vers l'ouest et on tente de rejoindre l'autoroute et de la tangenter.

**Antoine HANTZ, SNCF Réseau** : À partir de ce tunnel, on rentre dans le périmètre de captage de [Carlande] sur Fabrègues, vous voyez sur votre droite, en termes paysagers, le domaine de Mujolan-le-Vieux, qui est aussi un monument historique classé, donc le tracé, bien qu'il passe au sud de l'autoroute, intercepte son périmètre de protection. Donc ensuite, si on va un peu plus vers l'ouest, là, on attaque une séquence où le tracé tente de se jumeler le plus possible à l'autoroute, mais on l'a déjà expliqué lors de cette réunion, les contraintes de rayons de courbure font qu'on n'arrive pas à épouser complètement les rayons de l'autoroute, donc là, tout l'enjeu, c'est, dans ce massif et dans ce site classé, d'intégrer au niveau paysager le plus possible, puisqu'on est en alternance de déblai et de remblai, c'est-

## LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

à-dire qu'une fois on est en profondeur, une fois on est au-dessus du terrain naturel. Ce qui est important aussi, c'est la gestion de cet espace intermédiaire entre l'autoroute et le Ligne Nouvelle, notamment en termes paysagers, mais également en termes d'incendie, puisqu'il y a un travail qui est réalisé avec l'ONF et les SDIS pour notamment tout ce qui est accès et rétablissement des pistes DFCE et également la gestion de ces espaces intermédiaire pour le risque d'incendie.

**Nicolas ALADERN, SNCF Réseau :** Donc dans cette zone, on est en remblai et la Ligne Nouvelle passe au-dessus de la RD114. Donc ici, la ligne se poursuit vers l'ouest et continue à monter, encore sur deux kilomètres, environ.

**Antoine HANTZ, SNCF Réseau :** La proposition de ce tracé permet d'éviter la zone Natura 2000 de la plaine de Fabrègues-Poussan, où il y a une excroissance qui va jusqu'au bord de l'autoroute, au nord. Du coup, la proposition de ce tracé au sud de l'autoroute permet de ne pas avoir un impact direct sur cette zone Natura 2000.

**Nicolas ALADERN, SNCF Réseau :** Donc là, la ligne est en déblai, comme vous le voyez, donc sous le terrain naturel. On arrive au point culminant de la ligne, à peu près 87 mètres et ensuite, on commence la descente en direction de Balaruc-Poussan.

**Estelle BRISSET :** Là, on est à la vitesse du TGV, à peu près, non ? Je vois 208 kilomètres-heure, en bas. Ça va à 300, mais c'est pour donner une idée.

**Nicolas ALADERN, SNCF Réseau :** Donc la ligne continue à descendre, on est en déblai assez profond, pour arriver au niveau de Gigean. Le massif, dans cette zone et plus loin, est assez chahuté, c'est pour ça, comme précédent on enchaîne déblai et remblai tout le long, on vient, comme vous le voyez, tenter de re-tangenter l'autoroute, être le plus proche possible de l'autoroute, c'est ce qu'on voit sur ce point.

**Estelle BRISSET :** On est arrivés au bout de notre voyage, on est arrivés à Gigean ?

**Nicolas ALADERN, SNCF Réseau :** Non, pas encore, on n'est pas arrivés au bout de la commune. Donc le tracé continue de descendre et on va arriver, après les sections de remblai, sur la zone inondable de la Vène et entre autres le périmètre rapproché du captage d'Issanka.

**Édouard PARANT, SNCF Réseau :** On s'approche de l'échangeur autoroutier.

**Estelle BRISSET :** On voit Issanka à gauche.

**Nicolas ALADERN, SNCF Réseau :** Vous voyez l'ouvrage de franchissement, ici, on a une autre difficulté, sur cette zone, ce n'est plus dans la zone de Gigean, c'est le rétablissement de la RD119 qui est assez compliqué. Et ensuite, un petit peu plus loin, on arrive effectivement au niveau de la bretelle d'autoroute de la sortie Balaruc-Sète.

**Estelle BRISSET :** Et là, on voit effectivement un franchissement. Très bien. Donc on est aux limites de Gigean. Avant de vous passer la parole, parce que j'imagine que vous avez des questions, peut-être très précises, j'ai envie de me retourner vers nos partenaires cofinanceurs, les collectivités territoriales. Madame Meunier-Polge, un mot, quelle est la position de la région sur cette proposition de tracé de SNCF Réseau ?

► **Marie MEUNIER-POLGE, vice-présidente, région Languedoc-Roussillon :** La position de la région, aujourd'hui, nous sommes dans la phase des réunions publiques, c'est

## LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

d'écouter, de participer bien sûr et d'écouter ce que disent la population, les associations, les structures et prendre la température effectivement sur ce tracé. Mais notre position à nous, il n'y a pas de position sur le tracé, aujourd'hui. Il y a une écoute, je l'ai expliqué tout à l'heure en début de réunion, mais la position de la région est vraiment aujourd'hui d'être attentive à ce qui se dit, à ce qui est le meilleur tracé, qui satisfasse le plus de monde possible. On parlait d'argent tout à l'heure, un tracé qui coûte le moindre aussi, parce que c'est quand même de l'argent public, on est sur des très grosses sommes. Mais aujourd'hui, on est vraiment dans la phase d'écoute et dans les réunions publiques.

**Estelle BRISSET :** Merci, madame Meunier-Polge. Monsieur Saurel, un commentaire sur le tracé ?

► **Philippe SAUREL, Président, Montpellier Méditerranée Métropole :** Je voudrais savoir ce qu'en pensent les associations, notamment les Gardiens de la Gardiole, qui sont inquiets du passage du tramway... du TGV depuis le début.

**Estelle BRISSET :** C'est un lapsus, il y aura le tramway jusqu'à la Gardiole.

► **Philippe SAUREL, Président, Montpellier Méditerranée Métropole :** C'est un lapsus, parce que j'envisage déjà les relations tram-train sur la métropole, en réseau, c'est le schéma régional. Mais je voudrais savoir ce qu'en pensent les associations de riverains et de préservation de l'environnement, c'est surtout ça qui est important, ainsi que les propriétaires et les producteurs agricoles.

**Estelle BRISSET :** Je ne sais pas si certains d'entre eux sont dans la salle, donc on va vous redonner la parole. Mêmes règles du jeu, vous levez la main et on vous apporte le micro. Qui a une question à poser ? Monsieur.

► **Jean-Paul AUBERT, président de l'association Maguelone-Gardiole :** Je réside à Villeneuve-lès-Maguelone, donc par rapport au projet de la LGV, on attend ce projet de pied ferme, parce que c'est l'ouverture pour l'ouest, pour permettre plus de TER, donc plus de mobilité, dans des conditions excellentes, on le souhaite. Par contre, ce qu'on aimerait aussi, puisque ce projet tarde, que dans la politique de développement urbain de la métropole, on tienne compte du fait que tant qu'on n'a pas les moyens d'avoir des transports collectifs à la hauteur, il serait bon qu'on organise un peu l'urbanisme de la métropole, en fonction de ces moyens de déplacement collectifs, parce que c'est nécessaire pour notre environnement. Ensuite, sur le tracé, je n'ai pas trop d'éléments à vous donner. On aurait souhaité que la Gardiole soit préservée, mais en effet, ça paraît être un vœu excessivement cher. C'est tout ce que j'ai à dire.

**Estelle BRISSET :** Merci, monsieur. Un mot sur l'intermodalité, monsieur Saurel ?

► **Philippe SAUREL, Président, Montpellier Méditerranée Métropole :** Oui, dire que le schéma de cohérence territoriale est en rediscussion pour les mois et quelques années à venir de la métropole de Montpellier, tiendra évidemment compte de ce que j'ai indiqué de façon très rapide tout à l'heure, c'est-à-dire de la métropole dans le réseau, celle qui va anticiper avec le rail, avec les transports collectifs, mais aussi avec les bus qui peuvent être en site propres, l'ensemble de la desserte des populations de cette métropole. Pour ce qui est de l'urbanisme, il doit être effectivement configuré en fonction des possibilités de desserte, mais je rappelle quand même que l'urbanisme, c'est l'acte même des communes, pas de la métropole. La métropole, elle a un schéma de cohérence territoriale qui marque les grandes options d'aménagement du territoire et les PLU des communes, plans locaux d'urbanisme qui vont être suppléés par des PLUI en 2017, donc plans locaux d'urbanisme intercommunaux, qui sont quand même la décision du maire. Parce que je ne

## LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

vois pas comment moi, je ferais le PLU de Villeneuve-lès-Maguelone, ce serait de l'ingérence, même s'il y a un PLUI. Le bien vivre ensemble avec les 31 maires de la métropole de Montpellier, c'est de laisser aux maires des communes un certain nombre de prérogatives sur leur propre territoire. Sinon, c'est de l'ingérence, même si la loi le permet. En tout cas, le pacte de confiance des maires, que j'ai fait voter aux maires des 31 communes, qui ont tous voté, repositionne le maire comme acteur principal de l'aménagement de sa commune. Il n'est pas spolié de la décision.

**Estelle BRISSET** : Je crois que madame Guiraud, maire de Saint-Jean-de-Védas, souhaite prendre la parole.

► **Isabelle GUIRAUD, maire, Saint-Jean-de-Védas** : Oui, très rapidement, juste deux choses. La première, la commune de Saint-jean-de-Védas est plus favorable au tracé qui passe plus au sud, puisque celui qui passe plus au nord sur la commune vient impacter plus durement notre zone d'activités économiques et donc les entreprises qui y sont implantées. À l'époque, on avait eu l'occasion d'en discuter avec monsieur Parant, mais c'est l'occasion de le redire ce soir. Deuxième chose, j'ai lu à plusieurs reprises des choses un petit peu curieuses dans notre Midi Libre local et notamment ce qui concerne la gare de la Mogère, les anti-gare de la Mogère qui proposaient qu'on fasse la gare à Saint-jean-de-Védas. Pitié, non, c'est bon, nous avons notre lot avec le doublement de l'autoroute, qui va nous créer beaucoup de difficultés, et c'est ce qu'a dit monsieur tout à l'heure sur l'urbanisation et les infrastructures. Faisons d'abord les infrastructures et l'urbanisation ensuite, oui, j'en suis bien d'accord, donc non, pas de gare TGV sur Saint-jean-de-Védas, merci.

**Estelle BRISSET** : Merci, madame Guiraud, pour ces positions. Monsieur ?

► **Franck [MASSÉ], habitant de Montpellier** : Madame a répondu en partie, l'impression que ça donne quand on est un peu béotien, c'est que vu la qualité de la maquette et la façon dont vous avez modélisé le trajet, ça laisse peu augurer qu'il y ait des marges de manœuvre pour choisir autre chose ou envisager autre chose. Est-ce que vous pouvez nous en dire un petit peu, même si madame le maire nous a répondu, sur le tracé vert et sur le tracé violet, sur votre proposition, en quoi ils vous paraissent peu propices ? Parce qu'on va quand même tracer avec un impact probablement modéré en termes de populations et d'activités économiques, mais on va franchir sur des parties boisées de garrigue parmi les plus magnifiques du sud-ouest de Montpellier. Donc sur le tracé vert et sur le tracé violet, qu'est-ce qui fait que vous avez plutôt retenu le tracé en orange sur votre proposition ?

**Édouard PARANT, SNCF Réseau** : Je vais donner la parole à Antoine Hantz, qui est le responsable environnement au sein de mon équipe, juste retenir que d'abord, on a concerté, on a pas mal écouté ce que nous ont dit les habitants, qui sont restés finalement sur l'idée de 1995, « si possible, restez au sud ». Donc quand je parlais tout à l'heure d'acceptabilité sociale, c'est quand même quelque chose qui est revenu très fortement tout au long de ces cinq dernières années. Et puis après, il y a des critères techniques, traverser l'autoroute deux fois à la place de zéro, ça a un coût. Après, il y a des vraies sensibilités environnementales, donc Antoine va vous les détailler sur ces deux variantes.

**Antoine HANTZ, SNCF Réseau** : Édouard Parant a déjà répondu en partie à la question. Là, on est sur Montpellier, Montpellier est ici. Pourquoi on propose la variante rose ? Dans ce secteur-là, c'est essentiellement pour des critères hydrauliques. La variante violette, qui est la variante qui essaie de se jumeler le plus possible à l'autoroute, côté nord. La variante verte a été construite, c'est la variante dite de moindre enjeu territorial, pour éviter le périmètre de captage de [Carlande]. Et la variante rose est le tracé historique qui avait été

## LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

étudié à l'époque, en 1995. Les deux variantes qui passaient au nord de l'autoroute, donc la variante verte nécessitait une tranchée couverte ici, en passant sous l'aire de Fabrègues, donc techniquement compliquée, et la variante violette nécessitait le passage de l'autoroute 19 et coupait trois fois les méandres de la Mosson. Donc sur ce secteur-là, c'était très compliqué. En termes de patrimoine, la variante violette coupait également le périmètre de protection de l'oppidum de la Roque, donc c'est aussi pour ça qu'on avait ce critère patrimoine. Si on continue en direction de Gigean, on voit les deux variantes se rejoignent juste à l'est de Gigean, au nord de l'autoroute et au niveau du passage sur la commune de Gigean, la variante verte, ici, passe à proximité, est très proche de la commune. Donc au niveau territorial, que ce soit la commune de Gigean et la commune de Fabrègues, il y a eu une forte demande pour conserver le tracé étudié en 1995 en termes d'acceptabilité sociale. On s'est rendu compte également que ces deux variantes nord avaient aussi des impacts plus importants sur le milieu agricole, notamment en passant dans la plaine, et également se rapprochaient plus à proximité aussi des Mas Mirabeau et Mujolan-le-Vieux, notamment en termes d'enjeux paysagers, mais aussi en termes d'enjeux agricoles. Donc voilà un petit peu les critères et l'analyse qui a été menée sur ce secteur-là.

**Estelle BRISSET :** Merci, Antoine Hantz, pour ces précisions. Je crois qu'il y avait monsieur, derrière.

► **Francis VEAUTE, maire de Gigean :** Je suis très attaché au massif de la Gardiole, un soutien indéfectible des Gardiens de la Gardiole et chargé en tant que vice-président de Thau agglomération de la gestion des espaces naturels et notamment du plan de gestion du massif de la Gardiole. Pour Gigean, il est évident que le choix ne pouvait pas se poser, puisque les variantes qui étaient proposées au nord de l'autoroute impactaient 260 pavillons, compromettaient le développement d'une zone d'activités dite de Bellevue de Thau agglomération. Le choix qui est proposé par SNCF Réseau nous satisfait, parce que bien sûr, il va toucher la Gardiole, mais à moindre mal, puisqu'il va longer l'autoroute. Les Gigeannais sont satisfaits, il est évident que le tracé devra respecter l'environnement, puisque non seulement il y a la question environnementale au niveau des espaces naturels, mais aussi, nous avons l'Abbaye Saint-Félix-de-Montceau, qui est un des fleurons de ce massif, dont il faudra faire très attention quant aux aménagements. Donc pour nous, Gigean, il n'y avait pas d'autres solutions.

**Estelle BRISSET :** Merci, monsieur le maire, donc tracé sud favorable, en respectant bien sûr l'environnement. D'autres questions ? Monsieur.

► **Michel PONTIER :** Bonjour, je suis agriculteur entre Gigean et Fabrègues. J'étais très concerné par les projets, les variantes, donc je félicite la SNCF de revenir à des choses plus raisonnables, c'est-à-dire de passer plus dans la Gardiole, puisqu'on a parlé des terres agricoles et je vous précise que c'est plus facile de cultiver la terre que les cailloux. Donc à tous les maires, puisqu'il y a beaucoup de maires, je précise qu'il vaudrait mieux urbaniser les cailloux que la terre, parce que si demain vous voulez manger, essayez de préserver un peu la terre agricole.

**Estelle BRISSET :** Merci pour votre intervention. Là aussi, satisfaction, a priori, sur le tracé. Il y avait monsieur, ici.

► **Gilles DOUCET, association Saint-Jean environnement, Saint-Jean-de-Védas :** Bonjour, nous suivons ce projet depuis pratiquement le début. Nous avons observé toutes les diverses variantes, notamment celles qui traversaient la Gardiole. Actuellement, on peut dire que ce tracé est peut-être, je pense, raisonnable, on essaie d'éviter la zone de la Lauze, de Marcel Dassault, au maximum, mais je pense qu'elle sera quand même un peu impactée. Par contre, au niveau de la Mosson, on passe en viaduc, au niveau de

## LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

l'environnement, de la ripisylve, on n'est pas très impactés, mais j'attire particulièrement l'attention sur les habitations qui sont au niveau de Saint-Jean-le-Sec, et des quartiers de Cayenne, qui se trouveront directement à vue du viaduc. Qu'est-ce que vous envisagez au niveau des protections phoniques ?

**Édouard PARANT, SNCF Réseau :** Les protections phoniques, généralement, dès qu'on parle de trains, ça inquiète les gens, surtout sur ce secteur-là, on est très transparents, il y aura également des trains de marchandises. Le projet va générer du bruit. Il n'y a pas d'ambiguïté, les trains, ça fait du bruit. La question qui va être posée à l'aménageur, c'est de ne pas dépasser les seuils admissibles fixés par la loi. C'est ce que l'on va faire et ce qu'on a déjà fait, c'est prendre la mesure d'aujourd'hui, quel est le bruit de l'environnement dans lequel le projet devra s'inscrire. Ça permet finalement de faire un T0 de l'état initial. Et puis, par la suite, en fonction de la hauteur à laquelle passe la ligne, du nombre de trains, du type de trains et d'où sont situés les lotissements, les ingénieurs sont en capacité de définir le niveau de bruit sur la ligne, avant même que les trains circulent. Vous allez me dire, tout ça, c'est des études, qu'est-ce qu'il se passe si vos études sont mauvaises ? En fait, le gestionnaire d'infrastructures SNCF Réseau a une obligation de résultats. Donc si, à la mise en service, les ingénieurs se sont trompés sur le niveau de bruit, SNCF Réseau devra mettre des protections supplémentaires si celles qu'il avait prévues n'étaient pas suffisantes.

**Estelle BRISSET :** Très bien, monsieur, vous vous êtes déjà exprimé, je veille à ce que tout le monde puisse s'exprimer. Monsieur là-bas n'a pas encore parlé, je reviendrai vers vous à la fin.

► **Michel BOSCH :** Juste une anecdote, je voudrais m'adresser à monsieur Parant et éventuellement monsieur Saurel, aussi, parce que face à l'auditoire que vous avez, monsieur Parant, je pense que vous n'avez pas l'impression d'être en face d'un auditoire de la huitième ville de France, mais peut-être de la 156 ou 157e ville. Quand on entend des personnes qui parlent d'agriculture ou de gares qu'on refuse dans une commune pour faire évoluer la région et pour lui donner des emplois, je pense que vous êtes édifié. Montpellier est en train de perdre son rôle de capitale régionale, je pense qu'on peut, aujourd'hui, dans cet auditoire, comprendre les raisons pour lesquelles on va perdre le rôle de capitale régionale et que Toulouse, s'il y avait un auditoire équivalent, vous n'auriez pas entendu tout ce qui vient d'être dit ici. Il faut que les gens sachent ici que si Montpellier perd son rôle de capitale régionale, vous pouvez le transmettre sur Paris ou sur Lyon ou d'autres grandes villes de France, c'est la raison pour laquelle tout le monde est réuni ici ce soir, monsieur.

► **Philippe SAUREL, Président, Montpellier Méditerranée Métropole :** Je vais répondre, parce que la question que pose monsieur est une question fondamentale, je le remercie de la poser et de me permettre de diffuser à cet auditoire la bonne parole. Il y a quinze ans, un rapport de la DATAR qui avait été écrit par le mari d'Élisabeth Guigou, alors directeur de la DATAR, faisait disparaître le Languedoc-Roussillon et Montpellier de la carte, en disant Aix-Marseille, des grands hôpitaux, des universités, des structures économiques puissantes, à l'est et Toulouse, même chose, on n'a pas besoin d'une petite ville de province entre les deux, qui pompe du fric à l'État, au ministère, pour ses universités, son CHRU et ses entreprises innovantes. Georges Frêche, à l'époque, s'était insurgé contre cette position, ce qui lui avait valu un certain nombre d'inimitiés à l'intérieur même du gouvernement de François Mitterrand qui était alors en poste, c'était il y a une vingtaine d'années. Et notamment celles de certains ministres qui l'ont toujours considéré comme quelqu'un d'irascible et d'incontrôlable. Oui, peut-être, mais il a défendu le territoire. Aujourd'hui, nous sommes pratiquement dans la même situation, mais ce n'est pas le rapport de la DATAR qui est agité, c'est au travers de la réforme territoriale, faire des choix politiques qui déséquilibrent le nouveau territoire régional. Et c'est pour cela que j'ai hurlé hier dans le téléphone et dans le micro pour expliquer qu'une grande région moderne, d'un pays

## LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

moderne, qui se vantait et qui se targuait d'avoir deux grandes capitales modernes, deux grandes métropoles modernes, devait être capable d'expliquer aux citoyens que la compétition n'était pas entre Toulouse et Montpellier. La ville de Montpellier est en compétition avec le monde entier. Madame Marion qui est là, et vous l'avez dans Midi Libre ce matin, vous dirait que les startups qui travaillent sur Montpellier dans le numérique, la santé, les nouvelles technologies sont en compétition avec Londres, avec Tokyo, avec Melbourne, avec New Delhi, avec Shanghai. Oui, avec Toulouse, donc ne nous trompons pas de débat. Le débat, il est uniquement sur le pouvoir politique et administratif d'État. Et le terme de « capitale » n'est pas approprié, la preuve, c'est que les hommes du XVI<sup>e</sup> siècle, en reconstituant le Languedoc historique, c'est ce qu'il se passe aujourd'hui lorsqu'on prend la région Midi-Pyrénées et le Languedoc-Roussillon et qu'on les colle comme la réforme territoriale le préconise, on reconstitue le Languedoc historique, celui des Comtes de Toulouse. Il y avait deux grandes villes capitales, il y avait Toulouse, ville politique avec les capitouls de Toulouse et ici les Intendants, avec une ville administrative. Donc ce qu'ont fait les hommes du XVI<sup>e</sup> siècle, je ne vois pas comment ceux du XXI<sup>e</sup> siècle pourraient passer à travers, ou alors, c'est des ânes. Dans votre question, il y a une vraie question, c'est la place que fait l'État à une vraie réforme territoriale qui pour moi, et très certainement pour vous aussi, est aujourd'hui avortée. L'État a mis en place des grandes métropoles, treize métropoles, qui sont des baronnies. Et les présidents des métropoles, moi le premier, je dis : c'est normal de gouverner une métropole, il faut la gouverner, 31 communes, on la gouverne. L'État, voyant ça, entoure ses métropoles de grandes régions, des comtés, comme le comté de Toulouse, en disant « on va encercler les métropoles et on les tiendra par les régions », c'est pour ça que je dis dans les journaux que je ne veux pas être tenu en laisse par les grandes régions. Ce discours que je tiens, Juppé le tient à Bordeaux, Collomb le tient à Lyon. Quand l'État a compris qu'il allait fabriquer des grands potentats locaux et provinciaux avec les grandes régions, que fait-il ? Il fait remonter dans la discussion de la loi NOTRe à l'Assemblée les départements. Et je vous rappelle qu'il y a huit mois, Manuel Valls expliquait à tout le monde qu'il fallait faire disparaître les départements. Aujourd'hui, ils font le contraire. Ça, c'est une vraie réforme territoriale à la française. On fait du bruit, on ne change rien. C'est la vérité, c'est pour ça que les gens sont un peu déçus et que la modernité a du mal à arriver dans notre pays. Moi, je suis un peu bonapartiste, certains me le reprochent, mais qu'est-ce que vous voulez, c'est comme ça. Mais quand je vois qu'un tronçon de TGV met quarante ans pour être construit, quand je vois – et là, je vous rejoins totalement – qu'un tronçon d'autoroute de deux kilomètres de long, il faut quinze ans et vingt recours en conseil d'État pour pouvoir le faire sortir de terre, eh bien je regrette le temps de la Wells Fargo aux États-Unis, où les pionniers construisaient eux-mêmes les voies et avançaient avec les locomotives, vous savez, à vapeur, avec les wagons qui suivaient. Ce n'est pas possible, un pays moderne comme la France ne peut pas... pour arriver à gérer ça, c'est ma conception, mais on va aller loin dans le débat politique, je suis désolé, mais vous me posez la question, j'y réponds.

**Estelle BRISSET** : On sort su sujet, mais c'est intéressant.

► **Philippe SAUREL, Président, Montpellier Méditerranée Métropole** : Oui, il faut que l'État, quelque part, reprenne la fonction d'aménagement du territoire et que les préfets aient les outils pour la faire respecter. Quand la mission Racine a décrété qu'il fallait construire des stations balnéaires sur le littoral, la Grande Motte, Port-Camargue, Gruissan, Le Barcarès, Cap d'Agde, eh bien ils ont construit des stations balnéaires, un préfet qui était responsable du dossier et des architectes. Ils ont fait des golfs internationaux, des tennis internationaux, des bases nautiques, comme sur la Costa Brava, pour organiser le tourisme balnéaire sur les bords de la Méditerranée. Et depuis, vous êtes incapables à ce jour de faire ce qu'a fait la mission Racine, incapables. Il y a une impuissance des pouvoirs publics qui est telle, et ça, c'est les lois de décentralisation qui sont restées au milieu du gué et la suppression du pouvoir des préfets, parce que les préfets aujourd'hui sont là pour faire



## LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

appliquer les lois de l'Assemblée nationale, c'est tout, mais ils ne sont pas capables de dire à un élu « c'est l'intérêt général ». Les préfets, aujourd'hui, ils font plus de politique qu'avant et ils sont moins serviteurs de la raison d'État. C'est en cela que je suis un peu plus bonapartiste. Sur des projets d'intérêt général comme les TGV, les autoroutes, le traitement des rivages maritimes, eh bien là, il faut des grandes décisions et qu'elles soient appliquées. Aujourd'hui, malheureusement, force est de constater que le fonctionnement de la V<sup>e</sup> République est un peu à bout de souffle.

**Estelle BRISSET :** Merci monsieur Saurel pour cette ode au volontarisme et à l'intérêt général. Est-ce qu'il y a d'autres réactions, d'autres questions ? Messieurs, vous avez déjà parlé, est-ce qu'une autre personne veut parler ?

► **Frédéric AURIOL, habitant de Baho :** Je suis concerné par l'aménagement de la Ligne Nouvelle. Je suis de Baho, dans les Pyrénées-Orientales, excusez-moi de l'incursion territoriale sauvage.

**Estelle BRISSET :** Je vous en prie. On accueille les Pyrénées-Orientales, on y était hier, on est content de les accueillir ce soir.

► **Frédéric AURIOL, habitant de Baho :** Je ne pouvais pas y aller. Juste une question au responsable de Réseau Ferré, en 1995, le projet était qualifié de « projet d'intérêt général », je voulais savoir, au-delà des différences juridiques qui affectent une déclaration d'utilité publique, d'un PIG, s'il est tout aussi envisageable aujourd'hui que le projet soit tout simplement enterré, puisque j'ai clairement entendu, et ça a été notifié par les politiques, qu'aucun financement à ce jour n'est acquis, premier point. Second point, que nous paralysons en conséquence un maillage territorial avec des constructions et des zones artisanales. Je ne vois pas pour quelle raison il y a une différence structurelle entre 1995 et 2015. Quelles sont, pour le technicien qu'est monsieur Parant, les garanties qu'il peut offrir aux citoyens de la réalité des débats et des sommes qui vont commencer à être colossales, engagées dans ce débat public.

**Estelle BRISSET :** Merci. Une question sur le principe des réserves, quand on est en tracé PIG, des précisions, Édouard Parant.

**Édouard PARANT, SNCF Réseau :** Si j'ai bien compris votre question, monsieur, vous me reprendrez, vous vous interrogez sur la capacité aujourd'hui à mobiliser des fonds pour réaliser le projet alors qu'on n'a pas réussi à le faire en 1995 et que vous constatez finalement que ça entrave le développement des communes parce qu'il y a un projet d'intérêt général. Je suis un humble technicien, donc je ne peux pas vous dire à quel horizon l'État choisira de mettre en œuvre ce projet. Par contre, ce que je sais vous dire, c'est la mission qui a été confiée à l'établissement public SNCF Réseau : produire un dossier d'enquête publique, en espérant que le ministre le présentera d'ici fin 2016. C'est en tout cas l'engagement qu'il a pris auprès des cofinanceurs. Donc aujourd'hui, nous travaillons avec cet objectif-là. Après, vous avez raison, le projet ne verra le jour que si on arrive à le financer, d'où la mobilisation des élus pour faire nommer un monsieur financement. Donc aujourd'hui, on en est là.

► **Marie MEUNIER-POLGE, vice-présidente, région Languedoc-Roussillon :** Il faut dire quand même que la région, aujourd'hui, a déjà engagé certaines sommes d'argent sur les acquisitions foncières, notamment. Et sur la faisabilité, il y a eu des sommes d'argent qui ont été engagées par la région, qui est vraiment partie prenante de ce projet et très attentive. Maintenant, le 17 juin, le comité de pilotage va nous réunir en préfecture, avec des décisions que nous prendrons, les collectivités territoriales sur le tracé et que nous porterons directement au ministre ensuite pour que les décisions se prennent à ce niveau-là. Mais c'est

## LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

vrai qu'on travaille dur à avoir des financements, on y est, j'espère bien que ça va se faire, bien sûr.

**Estelle BRISSET :** D'autres mains qui se lèvent ? Je vais revenir vers vous, monsieur, puisqu'il y a les deux messieurs, on terminera avec vous.

► **Un intervenant de Montpellier :** On va redescendre un peu sur terre après la dernière envolée de monsieur Saurel, je suis d'accord avec lui, d'ailleurs, qu'on est encore sur l'Ancien Régime, c'est vrai, ce n'est pas prêt de finir, d'ailleurs, je serai mort avant. Je voudrais revenir à la gare de la Mogère, parce qu'elle me fait hérissier les cheveux sur la tête depuis longtemps et qu'elle va encore demander des sous supplémentaires pour prolonger la ligne de tram, avec tout ce que j'ai dit tout à l'heure. Madame qui s'occupe des transports, c'est à elle que je m'adresse, la vice-présidente de la... je ne sais plus.

**Estelle BRISSET :** De la région, madame Meunier-Polge, de la région Languedoc-Roussillon.

► **Un intervenant de Montpellier :** D'accord, c'est une tranche supplémentaire au gâteau. Vous disiez que le coût était déjà parti.

► **Philippe SAUREL, Président, Montpellier Méditerranée Métropole :** Vous êtes pour la suppression des régions ? Donc pour les métropoles, merci, monsieur.

► **Un intervenant de Montpellier :** C'est ce que disait le camarade Frêche, aussi, « ce n'est pas moi, c'est mon prédécesseur qui a fait partir le coup, maintenant, on ne peut plus rien faire ». C'est faux, parce que même si vous perdez de l'argent, vous pouvez ne pas tirer le deuxième coup. Même si on est dans l'Ancien Régime, vous avez, je pense, le pouvoir de dire « niet », à la rigueur, si c'est déjà à moitié construit, c'est bien possible, parce qu'on a l'habitude, on donne un coup de pioche et ensuite on demande aux gens ce qu'ils en pensent. C'est ce qu'il s'est passé à Montpellier à propos de trois platanes.

► **Marie MEUNIER-POLGE, vice-présidente, région Languedoc-Roussillon :** Écoutez, monsieur, il y a quand même des réunions publiques qui se passent selon la loi, les avis sont pris. C'est vrai que cette gare de la Mogère, que nous appelons « sud de France » est une gare qui fait partie du projet, bien évidemment.

► **Un intervenant de Montpellier :** Et vous ne pouvez pas la sortir du projet ?

► **Marie MEUNIER-POLGE, vice-présidente, région Languedoc-Roussillon :** J'entends les opposants, mais en même temps, on peut rester à la maison et ne rien faire du tout, monsieur. On peut ne rien faire du tout. Je fais écho à ce que disait monsieur au fond, tout à l'heure, ce à quoi monsieur Saurel a répondu pour partie, effectivement, on est quand même dans une région, puisque je parle pour la région, mais je suis Montpelliéraine, on est quand même dans un territoire très important, une ville de France très importante aujourd'hui et on se doit, c'est notre devoir, aussi, de porter des projets qui sont des projets qui intéressent tout le pays. On ne peut pas rester chacun chez soi. Excusez-moi, mais ça me gêne bien sûr, les fous rires. On est dans une réunion publique, effectivement, on est là pour vous écouter et essayer de tenir compte de tout ce que vous dites, maintenant, on peut tous rester chez nous et ne rien faire.

**Estelle BRISSET :** Je rappelle à monsieur que la gare nouvelle de la Mogère, Montpellier Sud de France, a été en enquête publique, il y a un avis qui est passé, le projet est lancé et

## LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

ce n'est pas l'objet de la réunion de ce soir, puisque là, on parle du projet LNMP qui est après Montpellier-Perpignan. Monsieur Saurel, vous voulez rajouter quelque chose ?

► **Philippe SAUREL, Président, Montpellier Méditerranée Métropole** : Je crois que monsieur a tout dit, mais je voudrais lui répondre sur la prolongation de la ligne un de tram, parce qu'elle n'est pas à l'ordre du jour. Moi, je finis la ligne quatre de tram, celle qui boucle l'Écusson. Après, on verra. On a déjà deux ans de travaux et on n'a pas un sou pour faire plus loin. [inaudible] Vous avez entendu ce que j'ai dit, les questions que je me pose, c'est déjà pas mal qu'un politique se pose des questions. D'habitude, il avale tout, globalement.

► **Un intervenant de Montpellier** : C'est la moindre des choses, quand même.

► **Philippe SAUREL, Président, Montpellier Méditerranée Métropole** : Mais vous verrez à la sortie, on calculera ensemble. Si vous enlevez à ce jour la gare du projet, il faut enlever celle de Manduel. Ça coûte deux milliards, le CNM. Il y a des contrats qui ont été passés, donc ça ne peut pas se faire comme ça. Ce n'est pas possible. Il y a un partenariat public-privé avec Bouygues qui a été signé, vous ne pouvez pas sortir des choses comme ça.

**Estelle BRISSET** : Monsieur, ce n'est pas l'objet de la réunion, si vous souhaitez continuer la conversation, vous pouvez, à la fin de la réunion, aller discuter avec les différents intervenants, on ne va pas faire un ping-pong pendant toute la fin de la soirée.

► **Philippe SAUREL, Président, Montpellier Méditerranée Métropole** : Il faut que je rentre à la maison, je n'ai pas envie de divorcer.

**Estelle BRISSET** : Je comprends, non non plus. Une dernière question, monsieur souhaitait prendre la parole. Je pense que ce sera la dernière question, à moins que d'autres mains ne se lèvent.

► **Jean-Louis ESCAFIT, CFTD Languedoc-Roussillon** : Je reviens très concrètement sur le tracé, parce qu'on est passés très rapidement sur le problème du raccordement entre la ligne actuelle et le tracé qui est proposé. Ce raccordement ne permettrait pas de placer en suivant les préconisations de la Cour des comptes nationale de placer les gares ou plutôt les pôles d'échanges, parce que la vraie question, c'est comment on passe d'un TGV à un TER ou à un Téo, il ne faut pas avoir une demi-heure ou plus de tram pour le faire. Donc comment on peut positionner la gare ? J'ai bien entendu aussi l'observation de la maire de Saint-Jean-de-Védas, mais la position n'est pas sur la commune de Saint-Jean-de-Védas, la position de l'intersection, elle est plutôt sur la Jasse de Maurin, sur la commune de Lattes.

**Estelle BRISSET** : Là, on a à nouveau une question sur la gare, pas sur la LNMP.

► **Jean-Louis ESCAFIT, CFTD Languedoc-Roussillon** : Comme le tracé est fait, là où est positionné le raccordement, ça ne permet pas d'envisager une gare avec changement de quai à quai pour passer du TGV au TER, et je rappelle que la position de la gare de la Mogère est contestée, le partenariat public-privé est contesté, il y a des recours gracieux, pour l'instant, et au tribunal administratif qui sont engagés ou prévus, donc l'affaire n'est pas réglée. Il faut garder toujours une alternative en poche, et l'alternative se situe sur une intersection entre la Ligne Nouvelle le point de départ de la Ligne Nouvelle, qui est le

## LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

raccordement, contournement Ligne Nouvelle et ligne classique, c'est vers là, en ajustant au mieux, qu'on doit positionner, et ça ne sera pas une gare avec plein de voitures, etc., ce sera une gare pour passer d'un train à un autre, principalement.

**Estelle BRISSET :** On ne va peut-être pas refaire le débat de la gare nouvelle de Montpellier, il y a une concertation, il y a eu enquête publique.

► **Philippe SAUREL, Président, Montpellier Méditerranée Métropole :** Est-ce que je peux répondre au monsieur qui a parlé avant, qui a parlé de Georges Frêche ? Il a dit un truc et je n'aime pas qu'on attaque Georges Frêche, alors je vais lui répondre. Vous disiez que Georges Frêche disait toujours que c'était la faute de ceux qu'il y avait avant. Il est resté trente ans.

**Estelle BRISSET :** Il faisait de l'autodérision, peut-être, aussi. On prend la dernière question de monsieur. Après, on arrête.

► **Serge [OTTAVY], Montpellier :** Moi, je trouve qu'ici, on a regardé les choses par le petit bout de la lorgnette. Malgré tout, on a dit que c'était un projet européen, que c'était un projet important pour la région et que c'était un projet qu'il fallait faire rapidement. Aujourd'hui, quand je vois, on ne pourra pas le réaliser dans sa totalité en une seule fois. Il faut commencer par un morceau, il faut avancer, gare ou pas. La gare est comprise dedans, ça a été débattu, il faut la faire, il faut faire les morceaux petit à petit, avançons, avançons et avançons vite.

**Estelle BRISSET :** C'est une dernière question constructive. Une réaction ? On avance et on va boire un coup ?

► **Philippe SAUREL, Président, Montpellier Méditerranée Métropole :** Moi, je suis d'accord pour avancer vite.

**Estelle BRISSET :** Tout le monde est d'accord, alors. Merci à tous pour votre écoute, votre participation active et sereine. Je vous rappelle, encore huit réunions publiques, un site Internet, des cartes T, à très bientôt.

**Fin de la réunion à 20h00.**