

COMPTE-RENDU

Réunion publique

Mardi 21 avril 2015 – NISSAN-LEZ-ENSERUNE

Salle Michel Galabru



Les intervenants des partenaires co-financeurs sont :

- Florence BRUTUS, Vice-Présidente, Conseil Régional Languedoc-Roussillon

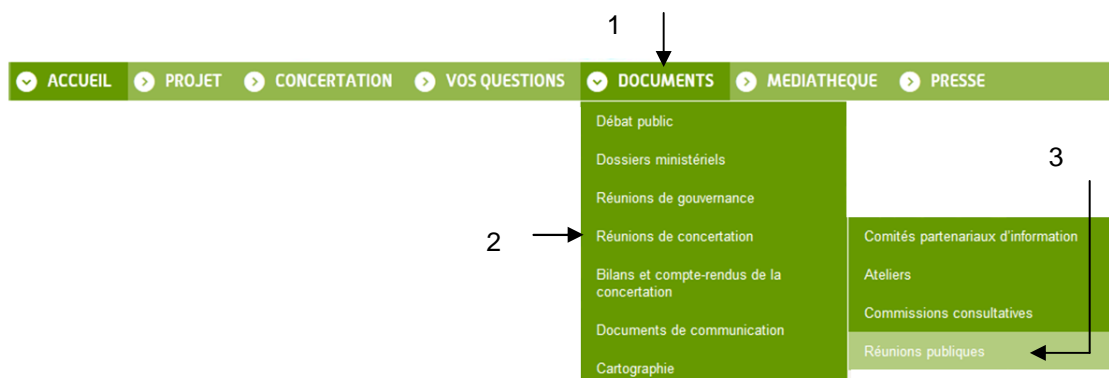
Les intervenants de SNCF RÉSEAU sont :

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

Déroulé de la Réunion Publique :

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

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



LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

Début de la réunion à 18h05, en présence de 130 personnes.

Estelle BRISSET : Bonsoir à tous et bienvenue à la 6^{ème} réunion d'échanges sur le projet ferroviaire de Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan. Je suis Estelle Brisset, l'animatrice de cette réunion, et mon rôle ce soir sera de faciliter les échanges entre vous et les intervenants présents sur la scène. Alors, je vous propose de continuer avec les présentations : sur scène, les représentants des partenaires co-financeurs du projet sur ce territoire. Je vous présente Florence Brutus, vice-présidente de la commission transports, à la région Languedoc-Roussillon. Transports, c'est le cœur du sujet, ce soir, je rappelle que la région est l'autorité organisatrice des trains express régionaux, les TER, qui circulent sur nos voies. Je continue les présentations, à côté de Florence Brutus, Édouard Parant, qui est chef de mission LNMP chez SNCF Réseau, il vous présentera concrètement le projet tout à l'heure. SNCF Réseau, ex-RFF, Réseau Ferré de France, c'est l'entreprise publique qui gère et aménage les voies, les quais et les ouvrages d'art sur le réseau ferré. Avant de démarrer, je voulais juste resituer le contexte de cette réunion publique, qui s'intègre dans une démarche de concertation volontaire, qui est portée par SNCF Réseau et les collectivités territoriales partenaires du projet. Pour vous préciser les modalités de cette concertation, j'appelle Anne-Lise Gibbe, qui est chargée de concertation chez SNCF Réseau et qui va vous présenter les modalités de cette concertation.

Anne-Lise GIBBE, SNCF Réseau : Bonsoir à tous. Merci d'être venus à cette réunion publique d'information et de consultation du grand public. Comme vous l'a rappelé Estelle, SNCF Réseau organise la concertation sur le projet de Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan. Nous sommes à l'heure actuelle dans une grande période de concertation citoyenne, qui a trois objectifs. Le premier, c'est de choisir le tracé de l'ordre de 100 mètres, c'est l'objectif principal, celui qu'on a tous en tête. Il y a également un deuxième objectif, qui est de choisir l'implantation précise des gares nouvelles du Biterrois et du Narbonnais. Et enfin, il faut préparer le projet à présenter à l'enquête publique. Donc comment faire pour participer à cette concertation ? Comme vous le faites à l'heure actuelle, en participant à une réunion publique. Nous en avons organisé dix sur le territoire, c'est le premier moyen. Vous pouvez également consulter l'ensemble des documents de communication qui vous ont été remis à l'entrée de la réunion. Je vais rapidement vous les récapituler, pour voir si vous les avez tous et pour vous expliquer brièvement quels sont les objectifs de ces différents documents. Vous avez le premier document qui s'appelle « à deux, c'est mieux », c'est le document généraliste sur le projet, où vous pouvez voir la carte de l'ensemble du linéaire entre Montpellier et Perpignan. Vous avez ensuite la carte par secteur des variantes de tracé et du tracé proposé. Aujourd'hui, nous nous trouvons dans le secteur des basses plaines de l'Aude, donc vous pouvez vous repérer sur cette carte. Il y a également cinq fiches thématiques distribuées, aux thématiques diverses, qui traitent du bruit ferroviaire, de l'eau et de la transparence hydraulique, de l'insertion paysagère et architecturale, des acquisitions foncières et du patrimoine agricole. Ce qu'il faut savoir, sur ces fiches thématiques, vous avez à chaque fois l'explication de la thématique en question. Et au verso, vous avez la personne référente de la thématique en question, si vous avez une question précise sur cette thématique. Enfin, vous avez un questionnaire que vous pouvez remplir sur place et déposer à l'urne prévue à cet effet à l'entrée de la réunion, ou vous pouvez nous le retourner par voie postale gratuitement, pour que l'on puisse connaître vos avis sur les différents sujets de ce soir. Vous pouvez également vous rendre dans votre mairie, où il y a une carte des variantes de tracé qui doit être apposée, également un registre de la concertation qui est à votre disposition, vous pouvez le remplir. Ce registre nous sera retransmis, pour qu'on puisse compiler l'ensemble de vos questionnements et de vos avis. L'ensemble des documents présentés est inséré sur le site Internet lalignenouvelle.com, vous pouvez donc tous les télécharger et nous transmettre vos questions. Ce qu'il faut savoir sur cette concertation, on a également un garant de la concertation, qui est monsieur Jean-Pierre Richer, qui veille au bon déroulement de cette concertation, vous pouvez le joindre par courriel, il s'affiche ici,

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

garant.lnmp@gmail.com, si vous avez une question sur l'organisation de cette concertation ou si vous pensez que votre avis n'a pas été entendu, n'hésitez pas à le joindre. Voilà l'ensemble du dispositif de concertation mis en place. N'hésitez pas à utiliser ces documents et le site Internet et à vous exprimer ce soir sur les différents choix. Je vous remercie.

Estelle BRISSET : Merci, Anne-Lise Gibbe, vous voyez que vous avez différents moyens de participer. On va bien sûr vous donner la parole à différents moments de la réunion, ne vous inquiétez pas, on est là pour vous écouter et pour répondre à vos questions. C'est pour ça qu'on voulait vous situer cette concertation en début de réunion. Je vais maintenant passer la parole à monsieur le maire, Pierre Cros, qui nous accueille dans sa commune, qui va nous donner le chaleureux mot d'accueil républicain.

► **Pierre CROS, maire de Nissan-lez-Enserune :** Chaleureux, je vais essayer. Bonsoir, tout le monde, messieurs-dames, messieurs les élus, tout le monde, parce qu'il y a un peu de tout vent, ici. Cette phase de concertation concernant la ligne future, j'espère qu'on peut employer le futur sans conditionnel, parce qu'on a eu peur, quand même, depuis le temps, depuis janvier 1989, le Conseil des ministres charge monsieur Delebarre de lancer les études de la mission Querrien, en 1990, le rapport en 1991, l'insertion du PIG, du projet d'intérêt général dans les PLU, à l'époque, les POS, c'était les Plans d'Occupation des Sols, des documents d'urbanisme, de manière à ce qu'ils puissent être opposable aux tiers, c'était une des conditions, c'était la dernière délibération. Combien on a délibéré, je crois que ça a été en 2007, et puis il n'y a rien qui se passe, on attend, l'arme au pied, et puis ça repart, en espérant que cette fois-ci, ce sera la bonne. On a eu la nouvelle du classement en priorité du tronçon Montpellier-Perpignan, je crois que c'est fin février, donc c'est tout à fait récent. L'argent, qui est le nerf de la guerre, en la matière, vous le savez, il y est. Sur la ligne, je dirais simplement, par rapport au projet tel qu'on le connaissait, il y a des petites modifications qui ont été apportées. En ce qui concerne notre commune, c'est vrai qu'il y a une variante qui fait que la ligne s'écarte légèrement du hameau de Périès. Pour nous, après, sur Nissan, la partie agglomérée ou en périphérie, il n'y a pas grand impact, je pense que de mon côté, du moins du côté de la commune, on n'aura pas grand-chose à dire. Je pense qu'on n'est pas les seuls à être concernés par ça, en matière d'urbanisme, quand un projet n'est pas finalisé, l'autorité qui instruit les dossiers a la possibilité délivrer un sursis à statuer. Vous le savez, monsieur Parant, derrière moi, vous me faites tourner la tête, j'ai mal, ce n'est pas grave, je ne vous en veux pas, depuis le temps qu'on se connaît. Donc un sursis à statuer a été opposé au requérant. J'espère qu'on pourra lever assez rapidement cette hypothèque, parce qu'il y a des projets importants, importants bien sûr pour celui qui veut les réaliser, mais importants aussi pour l'impact économique que ça peut avoir, puisqu'il s'agit, en ce qui nous concerne, d'un projet non pas d'une maison d'un particulier, mais d'une entreprise. Donc sur la ligne, c'est à peu près tout ce que j'ai à dire. Dernièrement, j'ai participé à une réunion de l'association dont le président, monsieur Louis Grandjacquet est ici, Béziers TGV Sud Environnement, c'est ça, je ne me trompe pas ? Je peux me tromper, parce qu'il y en a deux, en fait. Il a été fortement question des gares. La gare, nous, on a essayé, ça n'a pas marché. Quand je dis « nous », c'est la Communauté des communes de la Domitienne, ce n'était pas par principe qu'on faisait ça, c'était par opportunité, parce qu'on a pensé qu'une gare située entre les deux pôles Béziers et Narbonne, maintenant entre les deux pôles Montpellier et Toulouse, pourrait être intéressante. On était pratiquement au milieu. On a monté un dossier, on l'a présenté, on a été candidats, en quelque sorte, la candidature n'a pas été retenue. Ce qui a été retenu concernant les gares, c'est une à Narbonne et une à Béziers. Pour ma part, je continue à dire que je n'y crois pas trop. Je n'y crois pas trop, tout simplement parce que ce n'est pas pour un problème technique, moi, je n'y connais pas grand-chose, en technique, et puis on ne peut pas savoir, donc ça ne m'intéresse pas. Ce n'est pas un problème technique, c'est un problème de moyens financiers. Vous savez qu'à l'heure actuelle, les collectivités territoriales, que ce soit les régions, les départements, les communes ou les agglos qui ne sont des collectivités

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

territoriales, mais qui vivent des mêmes financements partiels, offerts de la part de l'État, voient leur dotation réduite, donc difficulté au niveau financier. Je me demande comment, si un jour on décide... au-delà de la décision de principe, parce que c'est sur le principe que les deux gares ont été actées, pour l'instant, ce n'est pas allé au-delà. Si on décide de faire une gare à Béziers, une gare à Narbonne, et que les financements doivent être apportés par les collectivités, et non pas par l'État qui mettra un ou deux kopecks, c'est tout, je ne sais pas comment les collectivités pourront les financer. Je ne dis pas qu'à nouveau, on sera candidats, avec la Communauté des communes, pour avoir un projet sur Nissan, mais ce que je crains, ce serait peut-être la situation la pire, c'est qu'il n'y ait pas de gare entre Montpellier et Perpignan et qu'on fasse des navettes pour aller à Montpellier, à Perpignan, pour amener les voyageurs. Ce n'est pas être un oiseau de mauvais augure que de dire ça, je le dis parce que je le pense tout simplement, il n'y a pas que moi, on en a parlé entre nous. Quoi qu'il en soit, ce soir, il est question surtout de la ligne, peut-être que ça se fera, mais à mon avis, c'est plutôt accessoire par rapport à l'impact de la ligne sur nos territoires, puisqu'ici sont représentées les communes de Lespignan, Nissan, Vendres et nos amis audois, coursannais, avec qui nous sommes limitrophes, donc aucune commune n'est concernée directement par l'impact que peut avoir, au plan du territoire, par le projet de gare. Je vais laisser le soin maintenant à monsieur Parant qui va intervenir, sachant qu'on a bien dit que d'une part, il y avait un aspect présentation et d'autre part les questions, sachant qu'il y a des cas particuliers qui mériteront d'être approfondis, c'est un souhait, je ne voudrais pas que le débat soit phagocyté par un projet particulier, qu'il faille qu'on tourne pendant vingt minutes autour. Il me semble que l'intérêt, ce soir, de cette réunion, ça va au-delà. Je connais des gens dans la salle qui sont concernés, parce qu'ils ont la ligne TGV qui passe dans la salle à manger, je comprends qu'ils soient inquiets, qu'ils veuillent des informations. Mais ça, je crois que ça peut se traiter, ça m'a été dit par madame, je m'excuse, j'ai oublié votre nom, mais par Édouard Parant, que je connais mieux, quoi qu'il en soit, RFF est à votre écoute et s'il le faut, après la réunion, pour discuter de problèmes, en particulier, l'intérêt étant aujourd'hui d'étudier l'impact du tronçon sur la partie qui concerne nos quatre communes, présentation, débat, et puis après, conclusion. Vous retrouverez éventuellement pour les cas particuliers les gens de RFF qui pourront vous informer. Voilà ce que j'avais à dire, je vous remercie de m'avoir écouté.

Estelle BRISSET : Merci, monsieur le maire, merci d'avoir déjà apporté des éléments de contenu, d'avoir rappelé l'historique du sujet et d'avoir évoqué des sujets dont on va parler ce soir, les tracés, les gares. Justement, quelques mots sur le déroulement de cette soirée. On va passer environ deux heures ensemble, en fonction des questions que vous aurez à nous poser. Cette soirée sera ponctuée par deux temps forts. Dans une première partie, on va essayer de comprendre quels sont les enjeux et objectifs de ce projet, en un mot, on va s'intéresser au « pourquoi », pourquoi est-ce qu'une deuxième ligne entre Montpellier et Perpignan, ce n'est pas juste une ligne de plus, mais une ligne de mieux ? Qu'est-ce que ça va apporter au territoire et à nous, usagers et citoyens ? On posera la question à nos intervenants en tribune et vous aurez la parole, si vous voulez vous exprimer sur ce pourquoi et les services ferroviaires qui sont apportés par le projet. Et puis, dans une deuxième partie, on s'intéressera au cœur du sujet de ce soir, c'est-à-dire la proposition de tracé que va vous faire SNCF Réseau sur le territoire concerné. Monsieur le maire l'a dit, ce soir, il y a quatre communes qui sont concernées, Nissan-lez-Enserune, Vendres, Coursan et Lespignan. Vous verrez, on a une animation 3D, qui vous permet de vous rendre vraiment compte, de ce que sera la Ligne Nouvelle sur votre territoire, ça permet de bien voir où elle passe et quels seront les éventuels impacts. Et puis vous aurez là de nouveau la parole, pour poser toutes les questions qui concernent ce tracé, et vos cas, en restant effectivement plutôt dans des cas d'ordre d'intérêt général. Les cas particuliers pourront être évoqués et vous pourrez les traiter après, en bilatéral, avec SNCF Réseau. Je crois qu'on a les éléments pour le débat. Un mot quand même avant, on va essentiellement parler de Ligne Nouvelle ce soir, mais c'est effectivement intéressant aussi et important de s'intéresser au réseau existant et aux

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

investissements qui sont réalisés sur ce réseau. Édouard Parant, vous représentez SNCF Réseau ce soir, dites-nous en quoi consistent ces aménagements et investissements qui sont réalisés sur le réseau existant ?

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Bonsoir à tous, d'abord, et merci, monsieur le maire, de nous accueillir dans cette salle, qu'on a plaisir à retrouver. On va vous parler effectivement de la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan, pour autant, l'entreprise que je représente ce soir a pour mission surtout de faire rouler des trains sur le réseau existant. Ce qu'il est important d'avoir à l'esprit, c'est qu'avant même d'aller investir sur un projet de ligne nouvelle, la première des priorités de l'entreprise, c'est de s'assurer de faire rouler ses trains en sécurité, pour l'ensemble des clients qui utilisent ces services. Donc la priorité de l'entreprise, aujourd'hui, c'est bien la maintenance et l'entretien du réseau ferré national. Donc il faut avoir ça à l'esprit. Quelques chiffres pour se positionner un petit peu en termes d'investissement. On va parler d'un projet qui fait quelques milliards d'euros, la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan, mais il faut avoir à l'esprit que tous les ans, l'entreprise investit quasiment 5 milliards d'euros pour 1500 chantiers sur l'ensemble du territoire national. Il y a à peu près 30 000 kilomètres de lignes existantes en France. C'est à peu près le montant de la Ligne Nouvelle qui, tous les ans, est investi par la puissance publique, pour entretenir et gérer ce réseau existant. Si on veut regarder ce qu'il se passe un petit peu dans l'horizon de court terme, c'est-à-dire avant qu'on attaque les travaux de cette Ligne Nouvelle, pour le Languedoc-Roussillon, ça veut dire qu'un milliard d'euros, dans les dix à venir, vont être investis pour régénérer les voies d'à peu près 85 % du réseau principal. Le réseau principal, c'est entre Nîmes et Cerbère et entre Toulouse et Castelnaudary, pour vous donner un ordre de grandeur. Ça ne veut pas dire qu'il ne se passe rien sur les autres lignes, ça veut dire que la priorité de l'entreprise, c'est d'investir là où il y a le plus de clients. Donc vous voyez qu'entre 2015 et 2020, il y a un certain nombre d'opérations très importantes qui vont être engagées. Dès le mois de juin, je peux vous l'annoncer, entre Montpellier et Narbonne, va être faite une des deux voies de la ligne, donc 100 kilomètres, et l'année prochaine, on réfera dans l'autre sens, sur la voie numéro deux, Narbonne-Montpellier, l'ensemble des rails, des traverses et des ballasts. Vous voyez que cette opération va se poursuivre sur l'ensemble du linéaire, ça représente un demi-milliard d'euros, rien que pour le Languedoc-Roussillon. Donc voilà un petit peu ce que l'on fait au quotidien, sur le réseau ferré national, sans attendre la Ligne Nouvelle.

Estelle BRISSET : Merci, Édouard Parant, pour cet éclairage, c'est effectivement important de rappeler les investissements sur le réseau existant. Je crois que maintenant, on a tous les éléments pour démarrer nos échanges sur la LNMP. Je vous propose de commencer par une présentation du projet en images, pour avoir une vision globale du projet.

Diffusion du film

« LNMP comme Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan. Ce grand projet ferroviaire prévoit la création de 150 kilomètres de lignes nouvelles entre, au nord, le contournement de Nîmes et Montpellier et, au sud, la section internationale Perpignan-Figueras. À l'échelle européenne, la Ligne Nouvelle finalise la liaison entre l'Europe du nord et du sud. En 2009, le débat public pose la question de l'opportunité de la ligne et de ses objectifs. Pendant quatre mois, 3500 participants débattent. 12 réunions publiques sont organisées, 83 cahiers d'acteurs sont rédigés, plus de 660 contributions sont recueillies. À l'issue de ce débat riche et instructif, l'opportunité du projet est confirmée et un couloir de passage de 5 kilomètres de large est défini. La Ligne Nouvelle, complémentaire de la ligne existante, offre en effet plus de mobilité 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

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

à 2011, SNCF Réseau doit définir une zone de passage de 1000 mètres de large. Soucieux de poursuivre le dialogue avec l'ensemble des parties prenantes, SNCF Réseau met en place un large dispositif de concertation. Une charte de la concertation est validée et un garant est nommé pour veiller à sa bonne application. De nombreuses réunions sont menées : 6 réunions publiques pour rencontrer et échanger avec le grand public, 11 commissions consultatives, présidées par le préfet pour concerter avec les élus du territoire, 7 ateliers de travail pour solliciter les associations et les acteurs socio-économiques, un comité partenarial et plus de 150 réunions bilatérales. À l'issue de ces 18 mois de travail collectif, le 14 novembre 2011, le Ministère valide la zone de passage proposée. Le dessin de la future ligne se précise. À partir de 2012, une nouvelle étape de concertation est lancée. Son objectif : décider du nombre de gares nouvelles à créer ainsi que des sections de ligne mixte à construire, c'est-à-dire des sections aptes à accueillir à la fois les trains de voyageurs et de marchandises. Les citoyens, les élus, les acteurs du territoire répondent de nouveau présents et apportent leur contribution, lors de la concertation mise en place. Les travaux permettent d'aboutir à une décision ministérielle le 15 décembre 2013 qui acte la création de deux nouvelles gares, l'une à l'est de Béziers, l'autre à l'ouest de Narbonne, ainsi que la mixité de la ligne entre Montpellier et Béziers. De septembre 2014 à juin 2015, SNCF Réseau organise une nouvelle étape de concertation. Il s'agit maintenant de définir précisément le tracé, d'une largeur de 100 à 120 mètres, de choisir l'emplacement à retenir pour les gares nouvelles de Béziers et de Narbonne et d'optimiser le coût du projet. Pour faire ce choix, plusieurs variantes de tracé sont étudiées selon cinq principes : rester le plus proche possible du projet initial, respecter les sensibilités du territoire, se jumeler avec les infrastructures existantes, être la plus directe entre Montpellier et Perpignan, optimiser les investissements. Pour proposer le tracé qui permettra à la fois d'assurer les objectifs de mobilité, de répondre aux attentes du territoire et de tenir compte de l'environnement à un coût raisonnable, SNCF Réseau compare les variantes au moyen d'une quinzaine de critères sociaux, environnementaux, techniques et financiers. Ils permettent d'évaluer les variantes et en particulier de comparer leurs effets sur l'agriculture et la viticulture, les constructions existantes et à venir, le bruit, la sécurité des populations, le respect de la biodiversité, le coût sur les finances publiques. SNCF Réseau s'attache à ce que le projet soit issu d'un dialogue permanent et approfondi, avec les élus du territoire dans le cadre des commissions consultatives, le grand public dans le cadre des réunions publiques, les associations et les acteurs socio-économiques dans le cadre des ateliers de travail, les cofinanceurs via le comité de pilotage. L'ensemble des avis recueillis permettra de proposer un choix au ministre, qui rendra sa décision d'ici la fin 2015. Depuis 2009, grâce à vous, de nombreuses étapes ont été franchies. Aujourd'hui, la concertation continue. Aidez-nous à préparer le meilleur projet possible, pour tenir l'objectif du lancement de l'enquête publique d'ici la fin 2016. Nous comptons sur vous. Retrouvez toute l'information du projet sur le site Internet www.lalignenouvelle.com ».

Estelle BRISSET : Ce film nous permet de retracer l'histoire du projet et les différentes étapes de concertation. On va pouvoir maintenant, lors de nos échanges, approfondir certains points. Rentrons dans le vif du sujet de cette Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan. Édouard Parant, si on est réunis ce soir, on imagine que le projet est bien d'actualité, mais expliquez-nous précisément où en est la LNMP.

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

LA LNMP, POURQUOI ?

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Oui, vous voyez ici les étapes qui séparent le débat public du printemps 2009, qui avaient d'ailleurs fait étape ici, l'objectif était de valider l'opportunité, donc la réponse avait été unanime : oui, il faut le projet. Cette question est derrière nous. La prochaine étape qui a été annoncée dans le film, c'est l'enquête d'utilité publique, qui devra prouver l'intérêt général du projet, vis-à-vis des différents intérêts particuliers qui vont effectivement aller un petit peu à l'encontre du dossier, lorsque l'on s'intéresse effectivement à son insertion dans le territoire. Donc entre ces deux étapes, vous voyez qu'il y a trois grandes phases qui permettent de progresser dans les études, on ne va pas directement aux résultats. Il faut avoir un travail qui s'inscrit dans la durée, notamment pour permettre ces temps d'échanges avec l'ensemble des acteurs. Aujourd'hui, on est arrivés quasiment à la fin du stade d'études, fin de l'étape deux, puisqu'on vous propose ce soir un tracé préférentiel, qui a déjà été présenté aux élus en novembre, mais qu'on a continué d'améliorer, vous le verrez ce soir grâce à la maquette en trois dimensions. Sur les gares, mais effectivement, ici, on n'est plus concernés par un site de gare, mais on en parlera après-demain à Narbonne et puis la semaine prochaine sur le territoire du Biterrois. Notre objectif, c'est bien de pouvoir aller à l'enquête publique, le ministre nous ayant demandé de nous préparer pour la fin d'année 2016, dans un an et demi. Ce qu'il faut avoir à l'esprit, c'est qu'il y a quinze ans, on n'est pas allés à l'enquête publique. Si on y était allés, on ne serait pas là devant vous, le tracé aurait déjà été figé. Le fait qu'on ne soit pas allés à l'enquête publique, ça a tout remis à plat, et en 2007, on a dû reprendre toutes les études. Donc il est important de pouvoir aller à l'enquête publique, pour, cette fois-ci, sortir avec un tracé et véritablement qu'on n'en bouge plus, une fois pour toutes. C'est bien ça, l'objectif de la phase en cours. Si on regarde un petit peu plus précisément ce qu'il se passe dans les mois à venir, aujourd'hui, on est donc dans la phase de concertation, on a des ateliers de travail, on a des réunions publiques, il y en a une dizaine qui se font sur les 150 kilomètres du projet, on est à peu près à mi-étape. La prochaine échéance, c'est le choix que l'on va proposer et qui, on l'espère, fera consensus, à l'ensemble des élus qui seront cofinanceurs de ce projet. Je vous rappelle qu'au premier rang, il y a l'État et la région, aux côtés de SNCF Réseau, et puis aussi les départements de l'Aude, des PO, et un certain nombre d'agglomérations, notamment le Grand Narbonne et Béziers Méditerranée, pour les agglomérations qui nous encadrent. Donc la prochaine étape importante, c'est dans deux mois, choisir le tracé, les sites précis des gares, donc 17 juin. Après, l'ensemble du comité de pilotage portera ce souhait au ministre, à qui il appartiendra, au final, d'entériner la décision. C'est sur ces bases-là que nous pourrons produire l'étude d'impacts, au courant de l'année 2016 et donc aller à l'enquête publique.

Estelle BRISSET : Très bien, là, on est plus au clair sur son état d'avancement. Dites-nous maintenant concrètement quels services nouveaux elle va apporter à nous, les citoyens et les usagers, sur notre territoire ?

Édouard PARANT, SNCF Réseau : On va parler effectivement de la Ligne Nouvelle, mais l'objectif, ce n'est pas d'avoir des rails dans les champs, l'objectif, c'est d'avoir des trains qui transportent des personnes, voire des marchandises. Donc il faut avoir à l'esprit en plus que cette ligne n'a pas pour objectif d'être juste entre Montpellier et Perpignan, mais elle va s'inscrire dans un réseau, puisque l'ancien nom, même le nouveau nom de Réseau Ferré de France, qui s'appelle SNCF Réseau, c'est « réseau », voilà ce qu'on a gardé. C'est-à-dire que ce projet doit s'insérer dans les 30 000 kilomètres de lignes existantes. Donc si on finance cette Ligne Nouvelle, c'est déjà prioritairement pour avoir plus de place pour faire passer plus de trains. Et notamment plus de trains sur la ligne actuelle, puisque les TGV vont migrer sur la Ligne Nouvelle. Donc on va avoir plus de place sur la ligne actuelle pour y faire circuler plus de TER, notamment. Je vous rappelle que les TER, c'est quand même les trains qui transportent au quotidien un bon nombre de personnes dans la région. Je crois que c'est

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

plus de 20 000, en Languedoc-Roussillon, par jour. Donc des trains plus nombreux, plus fréquents et puis plus fiables. Il n'y a rien de pire que d'arriver en retard et de se faire engueuler par son patron parce que le train était en retard. Évidemment, on aura deux lignes, et sur la Nouvelle Ligne, on va pouvoir faire circuler des TGV qui sont des trains plus rapides, pour des déplacements à plus longue distance, donc avec des temps de parcours réduits. Aujourd'hui, on roule à 160, demain, on pourra rouler à 300-320 kilomètres-heure. Pour que l'ensemble fonctionne bien, il faut s'assurer aussi qu'on peut facilement accéder à la gare. Donc là, je parle des gares TGV, il faut que ces gares soient positionnées à des endroits où les gens pourront facilement y accéder, soit en voiture, mais aussi en transport en commun, voire avec le rail, y venir en TER. C'est ça, quand on vous parle d'une ligne de mieux, pas de plus, pour vous faciliter le train. Il y a d'autres intérêts, puisqu'on parle aussi du Grenelle de l'environnement et de la réduction des gaz à effet de serre, le mode ferroviaire participe à cette politique de transports durables. Ça, c'est le deuxième volet, qui intéresse le projet. Et puis le troisième, qui intéresse surtout nos partenaires, puisqu'ils sont cofinanceurs, ils attendent en retour une plus-value pour leur territoire, donc la plus-value, ce n'est pas la ligne qui fait l'économie, mais par contre, ça peut être un levier mis au service des territoires, pour renforcer leur attractivité, puisqu'aujourd'hui, qu'on le veuille ou non, on est un petit peu quand même en compétition avec nos voisins. Nos voisins ne sont pas uniquement sur le territoire national, ils sont européens, ils sont même mondiaux. Donc cette Ligne Nouvelle, c'est un volet de développement et d'aménagement pour renforcer l'attractivité du territoire. Voilà ce que ça peut apporter, enfin on l'espère. Si on veut regarder plus concrètement, avec quelques chiffres, pour les différents services, les TGV, les TER, vous voyez que c'est une offre qui est augmentée, en termes de desserte pour les gens qui utiliseront les trains rapides, c'est +2,5 millions de voyageurs supplémentaires grâce au projet. Et puis ici, c'est entre une trentaine et une quarantaine de TGV par jour, qui desserviront les gares de Béziers et de Narbonne. Je vous l'ai dit, pour les TER, c'est aussi la volonté, mais ça, c'est l'expression du Conseil régional, puisque c'est cette collectivité qui est en charge de ce service de transports, en attendant, ce qu'il faut, c'est être en capacité de répondre favorablement à la demande du Conseil régional, de mettre plus de TER sur la ligne actuelle. Donc ici, entre Sète et Narbonne, c'est 3 TER en heures de pointe, c'est-à-dire le matin, le midi et le soir. Pour ceux qui ont suivi l'actualité, il faut savoir qu'entre Montpellier et Béziers, la ligne sera mixte, c'est-à-dire qu'elle permettra, en plus des TGV, de faire circuler des trains de marchandises. Il se trouve que c'est sur ce secteur, entre Nîmes et Béziers, qu'il y a le plus de trains, que ce soit des TGV, des frets et des TER, donc la possibilité sur ce secteur-là de reporter en plus une partie des trains de marchandises sur la Ligne Nouvelle, c'est aussi de la capacité offerte pour des TER et des trains de fret qui viendraient par exemple du port de Sète ou de Port-la-Nouvelle. Vous voyez, c'est un projet qui sert à tous les clients du ferroviaire.

Estelle BRISSET : Très bien, si j'essaie de résumer très synthétiquement, c'est plus de trains, plus rapides, plus fiables, moins de CO₂, plus de développement économique. Justement, je me tourne vers vous, Florence Brutus, vous représentez la région Languedoc-Roussillon, partenaire cofinanceur du projet. Dites-nous ce que vous attendez du projet. Quels sont ses atouts pour le territoire régional ? On peut dire que le projet couvre une grande partie, voire la totalité de votre territoire.

► **Florence BRUTUS, vice-présidente, Conseil Régional Languedoc-Roussillon :** Oui, bonsoir monsieur Parant, messieurs les élus et messieurs-dames, bonsoir. Effectivement, nous sommes à l'écoute du territoire et des citoyens, c'est l'objet de notre présence ce soir, mais nous avons évidemment, comme ça vient d'être rappelé, des compétences en matière d'organisation du transport, notamment du transport ferroviaire, et une organisation en matière d'aménagement du territoire. Il va sans dire, et vous le savez, puisque vous êtes habitants de ce territoire, que notre région a une position géographique très enviée, et par conséquent, nous avons un rôle essentiel au regard des échanges

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

nationaux et internationaux, puisqu'on est coincés, ou au contraire bien placés, entre l'Espagne, l'Italie, l'Europe du nord. En cela, notre position géographique est importante, c'est un atout que nous devons valoriser, bien entendu. Au moment où se construit la nouvelle grande région Languedoc-Roussillon-Midi-Pyrénées, il est important d'organiser son ancrage au sein de l'Europe. L'un des enjeux de cet ancrage, c'est la continuité du corridor des transports méditerranéen ferroviaire, qui relie, comme je viens de le dire, l'Espagne, la France, l'Italie, etc. Le contournement actuel ferroviaire de Nîmes-Montpellier, qui est en cours de travaux, qui sera actif fin 2017 si je ne me trompe pas, constitue la première phase de ce corridor. La région a investi déjà 400 millions d'euros dans ces travaux. La Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan dont nous parlons ce soir constitue pour nous la deuxième phase de ces travaux. Pour quelles raisons ? C'est simple, comme on vient de l'expliquer, je vais le reprendre, pour nous, trois raisons majeures et essentielles : tout d'abord, la saturation de la ligne, comme on vient de vous l'expliquer, c'est une ligne qui est très convoitée, très utilisée et actuellement, si on ne réalise pas, dans un avenir proche, ce deuxième maillon entre Montpellier et Perpignan, ça risquerait de créer un goulet d'étranglement, à la fois au niveau des voyageurs, du fret, etc., donc pour nous, c'est surtout la première raison, la saturation du réseau. Nous devons, nous, en tant que collectivité organisatrice des transports, répondre aux besoins des usagers et être à l'écoute des usagers citoyens, populations, mais également entreprises. La seconde raison concerne la mobilité des voyageurs, à l'échelle nationale et européenne, et là, on va parler, bien sûr, de développement économique, aussi bien des voyageurs qui sont des voyageurs d'affaires, mais aussi des touristes. Vous savez ici que dans notre région, le premier élément, en matière de développement économique, c'est le tourisme. Donc cette ligne-là va nous emmener davantage de voyageurs d'affaires, parce qu'on est en lieu avec les grandes métropoles, les grandes villes françaises ou européennes, donc c'est important pour nous que ça prenne vie. Enfin, la troisième raison concerne le transport du fret. Qui n'en a pas marre de voir des camions sur l'autoroute ? Moi, je suis très souvent sur l'autoroute, sur la route, donc le fret nous semble indispensable à développer. Il est actuellement saturé, à mon avis, dans les prochaines années, je ne suis pas spécialiste, mais ce sera pire encore. Et puis ça va être intéressant également si on arrive à développer cette partie-là, de prendre en considération, nous, en tant que région, on fera très attention aux inter-connexions, que ce soit avec notre plateforme ferroviaire à Perpignan, à Saint-Charles, mais aussi bien au niveau des ports, Port-la-Nouvelle, Sète, etc. Pour l'ensemble de ces raisons, la région souhaite que cette ligne se construise, comme je le disais, dans un avenir proche, et nous participons au financement de ses études, à hauteur de 25 %. Bien sûr, on l'a évoqué tout à l'heure en introduction, la question des financements des travaux se pose. Là encore, rien n'est résolu, mais soyons optimistes, en tout cas, construisons les choses correctement. Nous, en tant que région, nous œuvrons à la recherche d'aides financières, que ce soit au niveau de l'Europe, d'ailleurs, mon président de région, Damien Alary, a rencontré il n'y a pas très longtemps, je crois le 23 février dernier, monsieur Jean-Claude Juncker, le président de la Commission européenne, afin de porter ce dossier et également d'obtenir des financements, dans le cadre du plan Juncker, pas sous la forme de subventions, sûrement, mais de crédit de la BEI, la Banque Européenne d'Investissement. Des contacts ont été suivis bien sûr avec le ministre des Transports. Lors du comité de pilotage du 22 octobre dernier, notre président Damien Alary, ainsi que les partenaires, collectivités et autres, ont émis le souhait et la volonté claire de créer un monsieur financement qui serait chargé de trouver des pistes, effectivement, pour financer cette nouvelle ligne. Voilà pour les raisons essentielles, pour lesquelles nous sommes partie prenante et notre volonté n'est en rien écornée depuis le départ de ce projet.

Estelle BRISSET : Très bien, merci, madame Brutus, merci d'avoir rappelé le risque de saturation et de goulet d'étranglement, et puis d'avoir remis en perspective aussi le projet, au niveau européen, et d'avoir évoqué les financements et cette demande de monsieur ou madame financement, pour avancer dans ce projet. La parole est à vous, maintenant, on va

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

prendre une première série de questions, uniquement sur le pourquoi, sur ce dont on vient de parler, les enjeux du projet, les objectifs, les services, et puis après, on attaquera la partie « comment », on vous présentera le tracé et on prendra les questions sur le tracé dans un deuxième temps, après vous l'avoir présenté. Mais dans un premier temps, est-ce qu'il y a des questions sur ce qu'on vient d'évoquer ? Les règles du jeu pour prendre la parole, effectivement, vous levez la main, on vient vers vous, on vous apporte un micro, vous vous présentez, soit à titre personnel, soit au nom de la collectivité ou de l'association que vous représentez. Dites-nous aussi votre commune de résidence, c'est important pour le bilan, puisque tous nos échanges seront consignés dans un bilan qui sera porté à la connaissance des partenaires cofinanceurs avant les prises de décision. On évoque dans cette première partie le pourquoi, et on reviendra sur le tracé après. Monsieur, vous aviez levé la main ?

► **M. RIGAMONTI, habitant de Nissan-lez-Enserune** : Madame Brutus, vous parlez de risques de saturation, je veux bien comprendre cet argument, mais par contre, j'aurais mieux compris si vous nous aviez montré l'évolution du trafic, en kilomètres-voyageurs, en kilomètres-tonnes, depuis dix ans, sur la région, s'il vous plaît.

► **Florence BRUTUS, vice-présidente, Conseil Régional Languedoc-Roussillon** : Je vais laisser répondre monsieur Parant, qui a les bons chiffres, parce que moi, j'ai des idées, mais la précision est là.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Oui, ce qu'on va vous présenter, il y a le reste de l'équipe de la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan et en l'occurrence Bruno Beauchet, qui est en charge des études de trafic et des études socio-économiques. Donc ce qu'on peut vous montrer, c'est la charge actuelle sur le projet et les gains apportés par le projet en termes de nombre de trains. Bruno, combien de TER en plus, combien de TGV en plus, et un volet sur le fret, aussi.

Bruno BEAUCHET, SNCF Réseau : Bonjour.

► **M. RIGAMONTI, habitant de Nissan-lez-Enserune** : Excusez-moi, ce que je vous demande, ce n'est pas ce qu'on peut supposer, je le comprends bien, ça. Si vous doublez la ligne, je comprends bien qu'on en fera plus. Par contre, je voudrais, pour étayer votre risque de saturation, que vous nous disiez depuis dix ans, de combien a progressé le trafic en kilomètres-voyageurs et en kilomètres-tonnes, s'il vous plaît.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : C'est très précis, kilomètres-voyageurs et kilomètres-tonnes, on a affaire à un spécialiste.

Bruno BEAUCHET, SNCF Réseau : Déjà, il est important de rappeler, sur cette question de la saturation, qu'il y a eu en 2013 une commission qui a été nommée par le gouvernement, la commission « mobilité 21 », ou « commission Duron », qui a regardé l'ensemble des projets ferroviaires, routiers, tous les projets, parce qu'il y en avait 280 en France. Spécifiquement sur le projet Montpellier-Perpignan, la commission Duron a dit en conclusion qu'elle ne pouvait pas statuer sur l'horizon précis de mise en service de ce projet Montpellier-Perpignan, mais par contre, un des enjeux majeurs, c'était le risque de saturation de cet axe. Elle a demandé au gouvernement de mettre en place un observatoire de la saturation, pour observer l'évolution des trafics, déjà sur la période passée, et voir aussi comment ça allait évoluer dans les futures années, puisque pour elle, c'était un argument essentiel pour justifier la mise en service de ce projet Montpellier-Perpignan. Donc cet observatoire de la saturation a été mis en place, il s'est réuni pour la première fois l'année dernière, en juin 2014, il y a eu une deuxième réunion au mois de janvier, il devrait y en avoir une troisième prochainement. Donc il y a vraiment un observatoire qui existe et qui a regardé, qui a fait ce diagnostic de l'évolution des trafics. Je suis désolé, aujourd'hui, je ne pourrai pas vous

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

répondre sur les trafics voyageurs-kilomètre, trains-kilomètre, à la limite, on peut en discuter après pour préciser la question, je vous répondrai. Par contre, ce que je peux vous dire, c'est que cet observatoire de la saturation, on a retracé les trafics de 2003 à aujourd'hui, et pour les trafics voyageurs, les trains du quotidien, il y a eu un investissement important de la part du Conseil régional, pour non seulement augmenter l'offre, le nombre de circulations de trains et ces trains ont fortement augmenté, les trafics ont aussi fortement augmenté. Les trafics du quotidien, les TER. Ensuite, les trafics voyageurs grandes lignes ont fortement augmenté suite à la mise en service de la LGV Méditerranée entre 2001 et 2008, il y a eu la crise. Cependant, ce que l'on voit dans la région, c'est que malgré la crise, il y a une stabilité et depuis 2010-2011, il y a une reprise des trafics grandes lignes. Donc ça, on a les données 2008-2013 sur les trafics grandes lignes, c'est +3 % par an, sur cette période, malgré la crise. Donc c'est toujours une région attractive, les trafics TGV augmentent. Le trafic fret, en France, ça baisse. Par contre, ici, on est en croissance continue, il y a eu un pic dans les années 2000 en France, certes, il y a eu une légère baisse, mais nous, dans la région, ça a continué de croître. Les trafics ferroviaires n'ont jamais baissé, malgré une croissance plus forte sur la route, on le voit sur l'autoroute, les trafics ferroviaires continuent de croître. Il y a eu presque une multiplication par deux des circulations ferroviaires, depuis dix ans, sur le réseau actuel. On est passé d'une trentaine de circulations ferroviaires fret par jour, à plus d'une cinquantaine, voire on arrive presque certains jours à dépasser les 60 trains de fret. Donc ce que l'on voyait en fait au milieu des années 2000, sur les sections comme Montpellier-Narbonne, par exemple, on était de l'ordre de 120 trains par jour. Aujourd'hui, on est à plus de 150, sachant que le fret, ça a presque été multiplié par deux, les TGV, le trafic a augmenté, néanmoins, la SNCF a rationalisé le nombre, donc l'offre n'a pas beaucoup augmenté, mais aujourd'hui, on est arrivés au bout de cette rationalisation. Dès que le trafic va continuer à croître en nombre de voyageurs, il va falloir ajouter des trains, pour répondre à cette demande. Il y a le Conseil régional qui a une forte volonté de développer les trains du quotidien et a besoin de davantage de place pour vous offrir plus de trains et surtout des trains plus fréquents, mieux cadencés, pour répondre à vos besoins. Je vous dis, il y a l'observatoire de la saturation, je pourrais vous répondre très précisément sur les données que vous souhaitez et vous montrer qu'effectivement, ça n'a cessé d'évoluer depuis le milieu des années 2000, y compris le fret, ce qu'on ne retrouve que très rarement, ailleurs, en France.

Estelle BRISSET : Merci, Bruno Beauchet, je crois qu'on a essayé de répondre en partie, si vous avez des points très précis, vous pouvez aller voir monsieur Beauchet, à la fin de la réunion. J'avais vu un bras qui s'était levé ici, monsieur ?

► **Bernard TOMBU, habitant de Béziers :** Bonjour, je suis de la commune de Béziers, mais j'ai des intérêts sur Lospignan et Vendres. D'abord, il faut que j'essaie de vous rappeler de la question que je voulais vous poser. Simplement, à vous entendre, on dirait que le projet, ce n'est plus un projet, c'est un acquis, le tracé, les gares, etc., donc ce ne sont plus trop des réunions de concertation, ce sont des réunions de présentation. Ça, c'est la première remarque. L'autre remarque, c'est par rapport aux gares. Je ne sais pas si c'est le moment d'en parler, mais il y avait une diapositive qu'il y aurait 40 trains qui s'arrêteraient à Narbonne, 24 à Béziers. Ça m'étonnerait qu'il y ait 64 trains voyageurs quotidiennement sur cette ligne à grande vitesse. Moi, je suis totalement d'accord avec monsieur le maire pour dire que deux gares, c'est complètement illusoire, c'est une gabegie financière. Une seule gare suffirait. Ça, c'est un autre point. Le troisième point, c'est par rapport au fret. Pourquoi s'arrêter à Béziers, pourquoi ne pas aller jusqu'à Perpignan ? Sachant qu'effectivement, je crois qu'il y a des coûts supplémentaires pour traverser les Corbières, je ne sais pas quel est le coût d'une gare par rapport au coût supplémentaire qu'il y a à faire des travaux dans les Corbières, mais si on veut développer le fret ferroviaire, c'est peut-être une solution, de partir de Perpignan pour aller jusqu'à Nîmes, voire ailleurs. Merci.

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

Estelle BRISSET : Merci, donc trois points : concertation, gare, mixité.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : On est dans une période de concertation, mais la concertation a différentes formes. Ça peut être de l'information descendante, essentiellement comme on va le faire aujourd'hui, mais en même temps, on est quand même avant la prise de décision, donc il est important de vérifier que ce qu'on va vous présenter ne suscite pas un fort rejet, ça peut arriver, on verra, mais ça, on n'a pas de résultat avant l'heure. Ça peut être aussi au travers d'ateliers de travail, qu'on a réalisés sur des thématiques, que ce soit des thématiques environnementales, sur le transport de marchandises, notamment. On a aussi sur les thématiques hydrauliques, puisque dans la région, c'est une question très importante. Donc cette concertation, on peut la faire avec des experts par sujet. On l'a fait évidemment avec l'ensemble de vos élus, c'est normal d'intégrer les élus au processus de décision, parce qu'ils vous représentent, donc par rapport aux territoires qui vont être traversés, c'est quand même la bonne porte d'entrée pour après diffuser l'information. Et puis après, il y a tous les documents d'information qu'on peut vous remettre en séance ou, à l'ère d'Internet, le site Internet sur lequel vous pouvez aller chercher toute l'information. On n'est pas ouvert entre 18 heures et 20 heures juste aujourd'hui, on est ouvert depuis huit ans, maintenant, sur ce projet, donc on répond en permanence aux demandes d'information, aux demandes d'évolution. Donc oui, aujourd'hui, nous allons vous faire une présentation, mais on vous donnera surtout la parole, pour vous entendre, c'est quand même bien ça, l'objectif, même si on vous propose un choix. Mais c'est normal, on est maître d'ouvrage, donc à un moment donné, le ministre nous demande de lui dire où ça doit passer. Après, sur la question du nombre de trains, je vais redonner la parole à Bruno Beauchet, qui va vous expliquer pourquoi 40 trains, pourquoi 24. En fait, c'est les mêmes trains, des fois. Et puis tu enchaîneras sur pourquoi on ne fait pas du fret jusqu'au bout. Nicolas donnera un éclairage technique et toi, tu donneras un éclairage socio-économique, après l'intervention de Nicolas.

Bruno BEAUCHET, SNCF Réseau : Donc sur le nombre de trains, effectivement, ce qu'on vous a présenté, c'est la desserte dans les gares nouvelles. C'était indiqué 28 trains grandes lignes qui desserviraient la gare nouvelle de Béziers, mais il faut savoir qu'en fait, il y a plus de trains qui vont circuler, il y a des trains qui ne desserviront pas Béziers et une partie qui desservira Béziers. Donc il y aura au total, d'après nos prévisions de trafic... pour votre information, aujourd'hui, il y a 40 trains grandes lignes qui circulent sur le réseau existant. Nos prévisions de trafic, on a tenu compte aussi de l'effet crise, je vous disais de la rationalisation menée par la SNCF, donc avec des taux de remplissage plus importants. On passerait de 40 trains grandes lignes, en fait, 52 en 2030 sur Montpellier-Narbonne, auxquels il faudrait ajouter les 12 trains qui sont des trains grand Sud, qui circuleraient pas le réseau existant. Donc vous avez 52 TGV qui circulent sur la Ligne Nouvelle, et à peu près 12 trains grandes lignes qui font Marseille-Toulouse, qui circulent sur le réseau existant. Donc ça fait de l'ordre de 64 trains grandes lignes qui circuleraient sur le doublé de ligne. Ensuite, sur ces 64, il y en aurait 28 qui desservent la gare nouvelle de Béziers, que vous avez là, il y en a 16 qui desserviraient la gare centre. Donc ça nous donne un total de 44 trains grandes lignes qui desservent le Biterrois sur les 64 qui circulent. Donc on a une évolution de l'offre par rapport à aujourd'hui, je vous dis, passée de 40 à 64, dont 44 qui desservent le Biterrois. Je vais passer la parole à Nicolas.

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : Au niveau de la mixité, pour traverser les Corbières, en 2012, avant la décision ministérielle, il y avait deux fuseaux de tracé, un passant dans les Corbières directement, qui était voyageurs, et l'autre passant au bord des étangs, qui était mixte. Donc ce fuseau mixte a été refusé clairement lors de la concertation en 2012, il imposait déjà des longueurs de tunnel, puisque le relief est assez chahuté, de l'ordre de 7-8 kilomètres. Aujourd'hui, si on voulait passer directement dans les Corbières en tunnel, on aurait un tunnel complet pour traverser, d'environ 10-11 kilomètres. En gros, un tunnel plus long que ce qu'on a aujourd'hui pour aller en Espagne entre Perpignan et Figueras.

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

Bruno BEAUCHET, SNCF Réseau : Donc ensuite, si on regarde d'un point de vue socio-économique, la rentabilité du projet, en fait, ce qu'il faut faire, c'est l'investissement qui répond aux besoins. On ne s'intéresse pas simplement à répondre aux besoins à l'horizon de 2030, on regarde bien entendu au-delà, donc on fait des prévisions de trafic à un horizon de mise en service du projet. On regarde sur les années suivantes, donc on fait des prévisions en 2060 et au-delà. Il faut que le projet réponde à ces besoins. Sur le cas spécifique du fret, ce qu'il faut bien comprendre, c'est que les prévisions de trafic fret, un train de marchandises qui circule sur la Ligne Nouvelle ou sur le réseau existant, il roule à la même vitesse. Là, il circule à peu près la même distance, donc tout ce qui est au niveau du modèle de prévision de trafic, il mettra autant de temps, qu'il soit sur Ligne Nouvelle ou ligne existante. Après, ce qui va jouer dans les prévisions de trafic, ce sont les hypothèses macro-économiques. La croissance, par exemple, du PIB, peut générer plus de trafic de marchandises. Donc c'est le gâteau qui augmente, mais pour la route et pour le fret ferroviaire. Après, ça peut être aussi tous les paramètres économiques sur la route, du mode ferroviaire. Est-ce qu'on va mettre en place l'écotaxe, pour favoriser le report modal, donc il y a tout ce jeu de paramètres qu'on prend en considération, donc les coûts de la route, les coûts du ferroviaire, et on regarde quelle peut être la part modale du ferroviaire, comment ça va évoluer dans les années futures. Donc on fait nos prévisions de trafic comme cela. Une fois qu'on a fait nos prévisions de trafic, on a un tonnage, on a un nombre de trains et on regarde, si on fait une Ligne Nouvelle mixte de bout en bout, quelle capacité on aura. Si on fait une Ligne Nouvelle mixte de Montpellier à Béziers, donc apte aux trains de voyageurs plus marchandises de Montpellier à Béziers puis ensuite uniquement voyageurs de Béziers à Rivesaltes, est-ce qu'on arrive à répondre à cette demande ? Ce que l'on voit dans nos études, c'est qu'on arrive à répondre à ces besoins à des horizons de 2060 et au-delà. Donc on fait un projet, même si c'est mixte, apte au fret, de Montpellier à Béziers, puis uniquement voyageurs de Béziers à Rivesaltes, on arrive à répondre à la demande de 2060 voire au-delà. Comme disait Nicolas, ça coûte cher de faire de la mixité, surtout dans les Corbières. Si on investit davantage, on va dégrader la rentabilité, puisqu'on aura un projet sur-capacitaire, qui va au-delà des besoins estimés à long terme. Donc au contraire, la rentabilité du projet va se dégrader. Il faut juger l'investissement nécessaire pour répondre à des besoins de moyen et long termes, mais sans aller sur une sur-capacité qui va dégrader la rentabilité.

Estelle BRISSET : C'est de l'optimisation, on va dire.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Oui, c'est la logique de toute entreprise. On est une entreprise publique, mais une entreprise, c'est peut-être même plus important, puisque c'est de l'argent qui vient de nos poches à tous.

Estelle BRISSET : Une autre question, monsieur ?

► **Daniel CALLA, association FRENE66 :** Bonsoir à tous, j'habite à Port Leucate, je représente ici l'association FRENE66 des PO, c'est une association pour la défense de l'environnement, je suis très attaché à ce projet depuis toujours, puisque j'étais déjà dans le premier projet Barcelone-Perpignan, et maintenant, j'attache beaucoup d'importance à ce projet. Tellement d'importance que j'ai plusieurs remarques à faire, très brèves. La première, c'est que l'autre jour, je n'ai pas détaillé ma réflexion concernant la ligne actuelle, avec les changements climatiques qui sont extrêmement importants. Je voulais ajouter ceci, simplement, c'est qu'Édouard Parant nous a informés l'autre jour que vous aviez rencontré un représentant du GIEC, qui, en septembre 2014, a annoncé qu'une révision des prévisions était nécessaire, puisque dorénavant, ce n'est plus 2050 que l'on doit retenir, mais 2030, concernant une montée des eaux sur l'ensemble des mers du globe, à 0,60 mètre. Ma question, Édouard Parant y répondra certainement plus tard, est la suivante, pour ce point-là : est-ce que, quand vous avez rencontré le monsieur du GIEC, vous aviez abordé ce sujet de renforcement de la ligne actuelle et de combien ? Est-ce que je suis clair ? Je pense que

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

oui, d'autant plus que je rappellerai simplement que la dernière tempête dans la nuit du 5 au 6 mars 2013, on a eu une vague enregistrée par le service national des crues à Paris, c'est la première fois, par satellite, un enregistrement d'une vague de 14 mètres de haut entre deux crêtes. On a été moyennement impactés à Leucate, pas mal impactés sur l'ensemble du littoral, mais ça prouve bien l'évolution du climat, notamment du vent. Moi, ça fait quand même 24 ans que je suis là, je vois bien ce qu'il s'y passe. Dorénavant, il faut vous habituer, par la suite, à des mouvements de plus en plus forts. J'en veux pour prendre, le dernier coup de vent, 189, enregistré à Leucate par le Sémaphore de Leucate et celui du cap Béar. Point final de ce côté-là. Deuxième point, c'est le financement. Le maire de cette commune, Nissan-lez-Enserune, a dit que le financement y était. Pas du tout, le financement, actuellement, c'est pour les prêts études et pour acquisition de foncier, Édouard Parant l'a bien précisé l'autre jour, ça fait environ 32 millions à ce jour, qui font l'objet d'une demande de financement auprès de l'Europe. Reste le problème numéro un du financement, que j'avais soulevé en 2009, lors du débat public, lorsque le représentant du gouvernement, monsieur finances, m'avait retoqué en me disant qu'il n'y aurait pas de problème. En fait, le problème est crucial, à ce jour. D'ailleurs, je trouve qu'on est vraiment trop timides, parce qu'on ne parle jamais de l'aspect réel de financement, notamment des collectivités. Premier point, très bref, je souhaiterais, puisqu'apparemment, monsieur Carayon n'est pas là, si, il est là ? Non, il n'est pas là ?

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Il est remplacé par sa chef madame Martin.

► **Daniel CALLA, association FRENE66 :** Madame Martin, je vous remercie, nous avons beaucoup de chance de vous avoir. Donc ma première question, très simple, c'est : je souhaiterais savoir le coût réel de l'acquisition de l'ensemble du foncier depuis Perpignan jusqu'à Montpellier. L'autre jour, avec vous, j'ai abordé le problème de la DUP, je reviendrai là-dessus plus tard, notamment à Narbonne. Ensuite, le problème : est-ce qu'il y a un tableau de répartition des financements des cofinanceurs, j'entends par là aggro, département, collectivité, autres ? Est-ce que, dans le tableau final, en plus de l'Europe et de la France, il y a déjà une affectation d'office en pourcentage du reste des financements ? Un autre point que je voudrais aborder, c'est au niveau des gares. Lors du débat public, on avait traité le problème des gares, d'ailleurs, je suis intervenu ici quand il y a eu le projet de trois gares, dont une à Nissan-lez-Enserune, je me souviens très bien, il avait été convenu que seules les collectivités locales, donc les grandes communautés, qui financeraient seules les gares. À l'époque, c'était estimé à 100 millions d'euros. Donc le problème pour toutes ces collectivités, il va se poser, bien sûr, mais en plus, le problème, c'est qu'ils ne pourront pas bloquer de l'argent pendant dix ou quinze ans et qu'est-ce qui est prévu à ce sujet ? Je vous remercie.

Estelle BRISSET : Risque de submersion marine, et puis après, financements avec coûts des acquisitions et coûts des gares, si on résume.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Sur le GIEC, donc c'est le groupement des experts internationaux sur le climat, est-ce qu'on a pu retrouver, dans les PowerPoint du débat public ? On doit l'avoir, il y a une présentation, « atelier hydraulique ». Je vais vous répondre en tout cas sur le coefficient, de mémoire, on a pris 0,56 mètre d'augmentation du niveau de la mer moyen à l'horizon 2100. Vous évoquiez 0,60, donc ils ont augmenté de 10 %. On n'est pas très éloignés. Cette étude est en ligne depuis 2009, vous pouvez la retrouver sur le site Internet, vous allez dans « débats publics », il y a une étude complémentaire qui avait été faite sur les impacts du réchauffement climatique sur la ligne actuelle. C'est ce à quoi vous faites référence. Donc ce qui a été mis en évidence, c'est qu'il y avait deux secteurs les plus sensibles vis-à-vis de ce risque, c'était le Lido de Sète, entre Sète et Marseillan, et la traversée des étangs au sud de Narbonne, pour une raison très simple, c'est qu'on est là quasiment au niveau de la mer, donc on avait des linéaires de voie qui sont à moins de 3

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

mètres d'altitude, qui, en cas de grandes tempêtes, si en plus vous les conjuguez avec une séquence de pluies très importantes, ce qui fait que vous avez une vague d'inondation, effectivement, vous êtes sur les secteurs les plus sensibles. Les conclusions de cette étude, c'est de se dire : si on doit investir en priorité sur le réseau pour le protéger vis-à-vis du réchauffement climatique, c'est sur cette trentaine de kilomètres. Sur 150 kilomètres, je vous le dis de mémoire, il y avait une trentaine de kilomètres sensibles. Ça répond à votre question, monsieur Calla ? Oui, alors après, sur le financement, personne aujourd'hui ne sait qui paiera les travaux. Ça, c'est clair. Pour une bonne et simple raison, c'est qu'on ne sait pas encore ce qu'on va acheter. Quand vous ne savez pas ce que vous allez acheter, les gens ne sortent pas leur porte-monnaie. Donc il faut se mettre d'accord sur la ligne qu'on va acheter. Elle passe bien là où les collectivités veulent qu'elles passent, la gare est bien là où elles souhaitent qu'elle soit. Il faut véritablement que l'ensemble des gens qui dit « j'ai payé des études et à la fin des études, ce que me propose le maître d'ouvrage correspond à ce que je veux, OK, j'accepte de le payer ». Ce travail-là n'est pas fini, c'est le préalable et c'est ce à quoi on doit aboutir, en tout cas, d'ici la fin du mois de juin. Par contre, ce qui me semble intéressant, c'est de vous montrer ce qu'il s'est passé sur d'autres projets, sur lesquels aujourd'hui il y a des trains qui roulent. Peut-être qu'on peut prendre la présentation qui a été faite lors de l'atelier phasage, qui s'est tenu il y a maintenant une quinzaine de jours, dans laquelle nous avons présenté les parts de financement, pour le TGV qui va à Strasbourg, pour le TGV entre Dijon et Mulhouse, pour le TGV breton. Donc ça donne quelques éclairages sur la part payée par l'État, la part payée par RFF, la part payée par les collectivités. Et puis dans certains cas, la part payée par le privé. Par exemple, Tours-Bordeaux est un projet qui se fait avec la moitié du financement qui est apportée par Vinci. Un exemple d'un cofinancement d'un projet à 8 milliards d'euros, dont LISEA qui est la société privée détenue par Vinci apporte la moitié. Elle a le droit d'exploiter la ligne pendant 50 ans, en échange. Vous voyez qu'en face de cela, il y a 1 milliard d'euros sur les huit apporté par RFF, qui est devenu SNCF Réseau et 3 milliards d'euros apportés par l'État, l'Europe et les collectivités, c'est les régions, les départements et les agglomérations. On peut peut-être aller en voir un autre. Bretagne-Pays de Loire, vous voyez, c'est un projet à 3,4 milliards d'euros, on est sur 30, 30 et 40. SNCF Réseau, là, a mis beaucoup, 43 %, et puis le reste, c'est l'État, un petit milliard, et les collectivités, dont la région. Généralement, c'est la région qui investit le plus, c'est dans son domaine de compétences. 1 milliard aussi des collectivités. Typiquement, sur le projet entre Nîmes et Montpellier, c'est environ 2 milliards d'euros, le projet, et la région a mis 400 millions d'euros. Ça vous donne un ordre de grandeur. Je vais vous répondre après sur les coûts des acquisitions foncières.

► **Daniel CALLA, association FRENE66** : À part la région, on n'a pas connaissance des pourcentages des autres acteurs, collectivités, à ce jour ? Sachant pertinemment que l'Europe, on ne sait même pas encore, si l'Europe va financer entre 20 et 40 % de la totalité.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Peut-être 10. Là, ce serait une bataille à aller gagner. Monsieur Calla, on va regarder ce qu'il s'est passé sur le TGV Est. Là, il n'y avait pas de privé, ce n'était que de l'argent public. Est-ce qu'on peut remettre la présentation sur le TGV Est, s'il vous plaît ? Ou le TGV Rhin-Rhône. Le TGV Rhin-Rhône est intéressant, c'est un projet pour lequel la Suisse a financé 60 millions d'euros, je crois, mais ils avaient un intérêt, on est allés les voir, on leur a demandé de cofinancer, un petit peu. LGV Est européenne, je vous rappelle, c'est Paris-Strasbourg. D'ailleurs, dans deux ans, la ligne arrivera jusqu'à Strasbourg, on a fini de souder les rails. Donc là, vous avez un petit détail, vous voyez que l'Europe a mis 320 millions. Le Luxembourg 117 millions. RFF+SNCF, 700 millions d'euros, les collectivités 700 millions d'euros aussi, l'État 1,2 milliard. Si on détaille un peu, est-ce qu'on a le détail, après ? On va aller voir le TGV Rhin-Rhône, est-ce qu'on l'a ? Ou alors, on l'a enlevé. Voilà, c'est intéressant, ce coup-ci, on a les régions. Vous voyez, le TGV Rhin-Rhône, ce ne sont que des régions qui ont participé, les agglomérations et les départements n'ont pas participé. 200 millions d'euros pour l'Alsace, 130 millions d'euros pour la

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

Bourgogne, 316 millions pour la Franche-Comté, sur un projet de 2,3 milliards. La Suisse, 66 millions. Tout ça, vous pouvez le retrouver sur le site Internet, c'est un atelier auquel certains d'entre vous étaient présents. Après, vous nous avez demandé combien coûtent, sur un projet à 5 ou 6 milliards d'euros, les acquisitions foncières. C'est de l'ordre d'entre 3 et 5 % du coût global du projet. Ça donne un ratio, vous faites rapidement, c'est de l'ordre de 300-350 millions d'euros, sur un projet comme celui-ci. C'est à peu près ça, Sylvie ? 300 à 350 millions d'euros pour acheter les terrains, les maisons, tout le bâti, avec les frais de géomètres, les frais de notaires. Aujourd'hui, on a 20 millions d'euros qu'on est en train de négocier, vous voyez que ce n'est pas ces 20 millions d'euros qui vont permettre d'acheter l'ensemble des terrains sur le projet.

► **Daniel CALLA, association FRENE66** : Une dernière et brève remarque : ça voudrait dire qu'il faut qu'au niveau du secrétariat d'État aux transports, on obtienne que cet argent soit purement et simplement bloqué, sachant pertinemment que les travaux ne pourront pas être réalisés avant 10 à 15 ans, de façon à ce que la DUP, comme je l'ai signalé l'autre jour, et ensemble, vous avez confirmé mes propos, ne soit pas attaquant juridiquement parlant ? Je rappelle pour le public qu'une DUP, normalement, a une durée de vie de 10 ans, maximum de 15 ans, donc si les travaux ne sont pas faits dans les délais, la DUP tombe, donc le problème est là. C'est ce que j'ai soulevé l'autre jour comme difficulté. Donc en fait, je m'attendais à un montant de financement beaucoup plus important et je pense que ça serait du domaine quand même du possible que le secrétaire d'État aux transports puisse figer cette somme d'acquisitions du foncier, ce qui résoudrait bien des problèmes et nous permettrait de nous assurer qu'enfin, ce projet pourra se réaliser, même si c'est dans les 10 à 15 ans, alors que je rappelle que les premières études, c'était en 1984 et première DUP 1995. Merci.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : On n'a pas eu la DUP, monsieur Calla. Il y a eu un tracé en 1995, mais on n'a pas eu la DUP, sinon, comme je l'ai dit, on ne serait pas là. Ce qui est intéressant, pour rebondir sur votre proposition, vous dites : peut-être qu'on ne fera pas tous les travaux en une fois, mais si on traîne trop, la DUP sera caduque, donc a minima, il faudrait acheter les terrains. C'est ça ? C'est peut-être une proposition que les collectivités pourront faire sur un projet qui, effectivement, a une certaine histoire. Dernier point, les gares, on va essayer d'être rapides. Évidemment, une collectivité qui est en attente pour accueillir un projet de gare nouvelle, il est logique qu'en retour, elle s'investisse, et en l'occurrence, de manière pécuniaire. Pour autant, ce n'est pas la ville ou l'agglomération qui va payer toute seule la gare. On a l'exemple sur Nîmes et Montpellier, où la région participe grandement, aux côtés de SNCF Réseau, de l'État. Et même, la région investit plus que la ville ou l'agglomération, sur la gare de Montpellier. Je ne sais pas si vous avez les chiffres en tête, moi, je ne les ai pas, mais en tout cas, la région met plus d'argent que la ville, sur la gare nouvelle de Montpellier.

Estelle BRISSET : Je crois qu'on a répondu à l'ensemble de vos questions, monsieur. Il y avait monsieur qui voulait prendre la parole, je vous propose que ce soit la dernière question, dans cette partie. Vous avez déjà eu la parole, monsieur, il y a encore d'autres sujets, je vous propose qu'après, on enchaîne sur le tracé et on reviendra aux questions après. Vous avez déjà parlé une fois, c'est à monsieur.

► **Louis GRANDJACQUET, association TGV Sud Territoires & Environnement** : Je reviens sur la question des risques de submersion marine, donc monsieur Parant a bien dit quels sont les éléments qui ont été pris en considération, par contre, il manque quelque chose d'important, c'est de savoir l'impact que peuvent avoir les aléas sur la disponibilité de l'installation, et donc de savoir quelle peut être la nature des interruptions de circulation, leur durée. Par exemple, vous dites qu'il faudra peut-être renforcer sur 30 kilomètres, ça veut dire interruption totale de circulation ferroviaire pendant combien de temps ? Et s'il y a

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

interruption totale ferroviaire pendant une durée importante, ça a évidemment un impact sur les clients et le trafic, les chargeurs, les clients en général.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Je ne suis pas omniscient, ma spécialité, c'est la Ligne Nouvelle. On a identifié en 2009 les secteurs sensibles, par contre, on n'a pas été mandaté pour mener une étude sur la thématique que vous évoquez. Mais je ne crois pas que quelqu'un au sein de SNCF travaille sur ce volet-là. Ce qui peut être intéressant, mais je ne sais pas si ça a été fait, tous les mois, il y a les gens qui gèrent la circulation à la SNCF, ça s'appelle l'établissement infra-circulation, qui note tous les incidents pour savoir : est-ce que c'est un problème de rails cassés, est-ce que c'est un problème de caténaires arrachées, est-ce que c'est un problème de conducteur qui n'était pas à son poste, est-ce que c'est un problème de voyageur qui a retardé le démarrage du train ? Bref, il y a des gens qui font des statistiques pour savoir pourquoi les trains ne sont pas à l'heure. Ce serait peut-être intéressant de vérifier combien de trains ne sont pas à l'heure, parce qu'il y a eu un problème dû à l'infrastructure, sur ce secteur-là. Je pense que c'est quelque chose qui pourrait être intéressant, par contre, je suis désolé, ce n'est pas de ma compétence. Mais vous pouvez solliciter la direction régionale. Je voulais remercier l'équipe qui a réussi à ressortir la ligne, c'est ce qu'on vous a présenté au moment du débat public, ça remonte maintenant à il y a six ans, « LNMP, ligne classique et réchauffement climatique ». Quel que soit le scénario de mixité, LNMP ne pourra accueillir l'ensemble des trafics en cas de coupure de la ligne classique, donc ça, je l'ai déjà dit aux réunions précédentes. Vous voyez donc les secteurs en noir, de mémoire, les secteurs où la voie est inférieure à une altitude de deux mètres. Donc on voit bien au niveau de l'île Sainte-Lucie, de mémoire, pour le sud de Narbonne. Et puis on a quelques sections, y compris au nord de Sète, de mémoire. Donc voilà le diagnostic qui avait été fait, à l'époque, on avait fait passer un train avec un GPS sur la locomotive pour avoir exactement l'altimétrie de la locomotive. Donc ça, ça se retrouve dans le rapport qui est disponible sur le site Internet, au niveau du débat public.

Estelle BRISSET : Est-ce que c'était un complément sur ce sujet, monsieur ? Prenez le micro et après, on arrivera au tracé, il y a beaucoup de gens qui sont là ce soir pour voir le tracé.

► **Alain LACOMBE, association TGV Sud Territoires & Environnement :** En tant que maître d'ouvrage, vous devez signaler quand même les problèmes que vous rencontrez. Étant donné que dans les étangs, vous savez qu'il y aura des aléas, comment se fait-il que vous ne le signaliez pas, en tant que maître d'ouvrage ? Ce n'est pas normal. Vous êtes responsable, quand même, des études, et si vous ne le signalez pas au ministre, si un jour il y a un problème dans les étangs, on vous dira « mais pourquoi vous ne l'avez pas dit ? ». Donc votre attitude, je ne la comprends pas.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Mon attitude est très simple, elle est transparente et sincère. Je suis en charge d'un projet qui s'appelle la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan. Il y a 1700 personnes qui travaillent à SNCF en Languedoc-Roussillon, je n'ai pas la prétention de savoir ce que font ces 1700 agents, donc je vous invite à vous tourner vers la SNCF et les personnes compétentes ou moi, d'aller chercher l'information, si vous le voulez. Mais aujourd'hui, je ne suis pas mandaté pour faire ce type d'étude. Après, vous pouvez estimer que la personne à la tribune doit avoir réponse à tout. Moi, je vous le dis très humblement, je n'ai pas réponse à tout.

Estelle BRISSET : Ce n'est pas l'objet de la réunion de ce soir. Je vous propose qu'on passe à l'objet de la réunion de ce soir, le tracé. On passe à notre deuxième partie. Édouard Parant, vous avez étudié plusieurs variantes de tracé. On reviendra après vers vous, mais monsieur, vous avez déjà eu la parole une fois, il faut que tout le monde puisse s'exprimer, on passe au tracé et je vous redonnerai la parole en fin de réunion. Donc vous avez étudié

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

plusieurs variantes de tracé, dites-nous quelle a été la méthodologie utilisée, en essayant toujours que la ligne s'insère au mieux dans le territoire, et puis présentez-nous le tracé proposé ce soir sur notre territoire.

LA LNMP, COMMENT ?

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Ça vous a été présenté dans le film, on était venu présenter d'ailleurs en 2012 les variantes de tracé ici même. Donc il y en a plusieurs avec une logique qui était derrière, c'est-à-dire la première : est-ce qu'on ne peut pas réutiliser le tracé qui avait été imaginé en 1995 ? On s'est intéressés aussi au tracé qui perturbe le moins le territoire dans lequel on allait s'insérer, on avait aussi comme ligne directrice de se dire : est-ce qu'il n'y a pas des infrastructures avec lesquelles on pourrait se jumeler, pour faire des couloirs de nuisances uniques, une autoroute, une ligne aérienne, un gazoduc ? On s'est aussi dit : on nous demande de faire un TGV, le plus simple, est-ce que ce ne serait pas d'aller tout droit ? Voilà un peu quelles étaient les lignes directrices et au final, cette variante, une fois qu'elles ont été étudiées dans le détail, depuis les trois dernières années, comment on va les placer ? Comment on va les hiérarchiser ? Donc le petit schéma que vous avez vu, que vous retrouvez ici, avec ses trois dimensions issues du Grenelle de l'environnement, la dimension sociétale, la dimension environnementale et la dimension technico-financière. Donc vous retrouvez tout ce qui a trait au patrimoine productif, que ce soit pour les vignes, ici, le territoire agricole, ça peut être aussi au niveau acceptabilité sociale et économique, le patrimoine productif tertiaire, lorsqu'on a des zones d'activités. C'est évidemment dans l'acceptabilité sociale, la protection des maisons, donc des bâtis, des gens, là où ils vivent. Mais après, à côté de ça, on a tout ce qui concerne les risques naturels, on est aux portes de la plaine de l'Aude, donc on pense bien évidemment aux inondations, et puis l'insertion du projet dans le cadre de vie, dans lequel évoluent les populations, en termes de paysages, respect des monuments historiques. Et derrière, effectivement, il nous rappelle un petit peu la réalité, le coût. Quel coût mettre en face de cette préservation du territoire ? Vous avez ici le résultat sur les 150 kilomètres de la ligne, avec un code couleur assez simple. Lorsque c'est rose, eh bien les études préconisent de rester là où c'était prévu il y a 20 ans. Quand c'est bleu, les études proposent une autre variante qui semble meilleure, pourquoi on ne retombe pas exactement pareil qu'il y a 20 ans ? Tout simplement parce que, un, le projet, ce n'est pas le même, deux, le territoire dans lequel on fait les études aujourd'hui, ce n'est pas le même qu'il y a 20 ans. Je m'explique. Typiquement, autour de Narbonne, il n'était pas prévu de gare. Elle était prévue ici, à Nissan, à l'époque. Donc à partir du moment où vous mettez une gare, vous modifiez le tracé, vous ne pouvez pas avoir les virages, vous ne pouvez pas avoir les pentes que vous voulez pour faire une gare. Les pentes, on n'aime pas que les valises roulent sur les quais. Donc les gares, on les fait à plat, comme ça, quand vous descendez du train, votre valise ne se sauve pas sur le quai. Mais ça, c'est une manière imagée de vous présenter les contraintes techniques, mais ayez à l'esprit que dès que vous implantez une gare, ça modifie le tracé. À Narbonne, du coup, il y a une gare. À Narbonne, il y a aussi des projets nouveaux, comme les projets de l'usine de la Comurhex, pour mettre en sécurité les populations, on a décidé d'agrandir le périmètre. Donc on a demandé de déplacer le tracé du TGV, qui passait beaucoup plus près de l'usine, à l'époque. Et puis il y a d'autres projets, qui concernent la sécurité des populations, je vois ici le maire de Cuxac-d'Aude, il y a eu des digues qui ont été construites, donc ça a modifié l'écoulement des eaux, en cas de crues, donc il a fallu actualiser les études hydrauliques. Vous voyez, sur ce territoire, finalement, je le prends comme exemple parce qu'il est assez symbolique de pourquoi on refait des études. Parce que tout simplement, ce n'est pas le même projet qu'en 1995. Donc sur ces endroits-là, on propose d'autres variantes. Si on regarde sur les quatre communes concernées par la séquence d'aujourd'hui, ce petit zoom, Coursan, Nissan, Lespignan, Vendres, vous avez donc un trait bleu, la variante de tracé, on va la voir en détail,

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

et en noir, la ligne actuelle, la ligne classique. Vous voyez que sur ce secteur d'une vingtaine de kilomètres, à 90 %, on va vous proposer une autre variante que le tracé historique. Il y a 10 %, malgré tout, où on devrait réussir à rester là où c'était prévu. Ça tombe à peu près bien, parce que ces 10 %, de mémoire, c'est à peu près au niveau de la traversée du village de Nissan, la partie proche de l'urbanisation. Je vais aller très vite sur ces cartes, vous les avez en mairie, vous les avez sur Internet, et puis très vite, on va passer à la vue en 3D, ce qui sera certainement beaucoup plus explicite. Le sud-ouest est à gauche, le nord-est est à droite, et ce qu'on a devant nous, c'est les plaines de l'Aude, avec la ville de Cuxac et les hameaux des Garrigots et les digues autour. Donc ça, c'est ce qui fera l'objet de la présentation à Narbonne jeudi. Nous, on commence un petit peu après, sur le territoire de Coursan et à cet endroit-là, il y avait un point de passage obligé, où toutes les variantes se rejoignent, et puis après, en allant vers Coursan, Nissan, elles commencent à se séparer. Sur ce secteur-là, on va prendre la variante qui est la plus au nord, la variante verte. Ce qui est important de voir, c'est ce qu'il se passe après. Donc on se rapproche de la zone de l'étang de Capestang, du hameau de Périès, on retrouve la ligne classique. Il y a la variante historique, la rose, qui permettait notamment de faire une gare à Nissan. Il y a une variante verte, Antoine vous expliquera un petit peu ce qui a guidé son dessin, et puis il y a une autre variante qui, elle, avait pour objectif de s'éloigner le plus possible du hameau de Périès et de faire une gare nouvelle non plus à Périès, mais au niveau de la gare actuelle de Nissan. Voilà les trois variantes de tracé qu'on avait sur ce secteur, dans la zone de passage, qui fait environ un kilomètre de large. Et puis après, vous voyez, on file vers Lespignan. Sur ce secteur-là, on propose de retenir une variante qui est quasiment la variante violette, qui rejoint un petit peu la verte, pour trois critères principaux : le premier, je vous l'ai dit, c'est essayer de s'éloigner autant que possible, puisqu'on n'a plus la contrainte de faire la gare sur Périès, du hameau, donc de repousser plus loin les potentiels impacts acoustiques. Le deuxième, c'est le résultat des études agricoles que nous avons confiées aux Chambres d'agriculture, qui nous ont dit : la plaine de l'Aude, on est sur un territoire productif de qualité et manifestement, cette variante-là est moins dérangeante, j'ai dit moins dérangeante, je n'ai pas dit la meilleure, que les autres. À côté de cela, on a aussi une grosse campagne d'études environnementales, ce n'est pas uniquement les petites fleurs et les oiseaux, mais on a quand même confié par exemple des études à la fédération de pêche, pour tous les canaux, notamment, qui font la purge de l'étang de Capestang et de la plaine. Donc ces trois critères nous amènent à vous proposer cette variante jaune, qui se rapproche beaucoup de la variante violette. On la découvrira en trois dimensions, dans deux minutes. Après, on croise la ligne actuelle au niveau de la gare de Nissan. On est dans les collines d'Enserune et on va aller en direction de Lespignan et de Vendres. Sur ce territoire, on a deux variantes, le tracé historique, qui va croiser l'autoroute, à peu près au niveau de la carrière, donc à l'ouest de l'échangeur Béziers Ouest. Et une variante verte, qui respecte des sensibilités notamment environnementales et agricoles. Les deux variantes se rejoignent après avoir croisé l'autoroute, traversent la zone d'activités Via Europa, pour aller si possible longer, dans la traversée de la plaine de l'Orb, l'autoroute A9. Sur ce secteur-là, vous voyez que là encore, c'est un mixte entre les deux variantes, on propose, notamment pour des raisons agricoles, de rester sur la variante verte, donc de ne pas rester sur le PIG. Et puis après, dans l'objectif de pouvoir limiter les impacts sur la zone d'activités Via Europa, essayer de revenir, au moment de la traversée de l'autoroute, sur le tracé historique, le tracé PIG. C'est un petit peu compliqué, on le verra, mais c'est l'objectif, en tout cas, que nous recherchons. Voilà très rapidement, à partir des cartes, le rappel des différentes variantes, celles que nous proposons. Et maintenant...

Estelle BRISSET : L'animation 3D ?

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

Édouard PARANT, SNCF Réseau : C'est Nicolas Aladern, le responsable des études techniques et Antoine Hantz, le responsable des études environnementales et développement durable, qui vont vous faire à deux voix la présentation de la variante. Généralement, les gens posent directement des questions, donc on n'arrive jamais au bout sans question. Donc on va prendre les questions au fur et à mesure.

Estelle BRISSET : Ce que je vous propose, c'est si vous avez des questions vraiment localisées, si vous voulez qu'on fasse un arrêt sur image, qu'on calcule une distance, on le fera effectivement au fur et à mesure. Si c'est des questions d'ordre plus général ou des cas particuliers, on fait toute l'animation 3D et on prendra vos questions après, sinon, on n'arrivera jamais au bout du voyage. Donc la LNMP comme si vous y étiez.

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : On va vous présenter cette maquette 3D. Afin de bien comprendre comment cela fonctionne, en bas, il y a Narbonne, on va aller en direction de Béziers. Donc vous avez des petites étiquettes rouges, que vous verrez mieux quand on descendra, en fait, elles indiquent les noms des communes. Donc ici, c'est Cuxac. On voit un petit peu plus loin Coursan. En bleu, vous allez avoir les cours d'eau, donc ici, la Robine et on a l'Aude juste à côté. Quand on redescendra au niveau du sol, vous allez voir en jaune les lieux-dits, et en orange les voiries qui sont interceptées par le projet. Les limites de communes, ce sont les traits en pointillés blancs, que l'on verra également mieux quand on descendra. Vous avez une bande de 5 kilomètres, issue du débat public, c'est dans cette bande qu'on a cherché les fuseaux de passage. Les photos sur cette bande sont un petit peu plus anciennes, du coup, on ne voit pas les nouvelles digues. Ne vous inquiétez pas, elles ont été prises en compte, on les verra sur la bande plus fine qui représente la zone de passage préférentielle, d'environ 1 kilomètre de large. Là-dessus, les photos seront un petit peu plus récentes. En jaune, les lieux-dits, par exemple, le Bois de Séret, la RD13, etc., donc si vous voulez vous arrêter à un endroit, vous me faites signe. On est sur la commune de Cuxac, Cuxac sera l'objet de la réunion publique à Narbonne, on y reviendra un petit peu plus tard, surtout que sur cette zone, il y a deux tracés, encore, suivant les sites de gares. On va aller directement au niveau de la limite de commune, vous voyez les deux tracés.

Estelle BRISSET : La réunion de Narbonne, c'est jeudi soir.

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : Donc on va aller directement à la limite de commune avec Coursan, où les variantes de tracé se rejoignent. Ici, on est dans les basses plaines de l'Aude, donc zone de très forts enjeux hydrauliques, puisque les crues de l'Aude inondent tout le territoire, comme vous le savez très bien, surtout à Coursan. Ces basses plaines de l'Aude et les crues de l'Aude ont fait l'objet d'études assez poussées, afin de pouvoir dimensionner les ouvrages qui permettent d'assurer la transparence hydraulique, en gros, le projet ne doit pas aggraver la situation initiale. Donc on regarde l'état initial, et avec le projet, il ne faut pas que la situation soit aggravée. Tout ça nous donne certaines longueurs d'ouvrages hydrauliques. En gros, ici, vous avez un peu tous les types d'ouvrages qui sont représentés, là, un viaduc, on est toujours au niveau du sol, puisque la ligne doit s'inscrire au-dessus des niveaux de plus hautes eaux, et permettre également le passage des engins agricoles ou des voitures sous la ligne. Ici, on rentre sur la commune de Coursan, donc on a un viaduc. Ensuite, on va voir un petit peu plus loin, on va commencer par des remblais. Un remblai, on est au-dessus du niveau du sol, donc c'est un tas de terre, la ligne est au-dessus. Tout à l'heure, on verra des déblais où c'est l'inverse, on est sous le niveau du terrain naturel.

► **Un habitant de Coursan :** J'habite sur la commune de Coursan, justement pas très loin, au domaine de Ricardelle, on va le voir apparaître. Pourquoi ce n'est pas en transparent jusqu'au hameau de Périès, et toute la traversée de l'étang de Capestang ? Pourquoi il y a ces digues, là ?

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Est-ce que vous pouvez expliquer ce qu'est la transparence hydraulique et la différence entre une digue et un remblai ?

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : La transparence hydraulique, comme je le disais tout à l'heure, c'est de pouvoir laisser passer l'eau, en fait, et que le projet n'impacte pas les niveaux d'eau qu'il y a à l'état initial, en fait, sans le projet. Donc la différence entre un remblai et une digue, eh bien une digue, c'est là pour arrêter l'eau, empêcher que l'eau ne passe. Nous, les remblais, c'est fait pour mettre la ligne, mais ça n'a pas fonction d'arrêter l'eau. Aujourd'hui, forcément, la méthode la plus simple pour assurer la transparence, c'est de mettre des viaducs partout. Comme ça, il n'y a pas de problèmes, il n'y a que les piles des ouvrages qui bloquent un petit peu l'eau, mais c'est le plus facile, sauf qu'aujourd'hui, toutes les études nous montrent qu'on n'est pas obligés d'avoir cette solution extrêmement chère pour assurer cette transparence. Aujourd'hui, les études montrent qu'on peut avoir des enchaînements de zones de viaducs, en gros, là où il y a le plus de vitesse d'écoulement des eaux, d'autres zones avec des remblais, avec des ouvrages hydrauliques de décharge, donc vous voyez, c'est les fameux ouvrages, là, d'autres sections de remblai et en fait, tous ces éléments se suivent tout le long des basses plaines de l'Aude. Tout l'intérêt des modélisations hydrauliques, c'est de montrer qu'il n'y a pas d'aggravation du niveau. Donc en gros, que le niveau d'eau que vous avez s'il y a une crue, reste sensiblement le même.

Estelle BRISSET : On va avancer et si après, il y a des questions précises ou des cas particuliers, on les traitera après, il faut aussi qu'on avance. Nicolas a répondu à votre question, je vous propose qu'on avance.

► **Un habitant de Coursan :** Il a répondu, mais c'est faux, ça ne va pas fonctionner.

Estelle BRISSET : Vous avez le droit de ne pas être d'accord. Il vous a donné une réponse, en tout cas, par rapport aux études techniques. Je vous propose qu'on continue.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : L'inquiétude de monsieur, je pense qu'on va la retrouver sur d'autres domaines. On n'a pas la prétention de vous imposer une solution, d'ailleurs, ce n'est pas nous qui allons au final valider. C'est les services de l'État, qui s'appellent la Direction Départementale des Territoires et de la Mer, qui, au moment où on fera le dossier d'enquête « Loi sur l'Eau », validera ou pas les études qu'on lui présentera. À ce stade, aujourd'hui, SNCF a conduit des études très poussées pour s'assurer de la faisabilité de ce qui vous êtes présenté ce soir. Ça, c'est faisable, on l'a étudié. Ça n'a pas encore fait l'objet d'une validation par les services de l'État, ce sera au moment de l'enquête publique « Loi sur l'Eau ». Donc il y aura une enquête publique spécifique sur cette problématique de l'eau et du risque hydraulique. Les services de l'État y sont évidemment très attachés.

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : Juste pour compléter ce que vient de dire monsieur Parant, nous, on tente de travailler toujours en relation avec les services de l'État, donc ça a été fait avec le Conseil départemental de l'Aude, puisqu'on les a rencontrés, c'était le 6 janvier. Ensuite, on travaille également avec la DDTM de l'Aude, que l'on a également rencontrée le 23 janvier. Ensuite, on a le syndicat mixte du delta de l'Aude, qui a été maître d'ouvrage des digues à Cuxac. Donc tous ces organismes, on travaille en permanence avec eux, comme vous le voyez.

Estelle BRISSET : On vous a entendu, monsieur, je propose qu'on continue.

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

Antoine HANTZ, SNCF Réseau : Comme l'a dit Nicolas, on est dans un secteur à fort enjeu hydraulique, mais également avec des enjeux agricoles majeurs. Vous le voyez, là, sur cette vidéo 3D, on est dans un territoire viticole, avec le domaine de la Ricardelle, comme monsieur l'a précisé, et un petit peu plus avant, à l'ouest, la Coutelle, la ligne passe au sud de ces deux domaines.

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : On continue la traversée des basses plaines de l'Aude. Il y a des zones de remblai et ensuite, on arrive au niveau du canal de l'Aiguille de Londres, à gauche, on a l'étang de Capestang, où il y a un viaduc très important, en fait, pour laisser passer les écoulements des eaux dans ce secteur-là. Et également, ne pas intercepter le canal des Clairs, que l'on voit un petit peu plus loin.

Antoine HANTZ, SNCF Réseau : Le tracé qu'on vous propose, comme Édouard Parant l'a précisé, il permet de s'éloigner le plus possible du hameau de Périès, qui est sur la gauche. Le tracé aussi, traverse la zone Natura 2000 de l'étang de Capestang, puisque la zone Natura 2000 va jusqu'au sud de la zone de passage préférentielle, donc elle traverse Natura 2000. Elle permet aussi d'éviter des enjeux naturels, que représentent tous les canaux de purge de l'étang de Capestang, canal des Clairs, canal de la Collocation, canal de l'Aiguille de Londres, etc., où il y a de nombreux enjeux environnementaux et piscicoles.

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : On arrive sur la commune de Nissan, donc le hameau de Périès, comme l'a dit Antoine, et on sort de la plaine inondable. On a tout d'abord un remblai que l'on vient de passer, et ensuite, les zones de déblais. On n'en avait pas encore eu, vu qu'on était toujours au-dessus du terrain naturel. C'est des zones où la ligne est sous le terrain naturel, on creuse un petit peu. Donc vous voyez, il y en a sur ce secteur. On vient passer le long de la voie ferrée. Les autres variantes de tracé étaient prévues juste à côté de la voie ferrée, afin de pouvoir implanter la gare, donc on s'en éloigne un petit peu, puisqu'il n'y a plus de raison de s'arrêter.

Antoine HANTZ, SNCF Réseau : Après ce déblai, on est à peu près au niveau du terrain naturel, au niveau du sol. On va arriver à un passage à proximité du lieu-dit de la Grangette, qui va être sur la gauche, avant d'arriver au ruisseau de la Bastide. La Grangette est ici, elle n'est pas indiquée par une petite étiquette jaune, mais elle vous est montrée par la flèche, ici.

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : On est quasiment au niveau du terrain naturel sur cette zone, on va arriver sur le ruisseau de la Bastide et de la Fontaine du Gué, qui sont assez encaissés, du coup, on a un ouvrage pour laisser passer l'eau, également ici, d'environ 300 mètres. La ligne va remonter ensuite sur le relief, afin de s'insérer au mieux pour la traversée de Nissan. On arrive au franchissement de la voie ferrée. Ce franchissement est assez complexe, parce que vous avez la RD37 qui passe déjà sous la voie ferrée, et nous, on passe au-dessus tout ça. Forcément, les gabarits à respecter font qu'on est entre 13 et 15 mètres de haut, avec des grands remblais ici.

Antoine HANTZ, SNCF Réseau : À gauche, c'est la gare de Nissan, donc la zone d'activités de la Mouline, aussi et à droite, la Cave coopérative, pour vous situer.

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : Suite à ces zones de remblai, le relief est plus marqué, donc on doit être sous le niveau du terrain naturel, donc on est en déblai sur toute la partie. Je précise, je ne l'ai pas précisé tout à l'heure, les chiffres comme le « 81 » que vous voyez, ce ne sont pas des hauteurs, c'est ce qu'on appelle des points kilométriques. Donc c'est le point kilométrique de la ligne par rapport à son départ, à Toulouges, dans les Pyrénées-Orientales. Donc on est à 81 kilomètres du départ. Le village, la commune est à droite et on a encore ces zones de déblai. Toutes les voiries interceptées, on les voit un petit peu plus loin, seront rétablies par-dessus de la Ligne Nouvelle.

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

Antoine HANTZ, SNCF Réseau : Donc là, on est à proximité de la RD609, qui est sur la droite. Ici, il y a un monument historique, c'est l'église de Saint-Saturnin, qui est dans le cœur du village de Nissan, mais vu que le périmètre de protection de ce monument historique est de 500 mètres, le tracé rentre dans son périmètre de protection, même s'il n'y a pas du tout de covisibilité par rapport au tracé, vis-à-vis de ce monument historique. Un petit peu plus loin, on va passer sur la gauche de l'écran, au nord, à proximité de la chapelle Notre-Dame qui est également un monument historique classé.

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : La ligne est toujours en remblai, au-dessus du terrain naturel. On va rétablir la RD609. Donc là, au niveau de la RD609, on est au niveau du terrain naturel, donc cette RD609 va être déviée à un endroit où il sera plus simple de la faire passer.

Antoine HANTZ, SNCF Réseau : Ce que vous voyez à droite, c'est la casse auto « Tilt Auto », le long de la RD609 et on passe un peu plus au nord de cette casse. Donc là, on arrive sur la commune de Lespignan. La variante de tracé proposée permet de passer au nord des étangs Saint-Paul et Saint-Aubin, et également au nord de la Rouvière, qui est ici, donc d'éviter ou de moins intercepter des enjeux agricoles majeurs et également des enjeux environnementaux importants.

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : La ligne est encore au niveau du terrain naturel. Là, on est arrivé sur le point haut de la Ligne Nouvelle, sur cette zone. Maintenant, on démarre la descente vers Béziers, les plaines de l'Orb. C'est pour ça que la ligne va passer sous le terrain naturel, en zone de déblai, juste après Saint-Paul. On va passer entre les lieux-dits Saint-Michel et Saint-Jacques, toujours en déblai.

Antoine HANTZ, SNCF Réseau : On va arriver au niveau de la RD14, et juste après cette RD14, le tracé va passer à l'extrémité de la zone Natura 2000 des collines du Narbonnais, l'extrémité nord de cette zone Natura 2000. Donc Saint-Jacques est à droite et Saint-Michel à gauche.

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : La RD14 sera rétablie au-dessus de la Ligne Nouvelle. On continue la descente en déblai, on voit la commune de Vendres sur la droite, au fond et on se rapproche de l'autoroute. Donc l'autoroute est franchie par dessous, par la Ligne Nouvelle. Donc on va faire ce qu'on appelle une tranchée couverte, on va dévier l'autoroute, déblayer, construire un ouvrage au fond de ce déblai et reboucher tout, tout en rétablissant l'autoroute par dessus. Donc on ne coupera pas l'autoroute, puisque pour construire cet ouvrage, la circulation sur autoroute doit être conservée.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Est-ce qu'on étudiera la possibilité de passer dessus, ou pas ?

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : Oui, il y a une autre possibilité, c'est de passer par-dessus l'autoroute. Pour ceux qui connaissent bien le coin, la problématique, c'est la carrière, au niveau de la Galiberte, donc en gros, quand on est en tranchée couverte, cette carrière qui est assez profonde peut être franchie avec de simples remblais. Le fond n'est pas totalement plat, c'est pour ça que ça fait des remblais assez complexes. Si on franchit l'autoroute par-dessus, la contrainte, comme ce sera beaucoup trop haut, par rapport à la Galiberte, on va devoir faire un viaduc également dans la Galiberte. Les deux options seront étudiées, sachant que ça coûte très cher de passer sous une autoroute. La tranchée couverte, le tunnel, ça coûte très cher, donc on étudiera la possibilité de passer plus haut avec un ouvrage d'art, dans cette zone. On va arriver au niveau de la RD64, qui sera franchie par-dessus et on rentre dans la zone Via Europa. Je précise, les images ici ne sont pas complètement à jour, il y a quelques modifications, donc un feu qui a détruit une partie

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

d'un bâtiment ici, il y a d'autres bâtiments qui se sont construits de ce côté-là. Il faut savoir que sur cette zone, on a les emplacements réservés du projet d'intérêt général, c'est pour ça que ce n'est pas construit dans toute cette bande.

Estelle BRISSET : On arrive presque au bout du voyage.

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : Presque, on arrive au lieu-dit La Laurèze, il y avait une maison ici que nous avons achetée, qui a été démolie depuis. La ligne poursuit son trajet vers la plaine de l'Orb. Ici, je crois qu'on n'est plus sur les communes concernées aujourd'hui. On est sur la commune de Béziers. Et vous voyez en fond l'Orb, on vient se coller à l'autoroute.

Estelle BRISSET : Pour la suite du tracé, ce sera la réunion publique à Béziers, qui est mercredi prochain, le 29. merci à Nicolas Aladern et Antoine Hantz, merci à Bruno Péan, aussi, qui pilote l'hélicoptère, ce n'est pas forcément évident. Je sais que monsieur le maire de Cuxac voulait prendre la parole. Merci de nous avoir laissés parcourir le tracé qui nous concerne aujourd'hui. Je vous donne la parole et après, je referai une tournée, vous pourrez lever vos mains.

► **Jacques POCIELLO, maire de Cuxac-d'Aude :** Je reviens sur l'intervention qui a été faite tout à l'heure par monsieur là-bas qui habite Ricardelle, je crois que c'est ça, donc un Coursannais. Simplement, si vous pouvez revenir sur le projet tel qu'il a été présenté au départ, sur ce secteur-là, s'il vous plaît ?

Estelle BRISSET : On peut revenir au début ? Je rappelle que le secteur de Cuxac sera étudié jeudi soir.

► **Jacques POCIELLO, maire de Cuxac-d'Aude :** On en parlera jeudi soir, simplement, comme vous avez parlé de Cuxac, on revient un petit peu sur Cuxac. Pour parler du secteur qui intéresse, juste en aval de Cuxac, ou juste en amont de Coursan, pour dire que par rapport au tracé qui a été présenté et à la structure de l'infrastructure, qui se situe à peu près en face du déversoir du Prat du Raïs, nous pouvons considérer que les ouvrages multi-voûtes, puisque ça nous a été présenté comme ça, à Cuxac, les remblais pour ce qu'on a les yeux ici, sont perpendiculaires au déversoir. Tout ça pour dire à ce monsieur que sur les crues ordinaires, quand l'eau coulera seulement, mais ça fait déjà trop, seulement des déversoirs, une grosse partie de l'eau va être dirigée plus vers Coursan que vers Cuxac, puisque si ça coule vers la droite, tous les remblais empêcheront une partie de la crue de remonter vers la gauche. De la même façon, pour Cuxac, on développera davantage, mais si on entend bien, on salue le travail des techniciens, que d'après les études qui sont importantes, il n'y aurait pas d'incidence sur la hauteur d'eau en cas de crue majeure, pour autant, nous sommes persuadés – et le vécu est encore plus important que les études – qu'il va y avoir une incidence sur l'écoulement de la crue. Puisque toute l'infrastructure, tout le projet vont être perpendiculaires au sens de la crue de l'Aude. Donc il est important, en tout cas pour Cuxac, mais je tiens à insister que c'est également important pour Coursan, d'avoir une structure en viaduc sur toute la traversée des basses plaines de l'Aude.

Estelle BRISSET : Merci, monsieur le maire. Un complément sur la transparence hydraulique, par rapport à ce qu'a dit monsieur, sur les eaux qui iraient plus d'un côté ou de l'autre ?

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Ça fait partie des études que doit tester le cabinet BRLI, qui est notre cabinet pour ces études-là. Aujourd'hui, ce qui est important de noter, c'est qu'il y a une cohérence entre les études menées par SNCF et les études qu'a faites l'État, pour dimensionner les digues de Cuxac, et l'ensemble des basses plaines de l'Aude. On va vérifier, dans le cas d'une crue classique... précisez, c'est quoi, la crue classique ?

► **Jacques POCIELLO, maire de Cuxac-d'Aude :** C'est la crue pour nous qui n'arrive pas encore, depuis Sallèles, qui ne passe pas dans le chenal créé entre les deux digues de Cuxac.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Donc 1300 mètres cubes-seconde ?

► **Jacques POCIELLO, maire de Cuxac-d'Aude :** Oui, d'après les techniciens.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Le déversoir, rappelez-moi ?

► **Jacques POCIELLO, maire de Cuxac-d'Aude :** Le déversoir Prat du Raïs, 600, 700 peut-être. À vérifier, ce que je vous dis, je ne suis pas technicien. Simplement, on a un vécu, à Cuxac. À Coursan aussi, d'ailleurs.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Ce qui est testé aussi dans ces études, les risques de rupture de digues. On teste des scénarios où un endroit de la digue a cassé, pour voir justement la réaction de notre projet, dans le cas où la digue casserait. On a identifié des scénarios.

► **Jacques POCIELLO, maire de Cuxac-d'Aude :** D'ailleurs, le cours du fleuve fait l'objet d'une étude en ce moment, qui s'appelle le confortement digues-déversoir, sous maîtrise d'ouvrage de SMDA, il y a des secteurs qui ont été clairement identifiés, qui doivent faire l'objet de travaux importants. Je tiens, puisque vous parlez de risques, à rappeler que nous avons été destinataires, de la part de monsieur le Préfet de l'Aude, d'une circulaire qui nous rappelle nos obligations en termes de protection des populations, en termes de communication, raison pour laquelle je pense qu'on insistera davantage sur la réunion de Narbonne.

Estelle BRISSET : Maintenant, monsieur souhaite prendre la parole.

► **Jean-Pascal PELAGATTI, habitant de Béziers :** J'habite entre Béziers et Lespignan, sur Béziers, je suis vigneron sur Lespignan, Vendres et Béziers. Je trouve que ce tracé 3D est très intéressant, ça permet de visualiser un petit peu mieux. Moi, je suis impacté et je peux être énormément impacté si vous ne rétablissez pas certains chemins ruraux. Ce qu'on ne voit pas sur ce plan, c'est les ouvrages franchissant. Moi, j'ai vu un plan sur la Chambre d'agriculture, on a enquêté, donc on a vu certains plans, mais c'est vrai que sur la 3D, les ouvrages ne sont pas représentés. Donc deux questions, la première : est-ce que ces ouvrages-là peuvent évoluer ? Est-ce qu'il y en a certains qui ne sont pas prêts, qui peuvent l'être, est-ce que l'étude peut le prouver ? Et seconde chose, parce qu'on est quand même des entreprises avant tout, il faut qu'on prévoie quels sont à peu près les délais d'expropriation ou d'achat, qu'on puisse prévoir un petit peu sur nos exploitations.

Estelle BRISSET : Merci, donc le rétablissement et un calendrier.

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

Édouard PARANT, SNCF Réseau : C'est important, ce que vous avez dit, parce que je ne sais pas s'il y a d'autres exploitants ou propriétaires exploitants dans la salle, tous n'ont peut-être pas eu la visite de la Chambre d'agriculture. SNCF a confié les études agricoles à la profession, plutôt que de le donner à des bureaux d'études privés, on les a confiées aux trois Chambres d'agriculture, dans l'Hérault, dans l'Aude et dans les Pyrénées-Orientales. Récemment, les Chambres d'agriculture sont allées voir les structures économiques agricoles, pour essayer d'identifier les impacts potentiels de ce tracé préférentiel, qui n'est pas validé encore, mais pour essayer justement de quantifier un certain nombre d'impacts, que ce soit du prélèvement de foncier ou de l'allongement de temps de parcours. Je pense que votre question, derrière, rétablissements des chemins ruraux, c'est éviter d'avoir à faire 5 kilomètres pour accéder au champ qui est de l'autre côté de la voie ferrée. Et puis derrière, vous vous posez la question de quand on va vous exproprier. Pas demain. Ce que je vous propose, c'est que Sylvie Martin vous donne un certain nombre d'informations sur les études agricoles et comment ça se passe vis-à-vis des rétablissements des chemins ruraux, sachant qu'on est très en amont de la discussion, puisqu'aujourd'hui, même le tracé n'est pas validé. Donc aujourd'hui, vous avez quelque chose qui peut être construit, mais je n'ai pas l'assurance que c'est ça qui sera construit. Même après l'enquête publique, il y aura encore des études. Notamment tous les rétablissements de voiries, de route, et le calage fin des rétablissements agricoles, ça se fait généralement après l'enquête publique. Mais ça ne veut pas dire qu'on n'y a pas réfléchi avant, pour estimer les impacts.

Sylvie MARTIN, SNCF Réseau : Bonsoir à toutes et à tous. Je suis en charge des acquisitions foncières à la direction régionale de SNCF Réseau. Monsieur Pelagatti qui nous parle de son exploitation, sa propriété. Ce qu'il faut savoir, comme l'a dit Édouard Parant tout à l'heure, c'est qu'effectivement, on a confié à chaque Chambre d'agriculture départementale, donc des PO, de l'Aude et de l'Hérault, des études agricoles pour la deuxième étape, c'est-à-dire qu'on avait déjà confié aux Chambres d'agriculture en 2012, sur un plus large tronçon, sur la ZPP, c'était plutôt un diagnostic de territoire. Aujourd'hui, on leur a confié l'étude d'impacts à l'échelle des exploitations de chaque exploitation agricole, sur le tracé pressenti proposé aujourd'hui, c'est-à-dire l'emprise foncière plus 25 mètres de chaque côté. On a visé un petit peu large pour avoir le maximum d'informations. Ces études se terminent, on a un rendu qui est prévu pour la mi-mai, avec une présentation officielle à la fin mai 2015, on aura à ce moment-là une vision très exhaustive de l'impact sur le monde agricole, des enjeux prioritaires et c'est à partir de ce moment-là qu'on pourra anticiper une stratégie foncière. Concernant le délai d'expropriation, on a le temps, parce qu'aujourd'hui, comme vous l'annonçait Édouard Parant, on a une enquête publique qui se profile à la fin 2016, avec une DUP qui ne sera pas prononcée au plus tôt 18 mois après. C'est-à-dire qu'on ne peut attendre une DUP avant 2018. Ce n'est pas la DUP qui va donner le top départ pour les acquisitions foncières, c'est la DUP, mais ce sont aussi la convention de financement, qui ira avec. C'est-à-dire une fois qu'on aura l'argent pour faire de l'acquisition massive, une fois qu'on aura une DUP, une fois qu'on aura un tracé qui sera complètement défini, on pourra alors aller effectivement à l'acquisition. Concernant les rétablissements des chemins ruraux, ce qu'on a donné aujourd'hui aux Chambres d'agriculture, c'est une emprise, 25 mètres de plus de chaque côté, avec des triangles de rétablissement sur les routes départementales. Aujourd'hui, comme l'a dit Édouard Parant, on n'est pas à l'échelle affinée des rétablissements de chemins d'exploitation, ça viendra dans un second temps. Il y a effectivement ces rétablissements que l'on pourra faire, nous, par rapport aux études, et puis il y a aussi... j'ai vu monsieur Chabert, du Conseil général de l'Hérault qui est quelque part dans la salle, des procédures d'aménagements fonciers qui peuvent être mises en place ensuite. Là, c'est à plus grosse échelle, où on a un périmètre tout autour du tracé, dans lequel on va pouvoir proposer des échanges ou des aménagements fonciers, avec effectivement des rétablissements de chemins ruraux et d'exploitation. J'ai répondu à votre question ?

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

► **Jean-Pascal PELAGATTI, habitant de Béziers** : Juste sur les délais, parce que 2018, vous savez, à l'échelle d'une exploitation, 3 ans, 5 ans, c'est demain, ce n'est rien. Est-ce qu'on pourrait savoir à peu près, si ce serait dans 5 ans, dans 6 ans, dans 10 ans, dans 15 ans ? Parce que les vignes, c'est pour 20 ans.

Sylvie MARTIN, SNCF Réseau : Je ne peux pas vous répondre aujourd'hui. Ce qu'il faut que vous sachiez, par contre, je tiens à le dire aujourd'hui, je voudrais être rassurante à ce niveau-là, c'est qu'on n'est pas une grosse machinerie lourde, qui va vous envoyer un courrier lundi en vous demandant de partir de votre terrain ou de votre maison d'habitation le mardi. Notre priorité, c'est justement l'anticipation foncière. Dès qu'on peut le faire, on le fait. C'est-à-dire que ces études agricoles qu'on a aujourd'hui demandées vont nous permettre d'avoir une vision très précise des impacts sur le monde agricole. Qu'est-ce qu'on fait avec ça ? On a une convention de partenariat avec les Chambres d'agriculture, on va avoir des conventions de partenariat avec la SAFER, pour trouver d'autres terrains, on va avoir une convention avec le Conseil général pour faire peut-être des réserves, faire des aménagements fonciers. Tout ça rentre dans un cadre de stratégie globale sur le territoire. On a des priorités, effectivement, ce sont les exploitations qui vont être sur le tracé, ce sont les bâtiments d'exploitation, ce sont des cas d'emprises totales où on n'aura pas forcément un bâtiment, mais l'emprise sur une exploitation est telle que toute l'exploitation va devoir être rachetée ou relocalisée. Tout ça, c'est vraiment notre politique d'anticipation foncière. Je mets un point d'honneur là-dessus, parce que c'est vraiment ce qui nous caractérise, nous SNCF Réseau. Après, pour le délai, je vous dis, on attend une DUP, on attend un tracé défini, suffisamment précis pour qu'on aille à l'acquisition massive et on attend les financements. Si la DUP est en 2018, il y a plusieurs étapes en foncier, on va avoir besoin de rentrer sur les terrains pour les diagnostics archéologiques. Donc ça, ça va être la première étape. Ces diagnostics archéologiques sont obligatoires, pour nous, on va donc, avec la DRAC et l'INRAP, sillonner tout le tracé, pour faire des prélèvements fonciers, sur tout le tracé, qui vont demander à ce qu'on rentre sur les terrains. On a deux solutions pour le faire, c'est soit l'acquisition définitive, soit de l'occupation temporaire. Comment est-ce qu'on s'y prend ? Pour avoir travaillé sur le CNM, le contournement de Nîmes qui n'est pas très loin d'ici, on a quand même un fort taux de réussite pour les transactions amiables, parce que c'est la combinaison de deux choses. D'une part, l'outil, les protocoles, on a des bases de référencement globales, pour tout ce qui est chefs de préjudices et les indemnisations qui vont avec. Mais on a aussi une méthode, c'est-à-dire la prise de relation directe avec chacun des riverains qui sont concernés. Ça, c'est vraiment important.

Estelle BRISSET : Merci, Sylvie Martin.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Juste pour compléter, vous l'avez compris, il y a la méthodologie, on a des études sérieuses qui vont être faites et qui vont servir notamment aux Conseils généraux, maintenant Conseils départementaux, pour prescrire ou pas le réaménagement foncier, puisque c'est les départements qui sont compétents. Nous, on finance, mais le maître mot, c'est d'avoir l'argent, pour pouvoir acheter les terrains. Donc il faut, si on veut faire le projet, être en capacité, une fois qu'on a le papier DUP, d'avoir l'argent pour pouvoir gérer ces acquisitions foncières, notamment les cas les plus urgents, parce qu'il y a une succession ou qu'il y a des gros domaines que l'on veut reprendre. Un chiffre que n'a pas donné Sylvie, mais 97 % des acquisitions se font à l'amiable, chez RFF. C'est-à-dire que l'expropriation est l'exception.

Estelle BRISSET : C'est important de le souligner. Monsieur le maire de Lespignan, vous vouliez prendre la parole ?

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

► **Jean-François GUIBERT, maire de Lespignan** : Bonsoir. Monsieur Parant, vous avez parlé de la visite de la Chambre d'agriculture, concernant l'impact sur l'environnement. Simplement, cette visite a eu lieu avant qu'on visionne le film en 3D, on a une autre approche des problèmes que cela peut impacter, après la vision en 3D, c'est dommage. Enfin c'est dommage, on peut peut-être revenir en arrière, mais il serait souhaitable que ces visites-là se fassent après ou avec, en tout cas, la vision en 3D.

Estelle BRISSET : On note votre remarque. Il y a monsieur au fond qui voulait prendre la parole.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Juste pour qu'on interprète bien, le film 3D, ça vous inquiète plus ou ça vous rassure plus ?

► **Jean-François GUIBERT, maire de Lespignan** : Si vous passez au niveau du sol, il y a très peu d'impact sur l'environnement, si vous passez au-dessus ou en dessous, il y a un autre impact, c'est pour ça que je vous le signale.

Estelle BRISSET : C'est vrai que l'outil permet de bien se rendre compte, c'est le but aussi de vous le présenter, en réunion, ce soir. Monsieur ?

► **Xavier GOMBERT, vigneron à Quarante** : Bonsoir.

Estelle BRISSET : Votre commune de résidence ?

► **Xavier GOMBERT, vigneron à Quarante** : Je ne suis pas impacté, Quarante. Les corps de fermes qui seront expropriés ou achetés à l'amiable seront proches de combien de mètres de la voie ? Ça, c'est ma question principale. Ma deuxième question, c'est : Pierre-Paul Riquet a mis 16 ans pour faire le Canal du Midi, vous n'avez pas l'impression de lambiner un peu ?

Estelle BRISSET : SNCF n'est pas Pierre-Paul Riquet. Première question très précise, est-ce qu'il y a des règles ?

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Est-ce qu'il y a une distance minimale par rapport au siège d'exploitation, par rapport à la ligne ? Aucune. Il n'y a aucune distance minimale. Ce n'est que du cas par cas, notamment vis-à-vis des problématiques sonores, généralement. Est-ce que finalement, vous êtes en contrebas et vous n'allez quasiment pas entendre la ligne ? Est-ce qu'au contraire, vous n'êtes pas si près, mais dans une condition défavorable, pour la propagation des ondes sonores ? Est-ce qu'on arrive, avec des dispositifs comme les murs anti-bruits, merlons, à vous protéger ? Donc en fait, ce n'est que du cas par cas, il n'y a pas de règles fixes. On l'a bien vu, si on passe en tunnel, vous avez beau être à dix mètres du projet, il est sous vous, donc vous ne l'entendrez pas. Certains vont me dire « oui, mais ça va vibrer », on a aussi fait des études de vibrations. Donc il y a vraiment un travail au cas par cas, pas de distance minimale. Après, qu'est-ce qu'ils font, qu'est-ce que fait mon équipe ? Malheureusement, Pierre-Paul Riquet avait l'argent et il a levé. Il l'a financé sur fonds propres, donc moi, si mon patron me dit « il n'y a pas de problème, Édouard, voilà 5 milliards, vas-y », eh bien je passe des marchés de travaux. Mais aujourd'hui, je n'ai pas les 5 milliards. Vous avez bien compris qu'un des enjeux, c'est de trouver des amis pour financer les 5 milliards. Généralement, c'est plus long que les travaux, de trouver l'argent. C'est plus long que les études. Donc on travaille, croyez-moi, on travaille, on n'est pas nombreux, il y a quand même 40 millions d'études, vous voyez toute l'équipe, ce soir, pendant trois semaines, toute l'équipe est tous les soirs en réunions publiques. Mais on ne peut pas aller plus vite que les décisions politiques. Quand vous regarderez la durée des études et la durée des décisions politiques, la durée pour trouver de l'argent, pour faire les travaux, vous

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

direz que finalement, les études, ce n'était pas très long. Les travaux, quand vous allez voir le CNM et l'autoroute, les entreprises, quand elles ont le marché, on ne les arrête plus, par contre. En deux ans, ils ont fait tous les mouvements de terre et tous les ouvrages d'art. Les deux années supplémentaires, c'est pour poser les rails, les caténaires, raccorder tout ça à l'électricité. Pierre-Paul Riquet avait quelques dizaines de milliers d'ouvriers pour bosser.

Estelle BRISSET : Donc avis aux généreux donateurs. On cherche un monsieur ou madame financement, il y a un poste, on pourra dire au moins qu'il y a une création de poste sur LNMP, c'est un monsieur ou madame financement. Il y avait monsieur qui souhaitait prendre la parole.

► **Bruno CHABERT, Conseil général :** Bonsoir, Bruno Chabert, du service aménagement rural au Conseil général. Madame Martin m'a tendu la perche alors je vais la saisir. Je voulais aborder le sujet des aménagements fonciers et remboursements autour des ouvrages, concernant la viticulture, mais pas que, puisqu'on a parlé aussi des voiries rurales, qui intéressent sans doute les élus locaux, des rétablissements qui ne sont pas que des ouvrages départementaux, je ne suis pas de la direction des routes du département, mais on œuvre, dans le cadre d'un remboursement, également sur la voie rurale et la simplification des accès aux parcelles, qui seront forcément un peu plus ambitieux que les simples, mais quand même utiles et obligatoires, négociations que SNCF pourrait aboutir sur vos territoires, en l'absence de remboursement. Ils sont tenus, bien évidemment, de rétablir l'accès à toutes les parcelles, même s'il n'y a pas de remboursement, mais ils le feront à partir d'une voirie existante, avec des emprises tirées ici ou là, tant bien que mal, en fonction des accords fonciers qu'ils auront réussi à avoir. Alors qu'un aménagement foncier permettrait de repenser un plan à plusieurs larges distances de la voie, et éventuellement à simplifier le chevelu des voiries. Ça, c'était un des avantages qui touchent, non pas seulement les agriculteurs, mais les mairies. Monsieur Parant disait que c'était aux Conseil généraux de mettre en œuvre la procédure, on est d'accord, mais sachez qu'en ce qui concerne l'arrivée d'un grand ouvrage, la décision n'est pas du ressort du Conseil général ou des Conseils généraux, maintenant départementaux, mais uniquement des commissions locales, que vous allez être amenés à constituer. C'est-à-dire que le remboursement, c'est vous qui allez ou pas le décider, c'est la loi qui le prévoit. Le Conseil général doit s'exécuter à votre décision locale. Nous nous employons, avec la Chambre d'agriculture notamment, à essayer de constituer des commissions les plus proches des préoccupations, principalement des viticulteurs. Donc on va essayer de respecter les entités d'appellation ou de zones de production. Hier, on était à Pinet, on aurait pu dire par exemple que l'appellation du Picpoul sera constitutive, en elle-même, d'une commission locale autonome, on va dire. Si vous avez des souhaits en tant qu'élu ou agriculteurs, faites-le savoir à la Chambre d'agriculture et on essaiera de respecter des commissions qui concernent un même groupe d'agriculteurs, une même cave coopérative, par exemple, ce serait une bonne idée. Et c'est bien cette entité-là qui va être constituée exprès pour ça, qui décidera ou pas finalement d'un remboursement. Pour décider d'un remboursement, qu'est-ce qu'il faut savoir ? Ces études vous seront très utiles, évidemment, pour connaître l'impact de chacun des viticulteurs, mais j'en viens à ce que me tendait comme perche madame Martin, c'est les réserves foncières. Un remboursement, il est évident, lorsqu'on a une bonne partie en réserves foncières disponibles, pour recaser des jeunes agriculteurs sur du foncier déjà disponible. S'il n'y a pas de réserves foncières, ou si RFF a acquis la plupart des surfaces sous l'emprise, eh bien effectivement, l'intérêt pour les agriculteurs fortement impactés, c'est déjà réduit, puisque la plupart des emprises auront été acquises. Donc les réserves foncières font partie, au moment de la décision de vos commissions, d'un élément essentiel. Nous ne nous contentons pas, malheureusement, dans les trois départements qui sont concernés, d'une convention de mise en œuvre de ces réserves futures, à l'orée d'un an, maintenant. On aimerait que les réserves puissent se faire dès à présent, parce qu'il faut un certain temps avant de cibler les opportunités, de manière à avoir, dans un an, des réserves. Si on

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

démarre les réserves au moment où on va vous proposer les décisions, on pense que la décision ne sera pas facile, voire même évidente pour vous de ne pas choisir de remembrements et de perdre une occasion de restituer un parcellaire, une structuration meilleure. Donc on va discuter, on nous assure qu'on va discuter, mais on espère discuter rapidement, pour mettre en œuvre ces réserves, avec une enveloppe de 20 millions de foncières, qui nous paraît suffisante, si on la consacre pour une bonne partie à l'activité agricole, parce qu'il y a d'autres enjeux, d'autres priorités, sans doute, pour RFF, d'utiliser cette manne foncière sur des bâtiments ou sur des enjeux environnementaux, qui vont être en compétition avec les enjeux agricoles, en termes de réserves foncières. Donc là, on a peu de visibilité, à ce jour, par SNCF, pour savoir la priorité de l'usage de ces 20 millions en ce qui concerne les parcelles à réserves foncières agricoles. J'en ai fini.

Estelle BRISSET : Merci pour votre contribution, effectivement, on est au cœur du sujet. Madame Brutus, vous voulez ajouter quelque chose ?

► **Florence BRUTUS, vice-présidente, Conseil Régional Languedoc-Roussillon** : Oui, juste, monsieur Chabert, je suis ravie, en tant que technicien du Conseil général, vous soyez présent, c'était très intéressant, tout ce que vous venez de nous dire. Bien entendu, je sais que politiquement, vous n'y êtes pour rien, mais je me permets quand même de vous rappeler que pour l'instant, nous n'avons pas vu la participation du Conseil général de l'Hérault et je suis d'une nature optimiste, comme il vient d'y avoir des élections départementales, tout récemment, et que nous avons changé de président et d'élus, j'imagine que nous allons avoir sûrement des participations financières, des aides, quant aux études et aux travaux, qui seront les bienvenues, le département de l'Hérault est le seul non contributif, par rapport aux collègues voisins. Je m'adresse à vous gentiment pour que vous portiez la parole auprès de vos élus.

Estelle BRISSET : Merci. Monsieur le Maire, Pierre Cros, vous vouliez prendre la parole ?

► **Pierre CROS, maire de Nissan-lez-Enserune** : Moi, je voudrais revenir sur ce que j'ai dit en préalable, concernant l'urbanisme et les autorisations d'urbanisme. Vous le savez, monsieur Parant, il y a des projets qui sont en instance, qui ont pour l'instant comme réponse un sursis à statuer. La situation, je pense que c'est bloqué pour certains, qui sont ceux notamment qui sont proches de l'emprise telle qu'elle va être proposée au ministre, le 17 juin. J'espère qu'on pourra délivrer des permis de construire, concernant ces projets, je rappelle encore une fois, qui ne sont pas dans l'emprise, mais qui sont en limite, relativement loin.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : On peut regarder, peut-être, où ils se situent ?

► **Pierre CROS, maire de Nissan-lez-Enserune** : Ils se situent avant le pont de la gare, si vous avez le plan.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : On va essayer d'y aller avec l'outil 3D

► **Pierre CROS, maire de Nissan-lez-Enserune** : Il est en dehors de l'emprise, déjà, ça, c'est un point.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Il y a deux choses qui n'apparaissent pas ici, c'est les bassins. On n'est pas à un stade d'études qui nous permet aujourd'hui de dessiner encore les bassins de récupération des eaux. Vous savez sur toutes les routes, les autoroutes et maintenant aussi sur les voies ferrées, il faut faire des bassins pour récupérer les eaux de la plateforme. On n'a pas non plus quelque chose qui est important et qui pourrait arriver sur la commune, c'est la base de travaux pour construire la ligne. Une des solutions qui a été

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

étudiée à l'époque et qui est toujours d'actualité, c'est éventuellement de la faire sur le territoire de Nissan.

► **Pierre CROS, maire de Nissan-lez-Enserune** : Il était prévu effectivement de le faire.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Donc il faut juste qu'on vérifie que votre projet, par rapport au bassin et à une potentielle base travaux, n'est pas en porte-à-faux. Vous pouvez nous préciser du coup où il est ?

► **Pierre CROS, maire de Nissan-lez-Enserune** : Il est juste au carrefour entre le [CD] et la voie ferrée.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Donc voie ferrée, route et cave coopérative ? Au nord ou au sud de la voie ferrée ?

► **Pierre CROS, maire de Nissan-lez-Enserune** : Voilà, vous y êtes, c'est là. Légèrement un peu plus haut.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : D'accord, en limite d'urbanisation.

► **Pierre CROS, maire de Nissan-lez-Enserune** : Oui, quasiment.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : D'accord, donc aujourd'hui, c'est un projet porté par une entreprise, dont les représentants sont ici ?

► **Pierre CROS, maire de Nissan-lez-Enserune** : Je ne sais pas, je les ai prévenus qu'il y avait cette réunion, mais je ne sais pas s'ils sont venus, mais par contre, ils ont déposé le permis, ils bénéficient également de subventions de la part de la région.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Il y a une date limite pour la subvention ?

► **Pierre CROS, maire de Nissan-lez-Enserune** : Il y a une date limite, je crois qu'ils ont bénéficié d'un report, donc l'urgence me paraît évidente, le projet a été déposé, je crois, c'était en mai 2014, si je ne me trompe pas. Il y a un gros investissement, c'est intéressant, il y a quelques emplois à la clé.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Vous pouvez repreciser le projet ? Je pense que Sylvie Martin connaît le projet.

► **Pierre CROS, maire de Nissan-lez-Enserune** : Oui, c'est vous que j'avais eu au téléphone, non, une fois ?

Sylvie MARTIN, SNCF Réseau : Il y a quelque temps de ça, déjà, oui.

► **Pierre CROS, maire de Nissan-lez-Enserune** : Je m'en souviens, c'était il y a quelques mois.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Moi, le retour que je vous avais fait, c'était...

► **Pierre CROS, maire de Nissan-lez-Enserune** : Qu'il fallait attendre, vous m'avez dit.

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Attendre la décision du 17 juin. Est-ce que ça peut attendre jusqu'au 17 juin ou pas ?

► **Pierre CROS, maire de Nissan-lez-Enserune :** Ça peut attendre jusqu'au 17 juin, c'est ce qui est prévu, c'est ce qu'on a dit au pétitionnaire.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Moi, comme ça, de prime abord, j'aurais tendance à vous dire oui, mais je voudrais être bien sûr qu'on nous valide ce qu'on vous présente ce soir.

Estelle BRISSET : Est-ce que c'est utile de calculer la distance, ou pas ?

Édouard PARANT, SNCF Réseau : On peut regarder, je ne sais pas combien il y a.

Estelle BRISSET : 135 mètres.

Sylvie MARTIN, SNCF Réseau : Monsieur le maire, est-ce qu'il y aura des logements prévus dans cette structure ?

► **Pierre CROS, maire de Nissan-lez-Enserune :** Non, il y a un bureau, il y a un grand hangar, un bureau, c'est du stockage de vin de très grande cuvée.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : La question de Sylvie Martin n'était pas si vous alliez faire du social, mais est-ce qu'il n'y a pas un logement de fonction ?

► **Pierre CROS, maire de Nissan-lez-Enserune :** Non, il y a des bureaux, une cave et ensuite, des cuves. Je trouve qu'il y a 30 000 hectos de cuveries.

Estelle BRISSET : Merci pour ces informations, vous pourrez continuer après. Il y avait madame qui souhaitait prendre la parole.

► **Dolorès ROQUE, habitante de Béziers :** Bonjour, j'ai été parlementaire pendant quelques mois. Je suis actuellement conseillère municipale à Béziers, de position, je le précise. Je tenais à faire une réponse à madame Brutus, rapidement, j'ai été contactée à l'époque par le feu président Christian Bourquin, qui avait réuni tous les parlementaires de l'Hérault et un mois après, c'est André Vezinhet, qui n'est plus le président du Conseil Général, qui les avait réunis à son tour. Autrement dit, après des périodes politiques de tension, il y a eu une véritable complémentarité du Conseil général et de la région. Monsieur Chabert est là au nom non plus du Conseil général, mais du département, il eut été souhaitable que les actuels conseillers départementaux soient également présents. C'était juste la remarque que je souhaitais faire.

Estelle BRISSET : Très bien, merci pour cette remarque. Est-ce qu'il y a d'autres questions ?

► **Madame [FARATZ], habitante de Nissan-lez-Enserune :** Bonjour, je suis une habitante du hameau de Périès, j'aurais voulu savoir si on pouvait revenir sur le hameau, pour calculer la distance entre une de mes maisons et la voie ferrée, la nouvelle.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Oui, on va essayer de répondre à votre demande. C'est indicatif, ça donne un ordre de grandeur, il ne faut pas prendre ça au mètre près.

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

► **Madame [FARATZ], habitante de Nissan-lez-Enserune** : On voit la parcelle avec les deux maisons, là, les deux piscines, voilà, c'est chez moi. J'aurais voulu savoir à combien de distance... j'ai déjà été contactée par Réseau Ferré de France.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Oui, c'est l'équipe qui est ici. Peut-être madame Martin ?

► **Madame [FARATZ], habitante de Nissan-lez-Enserune** : C'était un monsieur, en 2012.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Monsieur Bernard Falcou. Monsieur Linsalle ?

► **Madame [FARATZ], habitante de Nissan-lez-Enserune** : Oui, voilà, il est venu sur place.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Monsieur Linsalle, il est reparti, depuis.

Estelle BRISSET : 260.

► **Madame [FARATZ], habitante de Nissan-lez-Enserune** : La deuxième maison, parfait, là, l'autre. 260 mètres, OK, merci.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Le point positif, c'est qu'on constate que les ouvertures sont manifestement à l'opposé de la voie. Je regarde vos piscines par rapport à la ligne, on peut y aller.

Estelle BRISSET : On peut effectivement se mettre chez vous et essayer d'avoir un point de vue vers la ligne, c'est ce qu'essaie de faire Bruno.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Je remercie Bruno Péan, dont ce n'est pas le métier. Sa première mission, c'est être responsable administratif et financier dans l'équipe, donc il est polyvalent.

Estelle BRISSET : Donc là, on est au ras du sol, quasiment. Merci, Bruno. On a répondu à vos questions, madame ? 260 approximativement.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : De l'ordre de 200 mètres.

Estelle BRISSET : Monsieur le maire de Cuxac.

► **Jacques POCIELLO, maire de Cuxac-d'Aude** : Merci, je voulais juste savoir si l'emprise foncière, au sol, était la même sous la partie viaduc et la partie remblai.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Je vais demander à Nicolas Aladern de vous donner quelques explications, sachant qu'il faut imaginer qu'il y a le produit fini et il y a ce qu'il faut pour construire le produit fini. Donc des fois, en travaux, vous avez besoin de plus de place qu'au final.

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : On a la plateforme, en fait, qu'on soit en remblai, qu'on soit en viaduc, on a ce qu'on appelle la plateforme, là où le train va passer. En fait, la largeur totale du remblai dépend de la hauteur à laquelle on se trouve. En général, c'est des terrains plutôt mauvais que vous avez, pas pour l'agriculture, mais en termes géotechniques, c'est des terrains qui tassent beaucoup, puisque ce sont des plaines alluviales. On a des pentes

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

de remblai assez faibles, donc en général, elles sont de 3 mètres à plat pour 2 mètres en hauteur. Donc en fait, vous prenez la largeur de la plateforme, la hauteur et vous avez la largeur totale du remblai. Forcément, pour un ouvrage d'art, il n'y a pas de remblai, donc en fait, l'emprise au sol sera plus faible et réduite à la largeur de l'ouvrage. Sauf que comme l'a dit Édouard Parant, pour construire ces ouvrages, il va nous falloir de la place autour. Toujours moins que pour un remblai de même hauteur, mais il va falloir quand même de la place, ça ne va pas se limiter simplement à l'aplomb du viaduc.

Estelle BRISSET : Attendez, monsieur, vous avez déjà pris la parole, je regarde juste, est-ce qu'il y a d'autres questions d'autres personnes qui n'ont pas encore pris la parole, qui souhaitent s'exprimer ? Je sais qu'il y avait monsieur qui voulait reparler. Alors allez-y, monsieur, mais on vous apporte le micro, pour qu'on puisse vous entendre.

► **Un habitant de Coursan :** C'était pour savoir si on pouvait aller juste un peu plus loin, à Ricardelle, pour se rendre compte, avec le viaduc, ce que ça donne.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : En attendant, monsieur, je rappelle : aujourd'hui, ce qui vous est présenté, c'est une solution qui laisse passer l'eau et qui permet de construire le projet. Après, il y a le projet que validera l'État, est-ce que le pont sera exactement à cet endroit-là ? Est-ce qu'ils décaleront de quelques centaines de mètres ? Je ne peux pas vous le dire, en tout cas, ce qu'on vous présente aujourd'hui, ça marche, mais ce n'est pas forcément exactement ce qui sera construit.

► **Un habitant de Coursan :** Si on remonte un peu plus haut, si on peut avoir une vision un peu plus au sud, avec la digue, on va bien voir que ça fait juste un entonnoir, parce que l'eau de l'inondation, elle arrive du sud, alors déjà qu'on a du courant qui arrive de la rivière, avec la digue qui est juste avant... là, ça fait un entonnoir. Au nord, on a la digue de Cuxac, qui vient d'être construite. On a juste la digue du TGV qui va être en dessous et nous, on est dans le couloir, là. Il faudra faire venir les maîtres d'études du BRL et puis du Grand Narbonne, enfin des basses plaines de l'Aude, pour qu'ils viennent nous expliquer qu'il n'y a aucun problème à faire ces ouvrages tels qu'ils sont là. J'aimerais les voir pendant les inondations, sur place, ce serait bien sympathique. Merci.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Votre inquiétude par rapport à ce projet, monsieur, qu'on comprenne bien, aujourd'hui, en crue centennale, il y a combien, 1,50, 1,80 mètre ?

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : Autour de 1,80 mètre, à l'état initial, sans le projet, la crue de référence est celle sur laquelle sont modélisés et dimensionnés tous nos ouvrages. Il se trouve que la crue de référence, pour l'Aude, c'est la crue de 1999, c'est la plus importante, elle est au-dessus de tout ce qui avait été estimé avant. Sans le projet, à l'état initial, au niveau de la Ricardelle, pour la Coutelle, c'est un petit peu moins.

► **Un habitant de Coursan :** Au niveau de Ricardelle, dans les bâtiments, il y avait 1,50 mètre d'eau. Et dans les terres, on était à 4,50 ou 5 mètres.

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : C'est ça, 1,80 mètre au niveau des bâtiments et entre 3 et 4 mètres au niveau des terres.

► **Un habitant de Coursan :** Et le passage d'eau, il est dans le sens du train, là, comme ça.

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : Nous, nos modélisations aujourd'hui, il faut se rendre compte à quel niveau on étudie. Aujourd'hui, les modélisations sont de l'ordre centimétrique. En fait, aujourd'hui, on va parler d'augmentation du niveau de l'eau, suivant les endroits entre 1 et 25 centimètres.

► **Un habitant de Coursan :** Là, ce n'est pas tellement l'augmentation du niveau de l'eau, c'est surtout la vitesse du courant, parce qu'auparavant, du courant, on n'en avait pas. Maintenant, vu que la rivière est complètement bouchée, qu'ils ne l'entretiennent plus, qu'ils préfèrent déverser l'eau dans la plaine, ce n'est pas une nappe d'eau qui monte, c'est un torrent. Là, en plus, va la digue qu'il y a au-dessus, à Cuxac, plus les berges qui vont être faites juste avant, on a tout gagné. On peut avoir la distance de la voie jusqu'au domaine ? Parce qu'au départ, le premier tracé, il était juste au coin des bâtiments, au coin qu'on voit juste en dessous, et puis là, ils nous l'ont mis en plein... c'est impeccable.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Vous auriez préféré un remblai ?

► **Un habitant de Coursan :** Non, j'aurais préféré qu'elle passe là où elle était prévue, je ne sais pas pourquoi ils l'ont déplacée. Normalement, elle passait beaucoup plus au sud, le premier tracé était beaucoup plus au sud.

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : Le premier tracé, il est à une quinzaine de mètres de celui-là, le tracé PIG originel.

► **Un habitant de Coursan :** On n'a jamais eu un tracé, il y avait une bande, donc on ne savait pas.

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : Oui, tout à fait, mais le projet d'intérêt général est à une quinzaine de mètres. Les deux variantes de tracé sont très proches, sur ce secteur. 115 mètres du début des bâtiments, donc le plus proche

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Vous êtes extrêmement proche de la ligne, monsieur, il y a deux choses qu'on doit vérifier. Un, qu'il n'y a pas de mise en danger supplémentaire, par rapport à la situation actuelle. Et derrière ça, il faudra qu'on vérifie comment, au niveau nuisances acoustiques, se situe votre bien. Est-ce que vous êtes en dessous des seuils ou pas ? Pour moi, c'est les deux points critiques.

► **Un habitant de Coursan :** Moi, à la base, je suis agriculteur et viticulteur dans le domaine, donc apparemment, il y a eu des études qui ont été faites par la Chambre d'agriculture, on les a vues il y a un mois. L'impact au niveau viticole et au niveau des Chambres d'agriculture, on n'a pas été trop contactés, je ne sais pas s'ils ont filtré, s'ils ont choisi leur public, mais si on avait été informés, je pense qu'on aurait réagi. Même 15 mètres, déjà, c'est pas mal. Mais 15 mètres, moi, le projet, il n'était pas là, ce n'était pas 15 mètres, c'était 100 mètres de plus.

Estelle BRISSET : Je vous propose peut-être que monsieur et Édouard Parant ou le reste de l'équipe, vous continuiez à échanger à la fin de la réunion. Il y a monsieur qui a levé la main, qui voulait prendre la parole.

► **Jacques [AUDOIR], habitant de Béziers :** Bonsoir, je suis architecte, je suis impacté au travers de mes clients sur deux sites, sur le parcours, un sur la zone qui nous concerne ce soir et un autre un peu plus loin.

Estelle BRISSET : Vous êtes de Nissan-lez-Enserune ?

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

► **Jacques [AUDOIR], habitant de Béziers** : Je suis Biterrois, personnellement. Ma question porte sur le choix définitif du tracé, celui qui est présenté ce soir peut-il être considéré, en tout cas, c'est ce que je crois, à vous entendre, comme définitif ? Ma deuxième question, c'est sur le fait de statuer sur les demandes de permis de construire en cours, quelle échéance pouvez-vous donner pour la levée de ce statut ? Et en deuxième lieu, quelle règle d'implantation et quand pourrions-nous connaître les règles d'implantation aux abords de la ligne ? C'est surtout pour être fixé sur des délais.

Estelle BRISSET : On revient à ce problème de délai. Et puis est-ce que le tracé proposé à la concertation... ?

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Je le redis, le projet qu'on présente ce soir, c'est côté maîtrise d'ouvrage celui qui ressort comme le meilleur de l'analyse multi-critères. Maintenant, on l'a présenté à vos élus au mois de novembre, on l'a présenté aux services techniques de nos cofinanceurs en septembre, reste une étape indispensable, c'est la validation et là, ça ne dépend pas de moi ou de mon entreprise, ça dépend de mes partenaires. Au final, celui qui décidera, c'est le ministre. Il nous a dit qu'il voulait prendre une décision ministérielle d'ici la fin d'année 2015. Donc j'aurais tendance à vous dire que tant que le ministre n'a pas posé son tampon, comme on a vu dans le film, « tracé validé », aujourd'hui, c'est encore susceptible de bouger. Ça, c'est le tracé qu'on va mettre à l'enquête publique. Dans une enquête publique, il y a le tracé, une bande de 500 mètres à cheval sur le tracé. Et ce que l'on voit, c'est pour des clauses d'insertion, pour des rétablissements routiers, des fois, on continue de bouger encore ce tracé, même après la déclaration d'utilité publique, on a le droit de le bouger dans la bande de 500 mètres. C'est très important, ce que je vous dis. Donc aujourd'hui, c'est le plus probable, c'est celui sur lequel vous serez amenés à vous prononcer, en tant qu'élus, en tant que riverains, au moment de l'enquête publique. Malgré tout, ça ne fige pas totalement le projet, puisqu'il peut encore évoluer et on le voit aujourd'hui sur le contournement de Nîmes et Montpellier, qui est en travaux, il y a encore des modifications, alors que les travaux sont en cours, parce que les communes demandent tel ou tel aménagement. La départementale qui passait au-dessus, on décide qu'elle passe en dessous, du coup, il faut remonter un peu le projet et baisser la départementale. Mais en tout cas, ce que l'on espère, vis-à-vis de ce qu'on vous a présenté ce soir, c'est une décision ministérielle à l'horizon de la fin d'année 2015, validation par le ministre. Levée de sursis à statuer, les sursis à statuer, aujourd'hui, ils sont prononcés non pas vis-à-vis du tracé, mais vis-à-vis de la bande d'un kilomètre de large, donc ça embête tout le monde. Le meilleur moyen de lever ces sursis à statuer, c'est que le ministre valide le tracé. Donc on pourra laisser tomber les autres variantes. J'aurais tendance à dire que tant qu'on n'a pas validé le tracé et qu'il n'y a pas de variante susceptible de ressortir du bois, ça serait idiot, pour trois ou quatre mois – même si trois ou quatre mois pour un projet personnel, c'est long – de vous dire « je vous l'accorde », et puis derrière, de pédaler à l'envers pour dire « ah non, excusez-nous, on a eu une demande pour modifier le tracé à cet endroit-là ». Donc je ne vois pas de raison objective tant qu'on n'a pas un tracé à mettre à l'enquête publique, de lever ces sursis à statuer. De quoi on veut se protéger ? En fait, on veut se protéger de ce qu'il s'est passé autour des aéroports, c'est-à-dire : les gens viennent habiter, et puis au moment où vous construisez la ligne, ils disent « vous n'y pensez pas, j'habite là depuis dix ans ». « Oui, mais attendez, vous ne pouvez pas ignorer qu'il y avait un projet ». Et ici, on ne peut ignorer, depuis 1995, qu'il y a un projet, même si on va mettre beaucoup trop d'années pour le construire, mais le maître d'ouvrage ne veut pas se retrouver avec des nouvelles constructions pour lesquelles, à terme, il sera obligé de mettre en place des mesures qui coûtent très cher, avec de l'argent public, sur des permis qu'on a accordés quinze ans avant, alors qu'on savait très bien que le projet allait passer. C'est ça, la règle, c'est de la bonne utilisation des deniers publics, ce n'est pas juste quelqu'un dans un bureau qui dit « non, refusé ». C'est vraiment par souci de préserver la qualité de vie de ceux qui sont aux

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

alentours, en leur disant « ne venez pas vous coller à l'infrastructure », pour que dans dix ans, ils ne viennent pas nous dire « il faut me protéger ».

► **Jacques [AUDOIR], habitant de Béziers** : Je comprends votre démarche, elle est tout à fait louable. Ma question, c'est en termes de délais.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Pour le sursis ? Aujourd'hui, il est opposable combien de temps, le sursis ? Il est opposable deux ans, je crois ?

Sylvie MARTIN, SNCF Réseau : Oui, mais je ne pense pas que c'était votre question, monsieur. Le délai du sursis à statuer juridiquement parlant, il est de deux ans. C'est-à-dire qu'à partir du moment où vous avez reçu un sursis à statuer, il est valable deux ans, il échoit au bout de deux ans. Mais ce n'était peut-être pas votre question, la question, c'est le planning, quand on va lever les sursis, quand on va lever la ZPP, finalement ? Mais Édouard Parant vous a répondu. À partir du moment où on aura une validation du tracé par le ministre, on saura que le tracé est figé à cet endroit-là, on pourra nous, peut-être pas annuler totalement la ZPP, la zone de passage préférentielle, mais en tout cas, la restreindre au minimum, pour être adéquats avec nos besoins fonciers futurs.

Estelle BRISSET : Très bien, merci. J'ai l'impression qu'on arrive au bout, est-ce qu'il y a encore des personnes qui veulent prendre la parole ? Je sais, monsieur, que vous vouliez reparler tout à l'heure, je ne sais pas si c'est le cas ? Je vous propose qu'on revienne vers monsieur, puisque tout à l'heure, je lui avais dit que je reviendrai vers lui à la fin de la réunion, et que ce soit la dernière intervention.

► **Un intervenant** : C'était pour une question de précision, suite à la première intervention de votre collègue, sur la charte et les documents distribués. Dans le document, je ne vais pas parler du fond, qui s'appelle « une deuxième gare », il y a un schéma, derrière, que je voudrais bien comprendre, où il y a des gains de temps de parcours et dessous des flèches avec des ronds bleus, avec des chiffres blancs dedans. Ce sont des minutes de transports.

Estelle BRISSET : On va vous répondre, on va afficher le schéma.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Gain de temps de parcours ou durée du transport ? C'est un peu ça, votre question.

► **Un intervenant** : Je ne comprends pas les chiffres, c'est tout. Je veux savoir ce que ça veut dire.

Bruno BEAUCHET, SNCF Réseau : En fait, ce que vous avez dans le document, effectivement, on voit des temps affichés, et juste au-dessus un paragraphe des gains de temps de parcours. Donc le schéma correspond à ce paragraphe des gains de temps de parcours. Et là, ce sont les minutes gagnées grâce au projet. Donc c'est par rapport au temps actuel entre, par exemple, Montpellier et Béziers, grâce au projet, vous gagnerez 22 minutes, par rapport au temps de parcours actuel.

► **Un intervenant** : Et la deuxième chose que je ne saisis pas, je pense que la commune de Narbonne a une superficie supérieure à la commune de Béziers, c'est la superficie ou les temps de transports pour aller de l'un à l'autre ? Ou vice-versa ?

Estelle BRISSET : Je ne pense pas, ce n'est pas une carte.

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

► **Un intervenant** : Non, mais comme il y a des schémas avec des ronds...

Estelle BRISSET : Je ne suis pas sûre qu'on ait voulu représenter la taille des agglomérations.

► **Un intervenant** : Je ne sais pas ce que ça représente, justement, je vous demande ce que ça représente, comme symbole.

Estelle BRISSET : Je crois que c'est juste de point à point ?

Bruno BEAUCHET, SNCF Réseau : Non, les cercles, c'est juste pour mettre en évidence Narbonne et Béziers. Effectivement, graphiquement, on aurait dû faire des cercles équivalents. C'était pour mettre en lumière ces deux sites de gares nouvelles, Béziers et Narbonne.

Estelle BRISSET : Je crois que c'est de point à point, effectivement. Je crois qu'on arrive au bout de notre réunion. Monsieur le maire, est-ce que vous voulez dire un mot de conclusion ?

► **Pierre CROS, maire de Nissan-lez-Enserune** : Oui, avec plaisir, parce qu'après, les longueurs, ce n'est pas irritant, mais on a dit l'essentiel. Pour ma part, pour conclure, je vais dire que j'espère que ce projet va aboutir le plus tôt possible, c'est ce que tout le monde souhaite, mais dans des conditions normales de concertation, c'est important. Il y a des gens inquiets, on le comprend, ils se sont exprimés, il faut les rassurer, ou alors, finir de les inquiéter en allant au bout, pourquoi pas exproprier, etc. Pour ma part, ce que j'espère, c'est que les délais annoncés quant à la réalisation, ça a été dit par des politiques, lors d'un comité, qui associait le préfet représentant de l'État, la région, etc., en disant qu'on pouvait espérer voir... vous savez, il y a Richard Anthony qui est mort, il disait qu'il entendait siffler le train, j'espère qu'on l'entendra passer à partir de 2025, ce sera ma conclusion, merci.

Estelle BRISSET : Merci, monsieur le maire. Merci à tous, merci à Florence Brutus pour votre présence, merci à Édouard Parant pour les réponses. Merci à vous tous pour votre présence active, mais sereine, on vous rappelle qu'on est à Narbonne jeudi et à Béziers mercredi prochain. Bonne soirée.

Fin de la réunion à 20h45.