

COMPTE-RENDU

Réunion publique

Lundi 20 avril 2015 – PINET

Foyer des Campagnes



Les intervenants des partenaires co-financeurs sont :

- **Guy AMIEL**, Vice-président, Communauté d'agglomération Hérault Méditerranée
- **Jean-Claude GAYSSOT**, vice-président, Région Languedoc-Roussillon,

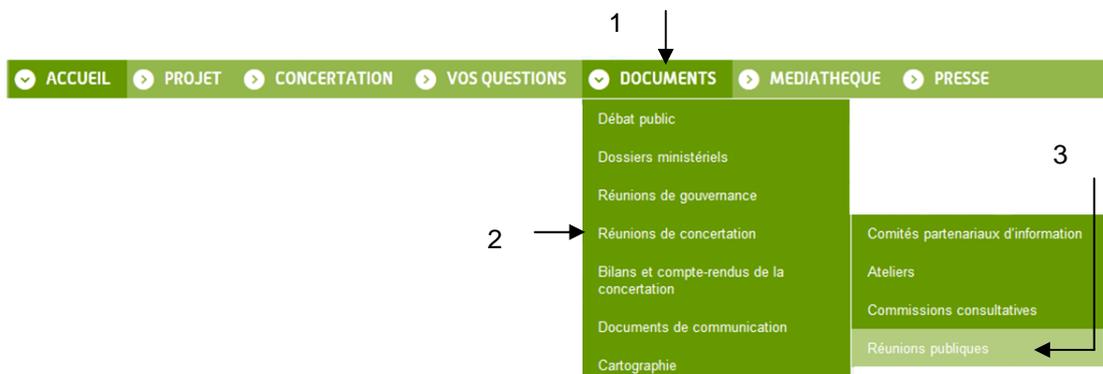
Les intervenants de SNCF RÉSEAU sont :

- **Édouard PARANT**, chef de mission du projet Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan
- **Nicolas ALADERN**, responsable des études techniques
- **Antoine HANTZ**, responsable des études environnementales
- **Anne-Lise GIBBE**, chargée de concertation
- **Bruno BEAUCHET**, responsable des études socio-économiques
- **Bruno PÉAN**, responsable cartographie
- **Fabrice CARAYON**, chargé 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 18h10, en présence de 130 personnes.

Estelle BRISSET : On attend monsieur Amiel qui ne devrait pas tarder à arriver, mais comme vous êtes ponctuels, on va respecter votre ponctualité, on va démarrer. Monsieur Amiel prendra la réunion en cours de route. On a quelques présentations avant son intervention. Bonsoir à tous, bienvenue à cette réunion d'échanges sur le projet ferroviaire Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan. Je suis Estelle Brisset, je suis l'animatrice de cette réunion. Mon rôle ce soir sera de faciliter les échanges entre vous et les intervenants présents sur scène. Justement, je vais continuer par les présentations, nous avons en tribune les représentants des collectivités territoriales, qui financent ce projet de LNMP. Je vous présente monsieur Jean-Claude Gayssot, qui est vice-président à la région Languedoc-Roussillon, délégué aux relations internationales à l'Europe et à la Francophonie. Monsieur Gayssot est bien sûr ancien ministre des Transports, on est au cœur du sujet de ce soir. Je vous rappelle que la région est l'autorité organisatrice des Trains Express Régionaux, les TER, qui circulent sur nos voies. Je vous présenterai monsieur Amiel quand il arrivera. Il me reste à vous présenter Édouard Parant, qui est chef de mission LNMP chez SNCF Réseau, il vous présentera tout à l'heure avec son équipe le projet détaillé sur votre territoire. 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 vais passer la parole à monsieur Barrau, qui nous fait le plaisir de nous accueillir dans sa commune de Pinet pour le traditionnel mot d'accueil républicain.

► **Gérard BARRAU, maire de Pinet :** Monsieur le président, monsieur le chargé de mission, monsieur Parant, mesdames et messieurs les élus, mesdames et messieurs, je vois beaucoup de viticulteurs, donc la problématique du TGV aujourd'hui, on le comprend tous pour Pinet, ce n'est pas tellement les gares, puisque dans ce projet, on a pu constater que tout le monde voulait les gares, mais personne ne voulait les rails. C'est vrai que ces rails, à l'époque moderne où nous sommes, s'ils avaient pu être en Wi-fi, ça aurait été formidable, mais on n'en est pas encore là, donc il faut absolument voir comment on peut s'en sortir au mieux, avec ce projet d'intérêt général qui va complètement traverser notre territoire, je parle pour Pinet essentiellement, mais aussi pour les communes qui sont là, présentes et je crois qu'il y a plusieurs interrogations et inquiétudes qui nous animent tous. La première des inquiétudes, vous êtes ici à Pinet, donc au cœur de l'appellation Picpoul de Pinet, et le projet de TGV va traverser en grande partie, complètement, cette appellation. Pour nous, pour tous ceux qui vivent de cette activité économique, il est quand même primordial de voir comment on peut trouver des solutions pour donner des équivalents de fonciers ou trouver des solutions de sortie honorable de cette problématique de ligne qui arrive là et qui coupe complètement notre territoire. Enlever de la surface sur nos productions, c'est très certainement diminuer notre chiffre d'affaires, et je crois que c'est quelque chose, à l'époque où on est, qui est quand même très pénalisant, surtout qu'il y a pas mal d'emplois qui sont à la clé. Notre village vit essentiellement de ça et les villages voisins aussi. Ça, c'est le premier des problèmes que nous rencontrons et je crois que là-dessus, il faudra qu'on se penche très sérieusement sur la problématique foncière, qui est essentielle pour l'appellation. Je pense que monsieur Bascou ici présent pourra en parler, et bien d'autres viticulteurs qui ont tous ces soucis, bien évidemment, devant eux. Deuxièmement, le problème que nous rencontrons aussi, c'est le problème du maintien de nos ressources. Vous allez passer par moment avec des trains de marchandises sur des périmètres de protection de ressources en eau. Ça, pour nous, c'est essentiel que des protections soient bien mises en place pour éviter que ces ressources soient polluées, justement. Ça, c'est un vrai souci, je parle pour nous, mais je pense que Florensac mettra le doigt là-dessus également, vous allez traverser des secteurs où il y a vraiment des captages d'eau et là-dessus, on veillera à ce que... enfin nous espérons trouver des solutions pour ne pas avoir de soucis à ce niveau-là. Ensuite, bien évidemment, c'est le confort de nos populations qui est important à maintenir. Les trains

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

de marchandises la nuit, c'est du bruit, c'est aussi du bruit qui se rajoute au bruit, pour nous, à savoir que déjà, nous avons été traversés par l'autoroute A9 qui est complètement contre le village. Sur l'autoroute A9, les protections qui ont été mises en place sont quasiment inexistantes et aujourd'hui, on se retrouve avec un nouveau problème qui arrive et il n'y a toujours rien de fait, malgré l'interpellation des ministres qui sont concernés. Je crois que pour nous, il serait important que ces points-là puissent être pris en compte. Et puis après, autant que faire se peut, nos paysages que nous aimons tous, qui sont là et qui font la qualité de notre pays, il faudra essayer de voir comment on peut les maintenir au mieux. Et pour ça, il y a des groupes de travail qui sont déjà organisés, qui ont déjà travaillé à l'agglomération Hérault Méditerranée. Je crois que ça ne sert à rien de continuer à parler, mais je vous ai cité les inquiétudes que nous rencontrons, j'espère qu'on pourra avancer sur ce dossier, parce que le but de cette réunion publique sur ce projet d'intérêt général, c'est bien que toutes nos tracasseries, toutes nos inquiétudes, soient levées, du moins du mieux possible. Voilà ce que j'ai à vous dire. Bonne réunion à tous.

Estelle BRISSET : Merci, monsieur le maire. Il y a une idée, un TGV en Wi-fi, je ne sais pas si techniquement, c'est possible, mais on pourrait garder l'idée. Merci d'avoir évoqué les sujets qui seront au cœur de notre réunion, ce soir, sur le maintien de l'activité agricole, la préservation de la ressource en eau et les protections des riverains. Quelques mots sur le déroulement de cette soirée. On va passer environ deux heures, peut-être trois, la semaine dernière, il y a eu des réunions sur le territoire qui ont duré trois heures, parce qu'il y avait beaucoup de questions et on essaie de répondre à toutes les questions de la salle. Deux grandes parties, deux moments forts dans cette réunion : une première partie où on va s'intéresser d'abord à la compréhension des enjeux et des objectifs du projet, en un mot 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 pourra apporter, à notre territoire et à nous usagers et citoyens, notamment en termes de services ferroviaires ? Je poserai cette question à nos intervenants en tribune et puis après, vous aurez la parole pour une première série de 4-5 questions uniquement sur le pourquoi, pour qu'on puisse enchaîner assez rapidement sur notre deuxième partie qui traitera du « comment », c'est-à-dire qu'on s'intéressera là précisément aux conditions de réalisation et de passage de ce projet. Édouard Parant et son équipe vous présenteront le tracé qui vous est proposé sur votre territoire, donc le tracé qui va de Pinet à Montblanc, en passant par les communes de Pomérols, Florensac, Castenau-de-Guers, Saint-Thibéry et Bessan. Avant d'attaquer la réunion, je voudrais juste vous resituer le cadre de cette réunion, puisqu'elle s'inscrit dans une démarche de concertation volontaire, qui est portée par SNCF Réseau et par les collectivités territoriales partenaires du projet. Pour vous expliquer plus précisément les modalités de cette concertation et les différents modes de participation, j'appelle Anne-Lise Gibbe, qui est chargée de concertation chez SNCF Réseau, qui va vous expliquer comment vous pouvez participer de manière globale à cette concertation.

Anne-Lise GIBBE, SNCF Réseau : Bonsoir à tous. Merci d'être aussi nombreux, d'être venus nous proposer vos avis, vos questions sur le projet de Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan. Comme l'a rappelé Estelle, SNCF Réseau organise cette concertation. La concertation, c'est un espace de dialogue et d'échanges avec l'ensemble des parties prenantes du projet, pour construire un projet partagé. Nous avons organisé un grand nombre de réunions, que ce soit avec les associations, les acteurs socio-économiques, les élus, et nous rentrons à l'heure actuelle dans une grande phase de concertation publique, qui a principalement trois objectifs. Le premier, qui est affiché à l'écran, est de choisir le tracé de l'ordre de 100 mètres, monsieur Barrau l'a rappelé, c'est vraiment le sujet principal, celui que vous avez tous en tête. Nous avons également d'autres choix à établir, à savoir de préciser l'implantation des gares nouvelles du Biterrois et du Narbonnais, et également de préparer le projet, qui sera soumis à l'enquête d'utilité publique. Comment faire pour participer à cette concertation ? Comme vous le faites ce soir, en participant à l'une des dix réunions publiques que SNCF Réseau organise sur l'ensemble du territoire. Aujourd'hui, c'est la cinquième réunion, nous en avons une demain, aussi dans l'Hérault, à Nissan.

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

Poussan, ce sera le 27 avril et Béziers le 29 avril. Il y a également des documents de communication qui vous ont été remis à l'entrée de cette réunion, je vais vous rappeler brièvement ces documents, pour savoir si vous les avez tous. Si vous ne les avez pas, je vous invite à les récupérer en fin de réunion à la sortie. Il y a premièrement le document « à deux, c'est mieux », qui est le document généraliste sur le projet, qui présente le projet dans son ensemble, de Montpellier à Perpignan, ses atouts et l'ensemble des choix en question à l'heure actuelle. Vous avez une carte du projet, en A3, qui vous a été distribuée. Ça, ce sont des cartes sectorisées, le secteur qui nous intéresse aujourd'hui est le secteur « Vallée de l'Orb et de l'Hérault », vous voyez dessinés dessus l'ensemble des variantes de tracés proposé par SNCF Réseau et les variantes qui vous seront plus explicitement récapitulées ce soir. Vous avez également cinq fiches thématiques, on a déjà parlé des sujets qui vous intéressent, à savoir le bruit. Un grand nombre d'informations est mentionné sur ces fiches, vous avez également la personne référente chez SNCF Réseau qui est indiquée, si vous avez besoin de plus d'informations, bien sûr, vous pouvez vous exprimer aujourd'hui, mais vous pouvez également lui envoyer un message. Il y a l'insertion paysagère et architecturale, le patrimoine agricole, je pense qu'on y reviendra ce soir, les acquisitions foncières, l'eau et la transparence hydraulique. Un dernier document a dû vous être distribué, c'est un questionnaire que je vous invite à remplir et à déposer dans l'urne prévue à cet effet à l'entrée de la réunion ou tout simplement à nous retourner gratuitement par voie postale. Vous pouvez retrouver l'ensemble de ces documents sur le site Internet lalignenouvelle.com, vous pouvez les télécharger et vous pouvez également poser vos questions sur le site Internet. Vous pouvez également vous rendre dans votre mairie, où une carte des variantes de tracé a été distribuée et un registre de la concertation est à votre disposition. Voilà l'ensemble des documents d'informations qui sont là pour aider à permettre de faire un choix éclairé à nos décideurs. Ce qu'il faut savoir également, c'est qu'il y a un garant de la concertation, en la personne de monsieur Jean-Pierre Richer, qui veille au bon déroulement de cette concertation, vous pouvez également le joindre par mail, il s'affiche à l'écran, c'est garant.lnmp@gmail.com, si vous avez des questions et si vous pensez que votre avis n'a pas été entendu. Je vous remercie.

Estelle BRISSET : Merci, Anne-Lise Gibbe, pour ces informations. On voit effectivement que vous avez un éventail d'outils pour vous informer et pour vous exprimer. Le cœur de la réunion, ce sera la présentation du tracé, en deuxième partie, avec notamment une animation 3D, qui vous permettra de vous rendre compte, quasiment comme si on y était, de ce que sera la ligne sur le territoire, c'est assez instructif, on prendra du temps ensemble pour parcourir ce territoire et on répondra bien sûr à toutes vos questions à la suite de la présentation de cette animation. On va essentiellement parler de Ligne Nouvelle ce soir, mais avant de démarrer, on voudrait quand même évoquer le réseau existant, dont l'entretien est ô combien important. Édouard Parant, vous représentez SNCF Réseau ce soir, dites-nous quels sont les investissements qui sont envisagés sur le réseau existant. En quoi consistent-ils ?

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Bonsoir, tout d'abord, et merci d'avoir répondu à notre invitation, je vous vois très nombreux. Effectivement, aujourd'hui, on est réunis pour parler d'un projet de Ligne Nouvelle, mais il faut garder à l'esprit que la priorité de SNCF Réseau, c'est l'entretien du réseau actuel, sur lequel roulent les trains. Parmi ces priorités, il y en a une qui est d'assurer la sécurité de l'ensemble des passagers, sur leurs trajets, qu'ils soient pour des loisirs ou bien des déplacements professionnels. Donc l'entreprise, aujourd'hui, elle réaffirme cette priorité donnée à la sécurité, donc un gros effort de maintenance pour l'entretien du réseau sur lequel l'ensemble des trains roule en Languedoc-Roussillon. À titre d'exemple, il faut avoir à l'esprit que ça représente plus de 1500 chantiers et travaux sur l'année 2015 partout en France. C'est à peu près 30 000 kilomètres de ligne, le réseau national, et 1800 en Languedoc-Roussillon. Donc ça représente un investissement annuel de presque 5 milliards d'euros. Si on regarde un peu ce qu'il se passe au niveau régional, parce qu'aujourd'hui, on est dans le pourtour méditerranéen, vous voyez que l'entreprise, pour le territoire qui est le nôtre, va déboursier 1 milliard d'euros dans les dix ans à venir. C'est-à-dire

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

avant même d'engager les travaux pour une Nouvelle Ligne, on va d'abord s'assurer de l'entretien et de la mise à niveau au niveau performances des rails et des lignes régionales. Ça se traduit comment ? La priorité, ça va être de remplacer les rails, justement, les traverses et le caillou, qu'il y a sur les voies ferrées. Ça, on va le faire entre Nîmes et Perpignan et également entre Toulouse et Castelnaudary. C'est les axes principaux, les plus circulés, et c'est là-dessus que se concentre l'investissement. Globalement, entre Narbonne et Perpignan, le travail a déjà été fait, mais il nous reste encore toute la section Nîmes-Narbonne, qui va être décomposée en plusieurs séquences. Et puis après, on terminera évidemment avec Toulouse-Castelnaudary. C'est 450 millions d'euros d'investissement dans les 5 ans à venir. Voici aujourd'hui ce qui est la priorité de l'entreprise.

Estelle BRISSET : Merci, Édouard Parant, pour cet éclairage, c'est effectivement important d'avoir toujours en tête la sécurité sur le réseau existant, même si on parle de Ligne Nouvelle ce soir. 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 et de son historique.

Diffusion du film

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

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

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 remettre en perspective le projet, de rappeler son histoire et les différentes étapes de concertation. Monsieur Amiel, vous arrivez à point nommé, on allait démarrer nos échanges sur la LNMP, on vient de finir la grande introduction. Je vous présente monsieur Amiel, premier vice-président de la Communauté d'agglomération Hérault Méditerranée, délégué aux finances et à l'optimisation budgétaire. Monsieur Amiel est également maire de Saint-Thibéry, commune concernée par le tracé qui sera présenté ce soir, mais il est à la tribune au titre de Hérault Méditerranée, qui est collectivité territoriale, partenaire, cofinanceur du projet, qui est impliqué dans le développement économique de son territoire et qui met notamment en place les liaisons rapides en cars, jusqu'à Agde. On va s'intéresser maintenant aux objectifs, au pourquoi de ce projet. Je me tourne vers vous, Édouard Parant. On entend parler de ce projet depuis de nombreuses années. Si on est réunis ce soir, on imagine qu'il est toujours d'actualité, mais dites-nous exactement où en est-il, qu'on comprenne bien à quelle étape du projet on se situe.

LA LNMP, POURQUOI ?

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Oui, effectivement, je pense que beaucoup parmi vous ont connu le démarrage de ce projet, dans les années 1990, même à la reprise des études, il y a maintenant quasiment huit ans, je reconnais certains des élus, ou même monsieur Bascou, on a fait un grand débat public qui a statué sur l'opportunité du projet. Oui, il faut la ligne, ça, c'était 2009. Et puis après, vous avez vu dans le film la progressivité des études. On y va étape par étape, en resserrant petit à petit le champ des possibles. Aujourd'hui, on arrive à la fin du processus d'études, pour choisir le tracé. Ce n'est pas la fin des études, mais en tout cas, avec le niveau d'études que l'on a, on est en capacité de proposer un tracé. Des variantes ont été étudiées et ce qu'on va vous présenter aujourd'hui, c'est le tracé tel qu'il ressort de la grille d'analyse multi-critères qui a été conduite. On aura l'occasion d'y revenir si vous avez des questions. L'étape qu'il nous restera, après, ce sera préparer l'enquête publique. L'enquête publique, ce n'est non plus l'opportunité mais l'intérêt général du projet. C'est une nouvelle étape et c'est celle qui permet notamment d'acquiescer le foncier. Pour resituer un petit peu la trame dans laquelle on se situe aujourd'hui, vous voyez que globalement, nous entrons dans une période de concertation préalable à la prise de décision et c'est bien ça, l'objectif, c'est de pouvoir recueillir les avis préalablement à la décision, et surtout éclairer notamment les cofinanceurs qui sont à mes côtés, lorsqu'ils auront à se

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

décider au comité de pilotage du 17 juin, sur où passer, où s'arrêter. Parce qu'une autre des questions qui sont posées, c'est où exactement placer les gares, même si on sait qu'il y en aura une à Béziers, une à Narbonne, reste à les positionner précisément. Sur ces bases-là, si un consensus se dégage à la mi-juin, l'objectif, c'est de pouvoir présenter un dossier au ministre, afin que celui-ci prenne sa décision d'ici la fin de l'année. Sur ces bases-là, ce que l'on souhaite, c'est donc de pouvoir engager l'enquête publique d'ici la fin de l'année 2016, donc dans un an et demi. Ça peut paraître loin, mais il ne faut pas perdre de temps, si on veut y arriver.

Estelle BRISSET : Très bien, nous voilà maintenant un peu plus au clair sur son état d'avancement. Dites-nous, en tant que citoyens et usagers, quels seront les nouveaux services ferroviaires que va apporter cette Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : L'objectif, comme ça a été rappelé au début, ce n'est pas de construire une ligne de plus, parce qu'on le voit, dans beaucoup d'endroits, les gens s'interrogent, « a-t-on besoin d'encore plus de lignes ferroviaires ? ». C'est vraiment d'avoir une ligne de mieux, pour faire fonctionner un réseau avec un doublé de lignes et créer un vrai corridor sur l'ensemble du parcours méditerranéen, l'arc méditerranéen. Avec cette deuxième ligne, qu'est-ce qu'on veut ? On veut vous simplifier le train, à commencer par les trains du quotidien, les TER ou les Corail, ceux qu'on utilise le plus souvent. Donc ces trains, pour qu'ils puissent fonctionner mieux, pour qu'ils soient plus nombreux, plus fréquents, plus fiables, on a besoin de pouvoir reporter une partie des trains type TGV et même une partie des trains de marchandises sur cette nouvelle ligne. Donc avec cette nouvelle ligne, on va libérer de la place sur la ligne actuelle et ça facilitera la circulation des TER, y compris des trains de marchandises, pour ceux qui utiliseront les plateformes régionales, dans les Pyrénées-Orientales, au port de Sète, au port de Port-la-Nouvelle. Donc des trains plus fréquents, plus fiables, plus rapides, avec des TER Intercités, par exemple. Et puis, pour ceux qui voudront vraiment aller loin et vraiment aller vite, évidemment, la Ligne Nouvelle répondra à ces objectifs de grande vitesse, que ne permet pas la ligne actuelle. La ligne actuelle, on ne peut pas rouler à plus de 160. La Ligne Nouvelle permettra de rouler à 300-320 kilomètres-heure et même, peut-être plus tard, parce qu'on ne la conçoit pas uniquement pour sa mise en service, 350 kilomètres-heure. L'ensemble du système, pour qu'il soit performant, ce n'est pas uniquement de gagner du temps quand vous êtes dans le train, il faut aussi en gagner pour aller chercher le train. Donc il faut que les sites de gares soient positionnés aux bons endroits pour qu'on ne perde pas de temps, pour aller chercher son train. Je parle là des TGV, puisque les TER, on continuera d'aller les prendre au plus près de là où on habite. Il y a un deuxième intérêt à développer le ferroviaire, donc à faire cette Ligne Nouvelle, c'est évidemment l'impact sur les gaz à effet de serre. Avec le report modal permis, évidemment, les gens qui abandonnent en partie leur voiture pour passer sur le train, mais également les transporteurs routiers, qui auront plus de facilité à utiliser le train, c'est donc faire baisser les gaz à effet de serre, puisque le rail utilise un mode de traction électrique. Troisième point, parce que ce n'est pas uniquement un projet technique, qu'on propose, c'est bien un projet de services, il faut que derrière, les cofinanceurs qui aujourd'hui confient les études, et demain une partie des travaux, il faut qu'ils s'y retrouvent, que ça apporte quelque chose au territoire. Donc il faut qu'ils puissent utiliser ce projet de train comme un levier de développement pour leur territoire respectif. Un levier de développement, certains, ce sera pour le tourisme, d'autres pour l'activité économique. Donc globalement, c'est l'opportunité d'être mieux connecté au monde, au niveau inter-régional, au niveau international et puis globalement de s'ouvrir plus facilement sur le monde extérieur. Voilà un petit peu à quoi va servir ce projet. Rapidement, si on veut avoir quelques chiffres, vous voyez ici les trois services, le TGV, c'est plus de 2,5 millions de passagers supplémentaires par an, à la mise en service du projet, et puis des fréquences en termes de TGV, vous les voyez ici, sur Béziers, Narbonne, Perpignan. Et les TER, c'est 3 TER en heure de pointe entre Montpellier et Narbonne, par exemple.

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

Estelle BRISSET : Très bien, donc si je résume très rapidement, c'est plus de trains, plus rapides, plus fiables, moins de CO₂, plus de développement économique. Justement, j'ai maintenant envie de me tourner vers nos intervenants en tribune, qui représentent les collectivités territoriales, qui financent ce projet. J'ai envie de commencer par vous, Jean-Claude Gayssot, vice-président de la région Languedoc-Roussillon, pour aller de la vision la plus globale à la vision la plus localisée. Vous, en tant que territoire régional, que va apporter ce projet, quels en sont les atouts ? C'est vrai qu'il couvre quasiment l'ensemble de la région Languedoc-Roussillon.

► **Jean-Claude GAYSSOT, vice-président, région Languedoc-Roussillon :** Oui, ça vient d'être dit très justement, est-ce qu'on a besoin de cette Ligne Nouvelle ? La réponse est claire, nette, sans ambiguïté : oui, il nous faut ce doublé de ligne. Pourquoi ? Nous avons mis en place, à l'échelle nationale, un observatoire sur le trafic concernant notre région, pour faire passer les trains du quotidien, nos TER, le TGV, nos Intercités et nos trains de marchandises. Actuellement, l'observatoire est en train de travailler et je vous le dis, sous peu, il va publier que la saturation est à l'ordre du jour, à l'horizon 2017, la saturation. Ça veut dire que si on veut répondre à la demande régionale d'une ligne à grande vitesse, pour notre région, je ne vois pas pourquoi on serait la seule région où il n'y aurait pas le TGV qui nous desservirait. Si on veut répondre à la demande de la France, concernant le développement des infrastructures et de la réponse à la satisfaction des trains du quotidien, puisque j'arrive à saturation et que nous avons développé dans notre région une politique favorable à l'utilisation des trains du quotidien. Moi, au début, quand j'ai été élu dans cette région, comme vice-président chargé des questions des transports, à ce moment-là, on s'est connus, des fois, on s'est engueulés, parce qu'ils sont forts, mais il ne faut quand même pas tout accepter. Il faut faire valoir aussi les intérêts locaux. Je ne m'inquiète pas, mais je le dis, avant que tu le dises. Dès 2004, la question, y compris pour l'engagement de la région sur le plan financier, a été posée et nous avons fait le choix, avec Georges Frêche, puis avec Christian Bourquin et maintenant avec Damien Alary, d'être partie prenante, pour pouvoir avoir ce résultat, pas seul, il faut que l'État, y compris les entreprises privées, puisse être associé à ce financement. L'Europe en a besoin aussi. Vous ne l'avez pas mis, mais tu en as parlé, il y a deux corridors européens classés comme prioritaires, alors vous me direz « oui, mais l'Europe, ils font ce qu'ils veulent, il y en a même qui disent que l'Europe, il faut arrêter tout ». Non, le fait que l'Europe ait classé cette portion de ligne Montpellier-Perpignan qui entre dans les deux corridors prioritaires, corridor sud et corridor de la Hongrie, qui passe par Lyon-Turin, etc., qui va vers la péninsule ibérique, mais ça nous donne quoi ? Une capacité de financement européen, de l'ordre de 40 %, ce qu'on n'a jamais eu pour ce qui est du transfrontalier, et de 30 % lorsqu'il s'agit d'un goulet d'étranglement. Or, s'il n'y a pas ce doublé de ligne, nous sommes en goulet d'étranglement, vous voyez ce que je dis, au point de vue de la saturation, au départ. Et c'est tellement vrai qu'aujourd'hui, j'y suis un peu pour quelque chose, puisque je m'occupe des questions internationales et européennes, nous sommes en train de nous battre avec le gouvernement français et avec la région pour obtenir 12 millions d'euros pour les études concernant ce dont on discute aujourd'hui. Donc oui, on en a besoin, nous sommes la région la plus attractive de France et d'Europe. Tous les trois ans, nous avons l'équivalent d'une ville de 100 000 habitants de plus en Languedoc-Roussillon, c'est-à-dire que les besoins, à la fois d'activités, pour les emplois, à la fois de mobilité, et là, nous sommes au cœur de cette question. Ces besoins sont énormes, ils ne vont faire que progresser, que grandir. Donc je termine, n'aie pas peur.

Estelle BRISSET : Je vous connais, Jean-Claude Gayssot. C'est toujours passionnant, mais...

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

► **Jean-Claude GAYSSOT, vice-président, région Languedoc-Roussillon :** J'insiste, parce qu'il faut vraiment... au moment où nous sommes, la question des questions... j'étais avec mon président, rencontrer Juncker, justement parce qu'il propose un financement. Ça s'inscrit dans le plan Juncker, pour avoir des financements européens, la question des questions, aujourd'hui, c'est vraiment qu'on se mette bien d'accord sur le tracé, qu'on se mette bien d'accord pour qu'on puisse enclencher l'enquête d'utilité publique en 2016 et donc attaquer les travaux avant 2020, c'est ça, la question des questions qui est posée. Sinon, on risque d'être dans le trou, y compris concernant les financements européens.

Estelle BRISSET : Parfait, monsieur Gayssot, c'est un vrai plaidoyer pour ce doublé de lignes. Merci d'avoir rappelé l'enjeu de la saturation et les risques de goulet d'étranglement, et d'avoir aussi remis en perspective, avec l'Europe, la problématique des financements, qui est un enjeu crucial. Je me tourne vers vous, maintenant, monsieur Guy Amiel, vous êtes vice-président de la Communauté d'agglomération Hérault Méditerranée. Vous, en tant que vice-président de cette Communauté d'agglomération, quels sont les atouts de ce projet, comment la LNMP va-t-elle s'articuler avec votre projet de territoire ?

► **Guy AMIEL, vice-président, Communauté d'agglomération Hérault Méditerranée :** Je crois que monsieur Gayssot a raison, on ne peut pas être contre la ligne à grande vitesse. Avoir des TGV, avoir une ligne à grande vitesse, doubler la ligne et avoir des séquences d'Intercités qui soient plus intéressantes qu'aujourd'hui, bien évidemment, ça va dans le bon sens. Moi, la question que je me pose, c'est la question du financement. C'est là que c'est important, parce que Hérault Méditerranée, l'agglomération Méditerranée, a financé les études à une certaine hauteur, c'était déjà compliqué pour les financer, pour une aggro comme la nôtre. Je dis au passage que la péréquation entre l'agglomération de Montpellier, par exemple, et la nôtre, a été exactement la même, nous avons payé exactement le même prix. Nous n'avons pas le même budget. On avait demandé à ce qu'il y ait une péréquation qui se fasse, ça n'a pas été fait. Maintenant, pour le montant des travaux qui va être annoncé, je ne vois pas comment une agglomération comme la nôtre peut aller sur le financement des travaux. Donc oui à la ligne, bien sûr, mais c'est l'État, c'est l'Europe, c'est peut-être la région, qui a d'autres moyens, c'est peut-être le département qui, je pense, n'est pas venu aux études, d'ailleurs, entre autres. Mais nous, les agglomérations, et notamment l'agglomération Hérault Méditerranée, qui a un budget de 46 millions d'euros, comment va-t-on s'associer aux financements des travaux ? Ça, je ne le vois pas bien du tout. Pour ce qui concerne Saint-Thibéry, nous sommes impactés par la ligne à grande vitesse sur 200 mètres, je crois, donc pour nous, tout va bien. Ce que je remarque, c'est que dans la zone de Bessan, la ligne passe à peu près au même endroit qu'en 1995, donc pour nous, tout va bien, je pense que le maire de Bessan est content aussi. C'était d'ailleurs, je pense, le seul endroit où elle pouvait passer.

Estelle BRISSET : On évoquera ces questions de tracés.

► **Guy AMIEL, vice-président, Communauté d'agglomération Hérault Méditerranée :** Quant aux différentes gares, elles seront aussi payées par les communes et les communautés d'agglomérations qui le voudront. Et ça aussi, une gare TGV, ça coûte très cher, monsieur Gayssot, je pense ?

► **Jean-Claude GAYSSOT, vice-président, région Languedoc-Roussillon :** C'est cher, oui.

► **Guy AMIEL, vice-président, Communauté d'agglomération Hérault Méditerranée :** Voilà, c'est cher, oui. Voilà tout ce que je peux vous dire, moi, aujourd'hui. Sur Daint-Thibéry, ce tracé me va très bien, sur Bessan et Florensac, je pense que c'est un peu la même chose.

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

Estelle BRISSET : On en parlera après, chaque maire pourra s'exprimer.

► **Guy AMIEL, vice-président, Communauté d'agglomération Hérault Méditerranée** : Maintenant, au niveau du financement, là, nous sommes allés sur les études, je pense qu'on a fait un gros effort, il serait bien qu'on s'arrête là.

Estelle BRISSET : Merci pour ces précisions, de souligner l'importance des financements d'un tel projet. Là, on est en phase de financement des études, après, il faudra financer le projet. Je rappelle que vous avez l'ensemble des logos derrière, il y a neuf partenaires cofinanceurs, et notamment les agglomérations de Montpellier, Hérault Méditerranée, Carcassonne, le Grand Narbonne et Perpignan, et puis Béziers Méditerranée. Et puis il y a le Conseil général de l'Aude et le Conseil général des PO, et bien sûr la région, l'État et SNCF Réseau. On va attaquer une première série de questions, je vous propose qu'on la calibre un peu, peut-être 4-5 questions sur le pourquoi, c'est-à-dire sur les enjeux, sur le service ferroviaire, pour passer très vite après sur ce qui, je pense, vous intéresse tous le plus, c'est-à-dire la présentation du tracé, avec l'animation 3D et là, on prendra toutes les questions qu'il y a sur les impacts et les tracés. Est-ce qu'il y a d'abord, dans ce premier moment d'échanges, pour faire écho avec ce qui vient d'être dit, des questions sur le pourquoi, sur les services ferroviaires ? Vous êtes tous là pour parler du tracé. À ce moment-là, s'il n'y a pas de questions tout de suite, il y en aura après, bien sûr, on va enchaîner avec notre deuxième partie. On va donc s'intéresser aux conditions de passage de ce projet sur votre territoire, et donc le tracé sur les sept communes qu'on a citées au début de la réunion. Édouard Parant, sur ce territoire, vous avez étudié plusieurs variantes de tracés, expliquez-nous comment vous vous y êtes pris, quelle est la méthodologie, et puis présentez-nous ce tracé sur ce territoire.

LA LNMP, COMMENT ?

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Oui, ça a été rappelé dans le film et on avait eu l'occasion de le présenter à l'ensemble de vos élus en novembre, lors de commissions consultatives, qui réunissaient l'ensemble des maires, conseillers généraux, régionaux et parlementaires. Vous retrouvez ici le petit schéma qui vous a été présenté, qui est issu des travaux du Grenelle de l'environnement. On a plusieurs variantes de tracé, vous avez vu, il y a celle qui va tout droit, celle qui longe au maximum les infrastructures, en l'occurrence ici, c'est plutôt l'autoroute et le gazoduc, celle qui s'insère le mieux dans le territoire, aux niveaux environnemental et territorial, celle qui réutilise au maximum le tracé historique et celle qui, globalement, essaie de minimiser les coûts, puisqu'on a parlé de financement. Voilà un peu les cinq grandes lignes directrices avec lesquelles on a tracé donc des variantes. Ces variantes, on vous les avait présentées en 2012, au printemps, il y a maintenant trois ans. Là, on les a passées au tamis de cette grille d'analyse, vous retrouvez donc à la fois tout ce qui est patrimoine et paysages, risques naturels, dans la région, c'est essentiellement les inondations, mais pas seulement, il y a aussi des risques technologiques, le patrimoine agricole et viticole, je pense que c'est notamment ce qui va animer nos débats dans quelques instants, les activités sociales et économiques, notamment quand il y a des zones d'activités, actuelles ou en projet, qui peuvent être éventuellement impactées par le tracé ? Et puis évidemment, se pose la question : est-ce qu'il y a des solutions qui sont plus ou moins faisables et à quel prix ? Voilà un petit peu comment on a analysé chacune des variantes, avec la même méthodologie, au travers de ce spectre d'études. Je vous présente ici la vue d'ensemble sur l'intégralité du linéaire. En fait, ce qu'il ressort, c'est qu'à peu près à 70 %, on va pouvoir proposer de rester là où c'était prévu, et notamment sur votre territoire. Mais ce n'est pas le cas partout. Vous voyez en bleu les secteurs sur lesquels on va proposer une autre variante que celle imaginée à l'époque. Je vais très rapidement vous en dire deux mots, avant de revenir sur le secteur qui nous intéresse aujourd'hui. Dans les

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

Pyrénées-Orientales et la plaine du Roussillon, au niveau du Camp Joffre, en fait, on a un certain nombre de contraintes environnementales et de risques technologiques, qui nous amènent à proposer un tracé un petit peu plus dans l'intérieur des terres. Pour ceux qui connaissent, c'est du côté du Camp Joffre. Après, quand on arrive dans l'Aude, et notamment le secteur ouest Narbonnais et les plaines de l'Aude, eh bien à l'époque, il n'y avait pas de gare de prévue, donc le fait d'insérer une gare sur un tracé modifie ce tracé, donc nécessairement, comme le fait est acquis de créer une gare nouvelle, eh bien il va falloir modifier le tracé. En plus, on a deux autres éléments très forts dans l'Aude, qui sont les digues de Cuxac-d'Aude et un plan de prévention des risques technologiques, une usine qui s'appelle la Comurhex. Ça veut dire quoi, tout ça ? Ça veut dire qu'en vingt ans, le territoire a beaucoup changé, donc le projet est obligé de s'adapter à l'environnement qui a évolué, qui n'a pas attendu le projet. Plus près d'ici, donc, c'est aux alentours de Béziers, Villeneuve-lès-Béziers, où là aussi, il est prévu une gare nouvelle, donc il va falloir localement un petit peu modifier les tracés. On va voir que ça a un impact sur le début de la séquence qui nous intéresse aujourd'hui, notamment sur le secteur de Montblanc. On va commencer sur le territoire de Montblanc, on va aller jusqu'à Pinet et même Pomérols, puisque la forme de la commune de Pomérols est un peu particulière, elle reboucle jusqu'aux limites de Mèze. On va vous présenter d'abord des cartes, pour rappeler un petit peu les différentes variantes qui ont été étudiées. Et puis assez vite, on va passer sur la maquette en trois dimensions, pour que chacun puisse visualiser le tracé qu'on a mis dans le territoire, pour essayer de donner un petit peu plus de consistance à cette présentation. Vous voyez, sur ce secteur-là, on a 40 % hors du PIG et on va très vite voir pourquoi je vous ai dit que c'était en lien avec la gare de Béziers, qui n'est pas sur le secteur, mais dont les effets se font ressentir jusque sur notre territoire. On a la zone de passage qui fait entre 1 et 1,5 kilomètre de large, elle a été validée en 2011. À l'intérieur, on a plusieurs variantes de tracés. Il y a le tracé historique, qui est le tracé rose, qui passe, sur ce territoire-là, essentiellement au nord, avant de reboucler dans le coude de l'Hérault et de longer l'autoroute. Et puis on avait une variante qui coupait au plus droit, c'était la variante violette, qui, sur Bessan notamment, arrivait par le sud et qui coupait l'autoroute au niveau de l'échangeur, pour poursuivre et retrouver là aussi le coude. Et puis on avait une variante de meilleure insertion environnementale, qui passait un petit peu plus au nord et franchissait le cours d'eau plus haut, on verra pourquoi, finalement, cette variante n'a pas été retenue, avec d'ailleurs une variante qui pouvait se dédoubler et poursuivre sur le haut du territoire, un peu plus loin par rapport au tracé de l'autoroute. Sur ce territoire-là, il y a une évolution. Sur ce territoire-là, on a deux variantes de tracés, il y a la verte et la jaune. La jaune, normalement, peu de gens l'ont vue. En fait, c'est presque le PIG, mais ce n'est pas exactement le PIG. Il faut comprendre qu'à cet endroit-là, on a le choix, en venant de la gare de Béziers, de franchir l'autoroute par-dessus ou par dessous, et la traversée du bois de Montblanc, de la faire au plus près de l'aire d'autoroute ou essayer de contourner au maximum le bois. C'est pour ça que ça nous amène à vous présenter deux variantes sur ce territoire-là, la verte et la jaune. En tout cas, ces deux variantes se rejoignent sur le territoire de Bessan, pour essayer de se rapprocher au maximum du tracé historique, le tracé rose, et donc poursuivre vers l'est, en direction de Florensac. Il y a d'abord un choix, c'est ce qu'on a ressenti, à chaque fois qu'on arrivait à proposer de rester dans le PIG, le projet d'intérêt général, c'était généralement mieux accueilli. Ce n'est pas toujours le cas, mais c'était en général mieux accueilli. Par ailleurs, sur le secteur, on aura l'occasion de le développer, mais ça a été rappelé par monsieur le maire, il y a un certain nombre de captages d'eau potable et sur ce secteur-là, en plus, il y aura des trains de marchandises, donc la problématique de la réservation de la ressource en eau. On a travaillé avec le syndicat mixte pour essayer de voir où il était mieux de passer. Évidemment, il y a les eaux souterraines, celles qu'on boit, et puis il y a les eaux de surface, généralement, celles qui débordent. Donc se pose aussi la question d'où c'est le mieux de traverser le cours d'eau, vis-à-vis de la sécurité des populations. Et puis après, il y a des critères techniques, notamment entre le tracé vert et le tracé jaune. Le fait de passer au-dessus ou au-dessous de l'autoroute, c'est plus ou moins compliqué, on pourra y revenir si vous avez des questions. On poursuit un petit peu sur l'est du territoire. On quitte Florensac, on effleure Castelnaud-de-Guers et on rentre sur Pomérols et Pinet. Donc là, vous

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

avez le tracé historique, qui file tout droit, en restant au sud de la voie romaine, et puis on avait deux variantes de tracés qui essayaient de passer plus au nord, notamment parce que c'était une demande, de s'insérer dans le vignoble un peu plus au nord. Et celle qu'on propose, aujourd'hui, ce soir, mais on va pouvoir en rediscuter, c'est de rester sur le PIG, notamment pour des questions d'acceptabilité sociale et aussi de coûts, je sais que c'est plus difficile à entendre, mais il faut savoir qu'au nord du territoire et compte tenu du fait qu'il y a des trains de marchandises qui vont rouler sur cette ligne, les pentes sont faibles, ça nous a amené un ouvrage d'art qui faisait plus d'un kilomètre et demi. Donc pour des critères de bénéfices/coûts, on propose de rester sur le tracé historique, sur ce territoire-là. Ce que je vous propose maintenant, c'est de découvrir cela avec une maquette en trois dimensions, je vais appeler Antoine Hantz qui est le responsable environnement, développement durable, et Nicolas Aladern, qui est le responsable des études techniques pour venir vous présenter dans le détail ce tracé.

Estelle BRISSET : Ils vont nous accompagner dans ce voyage, vous allez voir, c'est une animation 3D, on va prendre le temps de la passer lentement, vous expliquer pour bien vous repérer, parce qu'il faut rentrer dedans avant de comprendre où l'on est et comment ça marche. N'hésitez pas, il ne faut pas que ce soit la foire d'empoigne, si vraiment il y a quelqu'un qui est perdu ou si vraiment il y a besoin d'une spécificité, vous pouvez poser calmement la question, on essaiera de répondre, pour que vous puissiez bien vous repérer.

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : Bonsoir à tous, on va vous présenter cette maquette. Déjà, pour bien se repérer, on va partir de Béziers et on va revenir vers Pinet. Béziers est sur la gauche, quand on zoomera un petit peu, vous allez voir les petites étiquettes rouges, qui donnent les noms des communes, on a Villeneuve sur la droite, Cers, etc. Au niveau des couleurs, vous avez la zone d'étude de 5 kilomètres, issue des débats publics. En plus clair, vous avez la zone de passage préférentielle, dans laquelle s'inscrivent toutes les variantes. Au milieu, il y a l'autoroute en noir. Quand on zoomera un petit peu plus, vous aurez en jaune les lieux-dits, en bleu les cours d'eau et en orange les voiries type routes départementales et chemins communaux. On va redescendre au niveau du sol. Déjà, je vous rappelle que sur la section entre Montpellier et Béziers, la ligne est mixte, ça se traduit par des contraintes, on ne peut pas tourner comme on veut, même avec les TGV et les pentes, c'est pareil, on ne peut pas monter très fort avec des trains de fret. Entre autres, comme la ligne n'est plus mixte après Béziers, on doit réaliser un raccordement, en fait, entre la Ligne Nouvelle et la ligne classique. On le voit ici, mais ce n'est pas l'objet de la séance d'aujourd'hui, puisqu'on n'est pas sur les communes concernées. Mais bon, ça a beaucoup d'influence sur le tracé. En bleu, on voit le site de gare de Béziers, c'est le site A75, au niveau de l'échangeur. On va revenir un petit peu en arrière, il y a un autre site de gare pressenti, qui s'appelle « Canal du Midi », à la jonction entre la Ligne Nouvelle, la ligne classique, juste à côté du Canal du Midi. On y va. Donc vous voyez en blanc les limites de communes, donc là, on est toujours sur Béziers et Villeneuve, on va avancer jusqu'à Montblanc.

Estelle BRISSET : On fait un trajet sud-nord, on remonte de Béziers à Montpellier.

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : Oui, c'est plutôt ouest-est. Donc au niveau de la limite avec Montblanc, là, on est à Cers, on arrive sur Montblanc, au niveau de l'autoroute. La section démarre avec la traversée du bois de Bourbaki.

Antoine HANTZ, SNCF Réseau : Le bois de Bourbaki, effectivement, est à cheval sur les communes de Béziers et de Montblanc. Vous voyez l'aire de repos de Béziers-Montblanc, le long de l'autoroute A9. Ce bois de Bourbaki, outre les enjeux milieux naturels et environnementaux, est aussi un espace à vocation sociale, sportive, notamment de la commune de Béziers. Donc les variantes traversent ce bois.

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : Pour que vous vous rendiez bien compte, là, on est en déblai, c'est-à-dire que la ligne est sous le terrain naturel, c'est décaissé. Un petit peu plus loin, juste après la limite de commune, on est en remblai. Pour que vous vous rendiez compte un petit peu, on peut descendre juste pour que les personnes se rendent compte, à gauche, on voit l'autoroute. Si on se rapproche du sol, on pourra le faire tout à l'heure, mais pour l'instant, on va quand même tenter de rester assez haut. On est sous le terrain naturel, en déblai. Si on remonte, on va voir le remblai, un petit peu plus loin. J'ai oublié de vous préciser. Là, je suis en train de vous présenter la variante verte. On a vu tout à l'heure, il y avait deux tracés qui sont pressentis, la variante jaune, qui se rapproche du PIG et la verte, c'est celle-là que je suis en train de vous présenter. Ici, on voit que la ligne arrive en remblai, tout simplement parce qu'on arrive sur la plaine inondable du Libron, qui est le cours d'eau en bleu. On franchit cette plaine par des ouvrages d'art hydrauliques. Ici, vous avez, sur le cours d'eau principal, un viaduc, on va le voir. Si on continue, on a des petites sections de remblai. C'est un fleuve.

Estelle BRISSET : D'où un viaduc assez dimensionné.

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : Oui, assez dimensionné, parce que toute la zone inondable, en fait, on la voit, c'est là où il n'y a pas d'arbres, c'est toute la zone inondable du Libron. Ensuite, ce qu'on appelle des ouvrages de décharges, un petit peu plus loin, puisque l'eau arrive jusque-là.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Le chiffre 101, c'est le kilométrage depuis Perpignan.

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : Suite à cette traversée de la plaine du Libron, on arrive sur le bois de Montblanc, que vous voyez sur la gauche.

Antoine HANTZ, SNCF Réseau : Édouard Parant vous précisait que ce qu'on vous présente ici, c'est la variante verte, donc la variante de moindre enjeu territorial, donc cette variante a été construite essentiellement pour des raisons milieu naturel, parce que le bois de Montblanc, là, qui est à gauche, abrite notamment un système de mares temporaires, avec des espèces notamment de grenouilles et de flore assez rares. Par contre, il a le désavantage de se rapprocher... c'est pour ce territoire-là, que je vous parle, c'est sur la commune de Montblanc. Mais par contre, cette variante-là a le désavantage de se rapprocher du château de Coussergues, qui est sur la droite, et notamment sur un bâtiment de ce domaine, la bergerie, sur ce secteur-là.

Estelle BRISSET : La grenouille suscite l'émotion, en tout cas, dans un sens ou dans l'autre, je ne sais pas.

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : Le tracé continue à peu près au niveau du terrain naturel, on va passer l'autoroute. Donc là, on est au terrain naturel et vous le voyez, le relief va être beaucoup plus marqué, juste avant l'autoroute, et on va être obligés de la franchir par en dessous, avec cette variante verte, d'où un déblai assez important et ensuite, une tranchée couverte. Qu'est-ce que c'est, une tranchée couverte ? Ce n'est pas un tunnel, on vient creuser dans le terrain naturel, on construit l'ouvrage au fond du déblai que l'on a fait, et puis on vient recouvrir par dessus. Ça fait comme un tunnel, mais pas construit de la même façon. Là, on franchit l'autoroute par en dessous.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Vous avez le domaine de la Valmale, pour ceux qui reconnaissent, à gauche, avec les champs photovoltaïques.

Antoine HANTZ, SNCF Réseau : Effectivement, la Valmale est à gauche et il y a le domaine de la Guinarde qui sera à droite, un petit peu plus loin. Cette variante de tracé traverse les champs de panneaux photovoltaïques.

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : Donc on continue le trajet, on est toujours en déblai, on avance entre les champs photovoltaïques, donc la Valmale est sur la gauche, vous la voyez écrite en jaune. On continue, on passe entre la Valmale et la Guinarde qui est sur la droite. Il y a pas mal de cours d'eau à franchir, c'est pour ça qu'on tente de rester au-dessus du terrain naturel sur cette section. On s'en va se coller le plus possible à l'autoroute. On se rapproche de Saint-Thibéry, Bessan. Là, on est au niveau du terrain naturel, on intercepte des routes qui seront rétablies et là, on arrive au niveau des Monts Ramus, avec les cônes volcaniques, donc on passe dans celui du milieu, pour ceux qui connaissent bien, par un déblai. Et ensuite, on arrive au niveau de l'échangeur d'Agde.

Antoine HANTZ, SNCF Réseau : L'échangeur d'Agde que vous voyez sur la droite, si on avance encore un petit peu, pour ceux qui connaissent ce territoire, on va passer à proximité, à gauche, du moulin de Ramus, donc un moulin à l'huile, avec des oliviers, et on passe au niveau de la station Esso, au bord de la RD112. On passe à côté du moulin de Ramus.

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : Donc là, sur le kilomètre qui vient, jusqu'au franchissement de l'Hérault, en fait, la variante verte rejoint la variante PIG originelle, dans ce secteur. On va peut-être s'arrêter là, pour l'instant, parce qu'en fait, c'est autour de ce point-là que l'autre variante arrive. Donc on va faire un rapide retour en arrière, on a bien compris, pour la carrière. On va faire un rapide retour en arrière jusqu'à Montblanc, pour vous présenter l'autre variante. Donc ça, c'est vitesse Mirage 2000.

Estelle BRISSET : Le chiffre qui défile, c'est la vitesse. 7000 kilomètres-heure.

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : Donc là, on est à Villeneuve-lès-Béziers, on voit le site de gare A75, on va avancer un petit peu. Est-ce que tu peux faire un plan assez haut pour voir les deux variantes ? Avance un petit peu.

Antoine HANTZ, SNCF Réseau : Vous voyez la variante que l'on vient de voir, vous voyez la deuxième qui s'affiche complètement en haut.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Il faut se rapprocher, les gens ne verront pas.

Estelle BRISSET : C'est un petit peu loin. On peut remercier Bruno, qui est aux manettes, ce n'est pas évident de piloter cet engin 3D.

Antoine HANTZ, SNCF Réseau : Donc là, on rejoint le bois de Bourbaki.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : On peut faire une vue aérienne, s'il vous plaît ? Avancez encore un peu, Bruno, qu'on voit bien.

Estelle BRISSET : Là, on voit le départ des deux variantes, c'est ça ?

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : Voilà. Celle qu'on vous a présentée, c'est celle de droite, on va vous présenter celle de gauche. Celle de gauche a été faite pour se rapprocher au maximum du PIG, puisque quand le PIG avait été fait, il n'était pas question de raccordement pour sortir les trains de fret, il n'y avait pas de gare à Béziers, donc aujourd'hui, ces contraintes-là font qu'on ne peut plus rester sur le PIG, donc cette variante a été construite pour se dire qu'on tente de s'en rapprocher le plus possible. Les deux variantes se séparent au niveau du bois de Bourbaki, que l'on a passé tout à l'heure. C'est la variante jaune, sur le tracé. Donc le bois de Bourbaki, de la même façon, on doit franchir la plaine inondable du Libron, donc là, le franchissement est un petit peu plus favorable, les ouvrages sont moins longs, mais c'est le même principe, un ouvrage principal pour franchir le cours d'eau et ensuite, des ouvrages hydrauliques de décharge pour le reste de la plaine

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

inondable. Donc on le voit ici, il y en a trois, le dernier permet de rétablir la RD28. On arrive maintenant au niveau du bois de Montblanc.

Antoine HANTZ, SNCF Réseau : La variante verte qu'on vous a présentée tout à l'heure évitait le bois de Montblanc par la droite, cette variante-ci traverse le bois de Montblanc par le sud, elle permet aussi de s'éloigner du château de Coussergues et d'éviter également d'impacter le bâti de ces exploitations, la bergerie.

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : Là, on est au-dessus du terrain naturel, en remblai.

Antoine HANTZ, SNCF Réseau : C'est toujours le même bois, donc il y a toujours les grenouilles, effectivement. Par contre, on le traverse, donc elle impacte plus fortement ces milieux naturels. En revanche, on s'éloigne du château de Coussergues, et on n'a pas d'impact sur le bâtiment, qui est dans la ZPP, ici.

Estelle BRISSET : Chaque variante a ses plus et ses moins.

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : Comme tout à l'heure, on est au-dessus du terrain naturel, on doit franchir l'autoroute, sauf que cette fois, le franchissement est plus simple, parce qu'on passe l'autoroute par dessus. Donc il y a un ouvrage qui est tout petit, il n'y a plus de gros déblai, il y a juste un remblai, afin de franchir l'autoroute. Ensuite, on repart vers Bessan. Vous avez le parc photovoltaïque comme tout à l'heure. Pour monter sur le relief, on a un petit déblai en sortie d'autoroute.

Antoine HANTZ, SNCF Réseau : Là, la différence entre les variantes, c'est que la variante précédente passait entre les domaines de la Valmale et de la Guinarde, au niveau du parc photovoltaïque. Et là, ça passe à gauche, à gauche également de la Valmale, au nord. La Valmale que vous voyez là, sur la droite du tracé, quand l'autre variante passait à côté.

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : Là, on est au niveau du terrain naturel, donc un petit remblai, petit déblai et on se dirige comme tout à l'heure vers Monts Ramus. Comme tout à l'heure, on doit franchir les cônes volcaniques, en fort déblai.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Vous pouvez aller dedans, éventuellement, Bruno, pour qu'on se rende compte ?

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : Là, on a déjà rejoint le projet d'intérêt général, un petit peu plus tôt que la variante verte.

Antoine HANTZ, SNCF Réseau : On arrive ici au niveau du moulin de Ramus et cette variante permet également de s'éloigner un petit peu plus du moulin, parce que vous voyez, la variante précédente impactait directement la station-service, alors que là, elle passe plus à droite, au sud. Elle est un peu plus décalée, plus proche de l'autoroute.

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : Là, on est en déblai, donc il faudra rétablir la RD13 par dessus et on arrive au niveau de la ZAC de la Capucière et des carrières. Donc on est quasiment au niveau du terrain naturel, sur cette zone. Vous avez toujours l'autoroute sur la droite, donc on passe toujours au nord-ouest de l'autoroute.

Estelle BRISSET : Il y a une question sur les Monts Ramus et une question pour revenir en arrière. Est-ce qu'on le fait maintenant ou est-ce qu'on reviendra après dessus, au niveau pilotage de l'engin ? On y va maintenant, alors. J'ai pris les questions, on va donner les micros, on va faire au fur et à mesure, effectivement, si vous avez des questions très précises sur le tracé. Il y avait monsieur.

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

► **Matthieu JOUGLA** : Bonsoir, je suis le propriétaire du moulin du mont Ramus. Est-ce que vous avez, à ce jour, fait un choix entre les deux tracés ? Parce que la question précise que j'ai, c'est que sur ce tracé, vous n'impactez pas mes parcelles, mais dans l'autre tracé, ma maison ne figure pas, sauf qu'elle est sous les rails, dans le premier tracé que vous avez présenté. Donc là, elle n'est pas représentée, mais j'ai construit il y a deux ans, avant le PIG, je crois, et aujourd'hui, la maison est bien placée, j'y vis.

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : Vous avez construit il y a... ?

► **Matthieu JOUGLA** : Juste avant que les permis soient bloqués.

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : On va tenter d'afficher hors tracé et hors déblai.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Vous avez eu votre permis quand, monsieur ?

► **Matthieu JOUGLA** : J'ai dû l'avoir il y a trois ans et demi, quatre ans. Quand je dis qu'elle est sous les rails, elle est à 25-30 mètres.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Et dans l'autre cas, elle sera à 100 mètres.

► **Matthieu JOUGLA** : Voilà, moi, j'ai construit cette maison à cet endroit parce que j'avais le projet dont vous parliez, d'avant, le PIG, donc j'étais loin de la voie ferrée. J'étais à 150-200 mètres.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Aujourd'hui, on aurait plutôt tendance à privilégier le tracé jaune, celui qu'on vient de voir, en second, pour des questions techniques, comme l'a dit Nicolas, parce que passer sous l'autoroute nous oblige à dévier l'autoroute. Passer par-dessus, on sait pousser un pont par dessus, sans bouger les voies. Ce n'est pas du tout le même prix. Vous n'avez peut-être pas trop vu, mais passer sous l'autoroute à cet endroit-là, là où il y a du relief, il faut vraiment faire une grosse tranchée. Après, ce n'est pas forcément le meilleur vis-à-vis de l'environnement, donc il faut qu'on discute encore avec les services de l'État, pour savoir comment ils se positionnent, mais on estime qu'entre les grenouilles au nord et au sud, on a des outardes, de toute façon, il n'y a rien de bon.

Estelle BRISSET : Il y a un choix cornélien, la grenouille ou l'outarde.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : On est comme chacun des élus ici, on est obligés de se conformer à la réglementation environnementale, qui est très riche, comme la faune et la flore. Donc actuellement, on serait plutôt dans une logique de vous proposer la jaune, sachant que la jaune, jusqu'à présent, elle n'avait quasiment pas été étudiée, c'est quand on nous a demandé d'optimiser le projet qu'on s'est dit « peut-être que, même si on ne peut pas réutiliser le PIG totalement, ça pourrait être intéressant de s'en rapprocher au plus ». Moi, je suis preneur de vos réactions, vis-à-vis de cette proposition.

Estelle BRISSET : On propose deux variantes, donc vous pouvez vous exprimer sur ce choix de variantes aussi, et dire « je préfère la jaune » ou « je préfère la verte ». Je crois qu'on a répondu à la question de monsieur. On va vous donner le micro.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Monsieur l'ancien Maire, bonjour.

► **Robert RALUY, ancien maire de Bessan** : Je suppose que nous sommes à la deuxième étape, le faisceau est limité à 100 mètres. Ma question sera la suivante : à partir de quel moment connaissons-nous l'emplacement approximatif ?

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

Édouard PARANT, SNCF Réseau : L'objectif, c'est de présenter mi-juin l'emplacement définitif. Après, le ministre doit le valider, on espère qu'il le fera d'ici la fin de l'année.

► **Robert RALUY, ancien maire de Bessan :** D'accord, merci.

Estelle BRISSET : On va reprendre la 3D et puis après, éventuellement, nos élus en tribune. On termine la 3D et après, on passera toutes les questions, sinon, on ne va pas y arriver.

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : Donc on va terminer sur les sites des carrières et de la ZAC. On arrive sur la plaine de l'Hérault, la plaine inondable de l'Hérault. Il faut tout d'abord franchir la voie ferrée Vias-Lodève. Et ensuite, on rentre dans la plaine, donc l'objectif pour les deux tracés, puisque là, ils sont quasiment identiques, c'est de passer dans le coude de l'Hérault. Comme vous le voyez, on a fait beaucoup d'études hydrauliques, 2D, pour modéliser les crues de l'Hérault, et c'est de ces études que sont sorties les dimensions des ouvrages d'art nécessaires au franchissement de cette plaine. Donc vous voyez l'enchaînement de viaducs, remblai, viaducs, tout le long de la plaine. Là, on va voir le cours d'eau principal. On en profite pour rétablir toutes les routes départementales sous ces viaducs. Là, on est en plein dans le coude de l'Hérault et on voit l'enchaînement des viaducs, jusqu'au fond de la plaine inondable.

Antoine HANTZ, SNCF Réseau : Dans ce secteur-là, on a un double enjeu au niveau de l'eau. On a l'enjeu de la traversée de l'Hérault, mais également de la zone de captage, notamment les captages de Pesquiés, qui est plutôt au nord et les Filhol au sud, le long de l'autoroute. Donc le tracé proposé, le périmètre de captage prend l'ensemble de la zone de passage préférentielle, donc le tracé traverse le périmètre de protection de captages, comme l'autoroute A9 qui est au sud.

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : Donc on tente de tangenter l'autoroute, comme vous le voyez, on va se rapprocher de l'autoroute au droit de Florensac. Il y a la fin de la zone inondable de l'Hérault. Vous avez la commune sur la droite, on est bien de l'autre côté de l'autoroute. À partir de cet endroit, on ne va plus pouvoir suivre l'autoroute, donc on va s'en écarter un petit peu. Là, on est quasiment au terrain naturel.

Antoine HANTZ, SNCF Réseau : Vous voyez sur la gauche le Puech des Masques, qui est des bassins de stockage de la commune de Florensac, on est allés un petit peu trop vite, mais il y avait le point de captage aussi du [Mondou], sur Florensac, qui alimente la commune de Florensac et de Pomérols. Avance encore un peu, Bruno.

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : On va rentrer sur la commune de Pinet, juste quand la Ligne Nouvelle s'écarte de l'autoroute, vous voyez la limite de commune en blanc.

Antoine HANTZ, SNCF Réseau : La petite pointe, c'est Pomérols et ensuite, on rentre sur la commune de Pinet. Donc là, on rentre dans la zone d'appellation, vous voyez le paysages. Les études que nous avons menées en 202 avec les Chambres d'agriculture ont bien évidemment démontré que ce secteur-là était un enjeu majeur au niveau viticole. Là, on est sur le tracé historique, le tracé PIG. Vous voyez à droite, le lieu-dit le Petit Roubié. Sur la droite, la petite flèche que vous montre Bruno, c'est le château d'eau de Pinet. Le tracé proposé effleure également le périmètre de protection de ce captage. On traverse également le ruisseau du Soupié, qui sera bien évidemment rétabli. Là, on est en hauteur.

► **Un habitant de Pinet :** Excusez-moi, c'était juste pour savoir si la ligne était en profondeur ou en hauteur, vu qu'on passe juste à côté du village.

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : On peut revenir un petit peu en arrière, s'il te plaît, Bruno ? Vous voyez le village sur la droite, derrière l'autoroute. On peut peut-être donner la distance entre le village et la ligne. Le centre du village est à 1 kilomètre, à peu près, 1,2 kilomètre et les premières maisons, en bordure d'autoroute sont à 730 mètres. Donc si on repasse au niveau du sol, les premières sections sont en déblai, sous le terrain naturel, on va y aller, un petit peu plus loin. Ce n'est pas encore là, c'est juste après. Au niveau du village, on va en arriver en déblai, on a la RD161, je crois, et on rentre dans des sections de déblai, sous le terrain naturel. On sort du déblai et on passe tout simplement en remblai, parce qu'il y a le ruisseau de Soupié, dont vous connaissez les effets, quand ça déborde, je crois que c'était en novembre dernier, où ça a pas mal débordé. Donc on est obligés de passer par-dessus, pour qu'il passe en dessous. On continue, donc il n'y a que ce petit passage qui est en remblai, pour laisser passer les eaux, et ensuite, on repasse sous le terrain naturel, ce n'est pas très profond, mais on va continuer sous le terrain naturel, jusqu'à la fin de la commune. Là, on est en remblai, pour l'instant, ce qui passe en bas, puisqu'on doit encore sortir de cette zone du Soupié, et là, on repasse en déblai. C'est juste là où il y a la locomotive du train, là, on est en déblai. Comme il y a encore quelques cours d'eau, on doit refaire quelques petits passages au niveau du terrain naturel et en remblai, mais généralement, on est plutôt en dessous. Donc là, on va atteindre la limite de la commune, peut-être qu'on pourrait remonter, Bruno, s'il te plaît ?

Estelle BRISSET : Normalement, on s'arrête à Pinet, ce soir.

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : C'est toutes des sections de déblai, ici, jusqu'à la limite de la commune, que l'on voit au fond. Je crois qu'on y est déjà, à Pomérols, la limite est en bas. Là, on est sur Pomérols.

Antoine HANTZ, SNCF Réseau : Oui, c'est ça, on sort de Pinet et on arrive à Pomérols.

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : Donc Pomérols, on est en déblai sur quasiment tout le linéaire. À la limite de Pomérols, on repasse en section en remblai, tout simplement parce qu'il y a la zone inondable du Nègue Vaques. Donc toujours Pomérols.

Estelle BRISSET : On termine à Pomérols.

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : Il y a un ouvrage de franchissement du Nègue Vaques, un petit peu plus loin, sur la commune de Mèze.

Estelle BRISSET : Est-ce qu'on peut se mettre au niveau de la ligne ?

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Au niveau du domaine de Creyssels ?

Estelle BRISSET : On va aller à Creyssels.

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : Sur le viaduc. Il est sur la droite.

Estelle BRISSET : Vous êtes, madame, une habitante de Pomérols. [inaudible] On peut aller à l'endroit, se retourner et voir la ligne. On pourra peut-être calculer la distance, aussi, après. On aperçoit la ligne.

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : Le remblai à gauche et l'ouvrage d'art à droite.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : C'est le remblai au fond, là, on est dans le jardin.

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

Estelle BRISSET : On va essayer de remonter. Voilà, on est quasiment au niveau du sol. On peut faire un 360, un 180. On vous passera la parole après, madame, on termine juste la 3D et après, j'ai répéré que vous vouliez prendre la parole, ce sera plus facile. On a fini l'animation 3D ?

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : On est arrivés au bout, puisqu'on est sur Mèze.

Estelle BRISSET : On pourra toujours y revenir après, s'il y a des questions précises. Merci pour ce voyage en 3D. Avant de vous passer la parole, est-ce que nos intervenants, nos représentants des collectivités territoriales ont une réaction à ce qu'on vient de voir ? Est-ce que vous voulez qu'on aille un petit peu plus loin ? Le tracé après sera vu à la réunion de Poussan, lundi soir, parce que si on fait les 55 communes entre Montpellier et Perpignan, on n'y arrive pas. On vous invite à la réunion de Poussan lundi, où l'on reviendra à ce tracé-là.

► **Un intervenant** : C'est à côté.

Estelle BRISSET : La salle plébiscite, on est là pour vous écouter, donc on va inviter un petit peu, mais on ne fait pas tout le tracé jusqu'à Montpellier. On va vous donner la parole, monsieur, on essaie de répondre aux demandes au fur et à mesure, parce que là, c'est sur la 3D, je vous promets que vous aurez le micro dans un moment.

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : On avance un petit peu d'un kilomètre, de toute façon, on ne peut pas aller plus loin, vous voyez, la maquette 3D s'arrête, puisque Mèze est concernée par l'autre réunion publique. En sortie du Nège Vaques, on est en remblai, pour sortir de la zone inondable. Ensuite, le relief étant marqué, on a une zone de déblai. Et la zone de déblai, d'ailleurs, si on avait la suite, elle se poursuit encore pendant un kilomètre et demi, à peu près. Donc on est sous le terrain naturel pendant un kilomètre et demi, jusqu'à quasiment la RD613.

Estelle BRISSET : Très bien, je crois qu'on a fini le voyage. On va vous donner la parole, monsieur est très impatient, je vous donne la parole tout de suite, comme ça, vous voyez qu'on donne la parole à la salle, on est là pour ça.

► **Monsieur [VEYRAT], habitant de Pinet** : Tout à l'heure, monsieur a parlé de protéger les grenouilles, l'autre de protéger des outardes. Je me rends compte que le Picpoul de Pinet, économiquement, personne n'en parle. Moi, je vais vous rafraîchir la mémoire. Quand le premier schéma s'est créé, la cave de Pinet a été contactée par la SNCF. On a été contacté pour une réunion avec monsieur Serge [Ottavy], chef de la subdivision de ligne grande vitesse, chargé du tracé TGV, monsieur Jean-Marie [Gué], affaires foncières mission TGV Languedoc-Roussillon, il y avait un représentant de la préfecture, il y avait deux ou trois personnes, je ne me souviens pas en quel honneur elles étaient là. Moi, j'y étais en tant que représentant de la cave de Pinet et j'étais avec monsieur Jourdan, qui représentait les propriétaires indépendants de Picpoul de Pinet. Après une discussion sur le montant des indemnités ou indemnisations, j'ai fait remarquer que les coopérateurs de Pinet, producteurs de Picpoul, allaient perdre de la superficie. Monsieur [Ottavy] m'a assuré que la SNCF prendrait contact avec la SAFER pour geler éventuellement les ventes qui pourraient se faire et pour les rétrocéder aux gens qui seraient impactés. Quelques années après, il s'est vendu les cadastres, sur la commune de Pomérols, il s'est vendu les cadastres, tout un champ de 40 ou 50 hectares. La cave de Pinet a contacté la SNCF en leur demandant de tenir parole. Et il nous a été répondu que la SNCF n'avait pas l'argent pour pouvoir faire l'affaire, pour pouvoir geler les terres et les redistribuer éventuellement aux propriétaires impactés. Bilan de l'opération, on a été roulés et enfarinés. Je voudrais savoir quelles sont les propositions que vous nous faites, que vous nous ferez, pour les indemnisations. J'ai dit ce que j'avais à dire, parce que je me suis rendu compte que quand la SNCF dit qu'ils n'ont pas d'argent, j'ai un article sur le journal qui dit comme ça que les prévisions globales pour la ligne seront de

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

300 milliards d'écus. Ils racontent 300 milliards d'écus et ils disent qu'ils n'ont pas d'argent pour racheter 40 ou 50 hectares de champs, c'est de la rigolade, non ?

Estelle BRISSET : On va répondre à la première partie, sur le Picpoul de Pinet, et peut-être que monsieur Bascou voudra prendre la parole.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Monsieur, mais je pense que ça s'adressera à beaucoup plus de personnes que simplement vous, il faut m'écouter, si vous voulez entendre la réponse, sinon, ça ne sert à rien. Je ne comprends pas trop pourquoi on pose des questions si on n'écoute pas les réponses. Moi, je suis arrivé en 2008 et une des premières personnes que j'ai rencontrées, c'est monsieur Bascou, pour préparer le débat public. J'ai eu l'historique, comme vous venez de le refaire, à l'époque. Le projet, en gros, il s'est arrêté en 1995, moi, j'étais en train de faire mes études loin d'ici et il était totalement en sommeil, avant qu'un ministre décide de le réactiver en 2007. Tout le monde a en tête le tracé historique, qui a été déclaré projet d'intérêt général en décembre 2000, une bande de cent mètres dans des PLU des communes. Qu'est-ce que ça a permis, cette bande de cent mètres ? Ça a permis à tout propriétaire de mettre en demeure d'acquérir son terrain RFF, maintenant SNCF Réseau, s'il le souhaitait. Donc c'était une démarche libre de chaque propriétaire potentiellement concerné par le projet, même si les travaux n'avaient pas encore commencé. Chacun pouvait venir voir la SNCF et lui dire « écoutez, moi, j'ai une succession à faire ou je cesse mon activité et je souhaite que vous acquériez mes terrains ». Donc la loi oblige SNCF à acheter à l'amiable ou c'est fixé par le juge s'il n'y a pas d'accord, toute demande de mise en demeure d'acquérir, au titre du projet d'intérêt général de décembre 2000. Certains viticulteurs l'ont fait, il y en a beaucoup sur la commune, par exemple, de Nissan, qui l'ont fait. Sur Picpoul de Pinet, je ne me rappelle pas avoir eu une acquisition.

► **Monsieur [VEYRAT], habitant de Pinet :** Fallait-il qu'on le sache, d'abord.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Vous le savez depuis quinze ans, puisque c'est l'intérêt du projet d'intérêt général. La preuve, c'est qu'on a déjà acquis 200 hectares sur les 150 kilomètres. Après, moi, ce que j'entends, c'est plutôt : on a une activité agricole et on veut la poursuivre.

Estelle BRISSET : Chacun son tour, parce qu'on ne va pas y arriver, on laisse Édouard Parant et après, on reviendra vers vous avec le micro, vous pourrez poser votre question. Il faut juste qu'on s'écoute.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Ce que l'on a mené comme études, et vous pouvez le retrouver sur le site Internet, on a mené deux types d'études. Une, la caractérisation de la sensibilité viticole du tracé dans la zone d'un kilomètre de large, pour pouvoir comparer chacune des variantes, y compris sur le volet viticole. Vous remarquerez que la zone de passage, quoi qu'il arrive, elle n'évite pas l'aire d'appellation. Qu'on soit au nord, qu'on soit au sud, quoi qu'il arrive, l'aire passe, comme c'était le cas en 1995, donc on n'avait pas de solution pour éviter le territoire qui, aujourd'hui, fait l'objet d'une AOP, d'ailleurs. Par contre, ce qu'on a entendu, c'est qu'il y avait des variantes qui étaient plus ou moins meilleures, parce que les terres étaient peut-être meilleures proches de l'autoroute et un peu moins bonnes sur les hauteurs, quand on remontait vers le nord. Pour autant, aujourd'hui, on vous propose de rester là où c'était prévu. Moi, ce que j'ai en tête, c'est un chiffre de 2400 hectares pour l'aire d'appellation, et à peu près 1400 hectares cultivés, 1550 aujourd'hui, donc on voit le dynamisme du vignoble. Aujourd'hui, ce qu'il se passe, c'est que manifestement, il faudrait réussir à obtenir des droits de plantation pour pouvoir regagner de la surface AOP en dehors du périmètre, tel qu'il est défini par l'INAO, mais on se rend compte que c'est quasiment impossible. On travaille. Ce qu'il faut voir, c'est parmi les 700 ou 800 hectares qui aujourd'hui ne sont pas cultivés, combien peuvent être remis en culture. Certains n'ont aucun intérêt, parce qu'on le voit, c'est une succession de vallons qui sont

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

arides, donc là où il n'y a pas vraiment de potentiel. Pour autant, quand on se déplace dans le territoire, il y a des surfaces qui ont été remises en culture, pas en culture viticole, mais en culture annuelle, type blé, fourrages. Donc ce qu'il faut réussir à faire, et là, ils n'avaient pas tort, à l'époque, il faut réussir à motiver l'ensemble des cofinanceurs pour pouvoir faire de la réserve foncière. Ça, c'est une question que monsieur Bascou m'a dite il y a déjà huit ans. Simplement, pour pouvoir le faire, il faut des financements. [inaudible] Mais je suis d'accord avec vous, monsieur, mais il y a trente ans, on a dit « le projet, on l'arrête ».

► **Monsieur [VEYRAT], habitant de Pinet :** Si la SNCF avait joué le jeu, on ne serait pas dans cette situation, parce que les 40 ou 45 hectares qui sont pris sur la commune de Pinet, étaient au cadastre, c'était des champs prêts à planter, alors expliquez-moi pourquoi la SNCF a refusé ?

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Tout simplement parce que personne n'a porté la réalisation des travaux. Donc ce qu'il faut, aujourd'hui, c'est une politique d'acquisitions foncières, en lien avec la SAFER. Mais la SAFER n'achète des terrains que si elle est sûre de les revendre, elle ne fait plus de portage, elle y a laissé quelques dizaines de millions d'euros. Donc il faut que la SAFER soit sûre de trouver quelqu'un en face, quand elle achète pour le compte du projet. Donc ça, ça nécessite la mise en place d'une convention de financements, pour des acquisitions foncières, il y a 20 millions d'euros qui ont été votés par l'ensemble des partenaires, il y a six mois. Donc 20 millions d'euros, c'est un début, je vous ai dit qu'on a déjà acquis l'équivalent de 200 hectares et cette stratégie-là, il faut notamment la faire avec le département, et puis les communautés d'agglomération, la région. Simplement, il n'y a pas que la SNCF, aujourd'hui, la SNCF n'est pas seule, il faut que l'ensemble des acteurs, autour de ce projet, qui veulent le TGV, se mettent d'accord aussi pour acquérir les terrains et préparer la relocalisation de l'activité viticole, pour que le chiffre d'affaires de la cave ne se trouve pas amputé de 7 ou 8 % de son activité. Et puis après, il y a les caves particulières, aussi.

Estelle BRISSET : Monsieur Bascou, vous voulez intervenir ?

► **Monsieur BASCOU, Président du Syndicat de Défense Picpoul de Pinet :** Oui, simplement quelques mots, je m'excuse, je vais être obligé de partir, parce que je vais chercher mes petits-enfants au TGV, qui arrive à 8h10 à Agde, donc simplement pour dire que l'appellation Picpoul de Pinet a continué à progresser, depuis nos dernières rencontres. Des terres disponibles, depuis, il y a eu la délimitation parcellaire et la zone délimitée en appellation Picpoul de Pinet est aujourd'hui d'environ 2000 hectares. Sur les 2000 hectares délimités, il y en a 1550 qui sont plantés en cépage Picpoul et qui peuvent donc prétendre avec l'arrêt de l'appellation Picpoul de Pinet. Il reste 300 hectares de vigne dans la zone délimitée, qui ne sont pas plantés en cépage de Picpoul. Ces 300 hectares sont soumis à des droits de mutation, c'est-à-dire que l'évolution n'est pas libre, on a obtenu depuis quelques années de l'INAO, comme l'appellation Picpoul de Pinet marche très bien, elle a été reconnue en 2013 par le ministre de l'Agriculture, les ventes l'an dernier ont été 10 000 hectos supérieures à la production, donc on n'a plus de stock, on n'a plus de vin et on est en train de perdre des marchés parce qu'on n'a pas de vin. Donc par rapport à tout ça, l'INAO nous a donné la possibilité de reconvertir chaque année 40 hectares dans les 300 hectares, qu'on pourra planter en Picpoul. Ceci dit, l'appellation Picpoul de Pinet est une appellation aujourd'hui limitée. Son potentiel de production, pour les 20 ans qui viennent, si on ne fait pas d'extension de zone, c'est de l'ordre de 12 millions de bouteilles, ce ne sera pas plus, donc on est dans un travail de valorisation. On en a discuté il y a quelques années, jusqu'à maintenant, on a plutôt écouté. J'espère que maintenant qu'on est dans la phase des 100 mètres, on va passer à une vraie concertation et que la vraie concertation nous permettra de faire ce que dit notre ami derrière, c'est-à-dire que la SAFER est assiégée, il y a Pierre Colin dans la salle, qui fait partie de la Chambre d'agriculture, on en parlait encore il y a deux jours. Ce n'est pas qu'à partir du moment où on va connaître les parcelles concernées... j'ai

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

rencontré aussi l'enquêteur de la Chambre d'agriculture qui travaille pour vous, je l'ai vu avant la réunion, tout à l'heure, ce n'est que quand on va connaître la liste des parcelles avec aussi une étude sérieuse de l'évolution des vigneron, parce qu'on a une population qui, à certains endroits, est relativement jeune, mais il y a beaucoup d'endroits où les gens ont entre 55 et 70 ans, on n'a pas fait de projection sur l'avenir de leur propriété. Donc là, on a besoin des pouvoirs publics, de la région, du département, de la SAFER, qui est prête, à partir du moment où on connaîtra les parcelles intéressées, à faire un travail et à investir pour assurer cette mutation. Voilà ce que je voulais dire. Moi, simplement, je vais vous quitter, nous... je dis « nous », parce que je représente les vigneron du Picpoul de Pinet, on en a parlé souvent en conseil d'administration, nous, on est prêts à travailler. Jusqu'à maintenant, les choix nous ont échappé complètement, c'est les politiques qui ont choisi, c'est l'intérêt général, ce n'est pas 300 viticulteurs qui vont changer le passage du TGV. L'intérêt collectif est plus important que l'intérêt particulier, mais derrière, on vous avait parlé aussi de compensations, puisque nous, on fait un effort par rapport à la collectivité, donc il faut que la collectivité nous aide aussi à continuer de construire cette appellation, nous aide à construire ces paysages, puisqu'on est aussi gestionnaires du bassin versant Nord de l'étang de Thau et de la qualité des eaux. Vous avez aussi le sort qu'ont les huîtres sur l'étang de Thau. Notre communication et notre développement, aujourd'hui, au niveau mondial, passe par Picpoul de Pinet, son terroir, c'est la mer, et puis l'environnement, les eaux qui vont dans l'étang de Thau, la biodiversité, etc., on a travaillé avec la communauté d'agglomération Hérault Méditerranée, qui a financé deux études à notre demande. Il faudrait que tout le monde à la communauté d'agglomération le comprenne bien, deux études à notre demande, on a financé une étude concernant trois doctorantes de l'école nationale d'horticulture de Versailles, spécialiste dans le paysage, on a un mémoire de fin d'études de doctorat là-dessus, sur les grands paysages de l'appellation Picpoul de Pinet, on a besoin de vous et de tout le monde, pour continuer à mettre en valeur cette région. L'an dernier, on a financé un stagiaire spécialiste dans la signalétique urbaine et périurbaine, qui a continué à faire un travail sur la signalétique, à la fois des villages, concernant l'appellation, et puis des routes sur l'appellation, comme on vous l'avait dit, nous, on a travaillé, on a des avant-projets, on a des vigneron qui tiennent à leur appellation et c'est normal, et je pense que si on travaille ensemble, on arrivera à des solutions.

Estelle BRISSET : Merci, monsieur Bascou, pour cette intervention constructive. Vous voulez dire un mot, monsieur Amiel ?

► **Guy AMIEL, vice-président, Communauté d'agglomération Hérault Méditerranée :** Oui, je voudrais dire à monsieur Bascou et aux gens de Pinet que l'agglomération Hérault Méditerranée a toujours été auprès de l'appellation Picpoul, que c'est l'appellation de l'agglomération et que bien évidemment, les Pinetois pourront compter sur la compréhension des élus de l'agglomération Hérault Méditerranée et sur leur aide.

Estelle BRISSET : Monsieur Gayssot, vous voulez ajouter quelque chose ?

► **Jean-Claude GAYSSOT, vice-président, région Languedoc-Roussillon :** Juste, je partage tout à fait ce qui a été dit et le souci exposé. On a un vrai patrimoine avec cette appellation, cette production viticole et là, il faut vraiment tout faire pour que l'impact physique inévitable non seulement ne se répercute pas face à l'appellation, mais au contraire que cette venue, en quelque sorte, d'une infrastructure nouvelle soit l'occasion de valoriser encore, pour tous ceux qui vont passer par là, y compris pour les étrangers. Ce que je voulais juste ajouter, c'est que Picpoul de Pinet, c'est aussi avec le label Sud de France. Je me plais à le dire, j'aurais aimé qu'il le dise aussi, parce que quand je vois, dans les médailles d'or qui ont été données récemment, la liste de ceux qui ont gagné, Picpoul de Pinet Sud de France. Donc si l'an dernier, nous avons pu vendre en Chine 30 millions de bouteilles de vin labellisé Sud de France, c'est aussi parce que la région fait avec les moyens qui sont les siens le maximum pour valoriser justement cette production viticole et

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

notamment le Picpoul de Pinet. Et parmi les moyens, eh bien oui, il faut regarder, monsieur Bascou l'a dit, quand on va travailler au plan de financement, je sais bien que tu ne veux plus mettre un rond, c'est ce que tu as dit tout à l'heure, mais si j'ai le département qui dit pareil, si j'ai la région qui dit pareil, on ne va pas répondre.

► **Un intervenant** : Il y a trente ans, vous n'avez pas répondu.

► **Jean-Claude GAYSSOT, vice-président, région Languedoc-Roussillon** : Il y a 32 ans, j'étais à Béziers.

► **Un intervenant** : C'était des promesses. Monsieur [Ottavy], ce n'était pas n'importe qui.

► **Jean-Claude GAYSSOT, vice-président, région Languedoc-Roussillon** : Je ne suis pas la SNCF. Moi, je vais répondre directement. Je crois que monsieur Parant et monsieur Bascou ont en partie répondu à la question que vous avez posée. Par contre, quand vous dites, pour SNCF Réseau, que du moment que le projet a été arrêté, vous n'avez plus de responsabilités, là, moi, je dis « attention ». Quand ça a été repris en 2007, j'ai entendu toutes les formules. Attention, puisqu'il y a des engagements qui avaient été pris je ne dis pas qu'il faut reproduire à l'identique, mais ce qu'il faut, c'est que dans les discussions maintenant, en intégrant les problématiques du territoire, les problématiques de l'appellation, ce qui a été dit, on regarde comment la SNCF, la SAFER et l'établissement public foncier de la région, parce que nous sommes une des rares régions à avoir mis en place un établissement public foncier, qui nous permet d'ailleurs de discuter avec la SAFER. On va conjuguer, mais il faudra peut-être passer là aussi par un partenariat, parce que contrairement à ce que tu as dit, le projet ne s'est pas arrêté en 1995, non, et là, je réponds à la question d'il y a trente ans. D'abord, en 1995, ce n'est pas il y a trente ans. En 1995, c'est il y a vingt ans. Moi, j'étais aux manettes en 1997 et la première décision que j'ai prise, ça a été de voir comment on met en œuvre la réalisation de cette Ligne Nouvelle. À l'époque, la gare, c'était à Nissan, il y avait tout ça qui était enclenché pour faire entre Béziers et Narbonne. Tout ça, c'était enclenché. J'étais aux manettes, ministre des Transports. À ce moment-là, non seulement j'en ai fait, j'en ai pris, des décisions, pour réaliser le TGV Est européen, pour réaliser le TGV Atlantique, pour réaliser le TGV, tout ça, mais chaque fois qu'il a été question de réaliser, j'ai été obligé de faire en partenariat. Et à ce moment-là, en 1997, et je n'accuse personne, la région dans sa totalité, y compris les forces politiques, a dit « nous, on ne veut pas mettre la main aux financements », on n'a pas pu faire. Par contre, ce que j'ai pu faire, c'est Perpignan-Figueras. Et ce que j'ai pu décider, c'est le contournement de Nîmes-Montpellier, ça y est, c'est fait, maintenant, on est en train de le faire. Mais ne vous y trompez pas, j'en sais quelque chose, et je me rappelle d'un vote à l'unanimité du Conseil régional comme quoi non, ce n'était pas à la région de participer, c'était à l'État et à la SNCF de payer. On ne pouvait pas, on n'avait pas les moyens. C'est pour toi, aussi, parce que tu n'étais peut-être pas encore né.

Estelle BRISSET : Né, si, mais pas chef de mission LNMP.

► **Guy AMIEL, vice-président, Communauté d'agglomération Hérault Méditerranée** : Moi, je voudrais quand même dire à monsieur Gayssot que jusqu'à maintenant, nous avons été associés. Nous avons payé pour les études. Maintenant, quand il va falloir construire la ligne, là, je pense que ça va largement nous dépasser. Nous sommes bien d'accord.

► **Jean-Claude GAYSSOT, vice-président, région Languedoc-Roussillon** : Il faut mettre en fonction de tes possibilités, si tu ne peux pas mettre beaucoup, tu ne mets pas beaucoup. Il ne faut pas faire comme si tu étais l'agglomération de Montpellier.

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

► **Guy AMIEL, vice-président, Communauté d'agglomération Hérault Méditerranée** : Mais le problème, c'est que c'est ce qu'on nous a demandé. On a demandé la même chose à toutes les agglos pour les études.

► **Jean-Claude GAYSSOT, vice-président, région Languedoc-Roussillon** : Pour les études, mais maintenant, on en est à autre chose.

Estelle BRISSET : Je crois qu'on peut juste ajouter que ça a été évoqué à d'autres réunions, il y a eu la demande d'un monsieur ou d'une madame financement pour justement essayer de résoudre ces problématiques de financement. Donc cette personne doit être nommée, en tout cas la demande a été faite au ministre.

► **Jean-Claude GAYSSOT, vice-président, région Languedoc-Roussillon** : Je peux vous donner une précision là-dessus, effectivement, le président de la région est soutenu par tous les présidents d'agglomération, de toute la ligne, ils ont écrit en décembre au ministre pour nommer un monsieur financement. Depuis, on n'a pas encore la réponse, mais la question est d'autant plus posée que nous voulons nous inscrire dans l'objectif que j'ai rappelé de l'Europe, d'avoir de la Banque européenne d'investissement les financements, 40 ou 30 % des critères européens. Ça s'inscrit dans le calendrier que tu as défini, c'est-à-dire en 2016, l'enquête d'utilité publique et la possibilité de démarrer les travaux, parce que sinon, on perd ce financement. C'est pour ça que ce que vous faites ce soir, c'est très important, non seulement pour bien affiner sur le trajet, sur le tracé, mais pour bien faire en sorte que dans le fond, on ne perde pas de temps. Sinon, on va perdre le bénéfice de ce financement. Honnêtement, je pense que le gouvernement va prendre la décision, en tout cas, c'est ce qu'il a laissé entendre récemment, pour la nomination d'un monsieur financement.

Estelle BRISSET : On va enchaîner, je me souviens de madame et de monsieur. Monsieur le maire, ça concerne aussi les communes, je sais que vous vouliez prendre la parole tout à l'heure, le représentant de Florensac.

► **Pierre MARHUENDA, premier adjoint, mairie de Florensac** : Merci, mes questions s'adressent à monsieur Parant. Aujourd'hui, on a avancé d'un pas, puisqu'on a un tracé proposé sur le A3 qui nous est donné, jusqu'à maintenant, on n'avait pas de tracé proposé, on n'avait que des possibilités. Aujourd'hui, on a un tracé, donc je le retiens. Il correspond, en ce qui concerne la traversée de Florensac, au PIG, donc j'en prends acte. Ça fait plusieurs années qu'on se connaît, monsieur Parant, et mes interventions n'ont pas changé, depuis plusieurs années. Donc je les répète aujourd'hui. D'abord, comme vous le notez, la préservation des zones de captage, Florensac est un territoire particulièrement important, puisque la station André Filhol fournit en eau tout le département, une bonne partie. Il y a également les captages de Florensac et de Pomérols, ça a été indiqué. Jusqu'à maintenant, la nouveauté, c'était qu'il y avait uniquement des TGV, aujourd'hui, il y a du fret, je l'ai déjà dit précédemment. Donc il y a des risques qui sont accrus. Notre première et principale préoccupation, c'est la préservation de ces captages et j'espère que SNCF Réseau pourra, par exemple, faire les mêmes ouvrages d'infrastructures que ce qu'a fait ASF, pour pouvoir effectivement préserver complètement ces zones de captage. Ça, c'est le premier volet. Le deuxième volet, vous l'avez indiqué également dans vos fiches, c'est « bruit ferroviaire et protections acoustiques ». À ce sujet, j'ai remarqué que Florensac était la commune qui était la plus proche de l'autoroute et du village. C'est plus proche de Florensac, il doit y avoir une centaine de mètres entre le nouveau tracé de la ligne à grande vitesse et la première maison. Je la connais, c'est celle de mon cousin, je ne peux pas me tromper. Ça, c'est une chose. J'ai discuté dernièrement avec un de vos collaborateurs sur comment on analyse les nuisances sonores. L'ambiance sonore existante, c'est indiqué, et le calcul de la contribution sonore qui est fonction du nombre et de la nature, de la composition des trains. Or, monsieur Parant, je vous ai posé la question à plusieurs reprises, personne n'a été capable de nous dire combien de trains, approximativement, allaient passer là, et leur

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

fréquence. Évidemment, en ce qui concerne la ligne à grande vitesse, les TGV donc, et évidemment également pour le fret. Personne n'a été capable de me le dire. On m'a expliqué qu'il y avait une réglementation en matière de nuisances sonores, et qu'il y avait des capteurs qui étaient posés. Comment peut-on faire une étude de nuisances sonores si on ne connaît pas le nombre de trains ? Ensuite, on m'a parlé d'une moyenne qui était faite, avec les moments où les trains passent et les moments où ils ne passent pas. Mêmes causes, mêmes effets, comment peut-on mesurer les nuisances sonores, puisqu'elles sont dans une réglementation légale. Moi, ce que je vous demande, monsieur Parant, au nom de la ville de Florensac, c'est qu'on puisse être associés, la municipalité, dans l'intérêt de nos administrés, à vos études et qu'on soit informés au fur et à mesure du pourquoi et du comment. Parce qu'il y a une troisième chose que nous avons, c'est que non seulement nous avons l'autoroute depuis longtemps, mais en plus, nous avons un vent du nord qui souffle le plus souvent dans l'année. Si les mesures sont prises un jour où il fait un Marin, ça ne servira à rien. Donc nous, on voudrait être associés pour ça.

Estelle BRISSET : Alors, un volet préservation de la ressource en eau et un volet protections phoniques.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Concernant le nombre de trains, il y a déjà ceux qui ont été présentés aux élus en 2012, vous pouvez le retrouver dans les dossiers ministériels qui ont été remis dès 2012, qui ont permis d'acter la mixité jusqu'à Béziers et sur les sites des gares. Globalement, ce que je vous ai montré là, c'est une quarantaine de trains aller-retour, pour les TGV et ça doit être de l'ordre d'une bonne centaine de trains pour le fret, quelque chose comme ça. Ça pose effectivement deux questions, mais pas uniquement pour la commune de Florensac, puisqu'en fait, la mixité de la ligne, on l'a de Montpellier jusqu'à Béziers et on est déjà en train de faire les mêmes travaux que ceux qui seront réalisés sur ce territoire, entre Nîmes et Montpellier, puisqu'entre Nîmes et Montpellier aussi, la ligne est mixte. Ce que je vous propose, c'est qu'on vous explique quels sont les dispositifs mis en place pour la protection de la ressource en eau, quand il y a des frets. Quand il n'y a que des TGV, c'est simple. Quand il y a des trains de fret, c'est ce qui nous intéresse, une fuite accidentelle d'un wagon, donc comment c'est fait. Et concernant le bruit, la méthodologie de travail. Vous avez raison, c'est en fonction du nombre prévisible de trains qu'on déterminera le niveau sonore qui n'est pas le niveau sonore du train le plus bruyant, mais la moyenne des circulations sur la journée.

► **Pierre MARHUENDA, premier adjoint, mairie de Florensac :** Y compris quand ils ne passent pas ?

Édouard PARANT, SNCF Réseau : C'est une moyenne, donc ça génère un flux. Antoine, est-ce que tu peux déjà répondre sur la question de la préservation de la ressource en eau, en présence de trains de marchandises ?

Antoine HANTZ, SNCF Réseau : Bonjour monsieur Marhuenda, on s'était rencontrés au mois de mars, en mairie de Florensac, vous m'aviez fait part de ces enjeux-là. Concernant la protection des captages et des périmètres de captages, ce qu'il faut savoir dans un premier temps, c'est qu'une ligne nouvelle, même accueillant du fret, est différente d'une autoroute, on n'a pas de pollution chronique, c'est-à-dire de pollution au jour le jour, avec les particules fines, la circulation, etc. Le risque qu'on a, c'est une pollution accidentelle d'un wagon de fret. Donc les mesures qui sont mises en œuvre, c'est une étanchéification tout d'abord de la plateforme et ensuite, également un système de fossés étanches, qui permettent de prendre en compte la pollution et ensuite de l'emmenner à un bassin de traitement étanche qui permettra de confiner cette pollution. Tous ces éléments-là vont être dimensionnés ensuite dans la suite des études, puisqu'aujourd'hui, comme ça a été dit dans cette réunion, on est en phase de préparation de l'enquête publique, avec une étude d'impact. Mais ensuite, une fois que la déclaration d'utilité publique sera faite, on aura toute une phase d'études

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

beaucoup plus précises, notamment pour réaliser les dossiers « Loi sur l'Eau ». Dans les dossiers « Loi sur l'Eau » seront indiquées précisément les mesures qui seront prises sur la protection de cette ressource.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Il y a un deuxième risque de pollution qu'on oublie souvent, c'est la phase travaux, en fait. Il faut s'assurer, au moment où on construit la ligne, notamment quand on va faire les fondations pour les pieux et les piles de ponts, c'est peut-être là qu'il y a le plus gros risque de pollution, donc là aussi, on doit faire des études pour vérifier que quand on creuse pour faire les fondations des piles des ponts, on va forcément intercepter la nappe, donc il faut mettre des dispositifs pour éviter de la contaminer à ce moment-là. J'aurais tendance à dire que c'est assez classique, comme travaux. Les entreprises, aujourd'hui, sont habituées à réaliser ce type de projet. Elles le font actuellement autour de Montpellier. On travaille avec l'Agence régionale de la Santé, qui est l'organisme qui délivre les autorisations.

Antoine HANTZ, SNCF Réseau : Sur le bruit ferroviaire, comment on procède ? Ce qu'il faut déjà savoir, c'est que c'est une obligation réglementaire, pour le maître d'ouvrage, il faut qu'aucune des habitations qui sont concernées par le tracé ne soit au-dessus des seuils réglementaires. Comment on fait concrètement, par rapport au bruit ferroviaire ? Tout d'abord, on fait un état initial. L'état initial, il consiste à des mesures. On est allés sur les 150 kilomètres, on a fait plusieurs mesures, une quarantaine, sur l'ensemble du tracé, pour mesurer en fait l'état sonore initial, donc pour regarder dans quel état était l'environnement sans le projet. Ces mesures vont nous permettre de faire un état initial sur l'ensemble du projet. Ensuite, on réalise ce qu'on appelle des simulations acoustiques, le projet n'existe pas aujourd'hui, donc on ne peut pas réellement mesurer sur le terrain la contribution sonore du projet, donc on fait des simulations acoustiques. Vous l'avez rappelé, monsieur Marhuenda, on prend en compte divers critères, la nature, le nombre de trains, le relief, le vent, c'est quelque chose de très important, notamment dans ce secteur-là. Donc on prend en compte le vent qui permet la propagation maximale du bruit et ensuite, on regarde les bâtis qui sont au-dessus de ces seuils réglementaires. La troisième étape, c'est : pour ces bâtis qui sont au-dessus des seuils réglementaires, on met en place des protections. Attention, ces protections ne servent pas à ne plus avoir de bruit du tout. Elles permettent que les habitations qui sont au-dessus des seuils réglementaires reviennent en dessous du seuil réglementaire. Donc le type de protection, il y a deux grands types : les murs anti-bruit, donc les murs de protection acoustique, que l'on met en général dans des zones de remblai, donc au-dessus du terrain naturel, pour protéger la source principale du bruit, le contact de la roue et du rail, donc pour protéger de ce bruit et l'effet aérodynamique. La deuxième solution, c'est de l'isolation de façade, donc on protège directement le bâti, contre la propagation du bruit. Cette méthode a un désavantage, c'est qu'elle ne protège que les personnes quand elles sont dans leur habitation et non à l'extérieur. Donc on privilégie en général la protection à la source. Et la dernière chose importante à retenir, c'est que le maître d'ouvrage a une obligation de résultat, donc une fois que la ligne sera terminée, que des trains rouleront dessus, on viendra faire des mesures pour vérifier si les mesures de protection qu'on a mises en œuvre sont efficaces ou pas. Si elles ne sont pas efficaces, SNCF Réseau a une obligation d'améliorer les protections, si elles existent, ou d'en faire si elles n'existent pas et qu'on s'aperçoit qu'il y a une habitation qui est au-dessus des seuils.

► **Pierre MARHUENDA, premier adjoint, mairie de Florensac :** Merci pour ces explications, vous nous les avez déjà données au mois de mars. Moi, ce dont je me rends compte aujourd'hui, c'est qu'on a un tracé proposé. Ce tracé proposé permet d'éviter le viaduc de Poussan ou juste avant Poussan. Avec monsieur le maire de Pinet, nous avons choisi un tracé différent, lors de la dernière réunion. Nous avons choisi un tracé plus au nord et on nous a expliqué que le tracé plus au nord, qui était le tracé vert, si ma mémoire est bonne, obligeait effectivement à la création d'un ouvrage important du côté de Poussan. C'est sur Montagnac ou sur Poussan. C'est vers Poussan, rappelez-vous.

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Je fais un effort de mémoire, mais...

► **Pierre MARHUENDA, premier adjoint, mairie de Florensac** : Faites un effort de mémoire, je vais vous dire le mien, d'effort de mémoire. Dans la mesure où, avec ce nouveau tracé qui est celui du PIG, on évite de passer au tracé nord, qui comprenait un ouvrage important, la moindre des choses, c'est qu'à Pinet et à Florensac, vous nous mettez des murs anti-bruit. Voilà, c'est tout ce que j'avais à dire.

Estelle BRISSET : C'est noté. Je n'ai pas oublié madame et monsieur, il y a les élus, les maires, qui sont vos élus, qui représentent les communes concernées, qui souhaitent aussi prendre la parole. Donc monsieur le maire de Bessan.

► **Stéphane PÉPIN-BONET, maire de Bessan** : Des satisfactions et des craintes concernant Bessan. D'abord, les satisfactions, celles concernant la zone d'activités de la Capucière et le développement en urbanisation de la commune, donc au nord, côté Saint-Claude, puisque le tracé correspond à nos attentes. C'était un de nos choix, dès l'origine, il y a de nombreuses années. Des craintes, une a été soulevée par monsieur Jougla, le domaine du moulin du mont Ramus, puisque vous avez indiqué qu'on était dans la période de concertation, qu'au mois de juin, il y avait un choix qui allait être déterminé, mais on a bien compris que sur Montblanc et sur Bessan, ce choix n'était pas encore effectué. Deuxième crainte, au-delà du moulin du mont Ramus, la crainte concernant le domaine de la Valmale. On l'a vu sur la projection 3D, il y a un parc photovoltaïque. Ce parc photovoltaïque, c'était la première phase, il y en a encore normalement deux autres, je voudrais savoir quelles sont les optiques sur ces deux points, ces deux craintes, par rapport à l'évolution. Si j'ai bien noté, au mois de juin, un tracé définitif serait proposé, est-ce qu'entre avril et juin, la ville de Bessan sera associée ? En tout cas, on le souhaite grandement.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Vous l'êtes ce soir et déjà en novembre.

► **Stéphane PÉPIN-BONET, maire de Bessan** : Oui, mais sans savoir laquelle des deux sera choisie, donc c'est de la concertation, mais est-ce qu'on peut avoir un petit peu plus de précisions ?

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Sur le secteur de Bessan, on est sur le tracé jaune, plutôt. C'est ce que j'ai dit tout à l'heure, quand la question a été posée. On privilégiera le tracé jaune.

► **Stéphane PÉPIN-BONET, maire de Bessan** : Donc c'est quelque chose qui est acté, ce soir ?

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Non, c'est la position du maître d'ouvrage, de SNCF Réseau. Après, on est là pour entendre comment vous réagissez par rapport à ça. Ce n'est pas décidé. Après, c'est l'ensemble des cofinanceurs qui vont analyser ce que SNCF Réseau présente, « êtes-vous d'accord ou pas ? ». Si tout le monde est d'accord, on le propose au ministre.

► **Stéphane PÉPIN-BONET, maire de Bessan** : Sur le tracé jaune, apparemment, ça satisfait, par rapport au moulin du mont Ramus, donc c'est déjà une bonne chose. Sur le domaine de la Valmale, quelles seront les incidences, sur le futur développement des parcs photovoltaïques que vous connaissez parfaitement.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Oui, on connaît bien monsieur Clarou. Il faut avoir à l'esprit que là, on n'est pas en train de régler des cas particuliers. L'intérêt des réunions, certes, c'est de les entendre, mais le projet ne peut pas être d'éviter tous les cas particuliers, sinon, on ne fait aucun projet. Quoiqu'il arrive, où on met les pieds, on est chez quelqu'un.

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

Est-ce qu'une vigne coûte moins cher qu'un moulin ou qu'un parc photovoltaïque ? Ce n'est pas à moi de juger. Par contre, ce qu'on a essayé de construire, c'est une grille qui dit : certes, il y a de la viticulture, mais il y a aussi de l'activité économique, par exemple, un parc photovoltaïque ou un projet de développement de zone d'activités. À l'époque, Hérault Méditerranée nous avait dit « ne passez pas au sud de l'échangeur, parce que j'ai un projet de zone d'activités avec 1000 emplois ». Là, on était sur un projet de collectivité, qui concernait 1000 emplois, pas 3 ou 4. Donc il faut avoir à l'esprit que oui, il va y avoir des gens qui vont être impactés et ce qu'on leur doit, au nom de l'intérêt général, c'est une réparation juste, soit parce qu'on arrive à créer les conditions pour poursuite de l'activité, ou poursuite d'un cadre de vie acceptable, soit ce n'est pas possible et à ce moment-là, on leur propose de racheter le bien. C'est ça qui va se passer. Donc j'entends pour la Valmale, de toute façon, on va passer quelque part sur le domaine. Donc une partie des 300 hectares qui ont été arrachés et dont 60 du parc photovoltaïque, ne pourra pas se faire. Ça, il n'y a pas de solution. Soit on passe entre la Guinarde et la Valmale, soit on passe au nord des deux. Mais quoi qu'il arrive, il y aura un prélèvement sur ce secteur. Ce qu'il ne faut pas, c'est lui dire « investissez, et puis dans 5-6 ans, il faudra démonter les panneaux ».

► **Stéphane PÉPIN-BONET, maire de Bessan** : J'ai bien saisi ce point-là, donc sur la Valmale, ça passera au milieu ou ça passera au nord.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : La Valmale, on est plutôt sur la variante jaune qui passe au-dessus, plutôt au nord. C'est ce qu'on va proposer, on le propose.

► **Stéphane PÉPIN-BONET, maire de Bessan** : Je voulais simplement que les choses soient claires.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Ce soir, la position du maître d'ouvrage, c'est de dire : on estime que globalement, pour le projet et l'intérêt général, il est préférable de passer sur la variante jaune. Maintenant, reste à le faire valider. Et ça, ce n'est pas encore validé.

Estelle BRISSET : Juste pour la méthodologie, un bilan sera fait de cette concertation et sera présenté aux partenaires aussi, au moment de la décision.

► **Richard NOUGUIER, maire de Montblanc** : Nous avons été déjà beaucoup impactés par les infrastructures routières, puisqu'on a eu dernièrement l'A75, sûrement une aire autoroutière, je m'en réjouis quand même, ensuite, on a été impactés par l'autoroute A9, une partie du territoire était largement impactée, le grand bois, les vignes. Et maintenant, c'est la ligne LGV. Pour mémoire, c'était la mission [Quériet] en 1992, qui était dirigée par monsieur [Quériet]. Actuellement, il y a deux tracés : le tracé jaune, le tracé vert. Le tracé vert passe très près des habitations du domaine de Coussergues et passe carrément sur des habitations où résident des salariés du domaine. Le tracé jaune s'éloigne du domaine, donc impacte moins les personnes et les biens. Je fais une différence entre les grenouilles dont vous parlez et les personnes et les biens. Quand il faut choisir entre les grenouilles et les personnes et les biens, je choisis franchement et officiellement les personnes et les biens, vous l'avez bien compris. Donc le tracé jaune est un tracé qui impacte plus la commune de Montblanc et le domaine de Coussergues que le tracé initial. On n'a plus le tracé initial de la mission [Quériet] car il y a du fret sur cette ligne LGV. S'il n'y avait pas eu de fret et la gare, on n'aurait pas ce problème-là, mais je comprends très bien qu'une gare apporte des commodités importantes à tous les habitants du quartier. Mais à deux maux, il faut choisir le moindre, je pense que la ligne jaune impactera moins et entraînera moins de dommages au domaine de Coussergues, à ses habitations et à ses habitants. Donc je choisis, comme j'ai déjà dit à vos collaborateurs il y a un mois ou deux, le tracé jaune. Vous étiez encore en train de réfléchir, je vois que la réflexion avance et pour moi, en parlant très franchement, très honnêtement, elle avance positivement, les personnes sont privilégiées aux grenouilles. Donc je me réjouis de l'avancée. Maintenant, il est vrai que l'impact phonique et autre devrait

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

être entendu comme il l'a été pour l'autoroute A75. L'État est là pour écouter les élus et entendre également les personnes qui habitent sur les lieux. Voilà ce que je voulais dire.

Estelle BRISSET : Très bien, merci pour cette position très claire. Monsieur au fond qui attend depuis longtemps, et après madame.

► **Henri BÉNAU, domaine de Creyssels :** Je voulais rejoindre la position du représentant de la cave de Pinet qui vous a dit qu'on avait un peu l'impression d'être enfarinés, parce qu'on est menés en bateau. On entend une réponse, « on n'a pas d'argent, on a ci, on a ça ». J'ai envoyé une lettre à monsieur Gayssot quand il était ministre des Transports, il m'a répondu pendant la grève des transports, d'ailleurs, des camions, le surlendemain, ce qui m'a beaucoup étonné, parce qu'il avait beaucoup de travail. J'ai eu de meilleures relations avec les gens de la SNCF. Mais jamais on n'a de réponses précises. En ce qui concerne les personnes, je suis dans la même position que ce que monsieur vient de dire. Les grenouilles, les chauves-souris et les outardes, ont le privilège de recevoir la visite de personnes diligentes pour prendre des renseignements. Or, les personnes qui subissent et qui vont subir les préjudices de la SNCF, ils ne voient personne. Ils n'ont qu'une solution, c'est envoyer des lettres recommandées. Là, j'en ai une, de lettre recommandée. Je vous ai envoyé une lettre le 13 novembre, vous posant quatre questions. Le 5 avril 2014, vous n'avez pas répondu, monsieur Parant. Vous m'avez répondu en gros le 5 juin 2014. Les quatre questions que je vous ai posées, on passe à côté et on parle d'autre chose. Et ça, c'est la méthode de réseau ferré et de SNCF. Je dis bien que si on avait subi le projet de monsieur Gayssot à l'époque, qui disait qu'on passait par Sète et la Méditerranée, nous ne serions pas emmerdés comme nous le sommes en ce moment. Voilà, c'est tout ce que j'ai à vous dire, si vous pouvez me répondre.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Je n'ai pas entendu votre question. J'ai entendu votre mauvaise humeur, mais pas votre question.

► **Henri BÉNAU, domaine de Creyssels :** Je suis toujours de mauvaise humeur, parce que je vous ai dit que vous ne répondiez pas aux questions. Les outardes, tout ça, valent mieux que les personnes qui sont sur le tracé. Le tracé, on ne l'a jamais su, depuis 1989, c'est le même. On ressort le même, avec quelques trucs que vous avez faits depuis 2009. Jusqu'en 2007-2009, c'était le même. On nous a toujours dit « non, ça ne se fera pas, ça se fera, il y a de l'argent, il n'y a pas d'argent, ne vous inquiétez pas ». Et là, ça continue. Quand même, on avait dit 2030, maintenant, on parle de 2016-2020. On se fout de nous, comment voulez-vous qu'on puisse vivre dans un état d'esprit, qu'on puisse faire des investissements, qu'on puisse travailler ? Les préjudices qu'on vous donne, vous en faites fi, pour le moment. Ça fait 20 ans que ça dure, 25 ans, alors je peux être un peu énervé.

Estelle BRISSET : Est-ce que vous voulez reposer vos questions précisément ? Ou est-ce que vous voulez, après la réunion, peut-être, en discuter avec monsieur Parant ?

► **Jean-Claude GAYSSOT, vice-président, région Languedoc-Roussillon :** On a bien compris le souci qui est posé, il est simple. Ça, il faut qu'on l'entende. Il dit « moi, je veux des réponses précises à des questions précises, je ne veux pas qu'on noie le poisson ». Justement, le but de ce type de rencontres et de réunions, c'est ce débat public qui vise à ce qu'on réponde le plus précisément possible, sans que les choses ne soient définitivement arrêtées, et c'est vrai pour le début des travaux. Moi, je ne suis pas sûr que je puisse obtenir un financement européen pour pouvoir démarrer les travaux, parce que sinon, ce n'est quand même pas rien, mais je fais tout pour que ça démarre avant 2020 et non pas en 2030. Je ne peux pas te répondre plus précisément ce soir, parce que ça dépend d'une mobilisation à la fois du gouvernement français, de la région, de vous, pour savoir si on le fait, si vous le voulez ou si vous ne le voulez pas. Tu comprends ? Ça, c'est la première chose que je veux dire. La deuxième chose, c'est par rapport aux grenouilles, aux outardes

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

et aux chauves-souris ou autres. J'ai été pendant cinq ans, et pour les transports routiers, j'en ai fait, des choses, j'ai même fait une loi dont ils sont fiers, je ne parle pas que des salariés, je parle aussi des employeurs, pour défendre la profession. Pendant cinq ans, j'ai eu en charge de toutes les réalisations des infrastructures, que ce soit le doublement des pistes à Roissy, des ports, des TGV et des autoroutes. Je vais vous dire une chose, bien sûr que c'est plus important, les humains, que les grenouilles, je le sais. Sauf que vous ne pouvez pas faire si vous êtes mis en cause, si vos travaux mettent en cause des critères mondiaux, je dis bien mondiaux. Et résultats des courses, quand le gouvernement ne voulait pas financer rapidement, il s'appuyait souvent sur des associations qui disaient « attention, il y a tel insecte, si on le détruit, on va entrer en contradiction avec la protection », résultat, ça retardait de 3, 4 ou 5 ans, avant qu'on fasse le truc. Je veux dire, ne pensez pas que c'est aussi simple de dire « les humains, ça compte plus que les outardes ».

Estelle BRISSET : Au moins on sait où est la priorité.

► **Jean-Claude GAYSSOT, vice-président, région Languedoc-Roussillon** : Je le dis, parce que ne croyez pas que c'est un choix. Nous, ce soir, le choix qu'on veut, c'est le choix des humains, ce n'est pas les choix des grenouilles. Me le choix des grenouilles, on est obligés de passer par là, s'il s'avère que notre infrastructure va détériorer tel ou tel. Et puis tu ne peux pas faire les travaux.

Estelle BRISSET : Il y a plein de bras qui se lèvent, on va terminer sur ce point.

► **Henri BENAU, domaine de Creyssels** : Il n'a pas répondu, monsieur Parant.

Estelle BRISSET : Mais on n'a pas eu votre question précise.

► **Henri BENAU, domaine de Creyssels** : Ma question précise, elle concerne les êtres humains qui vivent sur... est-ce que la SNCF est capable, quand elle fait un projet d'expropriation, de conseiller ces gens-là pour faire face à une dévaluation du patrimoine évidente, parce qu'un acquéreur vient, il s'en va, les banques ne vous suivent pas et ensuite, si par exemple on veut faire une donation à ses enfants, à quelle valeur on évalue ? C'est ce que j'ai demandé, quels conseils ils peuvent nous donner ? Personne n'est capable, puisqu'on ne répond pas. Déjà, on ne répond pas, et quand on répond, on évite le sujet. Ma question est précise.

Estelle BRISSET : Est-ce qu'on peut répondre sur l'évaluation des biens et l'indemnisation ?

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Moi, j'ai effectivement tout l'historique de votre dossier, qui a commencé bien avant que j'arrive sur le projet. Ce que je sais, c'est que vous n'avez jamais demandé à Réseau Ferré de France, maintenant SNCF Réseau, de le mettre en demeure pour acheter votre terrain.

► **Henri BENAU, domaine de Creyssels** : Ça été posé à la préfecture, j'ai l'accusé de réception de la SNCF. Pas de proposition, pas de suite.

Estelle BRISSET : On laisse Édouard Parant répondre.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Mais je n'ai aucune difficulté à vous répondre, monsieur. On est venu vous voir plusieurs fois dans votre domaine, on a une littérature assez importante sur votre domaine, sur lequel vous avez de la viticulture plus des gîtes. Votre question, c'est : à quelle altitude va passer le projet, est-ce que je vais pouvoir vendre mon terrain ? Est-ce que je vais pouvoir développer mes gîtes, est-ce que vous allez m'indemniser ? On vous a répondu sur tous ces sujets-là. Je sais très bien ce qu'on vous a dit, on vous a dit : attention, on va rester là où c'était prévu, très certainement, il est fort

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

probable que le projet s'inscrive exactement là où il était prévu, par contre, avec la mixité, je vous alerte sur le fait que le projet risque de ne pas passer à la même altitude. C'est effectivement ce que l'on a vu en allant directement sur le domaine, le projet, par rapport au projet historique, il passe à quelques mètres d'altitude. Donc ce qui est important pour chacun d'entre vous, ici, c'est : est-ce que vous souhaitez poursuivre l'activité ou non, sachant que vous êtes potentiellement sous ou à proximité immédiate ? À ce moment-là, vous saisissez le maire de votre commune et vous lui demandez de mettre en demeure SNCF Réseau d'acquérir votre bien, il faut écrire avec votre maire. Si vous écrivez directement à SNCF Réseau, ça ne sert à rien. Votre maire transmet à mon équipe le courrier. Ce courrier déclenche un délai d'un an pour trouver un accord à l'amiable. Si accord à l'amiable, achat du terrain, c'est pour ça qu'on a une convention de financement qui a été votée avec l'ensemble des partenaires. S'il n'y a pas accord sur le prix, vous avez la possibilité de demander l'arbitrage du juge et donc c'est les services des domaines qui définissent, qui est un service de l'État, qui ne dépend pas du tout de SNCF Réseau, qui fixe le prix de votre bien. À partir du jugement, il y a transfert de propriété avec paiement du prix de la propriété, qu'il s'agisse de vignes ou qu'il s'agisse de biens bâtis. Ici, vous avez monsieur Carayon qui gère ce type d'affaires, on a déjà acheté 100 hectares dans la plaine du Roussillon, on a acheté peut-être une cinquantaine ou 60 hectares à Nissan-lez-Enserune, on a acheté un nombre de bâtis, 12 ou 13 bâtis, déjà, simplement, si la personne ne nous met pas en demeure d'acquérir, il ne se passe rien. Il faut juste suivre la procédure.

► **Sophie BENAU, domaine de Creyssels** : C'est fait.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Non, ce n'est pas fait, madame.

Estelle BRISSET : Monsieur Parant a répondu à monsieur. À vous, madame.

► **Sophie BENAU, domaine de Creyssels** : Bonjour, j'avais plusieurs questions qui portaient surtout sur le niveau technique, parce que forcément, le TGV va passer, on ne va pas pouvoir vendre au prix réel notre propriété, vu l'impact qu'il va y avoir sur le site. Maintenant, moi, je voudrais être plutôt dans ce que vous nous proposez, au niveau acoustique, au niveau paysager, je vous pose la question, monsieur Parant : est-ce que vous vivriez à Creyssels, maintenant ?

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Moi, ça fait longtemps que j'aurais demandé l'achat de mon bien.

► **Sophie BENAU, domaine de Creyssels** : Franchement, vous êtes de très mauvaise foi, parce que ça a été demandé déjà, nous n'avons eu aucune réponse de RFF. Ça a été fait il y a deux ans, le recommandé, on l'a et je vous dis, c'est de la mauvaise foi, vous nous tournez en ridicule, et franchement, ça ne va pas se passer comme ça.

Estelle BRISSET : Attendez, madame, on ne vous entend pas, on va venir vous apporter un micro, parce que sinon, on ne vous entend pas et au bilan, on ne pourra pas consigner votre remarque. C'est le même sujet ?

► **Une intervenante** : C'est juste une précision au niveau de cette lettre recommandée. J'étais élue à Mèze à une certaine période et cette lettre a été faite au moment où j'étais élue, donc je peux vous assurer qu'il y a eu une lettre qui a été remise au maire de Mèze, qui, ensuite, est arrivée chez Réseau Ferré de France.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Votre lettre a eu deux ans. Si ça avait donné lieu à un accord, aujourd'hui, votre domaine serait...

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

► **Sophie BÉNAU, domaine de Creyssels** : Il faut que vous répondiez. Si vous ne nous répondez pas...

Estelle BRISSET : Il y a peut-être un problème de procédure.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : On vous doit une proposition, elle a été faite, la proposition.

► **Sophie BÉNAU, domaine de Creyssels** : Non.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Si, après, que vous ne l'ayez pas acceptée, c'est possible, mais ayez à l'esprit une chose, c'est que deux ans après, le délai d'un an étant achevé, faute d'accord sur la proposition, vous aviez la possibilité de saisir le juge. Si aucun juge n'a été saisi, c'est que vous n'aviez pas souhaité poursuivre en ce sens.

► **Sophie BÉNAU, domaine de Creyssels** : On va juste clôturer.

Estelle BRISSET : Éventuellement, est-ce que vous voulez en parler à la fin de la réunion avec monsieur Parant en direct ? C'est effectivement un cas particulier.

► **Sophie BÉNAU, domaine de Creyssels** : Je pense qu'on ne va pas embêter tout le monde ce soir avec tout ça. Je pense que nous ferions très bien de nous voir, une fois de plus, pour reparler de tout ça, parce que là, rien n'est clair. Nous n'avons jamais eu de proposition, je peux vous le dire. Je pense que nous devons rapidement prendre un rendez-vous et le faire.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Il y a monsieur Carayon, on va fixer un rendez-vous avec vous. Il n'y a pas de problème.

Fabrice CARAYON, SNCF Réseau : À la fin de la réunion, nous pourrions nous rencontrer, si vous voulez, il n'y a pas de problème. On regardera votre dossier.

Estelle BRISSET : Monsieur, merci pour votre patience.

► **Didier LAPORTE, Pioch Ramon, Florensac** : Ma question rejoint un petit peu celle de tout le monde. Moi, j'ai trouvé votre présentation intéressante, mais trop technique, c'est-à-dire que vous vous adressez en fait à des particuliers, et je pense que vous ne mettez pas assez en avant les risques et les bénéfices que vous pourriez offrir aux particuliers. Vous auriez agrémenté votre exemple de... par exemple, dans le cas où il y a des problèmes de bruit, voilà ce qu'on a déjà fait par ailleurs. Dans le cas où il y a des problèmes de propriétés, voilà ce qu'on vous propose. Je pense que ça aurait été beaucoup plus clair pour tout le monde. Votre présentation est très belle, mais elle reste très technico-technique. Donc en fait, on est un peu sur le cul, parce qu'il nous manque des éléments. Moi, par exemple, je suis quand même complètement consterné par le nombre de trains qui passent. Si je compte bien, d'après ce que j'ai entendu, ça fait 280 passages par jour. Autrement dit, ça fait plus dix passages par heure. Ça, c'est quelque chose qui est du langage, excusez-moi, que tout le monde peut comprendre. Vous comprenez ce que je veux dire ? Est-ce que c'est ça ? J'ai pu me tromper dans mon calcul. Moi, en fait, c'est vraiment là-dessus, je trouve que votre présentation manque d'illustrations. Ça fait plusieurs mois que je suis en discussion avec une personne qui est ici, à aucun moment, cette personne, depuis deux ans que je suis en communication e-mail, ne m'a dit « si vous avez un problème avec votre domaine, vous pouvez éventuellement suivre la procédure que vous indiquez ». Vous n'en parlez pas, de la procédure, là-dedans. C'est ça, le problème, je pense. Voilà ce que je voulais vous dire, c'est simplement : soyez plus illustratifs, plus concrets et mettez-vous à la place des citoyens.

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

Édouard PARANT, SNCF Réseau : D'accord. Juste pour répondre à « pourquoi ce n'est pas présenté, la démarche ? », en fait, c'est un élément sur lequel on a communiqué depuis le débat public. Au débat public, on est parti sur un couloir de cinq kilomètres. Puis après, on est passés à environ 1000 mètres. Ce soir, on vient vous dire l'endroit où il est le plus probable, que l'on espère faire valider, c'est le tracé qu'on vient de vous présenter. C'est des financements publics qui vont acheter, que ce soit SNCF ou que ce soit 40 % de la région, 20 % de l'État, c'est des financements publics. Tant qu'on n'a pas validé un tracé, on ne va pas se dépêcher d'aller acheter des terrains dont, si ça se trouve, on n'en aura besoin. Et typiquement, ici, on sait qu'une bonne partie du PIG va devenir totalement obsolète, si on prend le tracé jaune. Donc il n'y a pas de volonté d'acheter les terrains par anticipation, puisqu'on ne sait même pas si le ministre va valider le tracé qu'on va lui proposer.

► **Jean-Claude GAYSSOT, vice-président, région Languedoc-Roussillon :** Tu as raison, mais ce qui se dit, c'est très important, c'est-à-dire que quand même, expliquez comment, justement. Dans le cas où ce tracé est arrêté, voilà ce qui va se passer pour vous. C'est ça qu'il demande. Y compris maintenant, ça en fait, depuis 2009, on en a fait, des débats avec les élus, avec les associations, à Béziers et partout. Je crois effectivement que ce serait bien, en tout cas parce que ce n'est pas le dernier, ce soir.

Estelle BRISSET : On est à mi-parcours. Il en reste cinq.

► **Jean-Claude GAYSSOT, vice-président, région Languedoc-Roussillon :** Qu'il y ait une explication sur ce qui risque de se passer pour vous propriétaires, pour vous habitants, pour la flore, pour la faune, pour tout ce que vous voulez. Il faut intégrer cette remarque.

► **Un intervenant :** Par exemple, un mur anti-bruit, [inaudible] là, on fait un mur anti-bruit, il est comme ça, au moins, excusez-moi d'employer ce langage, mais c'est sexy. Alors que là, votre truc, on ne sait pas à quelle sauce on va être mangés.

► **Jean-Claude GAYSSOT, vice-président, région Languedoc-Roussillon :** On a compris ta question, on a compris. Je demande, je suis sûr que vous en tiendrez compte, SNCF Réseau, pour que justement, dans les prochaines initiatives qui sont prévues, les débats, vous donniez un peu cette définition générale, voilà ce qui va se passer si tel tracé a été choisi pour chacun.

Estelle BRISSET : C'est vrai qu'en général, on répond aux questions des gens, et il y a des éléments de réponse, mais il faut peut-être l'intégrer.

► **Jean-Claude GAYSSOT, vice-président, région Languedoc-Roussillon :** Je veux ajouter une chose, figurez-vous que je vous ai parlé de tout ce qu'on avait décidé et réalisé. Là, ils viennent d'inaugurer le TGV est européen jusqu'à Strasbourg, tu y étais, sûrement, à l'inauguration. Moi, je n'y étais pas, ils ne m'avaient pas invité, pourtant, c'est moi qui l'avais décidé. À ce moment-là, pendant que j'étais aux manettes, on a fait le TGV Méditerranée, et figurez-vous qu'entre le moment où je suis arrivé et le moment où ça a été réalisé... c'est pour ça que vous avez raison de vous battre, sur les murs anti-bruit, vous avez tout à fait raison de vous battre, entre le moment où je suis arrivé et le moment où on a fait l'inauguration, c'était avec le Président Chirac, d'ailleurs, du TGV Méditerranée, on a rajouté près d'un milliard pour l'insonorisation, pour les murs anti-bruit, pour la protection. Je dis cela parce que vous comprenez, ils feront le minimum. Si on ne se bat pas, c'est comme ça, c'est la vie.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Moi, il n'y a pas de problème, c'est de l'argent public.

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

Estelle BRISSET : On note. Si vous trouvez les sous en Europe, à Bruxelles, monsieur Gayssot, on compte sur vous.

► **Jean-Claude GAYSSOT, vice-président, région Languedoc-Roussillon :** Mais dans le financement, il faut qu'on intègre les problèmes des nuisances, les problèmes des indemnités.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Heureusement que c'est dans le prix du projet.

► **Jean-Claude GAYSSOT, vice-président, région Languedoc-Roussillon :** Oui, mais des vraies nuisances, des indemnités, il ne faut pas sous-évaluer la valeur des trucs. Je crois que ce n'est pas ce que vous faites.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Ce n'est pas nous qui évaluons les biens. C'est l'État, SNCF ne fixe pas les prix des biens.

► **Jean-Claude GAYSSOT, vice-président, région Languedoc-Roussillon :** Sauf quand vous discutez à l'amiable.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : À l'amiable, oui.

► **Jean-Claude GAYSSOT, vice-président, région Languedoc-Roussillon :** À l'amiable, tu as une idée, quand même. À l'amiable, faites de bonnes propositions.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : On ne l'a pas présenté dans le corps du PowerPoint, mais nous vous avons remis à l'entrée une fiche qui concerne les acquisitions foncières et qui explique le processus.

Estelle BRISSET : Il y a monsieur Carayon qui est là, qui peut vous expliquer, est-ce qu'on se lance dans l'explication de l'indemnisation ou on prend les dernières questions ?

► **Un habitant de Pomérols :** Combien il vous faut ? Le monsieur financement, combien faut-il qu'il trouve ?

► **Jean-Claude GAYSSOT, vice-président, région Languedoc-Roussillon :** Je vais vous dire combien ça va coûter précisément. Un certain prix.

Estelle BRISSET : C'est une réponse de Normand.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : À 5 ou 10 % près. Vous ne vous êtes pas présenté.

► **Un habitant de Pomérols :** Non, j'attendais depuis un moment, comme vous étiez en plein dedans, je n'ai pas pu résister.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Vous êtes de quelle commune ?

► **Un habitant de Pomérols :** Je suis de Pomérols. C'est simplement par curiosité, combien va coûter ce projet ?

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Actuellement, ce que l'on estime, c'est une enveloppe de l'ordre de 5,5 à 6 milliards d'euros. Oui, c'est une somme.

Estelle BRISSET : Oui, donc il faut trouver des financements. Monsieur, merci pour votre patience.

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

► **Pierre COLIN, Chambre d'Agriculture de l'Hérault** : Je suis élu à la Chambre d'Agriculture de l'Hérault et je suis aussi secrétaire général du syndicat du cru Picpoul de Pinet. De ce que je viens d'entendre, vous avez dit qu'on parlait d'intérêt collectif, mais la somme des intérêts particuliers fait les intérêts collectifs. Là, on a quand même trois cas de figure qui dénotent, je pense, a priori, de ce que j'entends, un problème de communication, notamment lorsqu'il s'agit de propriétés qui sont directement où il y a du bâti, une ferme-auberge, c'est le cas de Creyssels, c'est le cas de monsieur, c'est le cas du mont Ramus, aussi, où il y a quand même une activité économique très importante. Je pense que sur des points particuliers, moi, je demanderai qu'il y ait une attention particulière qui soit apportée, parce que ce sont des entreprises économiques qui sont de pointe et c'est important d'avoir un suivi particulier par rapport à ça. J'entends que tout le monde dit la même chose, il y a une procédure. Cette procédure mériterait d'être connue d'une façon un peu plus claire que ce qui a été exposé aux gens. Je veillerai à ce que les choses soient bien faites dans ce sens-là. Nous aussi, on est proches des agriculteurs, c'est le rôle aussi d'une Chambre d'Agriculture. Sur l'appellation Picpoul de Pinet, vous avez dit, monsieur Gayssot, vous avez sollicité la communauté d'agglomération, notamment sur la participation financière, mais moi, ce que je peux vous dire, c'est que la Communauté d'agglomération Hérault Méditerranée a déjà emboîté le pas, parce qu'il y a une commission qui travaille avec le syndicat du cru sur la valorisation du paysage, une commission qui consiste déjà à pré-échauffer des mesures compensatoires qui, demain, peut-être, seront celles qui seront retenues. Donc peut-être aussi, par rapport à ça, vu que j'ai bien compris que la Communauté d'agglomération était moins dotée sur le plan financier qu'une région, ce serait peut-être bien aussi que le partenariat soit dans les deux sens. Par rapport aux producteurs de Picpoul de Pinet que nous sommes en partie ici et les agriculteurs qui sont impactés, peut-être aussi dans le cadre d'un partenariat, aussi financièrement, aider concrètement les agriculteurs dans leurs projets, soit de valorisation de l'image, mais aussi... vous savez, le 23 mai, il y a une balade vigneronne qui se fait, dans l'appellation, ça va attirer du monde. Par quoi sont attirés les gens ? Bien sûr par le produit, par le Picpoul de Pinet, mais aussi par le paysage. Quelle sera cette balade au moment où il y aura le TGV qui va passer derrière ? Comprenez bien qu'il y a des mesures compensatoires aussi qui sont importantes, parce qu'il y a de l'activité économique derrière, tout ça, moi, je félicite l'agglomération qui a déjà franchi ce travail-là. Moi, je demande à ce que les gens puissent travailler ensemble, qu'on puisse bien prendre en compte ce que les producteurs souhaitent.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Peut-être qu'on peut vous apporter un éclairage, Antoine, parce que ça a été soulevé plusieurs fois, le paysage. On savait qu'il y avait une étude qui était faite par l'école d'architecture de Versailles, mais la question de l'intégration paysagère de la ligne est un des volets de l'étude d'impacts. Dans l'étude d'impacts, vous allez retrouver effectivement tous les impacts. Et sur le volet agricole, les impacts ont été confiés aux spécialistes de la Chambre d'Agriculture, ce n'est pas RFF qui fait l'étude agricole, on l'a confiée à la Chambre d'Agriculture.

Estelle BRISSET : C'est pour quand, cette étude d'impacts, juste pour préciser ?

Édouard PARANT, SNCF Réseau : L'étude d'impacts, c'est une fois que le tracé aura été validé. On ne fait les impacts que sur le tracé validé.

Estelle BRISSET : Donc pour l'enquête publique ?

Édouard PARANT, SNCF Réseau : L'étude d'impacts, c'est en gros la moitié du dossier de l'enquête publique.

Estelle BRISSET : Donc pour 2016. Monsieur Gayssot ?

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

► **Jean-Claude GAYSSOT, vice-président, région Languedoc-Roussillon** : La région, elle finance, c'est beaucoup, et notamment cette question de l'impact paysager ou autre, elle est essentielle. Pour vous donner un ordre d'idée, justement on parlait de réalisation TGV est européen, RFF, suite à une discussion que j'avais eue avec eux, a planté un million d'arbres. La décision, c'est de planter un million d'arbres, vous entendez ? Comme c'était après la grande tempête qui avait détruit, on a fait en quelque sorte, pour tenir compte de l'impact et de la crise liée à la tempête, c'était Claude Martinand qui était le président de RFF, il est venu et il m'a dit « un million d'arbres autour de la ligne ». Je ne sais pas s'ils l'ont fait, maintenant, j'espère que oui.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Surtout, tu peux les planter, mais il faut qu'ils poussent.

Antoine HANTZ, SNCF Réseau : Sur le paysage, rapidement, on réalise ce qu'on appelle un schéma directeur architectural et paysager. Il y a plusieurs étapes. La première étape, c'est de décrire l'ensemble des enjeux, grosses mailles, on va dire, même au-delà de la zone de passage, les zones de perception, etc., les sites classés. Dans le territoire qui nous intéresse, notamment à Pinet, la Via Domitia est classée monument historique, donc c'est un des seuls tronçons où elle est classée monument historique. Ensuite, on a fait une hiérarchisation. Donc bien évidemment, le paysage de Picpoul, avec la vue sur l'étang de Thau, etc., a été un des paysages à enjeu majeur. Ensuite, donc aujourd'hui, c'est la phase qui arrive, on va travailler sur l'intégration paysagère de ce projet, qui va être adaptée au territoire. On n'intègre pas paysagèrement la LGV qui passe dans les Corbières ou dans la Gardiole comme on passe dans les paysages de vignobles tels que le Picpoul de Pinet. Donc on va travailler là-dessus. Comme le disait monsieur Gayssot, effectivement, les intégrations paysagères, ça peut être de la plantation. Bon après, il faut voir en zone viticole si c'est intéressant de planter des arbres. C'est toujours le même sujet. Et c'est aussi par rapport à des modelés paysagers. Les modelés, c'est pour atténuer, par exemple, la forme, des déblais pour qu'ils épousent un peu plus le terrain naturel, etc. Donc ça, c'est des choses qui vont être mises en place, proposées dans le schéma directeur et ensuite, comme je le disais, même pour le bruit, pour l'eau, il y a des études de détail qui vont être réalisées, où l'on va définir précisément le type d'insertion qu'on veut faire, en partenariat avec les communes et en partenariat aussi avec les propriétaires et des exploitants, notamment sur ce territoire-là. Tout ce qui est plantations, si c'est en dehors des emprises ferroviaires, il faut ensuite les gérer. Donc la question de la gestion, ensuite, va se poser si on est en dehors des emprises ferroviaires, et notamment en dehors des clôtures.

Estelle BRISSET : Merci, Antoine. Monsieur, je crois que c'était le dernier bras qui se levait.

► **David [PUAUD], habitant de Pinet** : Ma question : il y avait une ligne qui avait été établie il y a une vingtaine d'années, vous l'avez dit tout à l'heure. Après, il y a eu une coupure. Pourquoi, par la suite, du fait que le Picpoul s'était vachement étendu, vous n'avez pas fait une autre étude en essayant de faire une ligne au sud de l'autoroute, bien plus au sud, dans un endroit où il y avait des vignes qui étaient en arrachage définitif et que ça ne gênait pas certains agriculteurs, aussi bien de Pinet qu'ailleurs, puisqu'à Pinet, on était en AOP avec le Picpoul ? Ça nous aurait fait perdre beaucoup moins d'hectares et par contre, certaines personnes auraient été peut-être satisfaites de vendre leurs parcelles. Ça, c'est une première question. Ensuite, la deuxième, vous allez couper le territoire de Pinet en deux, il y a une multitude de petites voies de service, de petits chemins, que les agriculteurs utilisent, et rien qu'à voir votre vision, tout à l'heure, il y a les voies ferrées qui sont parfois en hauteur, parfois enterrées, donc je pense que tous ces accès vont être bouchés. Vous allez en faire certes quelques-uns, mais ça va nous pénaliser. Est-ce que ça va être vu au cas par cas ou est-ce que ça va être fait systématiquement ? Notamment quand il y a des grandes parcelles qui sont coupées en deux, moi, je suis concerné, j'ai une grosse parcelle au fond qui va être coupée. Donc si vous me mettez un creux de 3-4 mètres, comment je fais ? Je

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

vais faire 4-5 kilomètres alors qu'avant, je faisais le tour rapidement ? Est-ce que vous pouvez répondre à ces deux questions ?

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Oui, votre commune, excusez-moi ?

► **David [PUAUD], habitant de Pinet :** Pinet.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Alors, le tracé au sud, il y a quatre ans qu'il aurait fallu imaginer un tracé plus au sud, au moment où on était dans les zones de passage d'un kilomètre. Mais si on passe au sud, au niveau de Pinet, ça veut dire qu'on passe même entre le village et l'étang.

► **David [PUAUD], habitant de Pinet :** Je ne parle pas que de Pinet, je parle à partir de Béziers, puisque vous avez dit qu'on allait traverser l'autoroute, à partir de Béziers, vous tirez au sud, entre tous les villages qu'il y a, que ce soit Saint-Thibéry, Florensac, Pomérols, vous passez au sud entre ces villages-là et l'étang, vous pénalisez moins des surfaces qui étaient en culture et qui étaient certes en AOP, alors que là, comme à Vias, ils ont fait l'arrachage définitif. Donc pourquoi ça n'a pas été fait ? Vous dites il y a quatre ans, mais pourquoi vous ne l'avez pas étudié ? Peut-être que c'était plus cher pour vous, mais ça pénalise beaucoup d'agriculteurs.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Non, ça a été regardé dans la bande de 5 kilomètres de large. En fait, l'analyse multi-critères sur les trois dimensions, sociale, environnementale, technico-économique, elle a été faite sur les 5 kilomètres de large. Dans ces 5 kilomètres de large, on a fait plusieurs variantes, de couloir de passage. Chaque couloir faisait 1000 mètres. C'est dans le couloir qui a été retenu qu'on étudie maintenant les variantes. Simplement, vous avez un certain nombre de contraintes environnementales, notamment, et je suis désolé, mais si vous ne prenez pas en considération les contraintes environnementales, le projet ne se fera pas. Il y a un acteur qu'il n'y a pas ici autour de la table, c'est l'État. C'est lui qui donne les autorisations pour passer dans une zone Natura 2000.

► **David [PUAUD], habitant de Pinet :** C'était quoi, l'empêchement, au sud ?

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Pour pouvoir passer au sud de Florensac, Pomérols et Pinet, il faut certainement passer au sud de Bessan.

► **David [PUAUD], habitant de Pinet :** Oui, et alors ?

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Vous vous rapprochez de l'aéroport et vous êtes en plein dans la zone Natura 2000 de Bessan.

► **David [PUAUD], habitant de Pinet :** L'aéroport, il n'est pas à Bessan.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Il est juste en dessous.

► **David [PUAUD], habitant de Pinet :** Non, mais attendez, là, si vous regardez le tracé, on est du coin, si vous tirez de Béziers, que vous passez au sud de Bessan, entre tous ces villages et l'étang, il y a une...

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Oui, mais je viens de vous dire qu'on passe en plein dans la zone Natura 2000, comment elle s'appelle ?

Antoine HANTZ, SNCF Réseau : « Est et sud de Béziers ».

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

Édouard PARANT, SNCF Réseau : « Est et sud de Béziers ».

► **David [PUAUD], habitant de Pinet :** C'est quoi, ça ?

Édouard PARANT, SNCF Réseau : C'est un peuplement d'outardes.

► **David [PUAUD], habitant de Pinet :** Alors il vaut mieux couper l'AOP de Pinet. Non, mais vous pouvez l'éviter, ça, non ? Ça ne fait pas 20 hectares ou 30 hectares.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Pour votre info, ça remonte à l'Europe, donc ça me dépasse totalement.

► **David [PUAUD], habitant de Pinet :** Oui, mais nous, ça nous concerne.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Oui, mais vous verrez, vos élus ont les mêmes problèmes quand ils veulent faire un stade ou un nouveau lotissement.

► **David [PUAUD], habitant de Pinet :** Ce qu'il y a, c'est que malgré tout, comme il y a une coupure entre les deux, voyant qu'il y avait l'AOP qui se développait, le Picpoul, vous auriez pu essayer de voir s'il y avait un autre étalement qui pouvait desservir le TGV.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Vous pouvez accéder, sur les cartes, puisqu'en fait, la zone de sensibilité a été faite en 2011, on a une carte sur les 5 kilomètres, vous verrez, avec un code de blanc, jaune, orange, rouge, l'ensemble des sensibilités sur les activités humaines, les activités risques naturels, les activités patrimoine et paysage et les activités environnement. Ces quatre thématiques-là ont été analysées, hiérarchisées sur une seule carte et vous verrez les endroits les plus rouges. C'est tous les endroits qu'on a évités.

► **David [PUAUD], habitant de Pinet :** Personne ne nous a rien expliqué, c'est pour ça qu'on se pose des questions, ça nous paraît anormal.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Ça a été présenté en 2011, ça a été présenté en 2012.

► **David [PUAUD], habitant de Pinet :** À qui ?

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Lors des réunions publiques.

► **David [PUAUD], habitant de Pinet :** Je ne sais pas, ici, vous demandez, je pense qu'il n'y en a pas beaucoup qui sont au courant.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Regardez, voilà la carte.

► **David [PUAUD], habitant de Pinet :** Oui, mais si la carte, vous la gardez dans le tiroir, nous, on ne peut pas la voir.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Non, elle est en ligne depuis quatre ans sur le site Internet.

► **David [PUAUD], habitant de Pinet :** Mais si on ne le sait pas, attendez.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Je ne peux pas informer 2,5 millions de personnes au cas pour cas, monsieur.

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

► **David [PUAUD], habitant de Pinet** : Quand vous expropriez, c'est plus simple. Vous n'avez pas de réponse à ma deuxième question, alors ?

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Si, je viens de vous apporter la réponse, concrètement, de comment était choisie la zone de passage. Vous voyez, partout où c'est rouge, c'est qu'il y a des sensibilités, pas uniquement environnementales, ça peut être des sensibilités humaines. Vous retrouverez d'ailleurs tous les villages qui sont en rouge foncé et vous voyez que la zone de passage qui a été retenue, le bandeau vert, il s'inscrit majoritairement dans des zones blanches.

► **David [PUAUD], habitant de Pinet** : Regardez au-dessous du tracé bleu, il y a des endroits où il y a énormément de blanc.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Il y a énormément de rouge.

► **David [PUAUD], habitant de Pinet** : Là où il y a énormément de blanc, c'est en dessous de la zone de Pinet.

Estelle BRISSET : Je vous propose peut-être de conclure sur ce sujet.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Je vais vous répondre sur les allongements de temps de parcours.

Estelle BRISSET : Les rétablissements, oui, parce que je ne suis pas sûre qu'on puisse refaire le tracé ce soir.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Vous avez raison de nous dire : moi, j'ai des parcelles et un jour ou l'autre, je vais les retrouver des deux côtés de la ligne. Aujourd'hui, ce qui est en train d'être fait par la Chambre d'Agriculture, au travers des enquêteurs, donc on a missionné la Chambre d'Agriculture, sur la base du tracé pressenti, pour essayer de définir les impacts, donc d'aller voir les structures économiques, que ce soit les caves coopé, des caves indépendantes, et d'estimer notamment les impacts qu'il pourrait y avoir en termes d'allongement de temps de parcours, parce que ça, ça s'indemnise. Il y a des protocoles d'indemnisations, avec la profession agricole.

► **David [PUAUD], habitant de Pinet** : Mais vous parlez indemnisations financières ? Les gens, ici, ils s'en foutent d'avoir une indemnisation. Ce qu'ils veulent, c'est un accès direct à leur parcelle.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Aucune parcelle ne sera enclavée. C'est une obligation par la loi.

► **David [PUAUD], habitant de Pinet** : Elle ne sera pas enclavée, mais si par exemple, il fallait cinq minutes pour faire le tour de sa parcelle, là, il faudra faire peut-être 5 ou 6 kilomètres.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Vous n'aurez jamais à faire 5 ou 6 kilomètres, tout simplement parce qu'on a un rétablissement tous les combien ?

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : Un rétablissement tous les kilomètres au minimum.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Voilà, et je le répète, les professionnels vont dans le cadre de l'étude d'impacts estimer les allongements de temps de parcours, ça fait partie des points qu'ils regardent. Ce n'est pas moi qui le fais, c'est la profession.

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

► **David [PUAUD], habitant de Pinet** : Je comprends très bien, mais une personne qui a une grande parcelle, à qui on coupe le TGV en plein milieu, il faisait d'un trait ses traitements, maintenant, il va falloir qu'il sorte d'une parcelle, qu'il aille à un ou deux kilomètres et qu'il revienne. Vous pensez bien que... c'est comme si vous, vous avez un jardin, je vous coupe le jardin en deux, il faut que vous fassiez le tour d'un kilomètre pour aller de l'autre côté de votre jardin.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Oui, vous avez raison, ce sera certainement, pour un nombre d'agriculteurs, moins simple qu'avant.

► **David [PUAUD], habitant de Pinet** : Exactement, donc ce n'est pas une indemnisation financière, en donnant une bouchée de pain qui va plaire aux gens. Les gens, ce qu'ils veulent, c'est avoir la simplicité du travail. La Chambre d'Agriculture nous demande de faire des grandes parcelles de terrain, auparavant, il n'y avait que des petites parcelles de terrain. Moi, ce n'est pas des grandes parcelles comme ici, mais malgré tout, on nous demande de faire des grandes parcelles de terrain et après, vous venez les couper en deux. En plus, ce qu'il y a, c'est que vous les coupez, mais pas dans le bon sens des vignes. Vous comprenez que les gens, ça nous ne convient pas.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Il y a quelque chose qui va être offert à la profession, c'est la possibilité ou pas de conduire un aménagement foncier, agricole et forestier. Ça, ce n'est pas nous qui allons le définir, c'est de la prérogative du département. Donc il appartient au département de mettre en place une commission départementale d'aménagement foncier, qui nommera, dans chaque commune, les commissions communales d'aménagement foncier. C'est ces commissions qui décideront ou pas de faire du remembrement. Si la commune vote le remembrement, vous aurez la possibilité de refaire des parcelles peut-être mieux agencées, une fois le passage de la ligne. Après, on sait très bien que dans le vignoble, c'est beaucoup plus difficile que dans un champ de betteraves ou de blé.

► **Jean-Claude GAYSSOT, vice-président, région Languedoc-Roussillon** : Quand c'est en remblai, est-ce qu'on ne peut pas faire un passage en dessous ?

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Bien sûr que si, il y en aura.

► **David [PUAUD], habitant de Pinet** : Mais quand il y a un remblai, comme vous dites, à la limite, vous pourrez faire un pont, un tracteur peut passer dessous. Par contre, comme on a vu sur votre dessin, sur votre vidéo en 3D, quand il y a un terrain qui est encaissé, on ne va pas passer sur la voie. Donc ça ne sera pas bon, ces moments-là. Vous n'allez pas faire un pont qui va passer dessus ?

Édouard PARANT, SNCF Réseau : On ne va pas faire des chemins pour tous les champs, si c'est ça, la réponse, il n'y a pas d'ambiguïté.

► **David [PUAUD], habitant de Pinet** : Mais tous les kilomètres, ça m'étonnerait, parce que nous, on en a assez fréquemment, il n'y en aura pas à tous les kilomètres, comme vous dites. Ça m'étonnerait, on verra.

Estelle BRISSET : Je vous propose qu'on conclue, on avait dit que c'était la dernière, je vois encore un bras qui se lève, la dernière des dernières et la conclusion de monsieur le maire.

► **Bruno CHABERT, Conseil général** : Bonjour, Bruno Chabert, du service du Conseil général, justement, en matière de remembrement, c'est pour ça que je levais le doigt, la perche était trop tentante. Monsieur, j'ai deux remarques. Effectivement, l'aménagement foncier, agricole et forestier permettra à tout agriculteur de proposer des échanges, de part et d'autre de la ligne, et d'éviter les rallongements de parcours qui ne

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

seront indemnisés que sur une durée. C'est-à-dire que sur une dizaine ou une douzaine d'années, on va vous proposer des indemnités pour rallongement du kilomètre ou de deux kilomètres ou de trois kilomètres. Mais au bout de douze ans, si vous avez toujours votre parcelle de l'autre côté, ce qui vous oblige à rallonger de deux ou trois kilomètres, vous aurez votre gazole pour vous et pour pleurer. Donc l'idée, c'est de faire des échanges avec celui qui est de l'autre côté de la voie et qui, comme vous, vient rallonger, à l'inverse de vous, les parcelles. Donc de les échanger et de vous éviter de traverser. C'est l'objet du remembrement qui va vous être proposé et on demande d'être conventionnés avec RFF depuis déjà un an, pour vous permettre de réfléchir déjà à ça. On n'est pas obligés d'attendre la DUP forcément. Donc la deuxième chose, c'est par rapport aux acquisitions foncières. Un remembrement n'est valable que si vous avez des réserves foncières. À ce jour, les réserves qui sont pratiquées avec un budget de 20 millions d'euros, c'est énorme, parce que finalement, quand vous calculez par rapport à 5,5 milliards le projet, l'acquisition foncière, ça ne représente que très peu, qui pourrait déjà être mobilisée par SNCF, si SNCF nous disait aujourd'hui ou dans les jours qui viennent quelle est la répartition du foncier qui ne sera pas sur l'ouvrage, qu'il compte faire. Parce qu'il y a pas mal de fonciers qui ne seront pas sur l'ouvrage et qui achètent déjà. Or, aujourd'hui, ce n'est pas la SAFER qui l'achète, c'est bien SNCF qui l'achète. Donc ce foncier qui restera naturel ou agricole, est-ce que les agriculteurs en profiteront ou est-ce que ce seront – je ne veux pas être provocateur, mais quand même, vous l'avez compris – les outardes ou les grenouilles qui en profiteront ? Donc ça, ça ne nous a pas encore été dit, et je pense que la Chambre et la SAFER ne sont pas au courant de cette répartition. Et ça, c'est hyper important, parce que de ce stick disponible pour les agriculteurs, dépendra le succès ou l'intérêt pour vous de faire un aménagement foncier d'opportunité réelle. Voilà mes deux points, c'est deux questions qui se posent. Vous n'avez pas entendu, je suis monsieur Chabert, du Conseil général, service qui s'occupe des remembrements au Conseil général, au Conseil départemental, dorénavant.

Estelle BRISSET : Merci pour votre contribution, effectivement, qui est au cœur du sujet. Je crois que c'est l'heure de conclure la réunion. Merci à tous. Je vais laisser monsieur le maire, qui nous a accueillis, conclure la réunion. Merci à tous, aux intervenants et à vous, pour votre écoute et votre patience.

► **Gérard BARRAU, maire de Pinet** : Merci à tous.

► **Jean-Claude GAYSSOT, vice-président, région Languedoc-Roussillon** : Donc le Conseil Général qui a parlé ? On a parlé du tracé, il va être défini, mais j'ai parlé aussi du plan de financement, et je souhaite que tout le monde, en fonction de leurs moyens, soit concerné. C'est pour que tu fasses passer le message.

► **Gérard BARRAU, maire de Pinet** : En gros, vous apprécieriez le partenariat du Conseil général, c'est un peu ça que je crois comprendre, non ? D'accord, je n'avais pas compris.

► **Jean-Claude GAYSSOT, vice-président, région Languedoc-Roussillon** : Je suis pour le partenariat.

► **Gérard BARRAU, maire de Pinet** : En tout cas, monsieur le vice-président, je vous remercie, monsieur Parant également, mesdames et messieurs, de votre participation, aussi. Vous voyez, quand je vous parlais de beaucoup d'incertitudes qui étaient là avant la réunion, ce n'était pas du pipeau, c'est la réalité. Aujourd'hui, il y a de vrais problèmes qui ne sont pas résolus. C'est vrai que la mise en place de partenariat me paraît être nécessaire à tous les niveaux. La communication doit se faire mieux que ce qu'elle se fait, parce qu'il y a énormément de questionnements. Et ces questionnements, vous touchez carrément à de l'humain, là, et au portefeuille des gens. Je pense que le maintien de l'outil économique est important, pour notre région. Vous le voyez, il y a des jeunes qui veulent continuer à

LIGNE NOUVELLE **MONTPELLIER-PERPIGNAN**

travailler, ces jeunes-là, il faut leur permettre de continuer à travailler. Ceux qui veulent s'arrêter, c'est leur problème, ils sont arrivés au bout, ils n'ont peut-être pas de repreneur, c'est vrai, ça existe, mais c'est vrai que tout ça doit pouvoir rentrer en symbiose pour arriver à justement résoudre pas mal de problèmes, notamment ces problèmes humains. Je reviens sur ce qu'a dit mon collègue de Florensac, effectivement, à Pinet, on est comme les autres, c'est-à-dire qu'on ne veut pas de bruit. On ne veut pas que ça génère des gênes, on veut que nos ressources soient protégées. C'est tout ce que j'avais à dire. En tout cas, je vous remercie de votre présence, à Pinet et j'espère que tout ce qu'on vous a dit ce soir pourra être pris en compte. C'est dommage que le parcellaire ne soit pas encore défini, parce que ça aurait permis de rentrer plus dans le détail. J'ose espérer que sitôt que le parcellaire est connu, on pourra rentrer dans le détail, avec vous, Réseau Ferré de France, et puis aussi peut-être la région, qui rentrera en tant que médiateur pour nous, dans ces affaires-là. Je vous remercie toutes et tous.

Estelle BRISSET : Merci à vous.

Fin de la réunion à 21h05.