

COMPTE-RENDU

Réunion publique

Mercredi 16 avril 2015 – PORTEL-DES-CORBIÈRES

Espace Tamaroque



Les intervenants des partenaires co-financeurs sont :

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

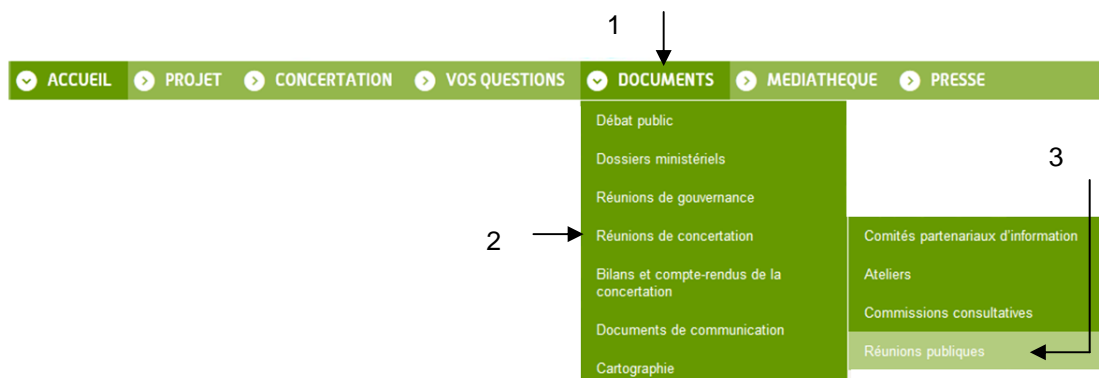
Les intervenants de SNCF RÉSEAU sont :

- 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 125 personnes.

Estelle BRISSET : Bonsoir à tous, bienvenue, merci d'être si nombreux ce soir à Portel-des-Corbières, bienvenue à cette réunion d'échange sur le projet ferroviaire Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan. Je suis Estelle Brisset, je suis l'animatrice de cette réunion. Mon rôle ce soir est de faciliter les échanges entre vous et les intervenants présents en tribune. Je vais continuer justement par les présentations, puisque nous avons sur scène les représentants des collectivités territoriales, qui financent ce projet de LNMP. Je vais commencer par monsieur Baro, vous êtes vice-président du Conseil départemental de l'Aude, en charge des solidarités territoriales et de l'économie de proximité. Outre ses compétences en développement économique et environnement, le département met en place les liaisons rapides en cars, sur le territoire et réalise des aménagements de voirie qui permettent entre autres d'accéder aux gares. Aux côtés de monsieur Baro, madame Marie Meunier-Polge, vice-présidente de la région Languedoc-Roussillon, en charge des transports, sujet qui est au cœur de notre réunion ce soir. Je vous rappelle que la région est l'autorité organisatrice des Trains Express Régionaux, les TER, qui circulent sur nos voies. Aux côtés de madame Meunier-Polge, Édouard Parant, qui est chef de mission LNMP chez SNCF Réseau, qui vous présentera en détail le projet tout à l'heure. SNCF Réseau, qui s'appelait il y a encore peu RFF, Réseau Ferré de France, est l'entreprise publique qui gère et aménage les voies, les quais, les ouvrages d'art sur le réseau ferré. Et enfin, aux côtés de monsieur Parant, Henri Martin, vous êtes vice-président de la Communauté d'agglomération du Grand Narbonne, en charge des grands projets de la commande publique. Vous êtes également maire de Port-la-Nouvelle et conseiller départemental, mais ce soir, vous représentez le Grand Narbonne, qui, au titre de ses compétences d'aménagement urbain, est particulièrement concerné, notamment par l'implantation de la future gare nouvelle de Narbonne. Avant de démarrer la réunion, je vais appeler sur scène monsieur Roger Brunel, maire de Portel-des-Corbières, qui nous fait le plaisir de nous accueillir ce soir et qui va nous dire le traditionnel mot d'accueil républicain.

► **Roger BRUNEL, maire de Portel-des-Corbières :** Merci. Bien sûr, je ne vais pas être très long, n'ayez pas peur, je suis très heureux de vous accueillir, au nom du Conseil municipal de Portel dans cette salle. C'est vrai qu'on est très fiers de cette salle. Merci à RFF d'être venu et d'avoir choisi Portel pour venir présenter vos projets, bon travail à tous, bienvenue encore. Que le travail commence.

Estelle BRISSET : Merci, monsieur Brunel, pour votre accueil. Justement, quelques mots sur le déroulement de cette soirée. On va passer environ deux heures, peut-être trois, hier, à Caves, on est restés plus de trois heures, il y avait beaucoup de questions. Il y aura deux grands temps forts dans cette réunion : une première partie où on va plutôt s'intéresser à la compréhension des enjeux et des objectifs du projet, en un mot au « pourquoi ». Pourquoi est-ce que la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan, ce n'est pas juste une deuxième ligne, mais une ligne de mieux, qu'est-ce que ça va nous apporter, à nous usagers, citoyens ? Qu'est-ce que ça va apporter au territoire ? Je poserai cette question à nos intervenants en tribune et vous aurez la parole pour quelques questions qui porteront sur ce pourquoi, pour qu'on puisse rapidement passer au cœur de notre sujet de ce soir. Vous l'aurez compris, la deuxième grande partie sera plutôt sur le « comment », c'est-à-dire les conditions de passage et de réalisation du projet, et particulièrement, ce soir, on va vous présenter le tracé proposé entre Sigean, Portel-des-Corbières, Peyriac-de-Mer et Bages. On vous présentera une animation 3D qui vous permettra d'être en situation, de vraiment vous rendre compte de ce que pourrait être le projet sur le terrain. Je fais réagir les intervenants et là, on aura un long moment d'échanges, vous pourrez poser toutes vos questions très concrètes sur le tracé, le bruit, les impacts, l'insertion paysagère, tous les sujets qui vous tiennent à cœur. Avant de démarrer, je voulais juste resituer un petit peu le cadre de cette réunion publique, elle s'inscrit dans une démarche de concertation volontaire, portée par SNCF Réseau et par les collectivités territoriales partenaires du projet. Pour vous présenter les modalités de

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

concertation et de participation, vous êtes là ce soir, ça prouve que vous souhaitez participer, il y a d'autres moyens de participer, aussi, Anne-Lise Gibbe, qui est chargée de concertation chez SNCF Réseau, va vous présenter ces modalités.

Anne-Lise GIBBE, SNCF Réseau : Bonsoir à tous. Merci d'être présents à cette réunion publique à Portel-des-Corbières. Comme vous l'a rappelé Estelle, SNCF Réseau organise la concertation sur l'ensemble du projet de Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan. Nous avons organisé des ateliers thématiques avec les associations, nous avons également organisé des commissions consultatives avec les maires et les élus du territoire. Aujourd'hui, on rentre dans une grande phase de concertation citoyenne, avec vous, le grand public, pour entendre vos avis, vos remarques, sur principalement trois points. Le premier, l'un des plus importants à vos yeux, c'est le tracé, choisir le tracé de l'ordre de cent mètres. Nous pourrions également évoquer aujourd'hui le choix de l'implantation précise des gares nouvelles du Narbonnais et du Biterrois. Et enfin, le troisième point est 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 quatrième réunion, on en a fait une à Perpignan, une à Montpellier, hier, nous étions à Caves. La prochaine réunion publique dans l'Aude se déroulera à Narbonne, et ce sera le 23 avril. Vous pouvez également vous rendre dans votre mairie, où il y a une carte du tracé et un registre de la concertation, où vous pourrez inscrire vos remarques sur les différentes thématiques qui sont mises au débat aujourd'hui. Enfin, on vous a distribué un grand nombre de documents, je vais rapidement vous les rappeler, pour voir si vous les avez tous et si vous ne les avez pas, ils sont encore à votre disposition à l'entrée et en fin de réunion, vous pourrez aller les chercher. Il s'agit tout d'abord du document générique du projet, qui rappelle le cadre du projet, les objectifs, avec une carte très généraliste. Pour que vous puissiez mieux vous repérer sur le territoire, on vous a distribué une carte intitulée « Corbières littorales ». La commune de Bages est à cheval sur deux cartes, donc si la commune de Bages vous intéresse, à l'entrée, vous avez la carte qui s'appelle « Basse plaine de l'Aude », où la commune de Bages est également mentionnée. Il faut savoir que ces cartes sont également sur le site Internet, où vous pouvez zoomer beaucoup plus, si vous voulez plus d'informations. Vous avez également un dépliant qui est un questionnaire, je vous invite à le remplir et à le déposer dans l'urne à l'entrée de la réunion, pour qu'on puisse connaître vos avis, sur ce sujet, ou tout simplement nous l'envoyer par la Poste, gratuitement. Vous avez enfin un document sur les intérêts d'une deuxième gare dans le Narbonnais, qui vous propose les deux sites mis à la concertation. Et enfin, cinq fiches thématiques, sur les acquisitions foncières, le bruit, l'insertion paysagère, l'eau et la transparence hydraulique et le patrimoine agricole. Ça vous permet d'avoir un pack informations, où vous pouvez retrouver l'ensemble de ces informations et retrouver ces documents. Ça, c'est ce que SNCF Réseau met en place, nous avons également un garant de la concertation, qui est monsieur Richer, qui est là pour veiller au bon déroulement de cette concertation, savoir si l'ensemble des avis a bien été écouté par SNCF Réseau, vous pouvez également le contacter soit par mail soit par une adresse postale qui est indiquée sur le document projet, il est là pour entendre vos remarques. Voilà ce que je peux vous dire sur la concertation du projet de Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan.

Estelle BRISSET : Merci, Anne-Lise Gibbe, pour ces informations. Vous voyez donc que vous avez de multiples moyens de vous exprimer et de vous mobiliser. N'hésitez pas à aller sur le site ou à contacter le garant, si vous souhaitez évoquer le déroulement de la concertation. C'est vrai que ce soir, on va avant tout parler de Ligne Nouvelle, avant cela, il me semble important de faire un point sur le réseau existant, dont l'entretien est ô combien important, c'est la priorité de SNCF Réseau. Édouard Parant, vous représentez SNCF Réseau ce soir, dites-nous en quoi consistent les investissements réalisés sur le réseau existant. Que représentent-ils ?

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Bonsoir et bienvenue, merci de répondre présents à notre invitation. Concernant les investissements sur le réseau que l'on utilise déjà et encore pour longtemps, la priorité de l'entreprise publique que je représente ce soir, c'est la sécurité, la sécurité pour le transport de l'ensemble de ses clients, sur le réseau ferré, ce qui nécessite donc un gros effort de maintenance et d'entretien des lignes, que ce soit l'axe principal entre Nîmes et Cerbère, ou encore de Narbonne vers Carcassonne. Et puis il y a également les lignes régionales. Il faut avoir à l'esprit que sur l'ensemble du territoire national, l'entreprise publique investit près de 5 milliards d'euros, rien que pour l'année 2015. Ce qui peut être intéressant de regarder, c'est ce que ça donne en termes d'investissements sur la région. Il faut avoir à l'esprit qu'avant même que l'on mette en service la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan, il y aura de l'ordre d'un milliard d'euros investis sur ce qui est actuellement le périmètre de la région Languedoc-Roussillon, dans les années 2015-2025 et principalement pour l'entretien de ce qui s'appelle la voie, c'est-à-dire les cailloux, le ballast, les traverses et les rails. On va globalement refaire à neuf l'intégralité de presque 200 kilomètres dans les quatre ans à venir. C'est-à-dire qu'il va y avoir des travaux qui vont démarrer dès le mois de juin, entre Narbonne et Montpellier, qui vont durer deux ans, et puis après, on va attaquer les sections en direction de Carcassonne, Castelnaudary et également entre Nîmes et Montpellier. Vous allez me dire : que se passe-t-il entre Narbonne et Perpignan ? En fait, ça a déjà été fait. Donc sur le périmètre qui nous intéresse aujourd'hui, ce travail a été servi en premier. Donc 1 milliard d'euros dans les dix ans à venir, dans le Languedoc-Roussillon, pour le réseau ferroviaire.

Estelle BRISSET : Merci, Édouard Parant, pour cet éclairage, c'est important de penser déjà à ce qui existe. Je crois que maintenant, on a tous les éléments pour pouvoir démarrer nos échanges sur la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan. Je vous propose, pour avoir une vision globale, de démarrer avec une présentation du projet en images.

Diffusion du film

« LNMP comme Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan. Ce grand projet ferroviaire prévoit la création de 150 kilomètres de lignes nouvelles entre, au nord, le contournement de Nîmes et Montpellier et, au sud, la section internationale Perpignan-Figueras. À l'échelle européenne, la Ligne Nouvelle finalise la liaison entre l'Europe du nord et du sud. En 2009, le débat public pose la question de l'opportunité de la ligne et de ses objectifs. Pendant quatre mois, 3500 participants débattent. 12 réunions publiques sont organisées, 83 cahiers d'acteurs sont rédigés, plus de 660 contributions sont recueillies. À l'issue de ce débat riche et instructif, l'opportunité du projet est confirmée et un couloir de passage de 5 kilomètres de large est défini. La Ligne Nouvelle, complémentaire de la ligne existante, offre en effet plus de mobilité pour le Languedoc-Roussillon : plus de TGV, plus de trains régionaux, plus de trains de marchandises entre Montpellier et Perpignan et plus largement sur le couloir méditerranéen. Elle permet aussi d'améliorer la fréquence des trains et d'en renforcer la fiabilité. La Ligne Nouvelle, dont le projet initial remonte aux années 1990, est à nouveau sur les rails. De 2010 à 2011, SNCF Réseau doit définir une zone de passage de 1000 mètres de large. Soucieux de poursuivre le dialogue avec l'ensemble des parties prenantes, SNCF Réseau met en place un large dispositif de concertation. Une charte de la concertation est validée et un garant est nommé pour veiller à sa bonne application. De nombreuses réunions sont menées : 6 réunions publiques pour rencontrer et échanger avec le grand public, 11 commissions consultatives, présidées par le préfet pour concerter avec les élus du territoire, 7 ateliers de travail pour solliciter les associations et les acteurs socio-économiques, un comité partenarial et plus de 150 réunions bilatérales. À l'issue de ces 18 mois de travail collectif, le 14 novembre 2011, le Ministère valide la zone de passage proposée. Le dessin de la future ligne se précise. À partir de 2012, une nouvelle étape de concertation est lancée. Son objectif : décider du nombre de gares nouvelles à créer ainsi que des sections de ligne

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

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

Estelle BRISSET : Ce film nous permet d'avoir une vision globale et de remettre en perspective l'historique et les différentes étapes de concertation, qui nous mènent jusqu'à aujourd'hui. Maintenant, rentrons dans le vif du sujet de la LNMP, dont on entend parler depuis de nombreuses années. Édouard Parant, dites-nous concrètement, on va approfondir plusieurs points, où on en est, aujourd'hui ? C'est vraiment d'actualité, toujours ?

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Oui, c'est d'actualité et ça va le devenir encore plus dans les deux mois à venir. Juste pour vous rappeler un petit peu d'où l'on vient, on a évoqué le débat public, mais beaucoup d'entre vous connaissent le projet depuis 1990. Il a été remis à plat en 2009 et l'opportunité a été validée lors du débat public du printemps 2009. Ce qui est important de comprendre, ce qu'a montré le film, c'est qu'on ne va pas directement à une solution. On y va progressivement. La notion de progressivité dans la définition et dans la réduction du champ des possibles est très importante. Aujourd'hui, on arrive à la fin de ce que l'on appelle une étape numéro deux, qui permet de clôturer les études techniques. C'est l'objet de la présentation de ce soir. Il nous restera à préparer ce qui s'appelle une étude d'impact, pour pouvoir engager l'enquête d'utilité publique, qui, elle, prouvera ou non l'intérêt général du projet. Voilà un petit peu l'horizon vers lequel on se dirige, sachant que l'enquête publique, le ministre souhaiterait pouvoir l'engager d'ici la fin de l'année 2016. Ça vous donne un peu la séquence en cours. Concrètement, comment s'inscrit la concertation de ce soir dans le processus décisionnel ? On a présenté au territoire en 2012, il y a maintenant trois ans, les variantes de tracé, elles vous ont fait réagir, à l'époque, on a pris en compte les différentes remarques qui ont pu être formulées. Et aujourd'hui, on va vous présenter le tracé le plus probable, en tout cas, celui que l'on proposera au comité de pilotage du 17 juin. Avant de prendre des décisions, il est important que les élus présents à ce comité de pilotage, qui cofinancent les études, puissent vous entendre, et c'est notamment l'objet de la réunion de ce soir. Le 17 juin, il y aura ou non consensus, on espère qu'il y aura consensus et que l'ensemble du comité de pilotage pourra porter d'une même

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

voix un choix sur le tracé au ministre, qui validera définitivement le processus, par une décision ministérielle. Voilà un petit peu comment la séquence va s'animer d'ici la fin de l'année. Le ministre devrait prendre sa décision ministérielle d'ici la fin de l'année.

Estelle BRISSET : Très bien, on est un peu plus au clair sur l'état d'avancement du projet. Maintenant, on se pose cette fameuse question : pourquoi la LNMP ? Dites-nous concrètement quels nouveaux services ferroviaires elle va apporter aux citoyens, aux usagers du train ?

LA LNMP, POURQUOI ?

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Ce qu'il faut avoir à l'esprit, c'est qu'on n'est pas uniquement en train de raisonner sur un projet de ligne à grande vitesse hors-sol. Ce qui est important pour l'entreprise SNCF Réseau, c'est le mot « réseau », c'est-à-dire que cette ligne devrait s'insérer dans un maillage ferroviaire existant. Donc l'objectif, ce n'est pas d'avoir une ligne de plus, c'est d'avoir une ligne de mieux. Pourquoi ? Parce qu'on veut avoir véritablement sur l'ensemble du périmètre méditerranéen un doublé de lignes. Donc l'actuelle plus la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan. Avec deux lignes, on est en capacité de faire passer plus de trains. Suivant le type de trains, ils auront sur une ligne ou sur l'autre, mais la première des choses qu'on espère avec cette Ligne Nouvelle c'est avoir plus de place sur la ligne actuelle pour faire circuler plus de TER, en heures de pointe là où on en a vraiment besoin, le matin, le soir, le midi, pour aller au travail, à la faculté. Ces trains sont un service plus fiable, parce que globalement, le système avec deux lignes offre des possibilités de gérer mieux les incidents. Et puis des liaisons un peu plus rapides, il y aura des périurbains, dans un peu l'omnibus, proche des grandes villes, et puis des Intercités pour relier entre 30 et 40 kilomètres, les principales villes de l'arc méditerranéen. Ça, c'est pour la ligne actuelle, on libère de la place pour développer, pour le TER. Sur la Ligne Nouvelle, on va essentiellement retrouver des trains à grande vitesse, qui pourront rouler quasiment deux fois plus vite que sur la ligne actuelle. Ça, c'est l'objectif de liaison plus directe et donc de temps de parcours plus réduits. Enfin, ce qu'il faut avoir à l'esprit, c'est que le train, pour que ça marche bien, qu'on ait une vie vraiment facilitée en utilisant ce type de transport, il ne faut pas uniquement qu'on gagne du temps en prenant le train, il faut surtout qu'on gagne du temps en allant le chercher. Donc se pose aussi la question, et on parlera notamment à Narbonne, d'où va-t-on aller prendre le train, notamment pour les TGV, sachant que pour les TER, les gares actuelles sont les meilleures candidates, puisqu'elles sont en plein cœur de ville. Ça, c'est le volet services. Derrière, vous savez que le mode ferroviaire a un avantage sur l'avion ou sur le transport routier, c'est son côté positif vis-à-vis des émissions de gaz à effet de serre, que ce soit à la fois pour le transport de voyageurs ou le transport de marchandises, qui se fait essentiellement avec des locomotives à alimentation électrique. Et puis enfin, et c'est aussi la raison pour laquelle il n'y a pas que SNCF à la tribune ce soir, il y a les cofinanceurs autour de moi, ce projet doit servir les territoires dans lesquels il va s'inscrire. Il ne faut pas que ça se résume à une suite d'impact, il faut que ça se résume surtout à une suite de potentialité de développement pour les territoires et d'attractivité. Ça, je pense que mes voisins en parleront mieux tout à l'heure, dans un très court instant. Mais retenez que la Ligne Nouvelle n'est pas en elle-même l'outil qui va générer du développement, par contre, c'est un levier que l'on peut utiliser et mettre à profit. Juste pour parler de manière un peu plus concrète sur ces trois services que sont le TGV, le TER, le fret, on vous donne ici quelques chiffres qui permettent de voir que pour l'attractivité touristique, essentiellement avec les trains de longue distance, c'est de l'ordre de 2,5 millions de voyageurs supplémentaires avec le projet. Et sur Narbonne, de l'ordre d'une quarantaine de trains par jour, qui desserviront la gare nouvelle. Sur les TER, c'est deux allers-retours par heure entre Narbonne et Perpignan, trois entre Narbonne et Sète, et deux entre Narbonne et Carcassonne. L'étoile ferroviaire, on l'a constatée, de Narbonne, fonctionne assez bien, donc

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

il y a la volonté de renforcer sa desserte. Concernant le transport de marchandises, c'est la possibilité de faire circuler plus de trains et là, on n'est pas tellement sur des gains de temps de parcours, là, on est sur de la qualité de services, ce que veulent les gens qui utilisent le train, c'est d'être livrés à l'heure et aujourd'hui, on est en souffrance sur la qualité de service offerte aux transporteurs ferroviaires.

Estelle BRISSET : Très bien, donc si on résume, plus de trains, plus fiables, plus rapides, moins de CO₂, plus d'attractivité du territoire et de développement économique. Justement, on parle de territoire, j'ai envie de me tourner vers les représentants des collectivités territoriales, qui financent ce projet. J'ai envie de commencer par vous, Marie Meunier-Polge, vous représentez la région Languedoc-Roussillon, vice-présidente en charge des transports, pour avoir une vision de la plus globale à la plus locale. Qu'attendez-vous, au niveau du territoire régional, de ce projet qui couvre quasiment l'ensemble de la région Languedoc-Roussillon ? Quels en sont les atouts, pour vous ?

► **Marie MEUNIER-POLGE, vice-présidente, région Languedoc-Roussillon :**
D'abord, je voudrais dire bonjour à tout le monde, merci d'être venus nombreux, parce que c'est une réunion importante, comme chaque réunion que nous faisons, nous en avons dix sur tout le territoire régional, ces réunions sont importantes, parce qu'il s'agit bien à un moment donné d'échanger avec vous, la population de chacun des territoires. Je suis très sensible à cette présence-là, que nous avons un peu partout, d'ailleurs, à chaque fois. Je voudrais d'abord positionner la région Languedoc-Roussillon, qui occupe aujourd'hui une position géographique importante, dans le sud de la France et qui lui donne ainsi un rôle essentiel pour les échanges internationaux, donc entre l'Espagne et le reste de l'Europe, et pour les échanges inter-régionaux, entre le Languedoc-Roussillon et les régions voisines. Au moment où se construit la grande région, vous ne pouvez l'ignorer aujourd'hui, cette grande région qui arrive en tout début d'année, donc la région Languedoc-Roussillon-Midi-Pyrénées, on n'a pas encore trouvé le nouveau nom, il est important aujourd'hui d'organiser son ancrage au sein de l'Europe. C'est bien ce positionnement-là que nous avons sur les transports du sud de la France. L'un des enjeux de cet ancrage est la continuité du corridor transports ferroviaires méditerranéens, qui relie l'Espagne, la France, l'Italie, l'Europe et l'est, et qui a été identifié comme prioritaire par l'Union européenne. Le contournement ferroviaire Nîmes-Montpellier, qui est actuellement en cours, je ne sais pas si vous l'avez vu, il a bien commencé, il constitue pour le Languedoc-Roussillon la première phase de la Ligne Nouvelle de ce corridor européen, qui entrera donc en service fin 2017, et pour lequel la région a investi 400 millions d'euros. La saturation de la ligne actuelle entre Nîmes et Perpignan pourrait, sans la création d'une nouvelle ligne, sur la section entre Montpellier et Perpignan, avoir de lourdes conséquences sur tous les types de transports ferroviaires, qu'ils soient voyageurs, marchandises, régionaux, nationaux, européens, en créant ainsi un véritable goulet d'étranglement. Ça, c'est un constat que nous avons tous les jours. Il est donc nécessaire de réaliser dans un avenir proche la phase deux, et nous y sommes, du contournement Nîmes-Montpellier, en réalisant cette Nouvelle Ligne Montpellier-Perpignan. Réaliser ce doublé de lignes sur les 150 kilomètres qui séparent Montpellier de Perpignan s'avère indispensable, pour plusieurs raisons. La première, pour nous, région de Languedoc-Roussillon, on l'a évoqué, elle est liée à la saturation du réseau, qui est déjà une réalité aujourd'hui, et qui le sera encore plus demain. En tant qu'autorité organisatrice des transports régionaux, la région souhaite en effet répondre à la demande des passagers, des usagers, en renforçant l'offre de trains du quotidien, pour permettre plus de mobilité, à l'échelle régionale, grâce aux transports publics ferroviaires. Il est donc nécessaire aujourd'hui de réaliser ce doublé de ligne pour libérer de la capacité, cela a été dit, sur la ligne classique. La seconde raison concerne la mobilité des voyageurs, à l'échelle nationale et internationale. Une ligne à grande vitesse permet de raccourcir nos temps de trajets entre nos métropoles régionales et les autres grandes villes de France et d'Europe, ce qui s'avère aujourd'hui indispensable, à l'heure où se construit notre grande région. C'est pourquoi nous avons travaillé pour que notre territoire soit largement desservi par les gares existantes ou par des gares nouvelles. Enfin, la troisième raison concerne le transport de fret, qui

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

progresses d'année en année dans notre région et qui doit également disposer de davantage de capacité, pour pouvoir se développer et offrir aux transporteurs les conditions optimales pour l'activité du transport de marchandises, en lien avec nos plateformes ferroviaires régionales, comme Saint-Charles à Perpignan, le port de Sète ou celui de Port-la-Nouvelle. Pour toutes ces raisons, notre région souhaite que la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan se construise dans un avenir proche et pour cela, nous œuvrons vraiment à sa réalisation, en finançant des études dès aujourd'hui, à hauteur de 25 %. Cette construction, si nous sommes tous unis, j'insiste sur cette terminologie, c'est-à-dire toutes les collectivités qui financent déjà, puisqu'on a des financements de nombreuses collectivités territoriales, de l'État, c'est un projet qui ne pourra avancer de façon claire et forte que si nous sommes tous unis. Je rappelle que c'est un projet pour les 10 ans qui arrivent, on peut le positionner un petit peu comme ça, monsieur le maire m'en parlait tout à l'heure, c'est vrai que là-dessus, il faut vraiment qu'on avance ensemble. La question du financement, bien sûr, est à l'ordre du jour, elle se pose aujourd'hui. Là encore, la région est présente pour rechercher de l'aide et nous l'avons cherchée à l'Europe, bien évidemment. Dans ce cadre-là, Damien Alary a rencontré dernièrement le président de la Commission européenne, monsieur Juncker, pour porter ce dossier au niveau européen et obtenir des financements importants, que nous voulons. Ce dossier est suivi, nous avons rencontré aussi à plusieurs reprises le ministre des Transports, monsieur Vidalies, pour avoir un appui continu de l'État sur le plan financier. Lors du dernier comité de pilotage du 22 octobre dernier, le président Alary avait par ailleurs exprimé clairement sa volonté que soit désignée une personne référente au niveau de l'État français, parce que ça nous paraît indispensable, aujourd'hui. Un monsieur ou une madame financement, afin de trouver d'ores et déjà des pistes de financements auprès de l'Europe, et de les mettre en concert avec ceux de l'État. Donc aujourd'hui, je suis devant vous et nous sommes devant vous pour porter ce projet, dans la meilleure concertation possible. Je vous remercie.

Estelle BRISSET : Merci, madame Meunier-Polge, merci d'avoir remis en perspective le projet au niveau européen, d'avoir souligné l'importance du financement et de cette demande de monsieur ou madame financement, et puis aussi d'avoir souligné le risque de saturation, le goulet d'étranglement et l'importance du fret. Monsieur Baro, je me tourne vers vous, vous êtes vice-président du Conseil départemental de l'Aude. Dites-nous, au niveau du territoire audois, ce que vous attendez de ce projet ? Quels sont ses atouts, pour vous ?

► **Hervé BARO, vice-président, Conseil départemental de l'Aude :** Merci, bonsoir à tous. Il n'a échappé à personne que depuis quelques mois, des trains à grande vitesse circulent depuis Barcelone, voire au-delà en Espagne, jusqu'à Paris. Il n'a échappé à personne que ces trains qui sont à grande vitesse au-delà de Nîmes, mettent un temps assez important pour aller de Perpignan jusqu'à Montpellier et s'agissant de nous-mêmes, puisque nous prenons le train à Narbonne, même quand on monte dans une rame TGV, il faut quasiment autant de temps pour aller à Nîmes que de Nîmes pour aller à Paris. Donc il y a quand même une aberration, qui est un lourd handicap pour le département de l'Aude, pour son développement économique, touristique, social. Nous sommes dans un département qui a préparé, du point de vue du Conseil départemental, du Conseil général hier, le développement économique, en lien avec les différentes collectivités, notamment le Grand Narbonne. Nous sommes dans un département qui a adopté un schéma départemental de développement durable du territoire, et nous pensons que l'arrivée de la grande vitesse est de nature à consolider les efforts qui ont été faits par les collectivités. Donc ce que nous attendons de cette Ligne Nouvelle, c'est bien entendu qu'elle assure un complément de développement économique. Nous n'attendons pas la ligne pour assurer ce développement, pour mettre en œuvre ce développement, mais nous attendons non seulement de la ligne, mais surtout d'une gare, ça, c'est un point dur, qu'elles confortent le développement économique de notre département. Je parle de la gare, je ne l'ai pas fait hier soir à Caves, de manière aussi directe, parce qu'au fur et à mesure, on chemine. Hier à Caves, ce soir à Portel, la semaine prochaine à Narbonne, il va falloir qu'on s'arrête. Donc pour nous, la ligne à grande vitesse, c'est la condition de notre participation aux études, la

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

ligne à grande vitesse n'a de sens que s'il y a une gare dans le département de l'Aude. Cette ligne est une ligne, pour nous, du département, et c'est une gare demain qui sera la gare du département. On s'exprimera à Narbonne, sur quel positionnement pour la gare, ce n'est pas le lieu de le faire, mais le principe de la gare est pour nous la condition nécessaire, absolue, de notre participation au financement. Pour nous, je peux dire que c'est la condition pour l'ensemble des collectivités du département qui participent au financement et l'ensemble des collectivités, le Grand Narbonne, l'agglomération de Carcassonne, il faut quand même le souligner, l'agglomération de Carcassonne participe financièrement à ces études, cela prouve l'intérêt que nous portons à cette ligne à grande vitesse, à cette gare et de ce point de vue, l'unité est réalisée bien au-delà de notre département, sur la quasi-totalité de l'itinéraire. Je sais bien qu'il y a des collectivités qui sont un peu en dehors, mais nous ne désespérons pas de les rallier à notre cause. Dans l'objectif qui est le nôtre, c'est celui d'assurer le développement du département, nous sommes dans une situation, comme la plupart des départements, compliquée, au regard de l'emploi. Nous pensons effectivement que l'arrivée de la ligne à grande vitesse et la création d'une gare sont des éléments essentiels au développement de notre département.

Estelle BRISSET : Merci, monsieur Baro. Merci d'avoir rappelé la nécessité d'avoir des « vrais » TGV, qui vont de Narbonne et au-delà, et puis l'importance effectivement de l'union des collectivités territoriales et de ce levier que peut être une nouvelle ligne, au niveau du développement économique et de l'emploi. Henri Martin, c'est à vous, vous êtes vice-président de la Communauté d'agglomération du Grand Narbonne, dites-nous, au niveau de l'échelle de l'agglomération, et notamment par rapport au site de gare, par rapport au levier que peut être cette ligne, ce que vous attendez du projet.

► **Henri MARTIN, vice-président, Communauté d'Agglomération du Grand Narbonne :** Bonsoir à tous. Simplement, en préambule, je voudrais dire que nous sommes en total accord au niveau du Grand Narbonne, avec ce qui a été dit par les deux intervenants précédents, par madame la vice-présidente de la région et par monsieur le premier vice-président du département, tant au niveau des objectifs que de la solidarité que nous afficherons, en « exigeant » la présence d'une gare sur le projet, car la poussée collective que nous essayons de susciter auprès de tous les habitants et des collectivités, ne saurait être aussi puissante que ce qu'elle est aujourd'hui, et unitaire, s'il n'y avait pas cette gare qui pour nous est également un maillon essentiel. Nous en reparlerons peut-être un petit peu plus, sur Narbonne, pour vous donner nos avis. Concernant nos attentes, nous avons pisté quatre grandes directions, quatre grandes raisons, si vous voulez, pour vous faire partager notre enthousiasme. La première, c'est aménager la mobilité des habitants du territoire, il faut savoir que les études menées par RFF démontrent que la création d'une gare nouvelle à l'est de Narbonne, constitue un arrêt particulièrement attractif pour la desserte, en effet, 140 000 personnes et 70 000 emplois se trouvent à moins de dix minutes de la nouvelle gare, je crois que c'est important. 645 000 personnes et 265 000 emplois seront situés à moins de trente minutes. Donc un temps de transport de trente minutes, chez nous, ça peut paraître important, mais quand on discute un peu avec nos amis ou nos parents qui sont du côté de Paris, quand ils parlent d'une heure et demie ou deux heures de transports par jour, vous comprenez que ce n'est pas grand-chose. Donc à 45 minutes du bonheur de trouver une ouverture en matière d'emplois, à notre jeunesse et à ceux qui, malheureusement, se retrouvent démunis, ça me paraît particulièrement intéressant. Les études menées par RFF ont démontré qu'avec la nouvelle gare, sur le territoire, la fréquentation des gares centre de nouvelle serait augmentée de 253 % sur le Narbonnais. Le chiffre, c'est 1,5 million de voyageurs, 400 000 échanges sur le point de Narbonne, quand on dit 400 000 échanges, ça veut dire qu'on change de direction ou qu'on se sédentarise pour plus ou moins de temps sur le secteur. Le deuxième point, donc terminé le maillage ferroviaire, ça a été dit par madame la vice-présidente avec d'un côté le raccordement de Nîmes-Montpellier et de l'autre la ligne grande vitesse ferroviaire Barcelone-Perpignan, et avec comme objectif la liaison, bien entendu, Toulouse-Narbonne, qui sera une véritable épine dorsale de la nouvelle région. Ça, c'est très important aussi, si nous réussissons à pouvoir développer cette ligne, la

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

perpendiculaire viendra, je crois, tout à fait automatiquement, ne serait-ce que pour se trouver dans la ligne historique de tout le territoire, la voie romaine que nous connaissons, les uns et les autres. En troisième point, améliorer la desserte du territoire, ce qui paraît tout à fait évident, le vasculariser un peu mieux et développer durablement ce même territoire, bien entendu. Le projet de ligne à grande vitesse et de gare, comme le projet d'agrandissement du Port de la-Nouvelle, qui affiche un trafic d'environ 2 millions de tonnes et qui pourrait passer, dans le cadre de son développement, à 7 millions de tonnes, et le projet, monsieur Baro l'a souligné, de modernisation de l'aéroport de Carcassonne, car le Grand Narbonne va sur l'aéroport en investissement, comme l'agglomération de Carcassonne et le département viennent sur les investissements sur le Grand Narbonne, et en particulier le port de la-Nouvelle, dont ce n'est pas hors compétences, c'est un geste fort au plan économique, vers ces grands chantiers qui sont sur la Narbonnaise. Dans son projet durable de développement du territoire, le Grand Narbonne a défini une orientation stratégique à son développement. Je vous donne les quatre grandes lignes : un développement économique équilibré et ambitieux, ce qui paraît tout à fait logique et légitime pour une collectivité digne de ce nom, un déploiement des infrastructures favorisant les inter-modalités, se trouver au carrefour de ces grandes directions européennes, je pense que c'est également quelque chose d'évident. Et une attractivité touristique renforcée du littoral et de l'arrière-pas. N'oublions pas qu'il va y avoir un Musée de la Romanité à Narbonne, donc une attractivité complémentaire au plan culturel, avec un nombre de visiteurs extrêmement important et je crois que la ligne LGV va contribuer à donner envie à tout un tas de gens de venir visiter notre territoire. Et enfin, une optimisation et une modernisation des équipements communautaires, pour améliorer la qualité de vie et l'accueil des habitants de l'agglomération.

Estelle BRISSET : Merci, monsieur Martin, d'avoir apporté des éléments chiffrés, de souligner l'importance de la localisation stratégique de Narbonne, effectivement, l'importance de la gare, et d'avoir fait le lien avec les projets de territoire. On arrive à notre premier temps d'échanges, je vous propose de prendre 4-5 questions maximum, des questions qui ont trait à ce dont on vient de parler, c'est-à-dire le « pourquoi », les services, les objectifs du projet, et après, on enchaînera avec le tracé, l'animation 3D et les questions qui vous concernent peut-être plus directement sur le tracé. Si vous souhaitez prendre la parole, il faut lever la main, on vous donnera la parole avec le micro, grâce aux hôtesses qui sont là. Je vous demanderai de vous lever, de vous présenter, de dire si c'est à titre personnel ou au nom d'une association, d'une collectivité que vous représentez. Merci d'être, si possible, relativement bref, qu'on puisse prendre le maximum d'interventions ce soir. Madame le maire de Roquefort-des-Corbières, et puis après, j'ai vu monsieur au fond.

► **Marie-Christine THÉRON-CHET, maire de Roquefort-des-Corbières :** Ce soir, je ne viens pas en tant que maire de Roquefort-des-Corbières, mais en tant que conseiller départemental du canton de Sigean. J'ai passé tellement de temps sur les abords du stade à Portel que ma foi, monsieur le maire, je viens aussi en tant qu'amie. J'ai plusieurs questions et une remarque. Mes questions : on parle de contraintes environnementales, de contraintes d'impact, techniques, contraintes d'implantation, mais est-ce qu'il n'y a pas surtout et essentiellement une contrainte financière ? En ce sens, j'ai l'impression, est-ce qu'on ne va pas choisir le moins cher ? Sachant que derrière, puisque c'est un projet sur lequel il doit y avoir une rentabilité » certaine et un retour sur investissement, est-ce que quand on cherche le moins cher, on ne biaise pas un peu le retour sur investissement ? Est-ce que quand c'est économiquement viable, on ne peut pas aller plus loin ? Ça, c'est ma première question. Ma deuxième question : vous parlez de juin 2015, qui définit précisément le tracé. Or, hier, on s'est rendu compte qu'il y avait, avec la 3D, dont je n'avais pas eu la priorité de la transmission, donc je l'ai vue hier, il y avait certains chemins qui étaient certainement annulés et des routes communales qui étaient certainement annulées aussi. Donc là, comment peut-on arriver à un tracé précis, si derrière il y a une autre problématique très locale ? Ça, c'est ma deuxième question. Ensuite, en remarque, on parle de concertation, moi, je trouve que des fois, c'est plutôt descendant et qu'il n'y a pas d'aller-retour entre les

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

communes et Réseau Ferré de France. En effet, par exemple, il y a à peu près deux ans, on a voté en Conseil municipal la mixité de la voie, donc à la fois fret et voyageurs, et là, on constate qu'il n'y a qu'une seule voie, le « voyageurs ».

Estelle BRISSET : Merci, madame le maire. On va peut-être répondre aux premier et troisième points. Premier point sur le financement, troisième point sur la concertation et la mixité. Et le deuxième point, sur les impacts, on en parlera peut-être dans la deuxième partie, quand on aura vu le tracé. Édouard Parant, des éléments de réponse ?

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Oui, je pense qu'on peut malgré tout traiter les trois sujets. Ce ne sera pas un projet au rabais. Je pense que quand on va dépenser 5,5 ou 6 milliards d'euros, vu de Bercy, ça ne va pas être vraiment un projet au rabais. Donc une grosse part du budget, les gens imaginent que c'est pour des travaux, en fait, les travaux s'inscrivent vis-à-vis d'une charte paysagère, vis-à-vis d'une charte de développement durable. Certes, il y a des contraintes techniques, quand on veut faire de la grande vitesse, sur du rail, on est quand même dépendant d'un certain nombre de contraintes. Mais pour autant, les infrastructures, aujourd'hui, tel qu'elles sont construites, ne sont plus comme on a pu les construire à l'époque, de Paris-Lyon, donc on n'a plus la liberté de dire... c'est uniquement le critère de moindre coût qui l'emporte. La preuve, c'est ce que nous vous avons présenté dans le film, à savoir qu'il y avait bien trois dimensions : une dimension sociale, une dimension environnementale, une dimension technico-économique. Donc ce qu'il faut réussir à trouver, c'est un consensus sur : jusqu'où je peux répondre à des attentes du territoire en matière d'insertion du projet et à quel moment je dis que votre demande excède le rapport coûts/bénéfices, c'est-à-dire qu'on estime qu'on n'est plus dans l'intérêt général, on est dans l'intérêt particulier, il n'appartient pas à la puissance publique d'y répondre. C'est ça, le travail délicat et il est normal que les élus se positionnent en défense du territoire traversé, lorsqu'il voit arriver l'objet et après, vous avez les gens à Paris qui sont des gens neutres et qui vous disent « OK, moi, ministre, je prends la décision sur la base du rapport ». Mais là où on va véritablement définir les impacts, ce seront dans l'étude d'impact, une fois un tracé choisi. Mais aujourd'hui, ce que l'on fait, c'est qu'on les recense. Donc le travail qui est fait actuellement, c'est de recenser l'ensemble des sensibilités et de voir si ces sensibilités deviennent des nuisances ou des impacts avec le projet. Parce qu'à la rigueur, vous pouvez traverser un très beau territoire, mais si vous êtes sous terre, c'est très sensible, mais il n'y a pas d'impact. De la même manière, si vous traversez une rivière, suivant combien vous mettons de piles, suivant si vous faites du remblai ou uniquement un très long pont, vous aurez un impact ou pas. Donc évidemment, à chaque fois, il y a un coût associé. J'étais un peu long, mais vous verrez qu'il y a différentes solutions pour y répondre, au travers de la maquette en trois dimensions. Mais ça ne sera pas un projet au rabais. La deuxième, c'est sur : comment peut-on proposer un choix au ministre, alors qu'il y a encore beaucoup de questions auxquelles les élus n'ont pas de réponses de la part du maître d'ouvrage. Je vais revenir sur la progressivité. On termine un niveau d'études qui s'appelle « avant-projet sommaire », qui permet globalement de vérifier la faisabilité du projet. On est sûr qu'on arrivera à le faire sur le tracé sur lequel on s'engage. Et il est suffisamment abouti justement pour établir une étude d'impact. Mais par exemple, ce niveau d'études n'est pas suffisant pour faire ce que l'on appelle un dossier police de l'eau. Police de l'eau, c'est notamment tout ce qui est sécurisation des eaux des surfaces, des eaux que l'on boit, des eaux d'inondations ou irrigation et des eaux souterraines, pour les eaux qui servent à l'alimentation des eaux potables. Eh bien là, il faut un niveau d'étude encore plus fin, notamment s'intéresser à comment vont être réalisés les travaux. Ce ne sera un avant-projet sommaire, ça viendra après l'enquête publique, donc après 2016 et ce sera un avant-projet détaillé. À ce moment-là, on fixera les principes de rétablissement des différentes routes. Généralement, tout ce qui est routes asphaltées, avec du goudron, est rétabli, en règle générale. Par contre, des fois, quand vous avez une patte d'oie, vous pouvez reprendre la patte d'oie pour faire en sorte qu'au lieu d'avoir des ponts et puis les deux routes qui se rejoignent 50 mètres après le pont, vous décidez de modifier localement pour n'avoir qu'un seul pont à faire sur la ligne. Donc vous décidez qu'elles se rejoignent avant de traverser la

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

voie ferrée. Donc ce travail a commencé, parce que dans le cadre de la faisabilité, que ce soit pour les routes quand on se déplace ou que ce soit pour les chemins pour les agriculteurs et viticulteurs, on a déjà entamé les réflexions. Mais comme vous l'avez souligné, elles ne sont pas abouties, donc il y aura encore une phase d'études avant projet détaillé, en 2016. Après, concernant le volet concertation, vous avez ici l'ensemble de l'équipe qui est à mes côtés, ça représente sept personnes, chacune avec ses spécialités. C'est l'ensemble des moyens mis à la disposition pour les 55 mairies du territoire, sur 150 kilomètres de long. On essaie au maximum de vous donner de l'information, j'entends que ce n'est pas suffisant, j'entends qu'on ne répond pas toujours positivement à vos demandes, malheureusement, on doit progresser, je ne peux pas vous dire mieux. En tout cas, sachez qu'on est de bonne volonté et que si on n'arrive pas à vous dire « oui, je vais le faire », c'est parce que des fois, on ne veut pas vous donner de faux espoirs. Quelqu'un au-dessus de nous arbitrera, ce n'est pas Dieu, c'est le ministre, il vous dira « écoutez, vous êtes gentil, là, mais non ». On essaie de faire en sorte que ce soit un échange et pas uniquement descendant, comme vous l'avez souligné.

Estelle BRISSET : De l'écoute et aussi un peu de pragmatisme. En tout cas, on est là ce soir pour en parler. Il y avait monsieur qui avait une question.

► **Albert CORMARY, Europe Écologie Les Verts :** Bonsoir, je me suis exprimé hier, malheureusement, on avait peu de temps, vu le nombre d'interventions qu'il y a eues à Caves, sur le fret et le report modal. D'autres intervenants aussi sont venus sur ce sujet. Je ne voudrais pas tout développer, parce que ça nous prendrait beaucoup de temps, beaucoup de gens déplorent que ce projet qui est présenté là ne prenne pas en compte... je viens d'entendre que la mairie de Roquefort le déplorait également. Il faut savoir que le report modal, c'est une nécessité absolue pour énormément de gens qui habitent sur le sillon languedocien. La saturation de l'autoroute, la saturation des départementales, actuellement, avec tous ces poids lourds, ça devient insupportable. Vous êtes en train de nous faire une ligne pour le mieux, mais elle oublie le mieux qu'est le report modal. Vous nous avez dit hier « il n'y a pas de volonté politique pour faire le report modal », c'est vrai, on l'a vu avec l'enterrement de la taxe carbone, il n'y a pas de volonté politique. Cette volonté politique viendra nécessairement un jour. Et le jour où elle sera là, on n'aura pas l'infrastructure pour la réaliser. Donc il ne faut absolument pas abandonner cette perspective. C'est la première chose. La deuxième chose, actuellement, par la gare de Narbonne, qui est en centre-ville, passent environ 750 000 tonnes de matières dangereuses par an. Ces matières dangereuses, comme il n'y aura pas le report modal, elles vont continuer à passer dans le centre-ville, alors qu'elles pourront éviter les centres-villes de Nîmes, de Montpellier, de Frontignan, de Sète, de Béziers, de Perpignan. Et pour Narbonne, eh bien non, les pauvres couillons de Narbonnais vont continuer à avoir ces transports de fret dangereux, en pleine ville. On se souvient, il y a quelques années, d'un wagon d'acide fluorhydrique qui s'est renversé dans la gare de Narbonne, panique générale, le potentiel létal était de 20 000 personnes, heureusement, il était vide. On a vu plus récemment, dans une ville de la région parisienne, un convoi de déchets nucléaires qui a fait pareil. Donc même si le fer est le mode de transports le plus sûr, il n'est pas sûr à 100 % et il est inadmissible que l'on continue à avoir ce genre de choses qui transitent dans les centres-villes. Quand on peut faire autrement, on fait autrement. Autre chose, ces transports de matières dangereuses traversent nos étangs, qui sont Natura 2000, qui sont en convention de Ramsar, qui sont dans un parc naturel régional, qui sont la réserve naturelle de Sainte-Lucie, puisque ça borde la réserve naturelle de Sainte-Lucie. Ces convois vont continuer à passer, croître et embellir, même, ils vont continuer à passer au milieu de nos étangs. Je crois qu'il faudrait apporter des réponses un peu plus précises là-dessus, que ce que vous avez fait hier, merci.

Estelle BRISSET : Est-ce qu'on peut apporter des éléments ? On voit en tout cas que la mixité est un vrai sujet. Il y avait une question sur la volonté politique du report modal et après, des questions sur la sécurité du transport et la mixité de la ligne.

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Le report modal, les gens ont du mal effectivement à comprendre pourquoi le projet, à terme. Quand toute la ligne sera construite, on aura de Nîmes à Béziers une ligne nouvelle mixte, TGV+fret, et de Béziers à Rivesaltes une ligne seulement pour les voyageurs. Donc que deviennent les trains de fret ? Ça veut dire au niveau de Béziers, tous les trains de fret reviennent sur la ligne actuelle. La question se pose : pourquoi ? On revient finalement à l'optimum coûts/bénéfices, qui nous dit : j'ai besoin de pouvoir disposer d'une ligne TGV+fret quand la ligne actuelle a trop de trains et continuera à avoir trop de trains, même avec une ligne 100 % TGV. Et ça, c'est vrai, notamment autour des grandes agglomérations pour lesquelles on a un développement de l'offre TER, notamment porté par la région, qui devient très importante. Ayez à l'esprit que l'ambition entre Nîmes et Montpellier, c'est 92 TER par jour. Entre Béziers et Montpellier, ça doit être environ 70 à 80, et puis jusqu'à Narbonne, 70. Entre Narbonne et Perpignan, de l'ordre de 50. Donc quasiment moins qu'entre Nîmes et Montpellier. Le nombre de trains de marchandises, lui, est à peu près constant. Le nombre de TGV, c'est un peu comme les TER, plus on descend vers le sud, moins il y en a. Ça veut dire que l'on passe, entre Nîmes et Montpellier, d'environ 175 trains par jour, aujourd'hui, à environ 80 trains entre Narbonne et Perpignan. Donc le besoin n'est pas le même. Certes, vous avez deux rails, mais le nombre de trains qui passent sur ces deux rails n'est pas identique. Donc jusqu'à 2012, on a étudié les deux possibilités, faire une ligne 100 % TGV ou faire une ligne TGV+fret. On est arrivés à la conclusion avec les études que si l'on voulait faire du fret au sud de Narbonne, il fallait rester là où c'était plat, parce que les trains de marchandises n'arrivent pas à monter les côtes comme les trains TGV. Et rester là où c'était plat, c'était notamment rester le long de la nationale 9, enfin ex-RN9. Par contre, si on acceptait de ne faire qu'une ligne TGV, on pouvait rester à l'ouest de l'autoroute, moins dans le vignoble et moins près des villages, tel que ça avait été imaginé en 1990. Comme les études de trafic nous ont dit que même en 2050 ou même en 2070, on arriverait à faire circuler les trains de marchandises et les TER sur la ligne actuelle, entre Narbonne et Perpignan, il n'y a pas nécessité de construire la Ligne Nouvelle entre Narbonne et Perpignan apte au fret. Ce n'est pas utile pour faire circuler les trains de marchandises, même à l'horizon de 50 ans. La ligne actuelle est en capacité de les accueillir. Problème, grosse émotion de la population à l'idée d'avoir une Ligne Nouvelle mixte TGV-fret le long de la nationale. Plus, fort surcoût de cette solution, car au niveau de Fitou, obligation de faire plus de huit kilomètres de tunnel. Donc un projet cher, un projet qui n'est pas accepté par la population et un projet qui ne rend pas plus de services que le projet tout voyageurs. Le ministre a donc arbitré sur le meilleur rapport coûts/bénéfices, donc en mettant des trains de fret uniquement là où il y avait besoin, sur les sections les plus circulées. J'étais un peu long, mais c'est pour résumer quatre ans de discussion, suite au débat public, jusqu'à la décision de décembre 2013.

Estelle BRISSET : Très bien, ça donne quand même des éléments assez précis au niveau du trafic et des besoins.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Je vais juste répondre sur le volet matières dangereuses. Effectivement, se pose la question : pourquoi les autres n'auraient pas les trains de marchandises en centre-ville et nous, on aurait tous les désagréments, avec les risques encourus ? Il ne faut pas s'imaginer que parce que la Ligne Nouvelle va être mixte, tous les trains de marchandises, du jour au lendemain, vont basculer de l'actuelle ligne vers la Ligne Nouvelle, ce n'est pas ça, le principe. Le principe, c'est de permettre aux TER d'être plus nombreux et plus fiables. Donc d'enlever le nombre de trains de fret qui gênent le développement du TER, uniquement ceux qui sont en trop et de les mettre sur la Ligne Nouvelle. Donc il y aura des trains de marchandises sur la ligne actuelle, qui continueront de traverser Nîmes, Montpellier et une partie qui circulera sur la nouvelle ligne. Donc il n'y a pas de villes sacrifiées et d'autres qui auraient tout gagner. Se pose néanmoins la question que vous soulevez, il y a un risque, et ce risque ne sera jamais nul. Ce que l'on espère, c'est le minimiser avec le transport ferroviaire, par rapport au mode routier. On n'est pas à l'abri, malheureusement, d'un souci et la préfecture est en train de travailler, nous a demandé de travailler sur la limitation du temps de stationnement des trains de matières dangereuses en

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

gare de Narbonne, notamment vis-à-vis de la Comurhex. Donc il y a une demande de l'État à SNCF d'améliorer la gestion des trains pour faire que ces trains ne restent pas dans la gare de triage de Narbonne et aillent plus rapidement vers l'entreprise finale, en l'occurrence la Comurhex, puisque vous parliez d'acides fluorhydriques.

Estelle BRISSET : Donc on essaie de trouver des solutions sans forcément construire de nouvelles choses. Monsieur, vous aviez une question ?

► **Vincent VEZON, Roquefort-des-Corbières :** La question que je pose, c'est : la Cour des comptes a démontré que les lignes à grande vitesse étaient toutes en déficit en France. Je m'adresse aux élus, si jamais il y a un déficit, qui va payer, le contribuable ? Je pose la question et je voudrais une réponse, messieurs.

Estelle BRISSET : Alors, problème de rentabilité, est-ce que la ligne est rentable et qui paye ?

► **Henri MARTIN, vice-président, Communauté d'Agglomération du Grand Narbonne :** Je pense que le train est un service public, je ne connais pas de service public dont on puisse dire qu'il est excédentaire. Ce ne serait pas normal qu'il soit excédentaire, c'est un équipement public. Donc peut-être que demain, par choix politique de tarification, il générera des pertes. Peut-être que demain, par choix politique de tarification, il engendrera un équilibre financier, comme peut-être aussi il pourrait être excédentaire. La Cour des comptes, ce sont des gens qui regardent froidement des analyses financières sur des longueurs de pages. Quand ils contrôlent les collectivités locales, les mairies, les agglos ou même les régions, ils sont un peu plus près de la réalité. Leur grande théorie d'équilibre financier, de choix financier, se transforme quand même dans la réalité du quotidien par certains déficits. Il est des déficits abyssaux dans lesquels il ne faut pas s'inscrire pour l'avenir, je suis tout à fait d'accord, mais dire non à un système de lignes TGV dans une région aussi dépourvue que la nôtre, où cette vascularisation... c'est un petit peu comme un pontage coronarien, ce qu'on va faire, parce qu'il y a un goulet d'étranglement, aussi bien au niveau de la route que du train. Ne pas réaliser ce tronçon, ce serait suicidaire, c'est une insulte au bon sens. Voilà ce que je pense, au moment où l'Espagne commence à se moderniser, au moment où, comme je vous l'ai dit tout à l'heure, à 40 minutes de Barcelone, à 40 minutes de Toulouse ou de Montpellier, c'est énorme pour les générations à venir. Donc même si c'est accompagné de certaines difficultés financières auxquelles nous ferons face, mais que vous fassiez face à la difficulté financière en tant que contribuables, au plan national, en tant que 65 millions de Français ou que vous fassiez face en tant que contribuables plus proches de la réalité dans une région, nos collectivités comme Narbonne, c'est un petit peu la même chose. Sauf que peut-être, un afflux de populations complémentaires nous aidera peut-être à faire face à ces dépenses complémentaires.

Estelle BRISSET : Merci, monsieur Martin. Monsieur Baro, vous voulez ajouter quelque chose ?

► **Hervé BARO, vice-président, Conseil départemental de l'Aude :** Oui, parce qu'il est toujours facile de prendre les rapports de la Cour des comptes, qui s'exprime probablement sur des bases réelles, mais qui a des arrière-pensées qui ne sont pas forcément celles des aménageurs publics, ou des services publics. Si on prenait en compte les comptabilités des lignes, excédentaires ou déficitaires, il y a un certain nombre de lignes. Hier, j'ai entendu une question posée sur la gare de Leucate. Je ne suis pas certain que si on prenait en compte le déficit ou l'excédent de l'arrêt à Leucate, si on prenait en compte le déficit notamment, je pense que la gare de Leucate serait condamnée. Dans le département de l'Aude, il y a une ligne à laquelle je pense, qui va de Carcassonne à Quillan, si on prenait en compte le déficit, je suis persuadé que la ligne serait fermée, tout simplement, elle est forcément déficitaire. La question du service public, c'est de savoir si on s'engage dans une

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

politique d'aménagement du territoire dans laquelle il y a d'abord une péréquation entre les lignes excédentaires et les lignes déficitaires, c'est le rôle, me semble-t-il, de la tarification SNCF, et puis c'est aussi ce que veulent faire les collectivités gestionnaires des services, la région pour ce qui concerne le train, mais également les autres collectivités et l'État en matière de développement. Ce rapport, d'ailleurs, de la Cour des comptes, n'est pas sorti par le plus pur des hasards, c'est au moment ou quelque temps avant que le gouvernement arrête ses positions, après la remise du rapport Duron. Ces orientations-là visaient essentiellement l'arrêt du gouvernement, visaient essentiellement les lignes nouvelles. De ce point de vue, je pense qu'il est légèrement impropre d'appeler cette ligne à grande vitesse entre Perpignan et Montpellier une « Ligne Nouvelle », car ce n'est jamais que la continuité d'une ligne ancienne,

Estelle BRISSET : Madame Meunier-Polge ?

► **Marie MEUNIER-POLGE, vice-présidente, région Languedoc-Roussillon :** Oui, en accord avec mes deux collègues, bien évidemment, quand on se lance dans des projets comme ça, on n'est pas du tout sûr des projets où on envisage d'être déficitaires, on ne peut pas envisager les choses comme ça. On est dans un cas de services publics, bien évidemment, là aussi, et des projets qui sont sur les 50 ans, 100 ans qui arrivent, à un moment donné, il y a des trébuchements, bien évidemment, mais il s'agit bien de tout rééquilibrer. Tout à l'heure, vous parliez de ce que le gouvernement fait aujourd'hui, la région n'est d'ailleurs pas très satisfaite, le rapport Duron qui menace un certain nombre de lignes sur le territoire, les trains d'équilibres territoriaux, on est concerné aussi sur ce grand territoire, mais d'autres régions du territoire français le sont aussi. Effectivement, si à travers une vision et ce rapport qui a été fait de la Commission de la Cour des comptes, on a envisagé des déficits, on a constaté des déficits et on a envisagé des fermetures de lignes. Bien évidemment, on ne va pas aller là-dessus. Il s'agit aussi aujourd'hui d'un développement du territoire. Le principal rôle de la région, c'est un rôle d'aménageur du territoire. Donc on est obligé de penser les choses d'une façon tellement globale. La question financière, elle est cruciale. Nous gérons des deniers publics, les élus, ce que nous sommes, ce que vous êtes peut-être ici aussi, et on est responsables de ça, aujourd'hui.

Estelle BRISSET : Merci, on voit l'attachement de nos élus à la notion de service public. Est-ce qu'il y a encore une question, avant de passer au comment ? Je propose qu'on prenne la question de monsieur, après, on passera au comment et on aura un long moment d'échanges.

► **Daniel CALLA, association FRENE66 :** Bonsoir, je présente FRENE66, je n'ai pas pu intervenir ni lundi à Perpignan, ni hier, parce qu'il y avait trop de questions en jeu. Je souhaite revenir en arrière, si vous le permettez, je serai le plus bref possible, Édouard Parant commence à bien me connaître, je pense qu'il sera rassuré. D'abord je vous félicite, Édouard Parant et votre équipe, pour tout le travail que vous réalisez depuis des années, c'est la première fois dans que dans un dossier aussi lourd, puisque je m'en occupe depuis des années, on a autant de transparence et autant d'informations, je vous en remercie. Ensuite, je voulais revenir sur l'aspect mixité. Je rappellerais brièvement ici que lorsque les corridors ont été imposés par la Commission européenne, il était bien prévu des mixités de ligne, pour le transport de fret et voyageurs. Je rappellerais en deuxième point que la problématique qui est posée à la France actuellement, c'est le non-respect de la convention qui engageait les gouvernements français et espagnols, par rapport au consortium privé qui a financé l'opération Barcelone-Perpignan, et ce consortium avait imposé le prolongement de la mixité pour la liaison Perpignan-Montpellier. Que les choses soient bien claires, cette convention a valeur juridique, et j'ai trop peur que l'Europe retoque le dossier à cause du problème de non-assurance de mixité sur l'ensemble du parcours Perpignan-Montpellier. Je vous mets en garde, les élus, vous croyez faire de bonnes économies, d'autre part, je voudrais insister sur une problématique qui est celle, en troisième point, de la ligne actuelle

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

qui traverse les étangs, qui va être soumis peut-être à une aggravation de son relief, à cause des coups de mer et autres changements climatiques, cette ligne, il faut que vous envisagiez un jour, peut-être, sa disparition. Où va-t-on trouver un foncier pour réaliser un autre ouvrage, si nécessaire ? Je termine, car je voudrais vous dire que je prendrai la parole ultérieurement, lors des opérations de financement et de réalisation des travaux, merci.

Estelle BRISSET : Merci, monsieur. Monsieur a souligné deux risques, un risque juridique et puis le risque de submersion marine. Des éléments de réponse, peut-être, sur le juridique, déjà ?

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Je remercie monsieur Calla, pour sa persévérance sur le dossier, puisqu'on se connaît depuis 2008, maintenant, il a toujours répondu présent lors des ateliers et réunions publiques que nous avons conduits. Concernant la mixité du corridor, je vous rejoins. Ce que veut l'Europe, c'est pouvoir faire circuler des voyageurs et des marchandises. Elle s'intéresse autant au fret qu'aux TGV, beaucoup plus certainement que d'autres acteurs. Mais vous l'avez rappelé, ce qui est important pour elle, c'est la notion de corridor, pas forcément de ligne. Donc l'objectif, c'est bien d'avoir un corridor mixte avec les deux lignes avec les standards européens. Pour pouvoir obtenir les financements européens, il faut montrer à l'Europe qu'il n'y aura pas de goulet d'étranglement pour le fret. C'est ça qu'il faut absolument prouver. Donc toute la question qui est posée depuis 2-3 interventions, c'est : est-ce qu'avec cette ligne 100 % TGV entre Narbonne et Perpignan, vous n'hypothéquez pas le développement futur du fret et ne risquez-vous de ne pas avoir la manne européenne – 10 ou 20 %, jusqu'à 30, on n'y croit pas trop, mais 10 ou 20, ce serait déjà pas mal – par cette opération ? Donc on a rebouclé avec les services du ministère, pour bien relire la réglementation des corridors mixtes. Ce qui importe pour eux, c'est de pouvoir faire circuler des convois standards et surtout qu'on élimine tout goulet d'étranglement dû à la saturation, c'est-à-dire trop de trains sur une seule ligne. Il y a différents endroits qui sont éventuellement critiques, ça peut être les étoiles ferroviaires, traverser une gare, notamment quand il y a plusieurs aiguillages qui vont dans plusieurs directions, ou alors des endroits pour lesquels vous avez finalement trop de trains. Donc j'ai déjà développé le volet autour de Nîmes-Montpellier, qu'on retrouve globalement jusqu'à Sète, puisqu'on veut faire un RER entre Sète et Nîmes. Après, on s'est assurés que l'on savait faire passer tous les trains sur la ligne actuelle, avec la ligne TGV plus la ligne actuelle. Donc ça, c'est bien l'objectif d'être aux normes européennes, sur le corridor, sur ce doublé de ligne. Se pose après la question : que va devenir cette ligne classique, à l'horizon 60, 80, 100, 150 ans, parce qu'elle s'inscrit dans un territoire très plat, les étangs, susceptibles, avec le réchauffement climatique, d'être plus souvent mis en danger ou mis en péril, vis-à-vis de son exploitation. On avait confié en 2008 une étude à un représentant du GIEC, qui est donc l'organe international qui fait les recommandations, vis-à-vis du réchauffement climatique. C'est un expert mondial, reconnu, qui était intervenu à Rio en 1992 et il a mis en exergue les fragilités du réseau, notamment sur le lido entre Sète et Agde et puis au sud de Narbonne. Donc cette problématique est bien identifiée, et comme on a pu l'évoquer hier, se posera peut-être un jour la question, on espère le plus tard possible, si la société accepte de prendre en compte cette vraie problématique qui est les gaz à effet de serre : cette ligne qui est à trois mètres au-dessus du niveau du sol, comment la préserver ? Il faudra, à mon avis, commencer par la préserver, parce que vous l'avez souligné, le foncier est rare, surtout ici, et tant qu'on n'aura pas pris une décision radicale, disant : je recule de 20 kilomètres pour me mettre de l'autre côté de la rive des étangs, il faudra continuer d'investir, et peut-être que ça passera par de l'enrochement, avec un rehaussement de la ligne d'un mètre ou d'un mètre cinquante. On sait faire, ça coûte de l'argent, mais comme je l'ai dit hier, ce n'est pas le fait d'avoir une ligne nouvelle TGV-fret, si la ligne actuelle tombe, elle aura beau être apte au fret, on ne saura pas y faire circuler les TGV, les fret et les TER, dans 50 ans. Il en manquera une, si l'actuelle tombe. Donc ça ne résoudrait pas le problème de l'affaire fret. Ce qu'il faut, c'est préserver le doublé de ligne, une fois qu'on l'aura.

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

Estelle BRISSET : D'où l'importance de la deuxième ligne. Des éléments de réponse plutôt rassurants, on va rester optimiste. Je vous propose qu'on passe à notre deuxième partie, qui est le cœur du sujet, pour vous présenter le tracé qui vous est proposé entre Portel-des-Corbières, Sigean, Bages et Peyriac-de-Mer. Édouard Parant, vous avez étudié plusieurs variantes de tracé, expliquez-nous comment vous avez procédé pour étudier ces différents tracés et pour arriver à nous proposer un tracé ce soir.

LA LNMP, COMMENT ?

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Les variantes de tracé vous ont été présentées en 2012, vous pouvez les retrouver sur les documents qui vous ont été remis et puis sur le site Internet, avec, comme ça a été expliqué dans le film, plusieurs critères : rester sur le tracé historique, rester le plus proche possible des infrastructures de transports, faire le projet qui soit le plus finançable possible, s'insérer au mieux dans l'environnement, et comme c'est une ligne à grande vitesse, aller le plus directement entre Montpellier et Perpignan. C'étaient les cinq grandes lignes directrices, et avec ça, on a construit trois ou quatre variantes sur le territoire. À un moment donné, il a fallu les comparer, ces variantes, donc comme ça a été présenté dans le film, on a pris les dimensions du Grenelle de l'environnement, qui sont les dimensions sociale, environnementale et technico-économique, financière. Donc vous avez les différents critères repris, on retrouve évidemment l'impact sur les activités humaines, c'est à la fois l'agriculture, tout ce qui est zones d'activités existantes ou futures, inscrites dans les PLU. On retrouve évidemment l'impact sur le foncier et le bâti, car il y a éventuellement de personnes qui sont concernées, directement dans leur chair et dans leur maison, et puis après, on retrouve la biodiversité, les contraintes techniques et le coût. Sur ces bases-là, on a proposé en septembre les résultats de cette analyse à nos partenaires, et on est venus tester auprès de vos élus, c'est-à-dire les maires, les parlementaires, les conseillers départementaux et conseillers régionaux, la variante de tracé qui ressortait de cette analyse. Je vous la présente ici, sur l'intégralité du linéaire, et après, on va zoomer sur la séquence qui nous intéresse aujourd'hui. Ce qui est important de noter, c'est que sur à peu près 70 % de la ligne, on va être en capacité de proposer au ministre de rester là où c'était prévu, y compris sur des sections où il y aura en plus des trains de marchandises qui vont passer. Rester là où c'était prévu, ça veut dire que quand je suis en avion et que je regarde le sol, je passe au même endroit. Par contre, quand je suis au sol et que je regarde la ligne, je ne suis peut-être pas à la même hauteur, parce que les trains de marchandises, je vous l'ai dit, ils ne passent pas les mêmes côtes et les mêmes pentes que les TGV. Globalement, la ligne est beaucoup plus plate que le TGV, qui arrive plus à monter et à descendre dans le relief, surtout ici, où l'on est dans les Corbières. Et puis il y a 30 % des sections en bleu, où on va proposer de passer ailleurs que là où ça avait été imaginé. Il y a trois secteurs sur lesquels on propose de sortir de ce tracé historique, c'est dans la plaine du Roussillon, dans la partie nord de la plaine du Roussillon, pour des raisons essentiellement environnementales. Pour ceux qui connaissent, c'est autour du camp Joffre. Environnementales et aussi, vous parliez des risques, monsieur, sur certains terrains, il y a des plans de prévention des risques technologiques, qui n'existaient pas il y a quinze ans et aujourd'hui, le territoire a avancé, il a des nouvelles contraintes. Donc on est obligés de s'éloigner de ce périmètre de protection, comme on s'éloignera, sur le secteur de Narbonne, du périmètre de protection de la Comurhex. C'est quelque chose aussi qui a été revu et agrandi, il y a maintenant trois ans. Sur Narbonne aussi, on s'éloignera du projet historique, pour des questions d'inondation, pour des questions de plan de prévention de risques technologiques, et puis surtout parce qu'on a prévu d'y faire une gare. Je vous rappelle que le principe d'une gare nouvelle a été retenu par le ministre le 15 décembre 2013, il y a déjà un an et demi. Simplement, une gare, ce n'est pas anodin sur une ligne à grande vitesse, vous ne pouvez pas tordre le tracé comme vous le voulez, dès que vous implantez une gare. Donc ça contraint un petit peu plus le tracé, donc on ne peut pas garder l'historique. C'est un

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

petit peu la même chose qui se passe à Béziers, il est également prévu une gare nouvelle, donc là aussi, on proposera de prendre un tracé qui permet la gare, donc qui ne reste pas sur le tracé historique. Sur le territoire qui nous concerne aujourd'hui, on a bien entendu qu'il y avait des représentants de Roquefort, on pourra revenir sans problème sur Roquefort, même si sur la séquence, elle s'appelle Sigean-Bages, on n'a aucune difficulté à vous présenter le tracé, si vous n'étiez pas là hier. En tout cas, ce qu'il faut retenir, c'est qu'ici, il n'y a que des TGV qui roulent, et les résultats menés dernièrement confirment ce qui avait été fait il y a maintenant une quinzaine d'années, on resterait sur le tracé imaginé dans les années 1990, qui s'appelle le projet d'intérêt général. Ce ne sera peut-être pas exactement le même, mais en tout cas, on devrait rester dans cette bande de 100 mètres. Ce que je vous propose, c'est de revoir les différentes variantes de tracé.

Estelle BRISSET : Vous avez les cartes si l'écran est un peu loin.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Vous allez me dire : je n'en vois pas, je n'en vois qu'une. Effectivement, on est sur un secteur où on n'a pas trouvé beaucoup de solutions différentes, entre rester proche de l'autoroute, aller tout droit, rester là où c'était prévu, en fait, ces trois critères conduisent à la même variante, c'est le tracé historique. On n'avait pas tellement de variante. Comme on essaie de ne pas croiser plusieurs fois l'autoroute, et qu'on l'on contourne Narbonne par l'ouest, on évite de traverser plusieurs fois l'autoroute, donc on a essayé de rester strictement à l'ouest. Pour autant, à certains endroits, on a essayé de voir si ce n'était pas plus avantageux vis-à-vis de contraintes sur l'habitat, ou de contraintes sur le milieu agricole, ou de contraintes vis-à-vis de la biodiversité, donc vous voyez qu'au niveau de Peyriac-de-Mer, on a deux variantes, une bleue et une verte, qui coupent l'autoroute et même qui coupent la nationale. Au final, je vous l'ai dit, on propose à la fois pour des critères techniques et pour des critères de coûts, de rester là où c'était prévu. On va pouvoir en discuter, c'est la proposition qui est faite sur cette portion du tracé. Je rappelle que le nord est à droite et que le sud est à gauche, les étangs sont en bas et les Corbières, à l'ouest, sont en haut. Donc on remonte en direction de Portel et de Bages, vous retrouvez les trois variantes de tracé, qui, toutes, convergent pour repasser à l'ouest de l'autoroute, puisqu'il va falloir monter dans le relief, en direction du centre d'enfouissement technique de Lambert, on ne va pas passer dessus, mais en tout cas, c'est la direction que prend la voie ferrée, elle s'écarte de l'autoroute et de la nationale pour contourner l'agglomération par l'ouest. Là, on ne va avoir qu'une seule variante, jusqu'au moment où elles vont à nouveau se séparer et là, c'est essentiellement pour des questions liées au site de gare sur Narbonne. Il faut imaginer qu'un TGV, quand vous bougez, ça a des impacts sur entre 3 et 5 kilomètres avant et entre 3 et 5 kilomètres après. La grande vitesse fait que, quand vous bougez de 3 ou 400 mètres la ligne, ça se répercute sur 3 ou 5 kilomètres avant, 3 ou 5 kilomètres après. Vous allez me dire « bon, c'est des cartes, on est un peu loin, on ne voit pas grand-chose », donc ce que je vous propose, c'est de passer à la vue en trois dimensions, par la maquette.

Estelle BRISSET : Voilà, la LNMP comme si vous y étiez, donc on va vous présenter une animation 3D, qui va vous permettre de vraiment vous rendre compte. On va la passer fois, et puis après, on pourra revenir, en fonction des questions, sur des points différents. On va la passer en entier pour que vous ayez la vision globale. Je vais appeler au pupitre Nicolas Aladern, qui est responsable des études techniques chez SNCF Réseau et Antoine Hantz, responsable des études environnementales. Vous allez nous accompagner dans ce voyage.

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : Bonsoir à tous, nous allons vous présenter la maquette 3D. On va tenter de se repérer et vous expliquer comment elle fonctionne. Donc vous voyez en bas Roquefort-des-Corbières. Juste à sa droite, l'autoroute, pour point de repère.

Estelle BRISSET : Donc là, on est bien nord-sud.

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : Tout à fait, donc on a à droite Sigean. Perpignan est derrière nous et on remonte vers Narbonne, vers le nord. En pointillés blancs, vous avez les limites communales. Donc on va tenter de repasser un peu plus vers le sol, au niveau de Roquefort-des-Corbières, puisqu'on va revenir sur ce qui a été présenté hier. Malheureusement, on n'a pas la section avant. Donc là, en fait, en bas, on sort d'un tunnel qui a pris son début dans la carrière, les champs photovoltaïques, on ne les voit pas. Le tunnel sort au niveau de la falaise, comme on l'a expliqué hier, on sort au-dessus du terrain naturel, reste à savoir à quel niveau on va se positionner dans la plaine de Roquefort. Il y a différentes adaptations et en fait, ces adaptations de niveau vont être définies par le moyen de rétablir l'entrée du village par la RD66. Est-ce qu'on veut la rétablir par en dessous ? Auquel cas, c'est la ligne qui sera un petit peu plus haute, ou est-ce qu'on la rétablit par-dessus, et alors c'est le rétablissement que l'on verra.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Nicolas et Antoine, est-ce que vous pouvez finir la présentation des couleurs ?

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : Oui, le problème, c'est qu'il faut revenir au niveau du sol pour bien voir, donc en orange, on voit les chemins, que ce soit des routes départementales ou voiries communales. En jaune, on va avoir les lieux-dits, donc là, c'est l'autoroute, on en verra un petit peu plus tard. En bleu, on a les cours d'eau. Les petits chiffres que vous voyez sur la Ligne Nouvelle, ce n'est pas l'altitude, c'est ce qu'on appelle les points kilométriques, en fait, c'est la distance depuis le point de départ de la Ligne Nouvelle, à Toulouges.

Antoine HANTZ, SNCF Réseau : Juste par rapport à la traversée en tunnel au niveau de Roquefort, elle se fait au niveau du site inscrit de la Roque, c'est un site classé au niveau paysager. Donc le passage en tunnel est une mesure paysagère en tant que telle, de manière à cacher le tracé dans ce site paysager important. Il y aura bien évidemment des traitements des entrées et des sorties du tunnel, qui seront à réaliser.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : On peut descendre, peut-être, carrément au niveau du sol. L'idée, c'est de ne pas refaire ce qu'a fait l'autoroute à l'époque. C'est un gros coup de pelleuse dans la montagne.

Antoine HANTZ, SNCF Réseau : Nicolas Aladern parlait du rétablissement de la route 66, c'est aussi un enjeu paysager, puisque vous voyez qu'ici, on est à peu près au niveau du terrain naturel, au niveau de la RD66, donc si on la rétablit au-dessus, il peut y avoir un rétablissement assez haut, donc avoir un impact paysager, et en dessous, ça peut contraindre aussi le niveau de la Ligne Nouvelle, et de la rehausser un petit peu, pour laisser passer le gabarit d'une voiture. Donc il y a des choix à faire, on en a déjà parlé avec la commune et comme on a dit dans la première partie de la réunion, c'est des choses qui vont s'affiner petit à petit. La sortie du tunnel, il faudra bien évidemment la travailler au niveau paysager, avec des plantations et une insertion paysagère adéquate. Là, pour l'instant, c'est le projet brut, si je puis dire.

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : Le village est devant nous.

Estelle BRISSET : On va finir par avoir le tournis, on ne sait plus où on est. Peut-être qu'on peut faire le voyage, quand même, de Roquefort et remonter vers Narbonne ? Voilà, on va vers le village et on se retourne pour voir quel serait le point de vue sur la ligne. On voit le train qui passe, ça tombe bien, on le voit au fond. Là, on distingue la ligne. Ça vous donne un petit peu une idée, quand vous serez au sol et que vous regarderez vers la Ligne Nouvelle. Ça répond à votre demande ? Je ne suis pas sûr qu'on ait la chapelle, c'est ce qu'on a présenté hier.

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : On tentera d'y aller tout à l'heure, on va avancer et on fera un point particulier.

Estelle BRISSET : On verra peut-être tout à l'heure, on va faire le voyage et on verra tout à l'heure. On démarre.

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : On poursuit dans la plaine et on tente de venir se coller à l'autoroute, en direction de Portel.

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : Sur l'ensemble de cette section, on est dans le parc naturel régional de la Narbonnaise, avec lequel nous avons une convention de partenariat, notamment par rapport à l'insertion paysagère de la Ligne Nouvelle sur l'ensemble du périmètre du PNR, donc en termes d'intégration paysagère, l'ensemble du périmètre du PNR est identifié comme un site d'importance, et on a ciblé également différents sites sur lesquels une insertion paysagère serait soignée.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Bruno, je pense que vous n'avez pas mis les lieux-dits.

Estelle BRISSET : Sur le PNR, on a monsieur Devic, hier, maire de Caves, qui est président du parc naturel régional de la Narbonnaise, qui nous a effectivement expliqué la convention de travail, qu'il était vigilant. Cette convention, je crois, avait été citée en exemple par le président Hollande lors d'une réunion à Paris, c'est ce qu'il a dit hier.

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : Donc on arrive à la limite communale en blanc, entre les communes de Roquefort et de Portel. Comme vous l'a dit Édouard Parant tout à l'heure, sur ce secteur, en fait, on cherche à se jumeler le plus possible avec l'autoroute, donc les contraintes de vitesse et de rayons de courbure font que parfois, on n'y arrive pas, comme c'est le cas ici, en fait, on s'écarte un petit peu de l'autoroute, parce qu'on ne peut pas tourner aussi vite qu'elle. On attaque ce secteur au niveau à peu près du terrain naturel. Sigean est sur la droite.

Estelle BRISSET : On l'a vu tout à l'heure, là, on remonte du sud, Sigean est à droite. Là, on remonte vers le nord et on vient de rentrer sur le territoire de Portel.

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : On reste toujours de l'autre côté, à l'ouest de l'autoroute, toujours, sur cette section.

Antoine HANTZ, SNCF Réseau : Si on peut avancer un petit peu, vous voyez qu'on est dans des paysages de piémont, on est dans les contreforts des Corbières, avec des paysages de collines et également de vignoble. On va passer sur la droite, à côté du domaine de Mattes, que vous voyez ici.

Estelle BRISSET : On le voit écrit en jaune, oui.

Antoine HANTZ, SNCF Réseau : Donc passage en déblai au-dessous du terrain naturel.

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : Comme ça, on voit bien le domaine et la ligne. La RD3 sera rétablie au-dessus de la Ligne Nouvelle, au-dessus, puisqu'on est en déblai. Si on avance un petit peu, à la fin de ce déblai, on arrive dans la vallée de la Berre, bien connue à Portel. Pour attaquer cette vallée, on arrive en sortie de déblai et ce cours d'eau est très important, il y a de nombreuses problématiques hydrauliques, lors des crues, la dernière étant en novembre de cette année, donc il a fait l'objet d'attentions très particulières, d'études hydrauliques 2D très poussées, afin de dimensionner au mieux l'ouvrage de franchissement de ce cours d'eau et d'assurer la transparence hydraulique et la non-aggravation de l'état actuel. Aujourd'hui, on propose un viaduc pour franchir ce cours d'eau,

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

avec des petits remblais de part et d'autre. On constatera quand même la grosse différence de taille entre les ouvrages de l'A9 et ceux de la LNMP. L'ouvrage de la LNMP est quasiment trois fois plus gros que celui de l'A9. En gros, ce que l'on constate aujourd'hui, c'est que l'A9, lors des gros épisodes de crues, empêche le libre écoulement de l'eau, ce qui ne sera pas le cas de la LNMP, il n'y a pas d'impact sur ce cours d'eau, ce qui est principalement important pour la commune de Sigean, je sais qu'il y a des personnes dans la salle. Donc on n'impacte pas, il n'y a pas d'impact sur le niveau d'eau et principalement, au niveau de la digue de l'Espinat, qui est à fait l'objet de lourds travaux. L'état actuel n'est pas détérioré par la Ligne Nouvelle.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Pour les gens qui habitent Sigean, gardez à l'esprit que la digue est à droite de l'autoroute, alors que le TGV, lui, passera à gauche. Donc on est très loin de la digue, et comme l'a dit Nicolas, avec le viaduc, on laissera totalement passer l'eau.

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : Juste pour vous la positionner à peu près, elle est à ce niveau-là. On poursuit notre trajet vers le nord et on vient se coller à l'autoroute. La ligne se poursuit, on enchaîne les déblais et les remblais, afin de monter sur le relief. À ce niveau-là, lorsqu'on vient longer l'autoroute, le relief n'est pas trop marqué, donc on arrive à rester quasiment au niveau du terrain naturel, en enchaînant les petits remblais, petits déblais. La Ligne Nouvelle vient s'inscrire entre l'autoroute et le lieu-dit des Thézanes, que l'on voit sur la gauche.

Estelle BRISSET : Là, on voit, effectivement, on est très proche de l'autoroute.

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : Après, on n'arrive plus à suivre l'autoroute, puisqu'elle tente d'éviter le relief, qui est plus marqué à ce niveau-là, c'est pour ça que les remblais et les déblais sont un petit peu plus importants, dans ce secteur.

Estelle BRISSET : Là, on vient de changer de commune, non ? On a vu des pointillés blancs.

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : Non, en fait, la limite de commune de Sigean, vous la voyez sur la droite, c'est assez compliqué.

Estelle BRISSET : D'accord, donc à droite, on est à Sigean. Et à gauche, on est toujours à Portel ?

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : On est toujours à Portel.

Estelle BRISSET : C'est bon, tout le monde se repère bien ? Ce n'est pas évident, on peut saluer Bruno qui manie l'animation 3D.

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : On passe au niveau du lieu-dit Pech Blanc, en déblai. Donc la RD611A sera rétablie sous la section de remblai que l'on voit à cet endroit-là. La ligne se poursuit vers le nord, on tente de retrouver l'autoroute encore une fois et on arrive au niveau du hameau de Sabot. Là, on est au niveau du terrain naturel et on arrive à la limite entre Portel et Peyriac. Donc on peut regarder le hameau, on le voit.

Estelle BRISSET : On peut calculer la distance, 87 mètres. Et la hauteur, à ce niveau-là ?

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : Là, on n'est pas très haut, au niveau de la ligne, on est quasiment au niveau du terrain naturel. Bruno va vous montrer la vue directement du domaine, il y a des arbres, donc on va peut-être rester un petit peu au-dessus.

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

Estelle BRISSET : On peut se mettre effectivement du point de vue, donc on a dit 87 mètres. Ça vous permet de vous rendre compte de l'insertion de la ligne.

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : Là, on rentre sur Peyriac. Sur la gauche, le lieu-dit du Petit Sabot, que vous voyez ici sur votre gauche. Toutes les plantations d'arbres que vous voyez, c'est des projets d'aménagement paysager, mais ce n'est vraiment pas figé, il y aura des choses, bien évidemment, à faire en concertation et avec le PNR, comme je l'ai dit, mais également avec les communes et les propriétaires, les exploitants viticoles. Si on continue, on tangente toujours l'autoroute, on est dans une zone où l'on va franchir de nombreux cours d'eau intermittents, donc le ruisseau de Pech Agut, un petit peu plus loin, on va arriver sur le ruisseau de Mont Milan, vous voyez qu'on est toujours à côté de l'autoroute. Donc on passe dans une plaine viticole, la vigne est assez présente, et c'est à ce moment-là qu'on s'éloigne également de l'autoroute, puisque la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan doit aller se connecter, en direction de Toulouse. Il y a également, au niveau de cette bifurcation, le passage au niveau du lieu-dit Les Rouges. Le tracé passe dessus.

Estelle BRISSET : On voit Les Rouges juste à côté, est-ce qu'on calcule ?

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : On peut enlever le tracé.

Antoine HANTZ, SNCF Réseau : Le tracé passe dessus.

Estelle BRISSET : Il faut dire les choses, on est là pour ça.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Zoomez un petit peu.

Estelle BRISSET : On va pouvoir zoomer, on va pouvoir se rendre compte. On peut vous faire un avant-après. Donc là, sans le projet, on voit le hameau. Là, on ne peut pas dire autre chose, dessus. On donnera peut-être des éléments de calendrier, aussi, après. Ce n'est pas demain.

Antoine HANTZ, SNCF Réseau : La ligne poursuit son chemin vers le nord et vers Narbonne. Comme on l'a dit tout à l'heure, on s'écarte de l'autoroute pour contourner l'agglomération narbonnaise par l'ouest et on tombe dans un relief beaucoup plus chahuté, donc la ligne doit monter. On arrive sur des sections de gros remblais et de gros déblais.

Estelle BRISSET : Vous voulez qu'on fasse un arrêt sur Saint-Jean, qu'on voit la distance ou le point de vue.

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : Saint-Jean est sur la gauche. 160 mètres.

Estelle BRISSET : Oui, 160 mètres. Est-ce qu'on essaie un point de vue de Saint-Jean ? Ou alors, on y reviendra après, comme vous voulez.

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : Tu peux aller vers le sol, le point de vue jusqu'à Saint-Jean.

Estelle BRISSET : Voilà, là, on a le point de vue, effectivement, depuis le sol. Parfait. On a dit 160 mètres.

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : On arrive dans un secteur avec un gros relief, au niveau du lieu-dit Pech-Vermeillé, que l'on doit franchir avec un remblai assez important.

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

Estelle BRISSET : La propriété à Pech-Vermeillé, est-ce qu'on peut calculer la distance ? Est-ce qu'on fait un avant-après, de nouveau ? Voilà, donc là aussi, on ne peut pas dire autre chose que dessus.

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : Si on continue vers le nord, à la sortie du...

Estelle BRISSET : On termine le voyage et vous pourrez poser votre question, j'ai repéré que vous aviez une question.

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : À la sortie du déblai, on arrive par une zone de remblai au niveau du Domaine de Java.

Antoine HANTZ, SNCF Réseau : Donc on est arrivés sur la commune de Bages, on a le Domaine de Java qui est à gauche, Prat-de-Cest qui est sur la droite. Cette allée de Java, c'est une zone également classée au niveau paysager, c'est une ZPPAUP, c'est une Zone de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager. On franchit donc cette allée, la qualité du paysage, notamment par rapport à cette allée de pins, si on peut juste regarder, par rapport à l'allée, comment on s'insère sur cette allée, avoir une vue plus transversale. Donc il y a la RD6009, là, que vous voyez sur la droite. On va se mettre comme si on avait une vision depuis la RD6009. Vous voyez les pins qui bordent cette allée. Techniquement, ce type d'allée ou de chemin, on aurait pu le franchir avec un pont classique, un pont cadre, mais compte tenu de son classement et de la qualité paysagère, on propose de le franchir en viaduc, d'une part pour limiter l'impact sur les pins, et également aussi pour assurer la transparence visuelle de cette allée.

Estelle BRISSET : La hauteur ?

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : La hauteur, dans ce qu'on vous présente ici, est comprise entre 6 et 11 mètres. Pourquoi je vous dis ça ? Parce qu'en fait, on peut très bien rehausser la ligne ou la descendre, ça pose d'autres contraintes, et comme vous l'a dit Édouard Parant, en fait, on a de l'influence à droite et à gauche, sur environ cinq kilomètres. C'est-à-dire que si on descend au niveau de l'allée, vous voyez, au fond, au niveau du kilomètre 55, vous avez un tunnel. Le tunnel sera beaucoup plus long et beaucoup plus compliqué, parce que les matériaux sont particulièrement mauvais. Donc on peut également la remonter, mais aujourd'hui, ce qu'on vous présente ici, on est entre 6 et 11 mètres, à peu près, en bout de viaduc.

Estelle BRISSET : Est-ce qu'on peut calculer la distance entre la ligne et le Domaine de Java ? Le château qui est au fond, que l'on voit là, 465 mètres.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Vous pouvez prendre un peu plus de hauteur, Bruno, qu'on voit bien le domaine ? L'allée de pins s'arrête avant le château. Reprenez une distance et vérifiez que la première mesure était bonne.

Estelle BRISSET : Oui, c'est un peu plus, 510. On était effectivement un peu écrasés, avant, peut-être.

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : La longueur du viaduc, c'est pareil que la hauteur, en fait. Aujourd'hui, ce viaduc, techniquement, on n'en a pas besoin. En fait, on peut très bien faire un petit cadre pour établir le chemin d'accès jusqu'au domaine. La longueur du viaduc sera donc à concerter, pour savoir ce qu'on peut faire. Moi, techniquement, un cadre, ça suffit pour passer.

Estelle BRISSET : Donc le viaduc, c'est pour des questions d'insertion... ?

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

Antoine HANTZ, SNCF Réseau : D'insertion paysagère et de traversée d'une zone réglementaire classée, protégée.

Estelle BRISSET : C'est un plus, on va dire.

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : Vous souhaitez la distance entre la ligne et les bâtis ?

Estelle BRISSET : Vous voulez la distance avec Prat-de-Cest ? On fait un voyage à la carte, mais on est là pour ça. Comme ça, vous avez les réponses en direct. 344. On va continuer, peut-être ?

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : Donc on continue vers le nord, comme je vous le disais, la ligne monte, en fait, pour s'insérer au mieux dans le relief, qui est particulièrement chahuté, comme on le voit, là où est le pointeur. Au niveau du lieu-dit de Lambert, il n'est pas possible de rester au niveau du terrain naturel, donc on propose un tunnel. On voit sur la gauche le centre d'enfouissement des déchets, de traitement des déchets.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Et les derniers lotissements de Narbonne sur la droite, plus au sud.

Estelle BRISSET : Donc là, on arrive à Narbonne.

Antoine HANTZ, SNCF Réseau : Donc on est dans le massif de Fontfroide.

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : Donc ce tunnel est nécessaire pour franchir le relief et si on prend un petit peu plus d'altitude, on voit la limite de commune avec Narbonne et en fait, comme vous le voyez, la ligne tente de s'insérer le mieux possible dans les vallées que l'on trouve, pour justement avoir le moins possible de déblai ou de zones de tunnel. C'est pour ça qu'on tente de passer là où c'est le plus favorable. Si on avance juste un peu au niveau de Narbonne, pour être dans la continuité, il y a un dernier endroit où on ne peut pas éviter de couvrir la ligne, donc c'est au niveau de Jonquières, où on propose de franchir ce massif avec une tranchée couverte. Une tranchée couverte, ce n'est pas un tunnel, on creuse d'abord, on décaisse, on vient construire un ouvrage et ensuite, on rebouche. On est arrivés à la fin de la section qui nous intéresse aujourd'hui.

Estelle BRISSET : Si vous voulez la suite, c'est jeudi 23, ce n'est pas pour faire la promotion, mais si ça vous intéresse, on ne peut pas faire tout le tracé, vous imaginez si on faisait les 150 kilomètres en une réunion, on n'y arriverait pas. Donc c'est jeudi 23 à Narbonne, au Théâtre de Narbonne, salle bleue, à 18 heures, donc dans une semaine. Merci, Nicolas Aladern et Antoine Hantz pour ces éléments. J'imagine que vous avez des questions ? Monsieur avait une première question.

► **Un intervenant :** On pourrait revenir au niveau de Pech-Vermeillé, s'il vous plaît ? Au niveau de Prat-de-Cest ? Il y a une petite propriété, là, qui m'appartient de 13 hectares AOC, 17 hectares, avec des bâtiments centraux dont une cave. C'est un terrain qui n'est pas facile, mon fils y a laissé de la sueur et du sang. Il y a une vigne qui est plantée dans le [roc]. Et c'est en curant la Robine qu'on a rempli le terrain. Vous voyez le travail qui s'est fait ? Ça disparaît d'un coup de baguette magique, alors qu'avec le projet initial, ça passait sur le côté, ça ne prenait qu'une infime partie d'une vigne. Comment se fait-il que, tout d'un coup, ce soit porté sur tout le reste ?

Estelle BRISSET : Un élément de réponse ? Est-ce qu'il y a eu changement par rapport au tracé initial et pourquoi ?

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Globalement, je vous ai dit qu'on allait rester dans le tracé historique, qui fait environ une centaine de mètres de large. Donc 100 mètres de large, la voie ferrée fait environ 15 mètres de large. Donc ce qui se passe, c'est que localement, on peut bouger dans cette bande de 100 mètres, voire un peu plus, parce que la zone de passage fait un kilomètre de large.

► **Un intervenant :** Oui, mais le projet initial passait à 100 mètres des bâtiments, laissait la plus grande partie du vignoble, les bâtiments centraux et la cave et tout d'un coup, tout ça disparaît. Il y a eu quoi, des interventions ?

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Non, il n'y a eu aucune intervention, monsieur. 100 mètres, ça me paraît assez éloigné, malgré tout, par rapport à ce que je vous ai dit. On regardera avec vous sur le plan, si vous le voulez bien, en fin de réunion.

Estelle BRISSET : C'est un point important, mais particulier.

► **Un intervenant :** Il y a un drame humain qui se joue, parce que mon fils avait repris la propriété, a tout refait, sur espaliers, vous voyez le travail que c'est, dans le [roc], c'est 13 hectares de vignoble qui donnent du bon vin, ce n'est pas la plaine. Je ne sais pas ce qu'il va se passer, un chômeur de plus.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : C'est l'activité principale ?

► **Un intervenant :** Oui.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Donc c'est 100 % de son activité qui est sur le mas ?

► **Un intervenant :** Voilà.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : C'est de l'AOP, de l'IGP, du vin de cépage ?

► **Un intervenant :** C'est de l'AOC. L'encépagement, tout ce qu'il y a, syrah, mourvèdre, grenache, etc.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Et vous êtes en indépendant ou avec une cave coopé ?

► **Un intervenant :** Non, il devrait revenir en indépendant. Moi, personnellement, parce que j'avais eu un pépin, j'étais rentré dans les caves Rocbère, avec le projet de revenir en cave particulière quand mon fils reprendrait la propriété. Mais là, maintenant, ça disparaît.

Estelle BRISSET : Monsieur Baro, je crois que vous voulez dire quelque chose ?

► **Hervé BARO, vice-président, Conseil départemental de l'Aude :** Ce que je veux dire sur ce sujet, mais au-delà de ce sujet, je ne suis pas SNCF Réseau, simplement, en tant que conseiller départemental, nous serons extrêmement vigilant, je dis bien extrêmement vigilant sur les mesures compensatoires. J'écoutais hier l'intervention de Joël Castany, qui a été rude, mais juste. Donc nous ne pourrions pas accepter... les drames humains, c'est les drames humains, il y a des propriétés qui sont sur la ligne, c'est fort regrettable, mais bon, après, je ne sais pas si la ligne a été déplacée ou pas. Mais simplement, il y a des indemnités qui doivent prendre en compte la réalité de l'activité économique. On ne peut pas imaginer qu'il n'y ait pas une indemnité qui soit à la hauteur des enjeux. Il y a une loi sur l'avenir de l'agriculture qui est en cours de débat aujourd'hui, je pense qu'elle va définir un certain nombre de principes qui sont applicables aujourd'hui aux mesures environnementales. On a des mesures compensatoires qui sont très importantes

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

quand il s'agit de défendre une espèce, j'estime que la mesure qui devra s'appliquer aux propriétés agricoles, ici, au-delà des questions de restructuration de vignobles ou de déplacement de vignoble, doit être très au-delà du un pour un.

Estelle BRISSET : SNCF Réseau a peut-être des éléments de réponse, sur les mesures compensatoires ?

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Oui, je pense que c'est effectivement important qu'on vous précise, si le projet se fait, comment se passe une acquisition de propriété, que ce soit pour de la surface agricole ou du bien bâti. Donc on a ici, dans mon équipe, quelqu'un qui gère les acquisitions, puisqu'on achète déjà des terrains, notamment ceux qui étaient sur le tracé historique, peuvent mettre en demeure SNCF de leur acheter leur terrain. Donc c'est monsieur Carayon qui va vous présenter les différentes étapes, dans le cas d'une acquisition de terrain par SNCF.

Estelle BRISSET : On écoute monsieur Carayon et on vous redonne après, comme ça, vous avez les éléments.

► **Une intervenante :** Rapidement, tout simplement, en 2004, le tracé montrait que ça passait à 40 mètres, si vous voulez, en dessous des bâtiments. Et aujourd'hui, nous nous apercevons que ça passe au-dessus. On ne comprend plus, tout simplement, on prend les longes plus faciles, alors qu'avec les moyens que nous avons actuellement, on peut aller sur le [roc] et faire en sorte de laisser un petit peu le vignoble intact.

Estelle BRISSET : On va peut-être écouter les éléments sur les mesures compensatoires.

Fabrice CARAYON, SNCF Réseau : Bonsoir, je vais vous présenter les modalités d'acquisition du foncier, puisqu'il va falloir que nous disposions de la maîtrise foncière, bien entendu, de l'ensemble du tracé, et également les modalités indemnitaires, dans un second temps. Je voulais préciser que les acquisitions que nous allons faire peuvent être de deux ordres : il y a les acquisitions à l'amiable, et il peut y avoir des expropriations. Sachez que sur des projets comme celui de la LNMP, à peu près 90 à 95 % des transferts de propriété se font par voie amiable. Tout d'abord, quelques éléments de dialectique, pour que vous compreniez bien les slides qui vont suivre. Tout d'abord, le PIG, Édouard Parant en a parlé tout à l'heure, le PIG est le projet d'intérêt général, qui date de janvier 2001, dans l'Aude. Qu'est-ce que c'est, le PIG ? C'est la bande de 100 mètres qui correspond au tracé historique, qui a généré, dans les PLU des différentes communes, des emplacements réservés, qui donnent aux propriétaires fonciers situés sur ce PIG des obligations et également des droits. Ensuite, il y a la ZPP, zone de passage préférentielle, qui est issue d'une décision ministérielle de novembre 2011, qui nous permet d'être informés de toutes les demandes d'autorisation d'urbanisme qui sont faites. Ça, c'est sur la ZPP, ça correspond à un périmètre plus large. Je vais vous montrer une image qui vous permettra de voir. On ne voit pas très bien, la bande violette correspond au PIG et la bande rouge correspond à la ZPP, pour que vous ayez une vision de l'échelle. Je reviens sur le slide précédent, donc il va falloir effectivement que nous fassions des acquisitions sur le territoire concerné par le projet, trois départements, 55 communes, un linéaire de 150 kilomètres. Sachez aussi que, d'ores et déjà, grâce à une convention de financement qui a été signée par les différents partenaires, nous avons déjà acquis 200 hectares sur l'ensemble du tracé. Je vous expliquerai tout à l'heure comment ça s'est déroulé, une douzaine d'ensembles de bâtis. C'est les procédures d'acquisitions, il y aura deux temps. Les acquisitions dans le cadre du PIG, ce sont les 200 hectares dont je vous ai parlé tout à l'heure, qui sont faites dans le cadre du droit de délaissement, qui est quelque chose qui est prévu par le code de l'urbanisme. C'est à l'initiative des propriétaires fonciers situés sur le tracé du PIG, comme j'expliquais tout à l'heure. Comment ça se passe ? C'est une mise en demeure qui est effectuée par l'intermédiaire de la mairie de votre commune. Suite à cette mise en demeure,

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

nous avons l'obligation de vous proposer une proposition d'acquisition, avec une indemnité qui est faite sur la base des avis qui sont réalisés par les services de France Domaine, qui dépend du Ministère des Finances et des Comptes publics, après un déplacement sur les lieux. Cet avis est réalisé sur la base du marché local, il y a également des protocoles qui ont été signés avec le monde agricole. Ensuite, je vous ai dit qu'il y avait deux temps d'acquisitions, il y aura les acquisitions, par la suite, qui sont réalisées une fois que nous aurons la déclaration d'utilité publique, donc après l'enquête publique dont parlait Édouard Parant tout à l'heure. À ce moment-là, c'est nous qui prendrons la main et c'est nous qui vous contacterons pour acquérir vos biens. Après, les process d'acquisition sont identiques, c'est la même chose, ce sont les services de France Domaine qui viennent, qui font une expertise du bien et qui font une proposition, toujours sur la base du marché local et des protocoles qui ont été signés avec nos représentants. Qu'est-ce qu'il se passe après ? Dans un cas comme dans l'autre, la proposition vous convient, on trouve un accord amiable, c'est ce que je vous disais tout à l'heure, ça correspond à la grande majorité des cas, nous signons une promesse de vente puis un acte authentique, rien d'exceptionnel. Et avec les exploitants agricoles, nous signons des bulletins d'indemnités liés à l'exploitation agricole. En cas de désaccord, ça peut arriver, là, à ce moment-là, il y a la possibilité de saisir le juge de l'expropriation, qui fixera le montant des indemnités, le transfert des propriétés, par la suite. C'est un point important dont je vous parlais tout à l'heure, les indemnités, il y a deux types d'indemnités, vous avez les indemnités propriétaires et les indemnités exploitants. Les indemnités propriétaires, il y a plusieurs rangs. D'abord, il y a l'indemnité principale, c'est la valeur vénale du bien, qui est estimée par les services de France Domaine sur la base du marché local, ils prennent en compte les dernières transactions qui ont été effectuées, sur le secteur géographique, dans un délai récent. Comme ils sont venus sur les lieux, ils tiennent également compte de l'état du bien. Donc ils collent au marché. En sus de ça, vous avez l'indemnité de emploi, c'est une indemnité qui sert à compenser les dépenses qui vont s'imposer à vous pour remplacer le bien, c'est par exemple les frais de notaires. Il y a également des spécificités sur le foncier agricole, des protocoles ont été signés entre les services de France Domaine, les Chambres et les syndicats, ou vont être signés, et ces protocoles prévoient également de rembourser la perte de capital végétal et plusieurs indemnités complémentaires, selon les cas, par exemple, si vous êtes propriétaires de puits, il y a également des forages, des serres, ce genre de choses. Ensuite, les indemnités exploitants, outre les indemnités propriétaires, nous devons également indemniser les exploitants. Là, nous nous basons sur les barèmes des protocoles, vous avez l'indemnité classique et l'indemnité d'éviction, qui est destinée à couvrir la perte d'exploitation, que vous avez sur plusieurs années. Et des indemnités complémentaires, selon les cas, encore une fois, ce sont des indemnités spécifiques, selon la situation de votre bien. C'est des réaménagements de [tournières], des allongements de parcours, fumures, arrières fumures. Tout ça est prévu dans les protocoles qui font plusieurs pages. Donc là, vous avez le contact de l'équipe foncière, c'est Sylvie Martin, la responsable foncier, et moi-même, chargé des opérations foncières.

Estelle BRISSET : Merci, Fabrice. [inaudible]

Fabrice CARAYON, SNCF Réseau : Si, je vous dis que dans les indemnités propriétaires, on prend en compte la valeur vénale du bien, qui est estimée par les services de France Domaine, c'est l'indemnité principale.

Estelle BRISSET : Fabrice Carayon est là, vous pouvez aller le contacter à la fin de la réunion. Est-ce qu'on peut remettre le slide avec le téléphone et le mail ? Comme ça, ça vous donne le temps de noter et vous pouvez aller voir Fabrice à la fin de la réunion.

Anne-Lise GIBBE, SNCF Réseau : De toute façon, les coordonnées de Fabrice sont inscrites sur la fiche « acquisitions foncières », vous avez la fiche, ses coordonnées, mail et téléphone.

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

Estelle BRISSET : Merci pour cette précision, comme ça, vous l'avez dans votre dossier. Madame ?

► **Jeanine BARSCZUS, habitante de Sigean :** Vous nous avez parlé de transparence hydraulique, monsieur Parant, donc je voudrais vous demander exactement ce que vous allez faire comme travaux sur la Berre. Certes, j'ai vu un film en 3D, j'avoue que je n'ai rien compris, excusez-moi, est-ce qu'on pourrait avoir le rapport de l'ingénieur hydraulique et est-ce qu'on pourrait suivre d'un peu plus près ce qu'il va se passer sur la Berre ? Je parle en tant qu'inondée, Sigean, on a donné, c'est bon, les inondations, on connaît, on a payé chèrement les dernières, on nous avait promis de ne plus être inondés, résultat des courses, on est inondés et on sera encore inondés. On tient à suivre de très près ce chantier, comme nous suivrons d'ailleurs de très près les suivants. Merci.

Estelle BRISSET : Merci, madame. Sujet important, les inondations, surtout sur ce territoire, transparence hydraulique.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : On rentre dans un département qui a été durement frappé. Quand je suis arrivé il y a huit ans, les premières choses que j'ai trouvées sur mon bureau, c'est les photos aériennes des inondations de 1999. Donc on constate bien ce que peut être une crue dans le département de l'Aude. C'est pourquoi on n'a pas voulu attendre d'avoir l'enquête publique et la déclaration d'utilité publique pour commencer à s'intéresser au champ d'inondations. Donc c'est un choix de SNCF, très tôt dans le processus d'études, de réaliser des simulations hydrauliques avec des bureaux d'études spécialisés. Je vais donner la parole à Nicolas Aladern qui est en charge de ces études, il va vous expliquer un petit peu ce qu'on a fait et comment ça s'inscrit. En tout cas, on avait identifié huit principaux cours d'eau sur les 150 kilomètres, dont la Berre. La Berre est un des huit grands cours d'eau sur lesquels on a mis l'accent particulièrement. Il va vous détailler comment il a travaillé, mais le résultat qu'il vous a présenté, c'est la ligne, où elle passe, n'aura aucun impact sur ce qui passe en aval, pour une raison très simple, c'est qu'aujourd'hui, la Berre est un cours d'eau pour lequel l'Homme a décidé de dériver son cours, en faisant un barrage. Ce barrage, malheureusement, quand il y a une crue centennale, il n'est pas dimensionné pour réception toute la crue centennale, donc ça déverse. Il y a eu des travaux pour sécuriser et faire qu'il n'y a pas de rupture de la digue, mais nous, notre projet, il ne change absolument rien sur la hauteur d'eau. Vous pouvez nous croire ou ne pas nous croire, ce qui est sûr, en tout cas, c'est que les services de l'État devront valider les résultats de ces calculs. Pour s'assurer que ça colle bien, on a pris le même bureau d'études que celui que l'État avait pris pour faire le PPRI, pour éviter que l'on discute, « ah, ce n'est pas le même modèle, ce n'est pas les mêmes hypothèses ». On a tous les mêmes hypothèses, on a tous le même modèle.

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : Les études, comme l'a dit Édouard Parant, ont été menées en concertation avec la DDTM de l'Aude, c'est très important, c'est pour cela qu'on a pris le bureau d'études ISL, pour les nommer, qui travaille sur tous les projets locaux liés à la Berre. Entre autres, ils ont travaillé sur les projets du SIAH, le Syndicat Intercommunal d'Aménagement Hydraulique de la Berre et du Rieu, sur des études menées en 2003, 2007 pour protéger les inondations de Sigean et dernièrement en 2011, sur le programme de confortement de la digue de l'Espinat. Comme on l'a vu, la digue de l'Espinat, en fait, il faut savoir qu'elle est déversante, c'est-à-dire que pour une crue de récurrence de vingt ans, l'eau passe par-dessus. Il faut le savoir. Les travaux de confortement de cette digue, qui ont commencé l'année dernière, n'ont pas rehaussé la digue. Donc en gros, ces travaux permettent et protègent le village contre des éventuelles ruptures de digue. Donc en gros, l'eau arrive sur ces digues, si la digue cède, là, oui, c'est une catastrophe pour Sigean. C'est déjà le cas quand Sigean est inondée, mais ça fait vraiment une vague qui vient sur Sigean et inonderait tout. Donc les travaux ont permis de sécuriser cette digue et de la protéger contre les ruptures. Nous, avec ISL, le but de toutes ces modélisations hydrauliques, c'est

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

d'assurer la transparence et la non-aggravation de l'état actuel. On ne doit pas aggraver ce qui se passe actuellement. Par contre, on n'a pas pour but de l'améliorer. On ne doit pas aggraver et aujourd'hui, la Ligne Nouvelle et les ouvrages de la Ligne Nouvelle sur la Berre sont dimensionnés pour assurer cette transparence hydraulique et comme on l'a vu, en fait, c'est l'A9, principalement, qui crée un barrage.

► **Jeanine BARSCZUS, habitante de Sigean :** Est-ce qu'on pourrait avoir ces études, ces rapports, pour savoir exactement ce qui va être fait ? Parce que là, j'avoue que je n'ai rien vu. J'ai vu des piles de ponts comme on en voit cinquante sur cette présentation. Je n'ai rien vu. Vous m'assurez, oui, je veux bien vous croire, on m'assurait autre chose à propos de la digue et on a vu le résultat. Ça a été lamentable, je n'en dirai pas plus.

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : Je comprends. Aujourd'hui, toutes les études ont été menées, comme on l'a dit, en concertation avec la DDTM de l'Aude, qui fixe les règles et instruit les PPRI, Plan de Prévention des Risques d'inondations. Le PPRI dit où on peut construire, où on ne peut pas construire, qu'est-ce qu'on fait suivant des zones, en termes de travaux. Toutes les études ont été menées en partenariat et en transparence avec la DDTM 11 et ça a également été présenté au Conseil départemental de l'Aude. Aujourd'hui, présenter une étude, ça n'aurait pas beaucoup d'utilité, parce que, tout simplement, le tracé n'est pas figé. Aujourd'hui, on est là pour concerter et vous présenter un tracé qui va être proposé pour une décision ministérielle. Après cela, il y aura un autre processus, l'enquête publique. Aujourd'hui, présenter des études sur un tracé qui n'est pas figé n'aurait pas de sens, c'est pour cela qu'on va d'abord figer un tracé, optimiser toutes nos études, encore une fois, en préparation des dossiers « Loi sur l'eau ». Et là, toutes les informations seront disponibles, tout ce qui aura été fait sera disponible à ce moment-là. Aujourd'hui, les études hydrauliques sont menées sur des variantes de tracé et le tracé, comme on l'a vu, peut être encore optimisé.

Estelle BRISSET : Pour être très clair, à quel moment ces études seront-elles publiques ?

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Il y a quand même des informations qu'on peut présenter au grand public, et je vous invite d'aller sur le site Internet, puisque dans le cadre de la concertation menée par RFF, nous avons fait des ateliers hydrauliques, dans lesquels étaient invités notamment les services de l'État, les syndicats mixtes et nos partenaires cofinanceurs. Donc vous retrouverez sur le site Internet le diaporama des différentes études pour les différents cours d'eau. On est en train de le rechercher sur ordinateur.

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : Tout cela est sur le site.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Il y en a un qui a eu lieu le 5 juin 2012. Depuis, on a relancé des études plus fines.

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : On peut aller directement sur le PowerPoint, où il y a eu les mises à jour. Il y a toute une présentation de comment ça marche, c'est assez technique, donc on va vous éviter tout cela. Voilà un petit peu ce qui est décrit, vous le retrouverez sur le site, sauf que les cartes sont mises à jour, parce qu'on a relancé des calculs. Ici, typiquement, vous voyez les zones du PPRI, avec Sigean ici, Portel, l'autoroute et tous ces dossiers ont été présentés en atelier, sur la thématique hydraulique, aux autorités compétentes. Donc il y a pas mal de choses. Si on continue un petit peu, on a les bassins versants, qui font 225 000 kilomètres carrés, quand même, d'où l'importance des crues, toutes les simulations ont été lancées, ça, c'est le modèle. Là, on retrouve tous les éléments qui sont à enjeu dans le secteur, la digue est là, Sigean. Vous voyez, c'est le type d'études que l'on a menées. Si on revient sur les slides suivants, là, on voit encore mieux les enjeux, avec Villefalse, la maison de retraite, la clinique. De l'autre côté, le hameau du Lac, et on ne le voit pas, c'est hors de la carte ici, la commune de Sigean. Ensuite, il y a des études, en

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

fait, on fait pas mal de modèles de calculs, on regarde ce qu'il se passe à l'état initial, après, on met notre projet dessus et on vérifie qu'il n'y a pas d'aggravation. Donc là, vous voyez la situation, en l'état actuel, je précise, pour une crue de 100 ans, c'est la crue de référence, à partir de laquelle on doit dimensionner nos ouvrages. Donc en fait, typiquement, les crues de novembre dernier, ce ne sont pas des crues centennales. Celle de 1999, elle, oui. C'est la crue de référence et c'est celle qui sert à dimensionner tous nos ouvrages. À partir de cela, on a les niveaux d'eau et on regarde ce que fait le projet et comment on dimensionne l'ouvrage. Ce que vous voyez, en gros, c'est que toute la partie blanche, en gros, les couleurs, il y a un très léger effet, mais il n'y a rien, il n'y a pas d'enjeu, puisqu'on l'a vu, c'est les secteurs de Sigean, Portel, et toutes les parties blanches, en particulier celle en aval de l'autoroute, en gros, ça veut dire le projet n'a aucun effet, voire diminue un petit peu le niveau, un petit peu, c'est vraiment très peu, au niveau de toute cette zone et en particulier de la digue de l'Espinat. Voilà ce type d'étude, c'est présenté dans les PowerPoint hydrauliques, qui ont été présentés, comme je vous l'ai dit, à la DDTM et aux spécialistes hydrauliques du département de l'Aude.

Estelle BRISSET : Si vous voulez des compléments, madame, peut-être à la fin de la réunion, vous pouvez aller voir monsieur Aladern, si vous voulez d'autres prévisions.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Tout ça est accessible sur le site du projet, www.lalignenouvelle.com.

Estelle BRISSET : Il y avait madame le maire de Roquefort et madame le maire de Peyriac.

► **Marie-Christine THÉRON-CHET, maire de Roquefort-des-Corbières :** Puisqu'on est en phase de concertation, serait-il possible d'avoir, au niveau des communes, une tablette nous permettant d'avoir la 3D, de façon à pouvoir consulter et permettre à nos administrés de consulter, puisque c'est quand même plus parlant qu'un tracé sur un plan ?

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Moi, je n'ai aucune difficulté à vous transmettre l'outil. Après...

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Il faut Bruno avec.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Je vais juste vous dire une chose, il faut un bon cheval et un bon cavalier, et là, je cède la parole à mon gestionnaire administratif et financier, dont la deuxième mission est de vous présenter la maquette, vous voyez qu'il est polyvalent. C'est un ancien pilote d'hélicoptère de l'ALAT, ce qui explique pourquoi.

Bruno BEAUCHET, SNCF Réseau : En fait, la vidéo d'aujourd'hui tient sur 5Go, donc il faut une mémoire d'ordinateur de 5Go. Il vous faut un très gros ordinateur. Ce que nous pouvons faire, c'est une petite vidéo captée, vous me direz de quel endroit vous voulez la faire, et vous l'envoyer. Mais vous ne pourrez pas avoir tout le système, il vous faut un ordinateur très puissant.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Avec la vidéo, vous ne pourrez pas vous déplacer comme on le fait.

Bruno BEAUCHET, SNCF Réseau : Voilà, ce sera une vidéo partant d'un point A à un point B.

Estelle BRISSET : Le contact est pris.

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

► **Catherine GOUIRY, maire de Peyriac-de-Mer** : Juste un autre problème. Il y a l'eau, mais il y a aussi le feu. Donc on passe au niveau de Peyriac et je pense à d'autres endroits, donc il y a cet impact du feu, on en a vu l'exemple cet été. On voit dans la vidéo que vous avez passée, en 3D, des impacts paysagers. Or, on sait qu'il faudra 40 mètres de chaque côté de la voie, que tout soit dégagé. Je pense que c'est la même voie que pour les autoroutes ? Donc d'abord, comment cet impact visuel va-t-il être diminué ? Et ensuite, qui en fera l'entretien ? Merci.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Je vais passer la parole à Antoine Hantz, puisque ce risque incendie a bien été pris en compte. Il va vous expliquer de quelle manière et avec qui nous avons travaillé.

Antoine HANTZ, SNCF Réseau : Par rapport au risque incendie, effectivement, on a réalisé une étude avec l'ONF et les SDIS, principalement l'ONF. Il y a plusieurs étapes à cette étude. Tout d'abord, l'ONF a réalisé un état initial, sur l'ensemble de la zone de passage préférentielle, sur deux thématiques, par rapport aux risques qu'il peut y avoir, par rapport à la circulation ferroviaire d'un feu de forêt, et aussi les risques d'un feu de forêt sur la circulation ferroviaire. Donc l'ONF a produit des cartes de risques et effectivement, le secteur des Corbières et du piémont des Corbières a été identifié comme un secteur très sensible, sur ce sujet-là. Dans le cadre de la progressivité des études, on est en train de travailler avec l'ONF, le CRPF, pour les forêts privées, également, les SDIS et les DDTM, par rapport au rétablissement des pistes DFCL, pour trouver l'accès aux équipements et pour pouvoir passer d'un massif à l'autre, que la ligne ne fasse pas une barrière. Donc l'ONF est en cours d'études pour proposer le rétablissement des pistes DFCL et que chaque massif ait toujours un accès, par rapport à ça. Le troisième point, je crois que c'était par rapport à l'entretien, donc effectivement, on vous présente sur la maquette 3D des plantations, des projets paysagers, c'était aussi pour habiller un peu la maquette, mais tout l'aménagement paysager, comme je vous l'ai dit tout à l'heure, va être concerté d'une part globalement avec le parc naturel, plus spécifiquement avec les communes. Et en termes d'entretien, il va y avoir les plantations qui vont être faites dans nos emprises, qui sont l'espace public ferroviaire, dont l'entretien sera en charge de SNCF Réseau. Ensuite, bien évidemment, les choses qui seront hors clôture, il faudra que ce soit quelqu'un d'autre qui l'entretienne, c'est bien pour ça qu'il y aura des concertations avec les communes et avec les propriétaires privés.

Estelle BRISSET : Merci pour ces éléments. Il y avait monsieur ici.

► **Un habitant de Sigean** : Première chose, le préfet, récemment, dans une réunion, nous a expliqué que les autorités avaient obligation, en vertu du Code de l'environnement, de communiquer absolument tous les documents concernant l'environnement, tous les problèmes, donc le problème de la Berre, précisément, dans ce cas-là. Vous nous avez présenté des documents à l'état 2012, pour la plus grande partie, c'est des documents que nous connaissons évidemment, puisqu'ils sont tirés du PPRI, ils sont tirés des documents ISL pour la construction de la digue. Ce qui nous intéresse absolument, et c'est urgent, c'est de savoir ce qui a été ajouté depuis 2012, ça fait quand même trois ans et la situation a changé. Le point critique est : comment calculer la crue de référence ? Dans les études ISL, la crue de référence, si j'ai bien compris, je peux me tromper, a été calculé au niveau de Portel, le pont de Tamaroque. Or, devant la digue, il y a un affluent à Sigean qui s'appelle le [Tessounière], sur les cartes IGN, c'est soit le Ginestas, soit le Gasparets, c'est un ruisseau qui traîne un bassin versant d'à peu près 8 kilomètres carrés. Dans les calculs de la crue de référence, il n'a pas été tenu compte de ce bassin versant qui ajoute une certaine quantité, 5 à 10 % de l'eau qui se présente devant la digue. Est-ce que cette fois-ci, ISL va en tenir compte, de ce point-là ? Ça, on aimerait bien le savoir. J'ai oublié de dire que vous êtes concernés, du fait que vous allez traverser ce fameux bassin versant, la vallée du Gasparets. Comme vous venez de Roquefort, vous passez en direction de Mattes, vous passez donc

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

dans cette espèce de bassin versant, sur la droite, vous avez Sigean, vous êtes séparés par Bérade et de l'autre côté, vous avez les collines qui vont vers l'Amérique, les gens d'ici connaissent, savent de quoi je parle. Ça, c'est un vaste bassin versant, dont vous risquez de modifier l'écoulement.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Je pense qu'il faut resituer le débat par rapport au projet de Ligne Nouvelle. Nous ne changeons pas les paramètres d'entrée pris par les services de l'État pour définir les PPRI. Ça, ce n'est pas une prérogative de l'entreprise SNCF. L'entreprise SNCF, c'est concevoir le projet et y faire rouler des trains. Quand on croise un cours d'eau, on se tourne vers l'institution qui a le pouvoir de prescription, en l'occurrence, c'est l'État, ce n'est pas nous qui fixons les débits. Nous, on prend les derniers textes en vigueur et les derniers volumes de crue que l'État nous demande de prendre en compte. On se limite à cela. J'entends que vous remettez en cause le périmètre d'étude et peut-être le volume de la crue, je l'entends, mais vous ne vous adressez pas ce soir à la bonne personne, je ne peux pas faire autre chose que prendre les données que me fournit l'État, je travaille avec ce qu'on me donne et je ne suis pas spécialiste en hydraulique. Par contre, je dois vérifier avec des gens compétents que ce qu'on construit n'aggraverait pas les risques pour les populations. Sur les données, ce que vous a montré Nicolas, c'est bien la simulation avec le projet et les effets du projet sur ce qu'il se passe à l'est de l'autoroute. La conclusion, c'est qu'il ne se passe rien à l'est de l'autoroute, y compris avec le projet. Quant à la transparence sur la transmission de l'information, il va y avoir une étude d'impact, nécessairement, avant l'enquête publique. Donc tous ces documents seront dans l'étude d'impact.

► **Un intervenant :** C'est trop tard.

Estelle BRISSET : C'est le moment des procédures de l'étude d'impact, au moment de l'enquête publique, donc 2016. Il y avait deux mains qui s'étaient levées là-bas.

► **Robert [CAUX], habitant de Roquefort-des-Corbières :** Le sujet que j'aborde n'est peut-être pas absolument dramatique, mais ce que j'ai compris, c'est que le tracé allait passer sur une zone qui s'appelle la Courtine, dont certains savent que dessous, il y a les restes d'une villa romaine, qui n'est peut-être pas visible actuellement, mais qui est sous le niveau de la terre. Est-ce que vous avez déjà préparé les zones dans lesquelles vous ferez des fouilles préventives, qui auront le bon goût de ne pas arrêter, si elles étaient positives, le chantier ?

Antoine HANTZ, SNCF Réseau : Effectivement, pour l'étude d'impact, on doit repérer ces sites à fort potentiel archéologique, donc comment on a procédé ? C'est pareil que pour les feux de forêt, finalement, on a fait sur l'ensemble de la zone de passage préférentielle un recensement des sites à fort potentiel. On sait que notamment sur le secteur et tout au long de la voie romaine, on va avoir des éléments archéologiques relativement importants, des choses qui peuvent se passer en dessous du sol. On a pris une liste des sites archéologiques majeurs, issus du SRA, donc le Service Régional de l'Archéologie, et notre prestataire a fait une hiérarchisation des sites à fort potentiel archéologique. Ce recensement va suffire pour aller jusqu'à l'étude d'impact, donc pour aller à l'enquête publique, ça va suffire. Ensuite, comment ça se passe ? On vous l'a dit aussi, dans le cadre de la progressivité des études, on va mener d'autres études de manière un peu plus précise et juste avant les travaux, il va se passer des fouilles archéologiques, et notamment avant, des diagnostics archéologiques. Les diagnostics archéologiques, c'est ce qui se fait avant les travaux, on creuse des petits encarts sous la terre pour regarder ce qu'il y a, c'est avec l'INRAP et ensuite, en fonction du potentiel archéologique que cela peut avoir, il est décidé si une fouille est réalisée ou pas. On ne fouille pas systématiquement tout ce qu'on trouve, mais c'est en fonction de l'intérêt de ce qu'on va trouver dans les diagnostics archéologiques

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

qu'une fouille va être prescrite, par les services de l'État, ce n'est pas nous qui décidons, bien évidemment. C'est les services de l'État qui prescrivent ou non la fouille.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : C'est même le préfet de région.

Estelle BRISSET : Merci pour ces éléments précis. Il y a madame, à côté.

► **Yvette PARISEL, habitante de Roquefort-des-Corbières** : Oui, je voudrais savoir, comme le tracé est vraiment aux portes du village de Roquefort-des-Corbières, qu'est-il prévu contre les nuisances sonores ?

Estelle BRISSET : On n'avait pas évoqué le bruit, encore, merci d'avoir posé la question, madame.

Antoine HANTZ, SNCF Réseau : Par rapport au bruit ferroviaire, ce qu'il faut savoir, c'est que SNCF Réseau, en tant que maître d'ouvrage, a une obligation réglementaire, par rapport au bruit ferroviaire. On a des seuils à respecter. Sur le secteur de Roquefort-des-Corbières, on l'a dit pendant la réunion, on sera en circulation voyageurs, donc le seuil à respecter, c'est 60 décibels de jour, puisqu'il n'y aura pas de circulation de nuit. Donc comment on procède ? On fait un état initial, on a d'ores et déjà réalisé une quarantaine de mesures, sur le projet bien évidemment, pour regarder dans les différents secteurs de la zone de passage quelle était l'ambiance sonore sans le projet. Cet état initial va nous permettre de faire des simulations acoustiques, puisque le projet n'existe pas, donc on est obligés de passer par des simulations acoustiques, qui prennent en compte divers critères, le critère du nombre de trains, la topographie du site, la hauteur du tracé, soit la profondeur des déblais, soit la hauteur des remblais, et le sens du vent. Donc plusieurs paramètres pour définir les habitations qui sont au-dessus des seuils réglementaires. Ensuite, une fois qu'on a identifié les habitations qui sont au-dessus du seuil réglementaire, on prescrit des protections pour ces habitations-là. Ce qu'il faut bien avoir en tête, c'est que ces protections ne vous permettront pas de ne plus avoir de bruit du tout. Elles permettront d'aller en dessous des seuils réglementaires. Les protections sont de trois types. On a les écrans acoustiques, c'est des écrans comme vous pouvez voir le long de l'autoroute ou le long de voies ferrées, qui se mettent au-dessus des remblais. Les merlons paysagers, ça, c'est des choses qu'on utilise un peu moins, parce que ça prend de l'emprise, donc dans les secteurs un peu sensibles, on évite. Mais ça permet aussi de pouvoir utiliser les matériaux du chantier et de faire une intégration paysagère. Ce qu'on peut préconiser aussi, c'est de l'isolation de façade, c'est-à-dire la mise en place de double vitrage. C'est une méthode de protection. Donc cette méthodologie, vous la retrouverez dans la petite plaquette que je vous ai décrite, voilà la démarche acoustique qu'on a. La dernière chose, c'est que le maître d'ouvrage SNCF Réseau a aussi une obligation de résultat, c'est-à-dire que lorsque la ligne sera mise en exploitation, on viendra faire des mesures sur le terrain, des mesures acoustiques, si on constate que les protections mises en place, ou la non-protection, fait que certains bâtis sont encore au-dessus des seuils réglementaires, on devra mettre en place la protection ou améliorer la protection, donc on a un objectif de résultats.

Estelle BRISSET : Merci pour ces éléments précis. Peut-être la dernière question, monsieur ?

► **Henri FABRE, Château Fabre Cordon, Peyriac-de-Mer** : Vous avez dit tout à l'heure, monsieur Parant, que vous alliez indemniser les terres, par rapport aux dernières ventes locales, réalisées localement, je ne me trompe pas ?

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Nous, nous payons, mais ce n'est pas nous qui fixons le prix. Le prix est fixé par le service de l'État compétent qui s'appelle France Domaine. Effectivement, lui s'appuie sur les ventes constatées localement.

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

► **Henri FABRE, Château Fabre Cordon, Peyriac-de-Mer** : C'est ce qui me gêne beaucoup, je vais vous expliquer pourquoi. Peyriac-de-Mer se trouve dans une zone protégée, Natura 2000, les différents PLU dans le village étaient assez draconiens, ce n'est pas comme dans certaines communes de la Narbonnaise ou sur le littoral, il n'y a pas d'emprises sur les terres agricoles. Donc le prix des terres agricoles est très bas. À cela s'ajoute une difficile succession dans les exploitations, qui fait que le métier n'est pas très porteur, aujourd'hui. Mais il y a quelques Indiens qui tiennent le coup et qui se battent pour faire vivre toujours ce métier, le métier de vigneron. Moi-même, quand je me suis installé il y a quelques années, j'ai payé les terres, il y a vingt ans, en équivalents euros, 12 000 euros. Aujourd'hui, les terres se vendent autour de 6000 euros. Si vous prenez les dernières évaluations de terres dans la région, je peux vous dire que ça va faire mal au portefeuille. Les exploitations qui vont y laisser des plumes, en matière d'hectares, ou même s'il n'y a pas des hectares, même si ce n'est que des petites surfaces, ça va forcément impacter leur économie, parce que chaque parcelle aujourd'hui, surtout en cave particulière, chaque parcelle a sa valeur parce qu'elle découle souvent d'une cuvée bien précise. Je ne sais pas si vous avez compris, j'ai peut-être un peu tourné en rond, mais vous voyez ce que je veux dire.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Votre inquiétude est une moins-value, si jamais on vous forçait à vendre ?

► **Henri FABRE, Château Fabre Cordon, Peyriac-de-Mer** : Mon inquiétude aujourd'hui est que la terre, si elle est calculée sur les dernières ventes locales, ce sera bidon, tout simplement.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : On est bien d'accord que quand vous parlez de 6000 ou 12 000, c'est la terre nue ? C'est sans la vigne dessus ?

► **Henri FABRE, Château Fabre Cordon, Peyriac-de-Mer** : Ça dépend, il y a de tout, il y a des champs, l'hectare...

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Votre situation, je crois que tout le monde l'a comprise, c'est un risque de moins-value si on vous oblige à vendre.

► **Henri FABRE, Château Fabre Cordon, Peyriac-de-Mer** : Tout à fait, parce qu'on est sur un village qui n'a pas les mêmes horizons que d'autres villages qui se sont développés, au niveau ville-dortoir ou autres. On a tapé énormément sur les terres agricoles pour faire des maisons, ce qui a fait monter le prix des terres agricoles. C'est le contraire qui devrait se passer, mais c'est comme ça. C'est une réflexion.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Donc vous n'êtes pas dans le cas de gens qui se disent « tiens, on va me racheter, ça va être une bonne affaire ». Au contraire, vous dites « si on m'oblige à vendre, je ne ferais pas une bonne affaire », c'est ça ?

► **Henri FABRE, Château Fabre Cordon, Peyriac-de-Mer** : Oui, moi, j'ai créé mon exploitation, ma cave à vin, mon château, en 2001, après avoir galéré pendant trente ans dans la coopérative, j'ai créé un beau petit outil, ma fille a trente ans, elle s'installe, elle a fait huit ans d'études en œnologie et compagnie, elle prend la suite, elle s'installe avec nous, on veut développer notre affaire et on est impactés, d'abord par le passage du TGV, qui sera à 400 mètres de la maison, à peu près, je ne vous ai pas fait mesurer, mais je sais que ce sera à peu près à 400 mètres de la maison et de la cave, bien entendu. Mais on va être impactés aussi sur... je n'ai pas très bien mesuré l'impact, encore, mais ce sera de 50 ares à 2 hectares, à peu près, j'espère qu'il n'y en aura pas davantage. Même si dans le passé, je me suis débrouillé pour essayer d'anticiper, c'est quand même aujourd'hui des terres qui nous servent à des cuvées spéciales, qui vont sauter.

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

Édouard PARANT, SNCF Réseau : La taille de votre exploitation, monsieur ?

► **Henri FABRE, Château Fabre Cordon, Peyriac-de-Mer :** En cave particulière, j'ai 12 hectares et avec un petit peu de terres à la coopérative, je suis à 18 hectares, ce qui est limite, c'est voulu, on ne veut pas faire une exploitation de 50 hectares. Moi, je sais très bien qu'on peut vivre de la vigne avec une quinzaine d'hectares, donc je me suis concentré sur ça.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Est-ce que les enquêteurs de la Chambre d'agriculture sont venus vous voir ?

► **Henri FABRE, Château Fabre Cordon, Peyriac-de-Mer :** Oui, ils sont passés, c'était une gentille jeune fille avec qui on n'est pas allé bien plus loin.

Estelle BRISSET : Je vous propose de poursuivre peut-être après en cas particulier, vous pouvez vous voir, vous pouvez aussi aller voir Nicolas ou Bruno, si vous voulez avoir la distance précise. On avait dit que c'était la dernière, j'ai vu un dernier bras, il y a monsieur aussi, on en prend deux encore.

► **Daniel CALLA, association FRENE66 :** Bonsoir à nouveau, je vais être bref, le plus court possible, mais je pense que c'est important. J'habite à Port Leucate et je suis très inquiet, pour différentes raisons. La première, c'est au niveau du financement. Avant de parler de financements, je voudrais rappeler à la première vice-présidente, parce que vous aviez malheureusement induit en erreur les présents, le public, lors de la première réunion, lundi dernier, ce n'est pas vous en tant que région qui avez autorité pour déposer un dossier de financement pour la réalisation réelle du projet à Bruxelles, mais c'est seulement l'État français, via le gouvernement, que les choses soient bien claires. Je vous reprends volontairement, j'ai beaucoup de mémoire, croyez-moi, vous avez dit « c'est la région qui va déposer », non, ce n'est pas la région. D'ailleurs, vous avez été reprise par l'ancienne députée européenne lundi dernier à Perpignan, en ma présence, donc c'est très clair, là-dessus. Pourquoi je dis ça ? Tout simplement parce que tant que la DUP, la déclaration d'utilité publique, n'aura pas été validée, donc signée, on ne pourra pas déposer de demande de financements à Bruxelles, que les choses soient bien claires. Tout est bloqué, Édouard Parant l'a déjà rappelé plusieurs fois. Ensuite, autre point important, c'est le dossier lui-même. Est-ce que l'État français a vraiment envie de déposer un dossier de financement à Bruxelles et dans combien de temps ? Pourquoi, parce que je fais référence au plan de relance européen, dont Juncker, 315 milliards d'euros, il a un délai de vie, ce plan. Donc obligatoirement, dans combien de temps l'État français va vouloir, aura envie de déposer une demande officielle de financement ? Non pas d'études, on est bien d'accord, je parle bien de réalisation du projet. Je suis extrêmement précis dans mes propos. Ensuite, autre question, c'est les différents acteurs, la fusion des deux régions, juridiquement, est-ce que la nouvelle région va pouvoir acter une décision prise par la région Languedoc-Roussillon, de soutenir financièrement ce projet, je n'en suis pas sûr. Je pense que c'est un point absolument important et déterminant, concernant tous les acteurs, donc tous les financeurs. Et enfin, dernier point qui, je pense, est fondamental, c'est que par rapport à tous les autres dossiers auxquels j'ai participé, les ouvrages nationaux ou internationaux, qui donnent lieu à un débat public, j'avais posé le problème de financements en 2009, en votre présence, lors de la première réunion du débat public à Montpellier et ensuite lors de la réunion à Perpignan. Je me suis fait retoquer en votre présence par le monsieur financement de l'époque, du gouvernement, qui m'a dit « monsieur, il n'y aura pas de problème, on prévoira un financement ». Aujourd'hui, on s'aperçoit que le financement est très compliqué. Et enfin, dernière réflexion fondamentale, c'est la suivante : si jamais le projet est mis de côté sur la voie de garage, constitutionnellement, je me demande si c'est légal, par rapport à un délai de 5-10 ans, avant le démarrage réel des travaux. Je m'explique : Guillaume Pepy, président de SNCF, interrogé par deux élus de la République, a fait répondre il y a quelques semaines

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

qu'il n'avait pas d'argent et que l'opération, pour lui, ne pouvait pas démarrer avant 2030. Nous sommes en 2015, est-ce que c'est raisonnable de lancer tout ce processus pour en arriver à ce stade ? Merci.

Estelle BRISSET : Madame Meunier-Polge, peut-être, sur le financement et la grande région ?

► **Marie MEUNIER-POLGE, vice-présidente, région Languedoc-Roussillon :** Oui, sur les différentes questions que vous avez posées, monsieur, la première chose, sur les financements européens. La démarche que la région Languedoc-Roussillon a faite auprès de l'Europe et auprès de monsieur Juncker a été une démarche de lobbying. C'est-à-dire que ce que nous avons fait, aujourd'hui, c'est que nous voulons des financements et nous nous sommes manifestés. Je m'explique, monsieur. Je suis paisible, on est dans le cadre d'une discussion, on vous écoute et vous m'écoutez. La démarche que nous avons faite à Bruxelles a été vraiment d'aller chercher des financements européens. On n'a pas été avec « on les veut tout de suite », on a expliqué le projet, on y a passé une journée, pour expliquer le projet, amener les documents, mettre en relation avec l'État français et dire « on a besoin de temps ». Et on a été se manifester, c'est une démarche qui me paraît tout à fait essentielle. On n'est pas restés recroquevillés sur notre région, là-dessus. Franchement, je n'ai rien dit d'autre l'autre fois à Perpignan, monsieur. Que vous l'ayez entendu autrement, je le comprends, je peux l'entendre, mais je n'ai pas dit cela. Soyons bien clairs là-dessus. La deuxième question, c'était ?

Estelle BRISSET : Sur le calendrier de réalisation, il y avait la grande région.

► **Marie MEUNIER-POLGE, vice-présidente, région Languedoc-Roussillon :** Oui, sur la grande région. En l'état de nos contacts sur cette partie-là et sur les transports, que nous avons eus avec Midi-Pyrénées, je ne vois pas d'opposition fondamentale de leur part dans le cadre de ce projet-là. Nous n'avons pas eu de discussion suffisamment affinée pour dire comment Midi-Pyrénées, en s'associant avec Languedoc-Roussillon, va-t-il défendre ce projet-là et le porter, avec les enveloppes financières à la clé, mais en l'état des contacts que nous avons aujourd'hui, la grande région, et Midi-Pyrénées surtout, que je sache, il n'y a pas eu d'opposition du tout, il y a eu : « on va se rencontrer, on va en parler », on en est là, aujourd'hui.

Estelle BRISSET : Édouard Parant, sur le calendrier de réalisation et le délai de latence, au niveau juridique ?

Édouard PARANT, SNCF Réseau : C'est vrai que la question du financement et du démarrage des travaux est très importante. Projet sur une voie de garage, si jamais c'est le cas, à quoi ça sert d'avoir une déclaration d'utilité publique qui n'est valable que dix ans, voire quinze ans pour les TGV. Donc si ça démarre en 2031, ce que personne ne souhaite, ce serait caduque. Donc à quoi sert une déclaration d'utilité publique ? Elle permet à l'État ou à celui qui en est bénéficiaire d'acheter un bien privé au nom de l'intérêt général. C'est la particularité du droit français, ça ne sert qu'à ça. Si on arrivait à se mettre d'accord pour acheter tous les terrains avec toutes les personnes privées à l'amiable, on n'a absolument pas besoin d'une déclaration d'utilité publique. Donc la solution au réel problème que vous soulevez, monsieur Calla, c'est comment faire en sorte que ce ne soit pas un blocage pour le projet à l'avenir. J'y vois une solution, c'est qu'il faut acheter tous les terrains avant la fin de la déclaration d'utilité publique, même si tous les travaux ne débutent pas partout en même temps ou avant 2030, a minima, qu'on ait acheté tous les terrains pour que le moment venu, on puisse y faire les travaux, mais qu'il n'y ait plus besoin du décret d'utilité publique. Donc ça veut certainement dire ça, avoir une stratégie foncière pour acheter l'ensemble des terrains nécessaires. Antoine Hantz, avant de travailler ici, a travaillé sur le TGV Rhin-Rhône,

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

c'est ce qu'il s'est passé, puisqu'entre Belfort et Mulhouse, aujourd'hui, il n'y a pas de travaux...

Antoine HANTZ, SNCF Réseau : Mais les acquisitions foncières ont été faites juste avant l'expiration du la DUP qui était en janvier 2012.

Estelle BRISSET : Merci. Est-ce que vous ne voulez pas conclure en privé, à la fin de la réunion ?

► **Daniel CALLA, association FRENE66 :** Je réponds simplement, je souhaite que l'intervention dernière soit portée par le garant ou par vous-même, au gouvernement [inaudible]

Estelle BRISSET : De toute façon, tout ce qui est dit ce soir, ici, c'est pour ça qu'on fait attention aux micros, est dans le bilan, et après, il y a un compte-rendu de garant. Le bilan est une pièce du dossier administratif de l'enquête publique, on est bien d'accord. Monsieur ?

► **Christian THÉRON-CHET, citoyen de Roquefort-des-Corbières :** Pour ceux qui ne me connaissent pas, mais il n'y en a pas beaucoup, je suis Christian Théron, citoyen roquefortois, comme je l'ai dit hier. Je voudrais compléter le problème du financement, que je suis de près depuis toujours. Ce qu'on remarque, ceux qui prennent le TGV actuellement pour aller de Narbonne ou Perpignan à Paris, on s'aperçoit d'une chose, c'est que quand on monte, le TGV fait le plein à Montpellier, et quand on descend, il fait le vide à Montpellier. C'est-à-dire que de Montpellier à Perpignan, il n'y a pas grand monde dans le TGV. Et ça, ça a été vérifié par le tunnel transfrontalier qui est en sous-rentabilité. On l'a vu, c'était dans la presse il y a une quinzaine de jours ou trois semaines, le tunnel n'est pas rentable. Si le tunnel n'est pas rentable, c'est que la ligne Montpellier-Perpignan ne le sera jamais ou alors dans 100 ans et nous ne serons pas là. Monsieur Parant, pour ceux qui n'étaient pas là, vous avez dit que le plus dur, ce serait le financement et on ne pourrait commencer les travaux que lorsqu'on aurait le financement. Est-ce que vous pensez que l'Europe va financer quelque chose qui n'est pas rentable ? Avant de financer, ils vont se poser la question du tunnel transfrontalier du Perthus, ils seront au courant. Est-ce qu'ils vont donner une suite favorable à une demande de financement pour une ligne qui est supposée, dans l'état actuel des choses, non rentable ? Ça, c'est ma question, je pense qu'on aura beaucoup de mal. Donc les travaux, d'après moi, ne sont pas près de commencer.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : C'est intéressant, parce qu'aujourd'hui, on a beaucoup de mal à trouver suffisamment de trains à faire circuler dans le tunnel, comme vous l'avez dit. La bonne question qu'il faut se poser, c'est : pourquoi ? Pourquoi, alors qu'on a fait sauter le verrou technique du col du Perthus, il n'y a pas plus de trains qui circulent dans ce tunnel ? Est-ce que c'est le péage qui est trop cher pour les trains de fret ? Est-ce que les billets sont trop chers par rapport aux cars ou à la voiture particulière ? À l'avenir, qu'est-ce que donneront les futurs billets ? Une des raisons pour lesquelles, peut-être, le projet n'a pas eu les trafics escomptés, c'est qu'au contraire, il lui manque un morceau au nord et que le morceau au sud est arrivé un peu tard, par rapport à ce qu'il avait dû être. En tout cas, il n'existe pas au nord. Alors maintenant, l'Europe, son objectif, c'est de créer des corridors. Elle s'est engagée sur le corridor numéro six, qui est le corridor méditerranéen, je pense qu'elle a envie de montrer que les investissements qu'elle réalise permettent de finir des projets. Je pense que c'est très important pour elle, de justifier que l'argent investi va permettre de finaliser les corridors. Il n'y en a plus que neuf, maintenant, donc on est un des neuf prioritaires. Ils ont chacun un numéro, mais qui ne veut rien dire de leur ordre. Donc elle ne va pas uniquement regarder de la rentabilité, au contraire, elle estime qu'elle a un bras de levier pour mobiliser des partenaires tout autour. On sait que les infrastructures ferroviaires sont très capitalistiques et que le retour sur investissement est très long. Ce qui explique

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

pourquoi généralement, ce n'est que des investisseurs publics, qui ont les reins suffisamment solides pour investir dans la durée. Parce qu'une entreprise qui veut un retour d'investissement sur quinze ans, elle n'investit pas dans le ferroviaire. Et puis derrière, il y a effectivement la notion de l'infrastructure qui est un bien public, après, les entreprises qui l'utilisent peuvent très bien être des entreprises privées. Mais ce qui est important, c'est que quand on investit sur du ferroviaire, on investit pour la collectivité. Donc il ne faut pas regarder que la rentabilité financière. D'ailleurs, Bercy regarde uniquement la rentabilité financière, parce que l'objectif est de réduire la dette. Et puis après, vous avez d'autres ministères qui vont vous dire « oui, mais ce projet participe d'un développement et de la compétitivité du territoire ». Pourquoi il y a des gens qui, malgré tout, malgré les impôts sur les entreprises très élevées en France, continuent de s'implanter en France et de se développer ? Parce qu'ils y trouvent un cadre pour développer leurs affaires qui est efficace. Parmi ceux-ci, il y a la qualité des infrastructures de transports, que la collectivité a financées. Donc il n'y a pas un retour directement en remboursement de la ligne, il y a un retour en développement de l'économie. C'est ça qu'il faut rechercher. Mais vous avez raison, si la rentabilité financière est vraiment trop mauvaise, le projet ne se fera pas. Mais à côté de ça, nous, ce qu'on mène aussi, c'est des études sur la rentabilité socio-économique, donc là, le critère financier n'est pas le seul paramètre pris en compte. Ça prend en compte justement tout ce qui est moins quantifiable. On dit, le temps, c'est de l'argent. Combien ça vaut, de gagner trente minutes ? C'est des calculs que l'on fait.

Estelle BRISSET : On revient effectivement à une mise en perspective, une vision plus globale. Monsieur Baro, vous vouliez rajouter un complément, avant de conclure ?

► **Hervé BARO, vice-président, Conseil départemental de l'Aude :** Un tout petit mot sur cette question-là. D'abord, je pense que cette ligne, il ne faut pas l'analyser simplement sur le tronçon dont on parle, il y a tout l'environnement. L'environnement, c'est une question qui a été posée sur la région. La région, il y a des considérations juridiques sur la grande région qui font que je ne vois pas comment juridiquement la nouvelle région pourrait renoncer à un projet porté par l'une des deux régions. C'est déjà la base, la réponse est de cet ordre. Et puis le deuxième aspect est plus politique, la nouvelle région, les élus de la région Midi-Pyrénées, depuis longtemps, militent pour la création d'une ligne à grande vitesse, ou en tout cas un renforcement de la ligne entre Toulouse et Narbonne, entre Toulouse et Montpellier. Donc tout plaide pour un développement de la ligne à grande vitesse entre Narbonne et Montpellier, Narbonne et Perpignan, parce que l'ambition des élus de la région Midi-Pyrénées, c'est de développer les échanges avec Barcelone et avec l'Italie, avec Paris par ce côté-là. Donc de ce point de vue, moi, je n'ai aucune inquiétude sur le devenir du projet par rapport à l'établissement de la grande région. Deuxième aspect, par rapport au trafic. Aujourd'hui, évidemment, quand on regarde le comportement des usagers, le fait qu'il faille mettre autant de temps pour aller de Narbonne à Nîmes, que de Nîmes à Paris, ce n'est pas tellement attractif pour des voyageurs. On a des études qui ont été faites par SNCF Réseau sur le trafic voyageur, qui ont permis d'ailleurs de répondre à la question : faut-il une ou deux gares ? Donc on a vu, je n'ai plus les chiffres en tête, monsieur Parant pourra les rappeler, en termes d'accroissement du nombre de voyageurs, combien est importante la création de deux gares, au-delà des aspects techniques dont vous avez parlé, celle de Narbonne et celle de Béziers. Donc l'augmentation du trafic sera quelque chose de mécanique, quand on regarde dans sa globalité l'ensemble. Et puis je parlais tout à l'heure de Barcelone, le trafic nord-sud ne pourra aller qu'en augmentant. Et dernier élément, j'attire votre attention sur la contradiction qu'il y a entre les doutes ou les observations qui sont faites sur la Ligne Nouvelle en fret ou pas, les remarques qui sont faites sur la capacité qu'on aura à faire rouler plus de trains, y compris avec la création de la Ligne Nouvelle, et la remarque que tu fais de sous-utilisation de la ligne. Si on a des craintes que les deux lignes ne seront pas suffisantes pour faire rouler la totalité du fret, une en voyageurs, l'autre en mixte comme c'est le cas aujourd'hui, ça infirme ta remarque sur l'utilisation de la ligne demain. Comme quoi, ton observation, de mon point de vue, n'était pas très judicieuse, je te le dis au passage, en toute amitié, bien sûr.

LIGNE NOUVELLE **MONTPELLIER-PERPIGNAN**

Estelle BRISSET : Je vous propose de conclure après ensemble si vous voulez. Merci, monsieur Baro, pour ces mots de synthèse. Merci à tous, merci à nos intervenants en tribune pour tous les éléments de réponse. Merci à vous, pour vos questions. On a pu débattre dans le calme, je crois qu'on a atteint le record d'hier de Caves, on est à trois heures de réunion, merci à vous, bonne soirée.

Fin de la réunion à 21h08.