

COMPTE-RENDU

Réunion publique

Lundi 27 avril 2015 – POUSSAN

Foyer des campagnes



Les intervenants des partenaires co-financeurs sont :

- **André LUBRANO**, Vice-Président, Conseil Régional Languedoc-Roussillon

Les intervenants de SNCF RÉSEAU sont :

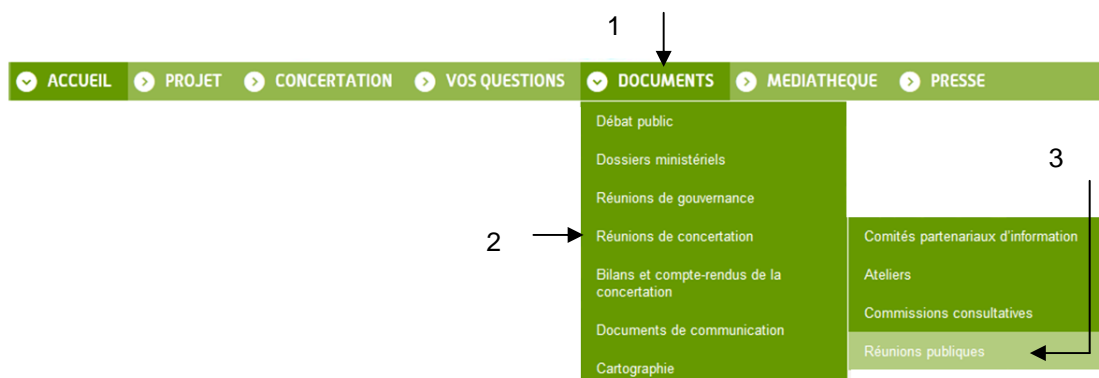
- **Édouard PARANT**, chef de mission du projet Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan
- **Nicolas ALADERN**, responsable des études techniques
- **Antoine HANTZ**, responsable des études environnementales
- **Anne-Lise GIBBE**, chargée de concertation
- **Bruno BEAUCHET**, responsable des études socio-économiques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

Le garant de la concertation, **Monsieur Jean-Pierre RICHER** est présent.

Déroulé de la Réunion Publique :

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

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



LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

Début de la réunion à 18h05, en présence de 250 personnes.

Estelle BRISSET : Bonsoir à tous, bienvenue, merci d'être si nombreux ce soir à Poussan, 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 vous présente André Lubrano, représentant la région Languedoc-Roussillon, vous êtes vice-président de la Commission Agriculture, Viticulture, Pêche. Je rappelle que la Région Languedoc-Roussillon est l'autorité organisatrice des Trains Express Régionaux, les TER donc qui circulent sur nos lignes. A vos côtés, Edouard Parant, chef de mission Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan chez SNCF Réseau. SNCF Réseau, ex RFF, gère et aménage les voies, les quais et les ouvrages d'art sur le réseau ferré. Avant de démarrer, je passe la parole à Jacques Adgé, maire de Poussan, qui nous fait le plaisir de nous accueillir dans sa commune, pour le traditionnel mot d'accueil républicain.

► **Jacques ADGÉ, maire de Poussan :** Merci. Bonsoir à tous, je suis ravi d'accueillir cette réunion publique à Poussan. Il faut que les échanges se passent avec parcimonie. Nous sommes ici à Poussan, très attentif à ce projet. Cette réunion est très importante pour que le projet avance. Bonne réunion à tous.

Estelle BRISSET : Merci Monsieur Adgé pour votre accueil. Quelques mots sur le déroulement de la soirée. Nous allons passer environ 2h ensemble. 2h qui seront ponctuées par deux temps forts. Tout d'abord une première partie sera consacrée à la compréhension des enjeux et des objectifs du projet, en 1 mot au Pourquoi. Pourquoi une 2^{ème} ligne entre Montpellier et Perpignan, ce n'est pas juste une ligne de plus, mais une ligne de mieux ? Qu'est-ce que ce projet pourra apporter à notre territoire et à nous, citoyens usagers ? Je poserai cette question à nos intervenants et vous aurez ensuite la parole pour vous exprimer également sur ce Pourquoi. En deuxième partie de soirée, on va se concentrer sur les conditions de passage et de réalisation du projet, en 1 mot sur le Comment ? Edouard Parant et son équipe vous présenteront le tracé proposé entre Poussan et Montagnac, en passant par les communes de Balaruc-le-Vieux, Bouzigues, Loupian, Mèze et Villeveyrac, proposition de tracé qui est l'objet de notre réunion ce soir. Une animation 3D vous permettra de bien comprendre ce tracé. Puis vous aurez à nouveau la parole pour donner votre avis sur ce projet et aborder toutes les questions qui vous tiennent à cœur. Un dernier point d'introduction avant de démarrer, pour bien cerner le cadre de nos débats : cette réunion publique s'inscrit dans une démarche de concertation volontaire portée par SNCF Réseau et l'ensemble des partenaires co-financeurs, que sont les collectivités territoriales, dont certains sont donc présentes ce soir. Cette conversation est placée sous l'égide d'un garant, qui veille à son bon déroulement. J'appelle donc Jean-Pierre Richer, garant de la concertation du projet LNMP qui va nous dire quelques mots sur son rôle.

LA LNMP, POURQUOI ?

Jean-Pierre RICHER, garant de la concertation : Merci madame, bonjour mesdames-messieurs les élus et les directeurs. La concertation, qu'est-ce que c'est que la concertation ? C'est une bonne information de tous ceux qui sont intéressés par un grand projet, la Ligne Nouvelle, qu'il s'agisse des élus, des associations, du grand public, ce soir, c'est une réunion pour le grand public. La concertation, c'est un dialogue, il faut que toutes les questions que vous avez envie de poser soient posées et il faut que vous receviez les réponses. Ces réponses doivent être claires, sincères, transparentes. Donc bonnes informations, bon dialogue. Qui est responsable de la concertation, c'est le maître d'ouvrage, en l'occurrence, SNCF Réseau. SNCF Réseau insistant bien sur ce point, mène des études,

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

porte un projet, organise la concertation, SNCF Réseau, à l'issue de la concertation, ne décide pas. La décision est prise par les cofinanceurs, qui portent leur proposition au ministre et en fin de compte, c'est le ministre qui décide. Ce n'est pas SNCF Réseau qui décide. Le garant de la concertation, il faut quelqu'un de neutre, indépendant, n'ayant pas d'avis sur le fond du projet, qui observe cette concertation pour dire si elle est sincère ou non. Cette personne, dans tous les projets, est désignée par la commission du débat public, à Paris, qui est chargée de cette procédure de démocratie participative, et puis par le maître d'ouvrage. Le garant n'a pas d'avis, il est là pour écouter, regarder, j'assiste au maximum de rencontres possible, j'ai la chance de le faire depuis le débat public, depuis cinq ans. Il y a un rôle, au moment du COPIL, c'est de dire aux cofinanceurs « voilà mon opinion sur la concertation, ça s'est bien passé, ça aurait pu être mieux sur tel ou tel autre point ou bien là, ce n'était vraiment pas bien, le maître d'ouvrage a gardé des informations pour lui », tout est possible. Le garant fait un rapport qui est joint au projet qui est porté au ministre. Comme je suis garant depuis un certain nombre de temps, j'ai déjà fait deux rapports, de quarante pages chacun, sur deux étapes précédentes de concertation, c'est sur le site, vous pouvez regarder et vous faire une opinion sur le rôle du garant et sur ce qu'il a pensé jusqu'ici de la concertation. Merci, madame.

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

Anne-Lise GIBBE, SNCF Réseau : Bonsoir. Comme vous l'a rappelé monsieur Richer, SNCF Réseau organise la concertation sur le projet de Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan. La concertation, c'est un espace de dialogue et d'échanges, avec l'ensemble des parties prenantes, pour construire un projet partagé. Pourquoi nous sommes réunis aujourd'hui ? Pour trois points essentiels. Le premier qu'on a tous en tête, c'est de choisir le tracé de l'ordre de cent mètres. Après, il y a également de préciser l'implantation précise des gares nouvelles de Béziers et de Narbonne, et enfin, préparer le projet qui sera présenté à l'enquête d'utilité publique. Comment faire pour s'informer sur ce projet ? On a dû vous distribuer un pack avec de nombreux documents de communication et d'information, je vais vous rappeler brièvement ce qu'il contient. Le premier est le document « à deux, c'est mieux », qui est le document généraliste du projet, qui propose les objectifs du projet dans son ensemble, et le tracé dans son ensemble. Vous avez également une carte en A3, qui présente les différentes variantes de tracés et le tracé proposé. Cette carte est sectorisée. Le secteur qui nous intéresse ce soir, est Gardiole, Mosson et bassin de Thau, où vous verrez les différentes variantes de tracé et le tracé proposé par SNCF Réseau. Vous avez également un flyer avec à l'intérieur un questionnaire. Vous pouvez y répondre maintenant et le déposer à l'urne qui est à l'entrée ou tout simplement le déchirer en deux et l'envoyer par la Poste gratuitement, pour qu'on puisse avoir l'ensemble de vos avis et de vos remarques. Et enfin, il y a cinq fiches thématiques, qui traitent de thématiques précises, à savoir le bruit ferroviaire et les protections acoustiques, le patrimoine agricole, les acquisitions foncières, l'eau et la transparence hydraulique, l'insertion paysagère et architecturale. L'ensemble de ces documents est disponible ce soir à l'entrée de la réunion et également sur le site Internet, si vous ne les avez pas. Aujourd'hui, c'est la huitième réunion publique, mercredi 29 avril, nous serons dans l'Hérault, à Béziers pour la dernière réunion publique. Le dernier moyen de vous informer sur le sujet est de consulter le site Internet lalignenouvelle.com, où vous retrouverez l'ensemble de ces documents d'information, vous pourrez également remplir le questionnaire et poser vos questions, sur le projet. Je vous remercie.

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

Estelle BRISSET : Merci Anne-Lise Gibbe pour ces informations. Alors si nous allons parler ce soir essentiellement de cette ligne nouvelle, un mot tout d'abord sur le réseau existant, dont l'entretien est oh combien important. Edouard Parrant, vous représentez SNCF Réseau ce soir, dites-nous ce que représentent les investissements qui sont réalisés sur la ligne classique ? En quoi consistent-ils ?

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Bonsoir, tout d'abord, et merci d'avoir répondu à notre invitation, je vous vois très nombreux. Effectivement, aujourd'hui, on est réunis pour parler d'un projet de Ligne Nouvelle, mais il faut garder à l'esprit que la priorité de SNCF Réseau, c'est l'entretien du réseau actuel, sur lequel roulent les trains. Parmi ces priorités, il y en a une qui est d'assurer la sécurité de l'ensemble des passagers, sur leurs trajets, qu'ils soient pour des loisirs ou bien des déplacements professionnels. Donc l'entreprise, aujourd'hui, elle réaffirme cette priorité donnée à la sécurité, donc un gros effort de maintenance pour l'entretien du réseau sur lequel l'ensemble des trains roule en Languedoc-Roussillon. À titre d'exemple, il faut avoir à l'esprit que ça représente plus de 1500 chantiers et travaux sur l'année 2015 partout en France. C'est à peu près 30 000 kilomètres de ligne, le réseau national, et 1800 en Languedoc-Roussillon. Donc ça représente un investissement annuel de presque 5 milliards d'euros. Si on regarde un peu ce qu'il se passe au niveau régional, parce qu'aujourd'hui, on est dans le pourtour méditerranéen, vous voyez que l'entreprise, pour le territoire qui est le nôtre, va déboursier 1 milliard d'euros dans les dix ans à venir. C'est-à-dire avant même d'engager les travaux pour une Nouvelle Ligne, on va d'abord s'assurer de l'entretien et de la mise à niveau au niveau performances des rails et des lignes régionales. Ça se traduit comment ? La priorité, ça va être de remplacer les rails, justement, les traverses et le caillou, qu'il y a sur les voies ferrées. Ça, on va le faire entre Nîmes et Perpignan et également entre Toulouse et Castelnaudary. C'est les axes principaux, les plus circulés, et c'est là-dessus que se concentre l'investissement. Globalement, entre Narbonne et Perpignan, le travail a déjà été fait, mais il nous reste encore toute la section Nîmes-Narbonne, qui va être décomposée en plusieurs séquences. Et puis après, on terminera évidemment avec Toulouse-Castelnaudary. C'est 450 millions d'euros d'investissement dans les 5 ans à venir. Voici aujourd'hui ce qui est la priorité de l'entreprise.

Estelle BRISSET : Merci pour cet éclairage, la sécurité reste la priorité de SNCF Réseau. Je crois que maintenant, on a tous les éléments pour démarrer nos échanges sur la LNMP, je vous propose de commencer par une présentation du projet en images.

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

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

menées : 6 réunions publiques pour rencontrer et échanger avec le grand public, 11 commissions consultatives, présidées par le préfet pour concerter avec les élus du territoire, 7 ateliers de travail pour solliciter les associations et les acteurs socio-économiques, un comité partenarial et plus de 150 réunions bilatérales. À l'issue de ces 18 mois de travail collectif, le 14 novembre 2011, le Ministère valide la zone de passage proposée. Le dessin de la future ligne se précise. À partir de 2012, une nouvelle étape de concertation est lancée. Son objectif : décider du nombre de gares nouvelles à créer ainsi que des sections de ligne mixte à construire, c'est-à-dire des sections aptes à accueillir à la fois les trains de voyageurs et de marchandises. Les citoyens, les élus, les acteurs du territoire répondent de nouveaux 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 sur le projet et de retracer son histoire et les différentes étapes de concertation qui nous ont amenés jusqu'à cette réunion de ce soir. Édouard Parant, vous êtes chef de mission LNMP, rentrons dans le vif du sujet de cette Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan, dont on entend parler depuis de nombreuses années, si on est réunis ce soir, c'est qu'elle est d'actualité, mais dites-nous, où en est-elle exactement ? On va approfondir différents points.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Donc vous l'avez vu, on progresse, et ce qu'il faut retenir, c'est justement cette notion de progressivité. Beaucoup d'entre vous, peut-être habitants de longue date des communes concernées ce soir, connaissent déjà un tracé imaginé en 1995, et puis pour les maires inscrits dans les territoires, dans leurs plans locaux d'urbanisme, ce qui s'appelle le projet d'intérêt général, en 2000. Pour autant, vous l'avez compris, on a dû reprendre l'ensemble de la procédure à zéro, en 2008 et on a notamment fait un débat public au printemps 2009, pour réinterroger, à quoi servait le projet, où est-ce qu'il pouvait passer. Au final, ce débat public en 2009 a confirmé l'intérêt du projet, donc son opportunité, et la prochaine étape qui nous intéresse, c'est de démontrer son intérêt général. Donc derrière nous, l'opportunité est acquise, maintenant, est-ce que l'intérêt général l'emporte sur la somme des intérêts privés ? Pour ce faire, on y va en plusieurs étapes, vous

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

avez vu, on a affiné petit à petit le champ des possibles. Aujourd'hui, on arrive à la fin d'une grosse séquence, où on va vous proposer un tracé, vous verrez quelles sont les évolutions, par rapport à celui que vous connaissiez. L'étape suivante, pour cette enquête publique, il faut déjà valider ce tracé. Celui qui le valide, c'est le ministre. On espère que le ministre fera ce choix d'ici la fin de l'année 2015. Pour ce faire, vous verrez, il y a quelques étapes, mais la première, c'est de vous écouter. Comment ça se passe dans les quelques mois qui viennent ? On est en train de mener l'ensemble des réunions sur le territoire, pour la concertation, et nous terminerons mercredi à la dixième réunion sur Béziers. À la suite de quoi nous allons faire un tour avec les services techniques, pour vérifier les dernières demandes des collectivités, notamment des collectivités partenaires, vous les avez vues s'afficher, il y a évidemment la région, mais aussi certaines agglomérations et certains départements. L'objectif, c'est de pouvoir, avec le président de région et le préfet de région, tenir un comité de pilotage le 17 juin, rassemblant l'ensemble des cofinanceurs, pour statuer sur où va passer le tracé. Si un consensus sort de cette réunion le 17 juin, au comité de pilotage, pouvoir en faire part et transmettre le dossier au ministre, pour que ses services vérifient bien que ce que nous proposons convient aux services de l'État, à Paris. Une fois qu'on aura la décision ministérielle, d'ici la fin d'année, l'objectif est de faire l'étude d'impact en 2015, pour ouvrir l'enquête publique, d'ici la fin d'année 2016, puisque c'est la demande du ministre, une ouverture de l'enquête publique, d'ici la fin d'année 2016.

Estelle BRISSET : Nous voilà maintenant plus au clair sur son état d'avancement. Dites-nous maintenant pourquoi cette Ligne Nouvelle, quels sont les services ferroviaires nouveaux qu'elle va apporter à nous, usagers du train.

La LNMP, pourquoi ?

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Évidemment, l'objectif n'est pas d'aller poser des rails dans la campagne. L'objectif, c'est d'apporter un service supplémentaire à la collectivité, c'est comme ça qu'on arrivera à démontrer l'intérêt de ce projet, pour nous tous. On les a résumés en trois grands chapitres. Le premier, c'est vous faciliter le train, la vie par le train, le deuxième, c'est participer à l'effort de réduction des gaz à effet de serre. Le troisième, c'est être un levier d'accompagnement des politiques d'aménagement des différentes collectivités partenaires de ce projet. Sur le premier, que je vais développer un peu plus longuement, pourquoi ce projet de nouvelle ligne va vous simplifier le train ? Il faut avoir à l'esprit que ce n'est pas une ligne de plus, c'est une ligne de mieux. Pourquoi une ligne de mieux ? Parce qu'à terme, entre Nîmes et Perpignan, on n'aura pas une ligne, on en aura deux. Donc on aura un corridor d'infrastructures ferroviaires, avec chacune ses missions. Pour les trains du quotidien, ce qu'on appelle les trains express régionaux, dont l'autorité organisatrice des transports est la région. C'est des trains qu'on utilise tous les jours, que l'on veut fréquents, je n'ai pas besoin d'attendre une heure le prochain, fiable, tous les jours, il faut que j'arrive à l'heure au travail ou à la faculté, et si possible, plus rapides, avec certains omnibus et Intercités. Parce que j'ai la Ligne Nouvelle et que je vais placer les TGV sur la Ligne Nouvelle et même une partie du fret, j'aurai plus de place sur cette ligne actuelle, pour y faire circuler plus de TER, plus nombreux. Donc il y a la Ligne Nouvelle, sur laquelle je vais pouvoir assurer un autre type de service, et là, c'est des services à plus longue distance et plus rapides, c'est le TGV. Sur le secteur qui nous intéresse aujourd'hui, en plus, on va construire cette ligne de manière à y faire circuler également des trains de fret. Pas tous les trains de fret, mais une partie. Les trains de fret seront répartis entre les deux lignes. Pour être totalement performant, le système ferroviaire a besoin que les gens circulent vite et bien dans les trains, mais il a surtout besoin qu'ils puissent monter et descendre du train. Donc il

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

faut aussi réfléchir sur les gares, où les placer au mieux. Donc pour ce qui concerne Montpellier-Perpignan, on avait deux sites à décider, sur le Biterrois et sur le Narbonnais. Sur le Narbonnais, ils se sont exprimés jeudi dernier, et sur le Biterrois, ils auront l'occasion de s'exprimer mercredi. Après, le report modal, on l'espère, ce projet doit y participer, ça fait partie des politiques nationales de transports. Évidemment, l'énergie électrique, la plupart du temps utilisée par le mode ferroviaire y participe. Je laisserai la parole à mon voisin, il y a l'intérêt que peuvent trouver les collectivités en termes de levier de développement et d'aménagement du territoire, offert par ce type de projet. Là, on est dans les grandes politiques et les grands mots, ça veut dire quoi, concrètement, pour le nombre de trains, et où ? Vous avez ici résumé les trois services ferroviaires qui vont utiliser cette ligne, ou en tout cas le doublé de ligne. On commence avec les TGV. Grâce au projet, on va pouvoir en faire circuler plus, comme on ira plus vite, ça va attirer de nouveaux clients et au final, on estime que sur une vingtaine de millions de clients annuels pour le ferroviaire, le projet va en apporter 2,5 millions supplémentaires, rien que sur le TGV. Ici, sur Montpellier, on devrait dépasser la soixantaine de TGV par jour. Après se pose la question pour les TER, on les a dit plus nombreux, plus fréquents, entre Montpellier et Narbonne, on estime qu'on devrait pouvoir mettre trois TER par heure et par sens, en heure de pointe. Donc ça, c'est l'objectif partagé avec la région. Et puis je vous ai dit qu'il y avait la possibilité de mettre plus de trains de marchandises, parce qu'on les répartirait entre les deux lignes, notamment parce qu'ici, pas très loin, on a un port, il y en a un autre à Port-la-Nouvelle, donc c'est cette possibilité, sur ces ports qui sont déjà raccordés au réseau ferroviaire, de leur laisser de la place, et par exemple, des trains qui viendraient d'Espagne de les mettre plutôt sur la Ligne Nouvelle. Donc permettre le développement des plateformes portuaires et des autres services sur la ligne classique. Voilà un petit peu à quoi va servir ce projet.

Estelle BRISSET : Très bien. Si je résume très synthétiquement, c'est plus de trains, plus fiables, plus rapides, moins de CO₂, et plus de développement économique. Justement, André Lubrano, vous représentez la région Languedoc-Roussillon, dites-nous ce que vous attendez du projet, quels en sont les atouts pour le territoire régional ? C'est vrai que le projet couvre une grande partie, voire l'ensemble du Languedoc-Roussillon.

► **André LUBRANO, vice-président, Conseil Régional Languedoc-Roussillon :**
Merci de me passer la parole, bonsoir à tout le monde. Pour nous, c'est un projet important, car le Languedoc-Roussillon occupe une position géographique qui lui confère un rôle essentiel pour les échanges internationaux, entre l'Espagne, les pays de l'est de l'Europe, mais aussi en inter-région. Au moment où va se construire cette nouvelle grande région Languedoc-Roussillon-Midi-Pyrénées, il nous paraît important d'organiser son ancrage au sein de l'Europe. L'un des enjeux de cet ancrage, c'est la continuité du corridor de transports méditerranéen, qui relie l'Espagne, la France, l'Italie et l'Europe de l'Est, qui a été identifié comme prioritaire par l'Union européenne. Le contournement ferroviaire Nîmes-Montpellier, actuellement en cours de travaux, constitue pour le Languedoc-Roussillon la première phase de Ligne Nouvelle de ce corridor européen, qui rentrera 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 de cette ligne, avoir de lourdes conséquences, sur tous les types de transports ferroviaires, d'ailleurs, qu'ils soient voyageurs ou marchandises, régionaux, nationaux ou européens, en créant un véritable goulet d'étranglement. Il est donc nécessaire de créer ce doublé, pour pouvoir continuer à développer notre région, bien sûr, et notre grande région. Pour cela, il y a plusieurs raisons. La première, on l'a évoqué, c'est les transports de TER, c'est le transport pour les gens de la région qui vont travailler tous les jours avec le train et nous en sommes responsables, nous organisons ce transport. Aujourd'hui, nous sommes saturés, il y a vraiment un problème, je crois que ça a déjà été dit. C'est un constat, donc il faut absolument continuer à développer des lignes ferroviaires, pour pouvoir répondre à la demande. La seconde raison concerne la mobilité des voyageurs à l'échelle nationale et internationale, cette ligne à grande vitesse permet de raccourcir les

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

temps de trajet entre la métropole régionale et les autres grandes villes de France et de l'Europe, ce qui s'avère aujourd'hui indispensable, à l'heure où se construit la nouvelle et grande région Languedoc-Roussillon-Midi-Pyrénées. 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 progresse d'année en année dans notre région, qui doit également disposer de davantage de capacités, pour pouvoir se développer et offrir aux transporteurs les conditions optimales pour l'activité de transport de marchandises, en lien avec nos plateformes ferroviaires régionales comme Saint-Charles, le port de Sète ou de Port-la-Nouvelle. Aujourd'hui, le port de Sète est en train de reprendre de l'activité, d'ailleurs, nous avons repris des lignes à la SNCF, entre autres, pour pouvoir créer des trains à partir de Sète, qui desservent tout le port, d'où l'importance de pouvoir acheminer le fret. Pour toutes ces raisons, la région Languedoc-Roussillon souhaite que la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan se construise dans un avenir proche, et œuvre pour sa réalisation, en finançant les études en cours à hauteur de 25 %. Bien sûr, la question du financement des travaux se pose. Là encore, la région est présente, pour chercher l'aide de l'Europe. Dans ce cadre, monsieur Damien Alary, le président de notre région a rencontré monsieur Juncker, président de la Commission européenne, pour que l'Europe apporte sur ce dossier des financements européens et des contacts ont été suivis, avec le ministre des Transports, monsieur Vidalies. Lors du comité de pilotage du 22 octobre dernier, le président Alary avait par ailleurs clairement exprimé sa volonté que soit désignée une personne référente, au niveau de l'État français, un monsieur financement. Il a été désigné, ça y est, on me l'a dit quand je suis arrivé, on me l'a confirmé, ce monsieur financement a été désigné, voilà une bonne nouvelle. Donc la région Languedoc-Roussillon porte le projet de cette nouvelle ligne auprès de l'État français, de l'Europe, pour œuvrer au développement du territoire régional. Voilà les raisons pour lesquelles la région s'engage fortement derrière ce projet.

Estelle BRISSET : Très bien, merci, monsieur Lubrano, merci d'avoir remis en perspective le projet, au niveau de la grande région et au niveau européen, d'avoir rappelé l'importance du financement, avec la nomination d'un monsieur ou d'une madame financements, et puis effectivement d'avoir aussi rappelé les risques de saturation et de goulet d'étranglement, si on ne réalise pas ce doublé de lignes. Alors maintenant, la parole est à vous, mesdames, messieurs, on va prendre une première série de questions sur ce pourquoi, les enjeux, les services, avant d'attaquer le cœur du sujet, la présentation du tracé. Gardez vos questions sur le tracé, sur les impacts pour après, une fois qu'on vous l'aura présenté, mais s'il y a des questions sur les objectifs ou les services, on les prend maintenant, pour boucler cette partie pourquoi. Je vois que monsieur lève la main, donc effectivement, les règles du jeu, si vous souhaitez prendre la parole, vous levez la main, on vous apportera le micro. Je vais vous demander de vous présenter, soit à titre personnel, soit au nom de la collectivité ou de l'association que vous représentez et de nous dire votre commune de résidence. Essayez si possible d'être brefs, pour qu'un maximum de personnes puisse s'exprimer ce soir et de rester dans des questions d'ordre général, d'éviter les cas particuliers, qui pourront être réglés à la fin de la réunion.

► **Jean-François DURANTIN, habitant de Balaruc-le-Vieux :** Je parle ici au nom de l'observatoire du pays de Thau, une association attachée à la défense du territoire et de l'environnement. Il y a quand même un élément nouveau, en 2014, les observations importantes de la Cour des comptes, telles qu'on en a eu connaissance, et en particulier sur le tout TGV, qui est largement dénoncé par la Cour des comptes. La Cour des comptes, ce n'est pas n'importe quoi, dans notre démocratie. Modèle à bout de souffle, le TGV, coûts excessifs, trop cher, peu cohérent, etc. En dépit de ça, a priori, vous persistez et vous êtes prêts à abîmer notre territoire, auquel nous sommes, les uns et les autres, si attachés, à nous envoyer demain, même si vous ne nous le dites pas très clairement, parce que vous n'en avez pas parlé, de la gare de Montpellier la Mogère, de ce projet, qui a été déjà vu dans

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

une enquête publique, de nous envoyer par le TER de Sète à Saint-Roch, prendre le tramway jusqu'à la Mogère, vous n'en parlez pas trop, vous démentez un peu, vous dites « on gardera les TGV », vraiment, c'est sur le fond du projet, à mon avis, qu'il faut se positionner, que les habitants doivent se positionner. Il ne s'agit pas de renvoyer d'une commune à l'autre, c'est mieux que ça passe chez vous que chez moi, il faut vraiment dire : ce projet TGV n'est pas un projet pertinent, à l'heure où la SNCF abandonne trop les lignes secondaires.

Estelle BRISSET : Alors la gare nouvelle de Montpellier, ce n'est pas forcément l'objet de la réunion, effectivement, il y a eu une concertation, mais peut-être des précisions sur la desserte, pour répondre à monsieur.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Il faut avoir en tête que le modèle tout TGV, oui, est fortement remis en cause. Aujourd'hui, vous l'avez rappelé et il y a eu le rapport de la Cour des comptes. Pour autant, sur la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan, l'État a maintenu son envie d'avancer, notamment, ça a été rappelé par monsieur le vice-président, sur la désignation d'un monsieur financement. On sait que ça coûte cher, donc avant d'aller plus en avant, justement, posons-nous la question, comment on peut se le payer ? Est-ce qu'on doit poursuivre s'il n'y a pas de financement derrière ? Pour autant, ce que nous disait le rapport de la Cour des comptes, c'est qu'il fallait éviter qu'il y ait des TGV qui se promènent sur les petites lignes. Si on veut que ça marche, il faut que les TGV restent sur la Ligne Nouvelle. Si on l'applique à notre projet, ça voudrait dire par exemple qu'on arrête la desserte de Sète et Agde, par le TGV. Ce n'est pas ce qu'on vous propose. Majoritairement, oui, les TGV ont vocation, comme le dit la Cour des comptes, à rester sur la Ligne Nouvelle, donc desservir Montpellier, Nîmes, par leur gare nouvelle, et les aires urbaines de Béziers et de Narbonne, par leur gare nouvelle. Mais par exemple, sur Perpignan, le choix qui a été fait par les partenaires locaux, c'est de desservir par la gare centre. Donc ça, c'est le premier volet. Oui, le modèle TGV est remis en cause, pour autant, LNMP continue, est portée par l'État, par l'ensemble des partenaires, vous avez vu, il y a la région, mais il y a aussi les départements de l'Aude et des Pyrénées-Orientales, il y a l'agglomération de Montpellier, Hérault Méditerranée et Béziers Méditerranée, et plein d'autres. Après, la question, on oublie les autres lignes, non, on est même rentrés dans la réunion par cela. Un milliard d'euros dans les dix ans à venir en Languedoc-Roussillon, donc il n'y a pas d'oubli du réseau ferroviaire, c'est même la priorité de l'entreprise, on a pu le lire dans les journaux, c'est même rappelé par le secrétaire d'État, monsieur Vidalies, la priorité de l'entreprise, qui est fixée par l'État, c'est : assurez-moi un niveau de service sûr, fiable, sur les lignes actuelles. De toute façon, c'est aussi la demande de nos partenaires régionaux, qui, avec nos impôts, financent les TER. La région aussi, ce qui l'intéresse, c'est d'avoir plus de TER qui circulent et qu'il n'y a pas de problèmes, d'incidents, parce que derrière, après, c'est des électeurs qui disent « qu'est-ce que vous faites, avec mes impôts ? ». Donc tout le monde a intérêt à ce que ça marche, il ne faut pas opposer, il n'y a pas cette ligne-là contre la ligne actuelle. C'est bien cette ligne-là plus la ligne actuelle, c'est bien dans cette démarche-là qu'on doit être. On espère en tout cas que c'est comme ça qu'on vous l'a présenté. Tous les projets ne peuvent pas en dire autant. Celui-ci, on a la chance, il a trois échelles. Il a l'échelle internationale, parce qu'on boucle un itinéraire européen, c'est un moyen par exemple de récupérer de l'argent, à une époque où il n'y en a pas beaucoup, c'est aussi un projet national, puisqu'on peut aller plus vite à Lyon, à Marseille, à Toulouse, à Barcelone, à Paris. Et c'est évidemment un projet régional, puisque globalement, on va pouvoir se déplacer plus vite entre les villes de la future grande région, et surtout, avec le gain de TER qu'on va avoir, on va aussi pouvoir augmenter le report modal au quotidien. Donc il y a vraiment ces trois dimensions et en plus, vous l'avez vu, il sert à tous les trains, il ne sert pas qu'aux TGV, il sert aussi au fret et aux TER. Donc trois dimensions, trois services, c'est un projet plutôt complet.

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

Estelle BRISSET : Très bien, merci, Édouard Parant. Monsieur ici souhaitait prendre la parole.

► **Jacques BLIN, habitant de Loupian :** Pour maintenir votre premier exposé, et pour reprendre ce que vous venez de dire, j'ai entendu que vous vouliez maintenir le réseau existant, mais vous n'avez pas parlé de l'abandon de la ligne Béziers-Clermont-Ferrand. Quel est son avenir ? Je crois que ça fait partie effectivement des liaisons nationales qu'il faudrait préserver. Pendant longtemps, on l'a présenté comme une opportunité, un atout pour le port de Sète. D'autre part, l'intérêt public ou l'intérêt général, que vous avez essayé d'expliquer et qu'a repris monsieur le Conseiller régional, a montré que c'était surtout un intérêt européen, un axe de passage entre l'Europe du Nord et du Sud. Vous n'avez pas parlé du coût global, à la fin, pour quel gain de temps. Aujourd'hui, on gagne un quart d'heure, on gagne vingt minutes, qu'est-ce que c'est dans notre société ? Enfin, l'autre point que je voudrais apporter, le caractère inter-modal qui pouvait exister avec le port de Sète disparaît. Je n'ai pas bien compris, en parlant du fret, vous avez parlé de mixité de la ligne entre Montpellier et Béziers, ça veut dire que le fret serait limité entre Montpellier et Béziers ? Ou alors, est-ce qu'il n'y aurait pas, je crois, une réflexion plus globale à avoir de la part de la région, sur un schéma régional des transports ? Parce qu'on a le maritime qui est négligé. À un moment donné, le port de Sète avait vocation à transporter les camions entre Sète et l'Espagne pour désengorger l'autoroute. Aujourd'hui, on nous parle des atouts possibles, mais le ministre de l'Économie, un certain monsieur Macron, veut mettre des bus sur les autoroutes, pour soi-disant faire bénéficier de tarifs moins chers les usagers. Je ne dirais pas les clients, pour moi, le service public, c'est toujours les usagers. Donc voilà les questions que je voulais vous poser, pour moi, l'intérêt général n'est pas du tout démontré, peut-être qu'il faudrait parler du coût global de l'opération, ce que ça va représenter au final. Monsieur tout à l'heure a parlé de la Cour des comptes, qui a pointé... bien que pour moi, ce ne soit pas une référence, mais la Cour des comptes a pointé toutes ces gares extérieures aux villes, qui ont coûté énormément de sous au contribuable, et qui, pour autant, ne répondent pas aux besoins des populations. Merci de me répondre.

Estelle BRISSET : Trois points pour Édouard Parant, la ligne Béziers-Clermont-Ferrand, ce n'est pas l'objet, mais je ne sais pas si vous avez des éléments de réponse, le ratio coûts du projet et gain de temps, les gares nouvelles, et puis la mixité. Peut-être, monsieur Lubrano, un mot sur un schéma régional des transports, avec le transport maritime.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Je ne m'occupe pas de la ligne Béziers-Neussargues, en tout cas, il y a des réflexions, notamment en termes de trains d'équilibre du territoire, avec un parlementaire qui a été mandaté par le gouvernement pour définir le devenir de ces lignes. On a aussi, en plus de l'Aubrac, le Cévenol, de l'autre côté, au départ de Nîmes, en remontant vers Clermont-Ferrand. Aujourd'hui, cette ligne n'accueille pas de fret, je ne sais pas si les gens le savent, mais elle n'accueille pas de fret. La seule usine de fret qu'il y a, c'est sur Saint-Chély-d'Apcher, pour l'usine Areclor, et ils arrivent depuis Fos via Clermont-Ferrand. Donc il y a un plan d'investissement. Aujourd'hui, la difficulté de cette ligne, c'est qu'elle est très fortement concurrencée par quelque chose qui marche bien, qui est gratuit, qui s'appelle l'autoroute. On peut le désoler, mais aujourd'hui, malheureusement, les gens ont le droit et majoritairement, ils décident de prendre leur voiture. Donc c'est un vrai souci. Sur le Cévenol, il n'y a pas cette concurrence avec l'autoroute qui marche et qui est gratuite en plus. Donc ça, c'est un vrai problème. Maintenant, vous avez raison, l'intérêt général doit être démontré, ce sera le rôle de l'enquête publique, est-ce que ça vaut le coup d'aller mettre six milliards d'euros pour diviser les temps de parcours par deux, entre Montpellier et Perpignan ? C'est une vraie question, qui sera posée à tout le monde. Actuellement, les trains mettent une heure trente, environ, demain, ils seront en capacité de le faire en 40-45 minutes. Ce n'est pas uniquement les Montpelliérains qui iront à Perpignan qui gagneront du temps. Vous l'avez compris, c'est l'ensemble des gens qui passeront dans notre région pour

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

s'y arrêter, parce qu'ils descendront en vacances sur les stations littorales, ou qu'ils auront envie de visiter le pays, que ce soit dans l'Aude, les pays cathares, Gruissan, Vias, toutes les stations autour de Béziers, aussi, ou la Grande-Motte, peu importe. Gagner du temps, pour six milliards d'euros, mais vous avez vu, je l'ai redit dans l'intervention de tout à l'heure, c'est bien pour tous les trains. On fait une ligne pour les TGV et jusqu'à Béziers pour les trains de fret. C'est ça, qu'on appelle la mixité de la ligne, faire circuler des TGV et des trains de marchandises. Sur cette section jusqu'à Béziers, pourquoi, parce que c'est la plus chargée du réseau. Montpellier-Béziers, Montpellier-Narbonne, c'est la plus chargée du réseau. Donc c'est là où on a besoin de reporter le plus de trains de la ligne actuelle vers la Ligne Nouvelle. Après, on est en capacité, comme il y a moins de TER, moins de fret, de tous les faire circuler sur la ligne actuelle et de spécialiser la Ligne Nouvelle qu'aux TGV. Donc on vous l'a dit, c'est une ligne de mieux, ce n'est pas une ligne de plus, et elle intéresse tous les trains, même ceux qui ne rouleront pas dessus seront bénéficiaires de cette Ligne Nouvelle, parce qu'ils auront plus de place pour les horaires. Je vous le dis, c'est à peu près 6 milliards d'euros, le coût, et les gains de temps, c'est jusqu'à 40 minutes, vous l'avez vu sur l'animation. Le devenir du fret, ce n'est pas un droit de passage comme on a pu l'entendre dans d'autres réunions, pour les trains étrangers. La question qu'il faut se poser, c'est : aujourd'hui, les trains étrangers roulent déjà, ou alors, c'est des camions sur l'autoroute. Demain qu'est-ce qui nous intéresse, si on veut développer le TER et développer les plateformes de Port-la-Nouvelle et du port de Sète ? Que ces plateformes-là soient sûres d'avoir des sillons. Le sillon, c'est le créneau-horaire pour faire circuler le train. Sauf qu'il faut avoir à l'esprit que la priorité est donnée aux trains internationaux. Donc un train qui part de Barcelone, qui va à Hamburg est prioritaire sur un TER et prioritaire sur un train de fret au départ de Sète. Ça, ce sont les règles internationales. Donc si on ne fait rien, même s'il y a du report modal, donc il y a moins de camions sur l'autoroute, on va avoir de plus en plus de trains. Moi, personnellement, en tant que représentant de SNCF, je dis « très bien », parce qu'à la rigueur, peu m'importe les trains qui circulent, du moment qu'il y en a et qu'ils paient un péage. Mais pour les partenaires régionaux, si on ne fait pas la Ligne Nouvelle, ils vont être obligés de passer en seconde zone, donc chacun qui utilise le TER devra laisser passer les trains de fret internationaux. Donc ces trains, on a intérêt à leur permettre, notamment autour de l'aire péri-urbaine de Montpellier, de pouvoir passer ailleurs que sur la ligne existante. Donc c'est vraiment important, ce n'est pas un droit de passage, c'est la possibilité de développer la région. Voilà ce que je voulais vous dire, on reviendra après sur les gares.

► **André LUBRANO, vice-président, Conseil Régional Languedoc-Roussillon :**

Je crois que monsieur Parant l'a bien dit, bien sûr, j'ai évoqué le passage des trains dans notre région, pour desservir les pays limitrophes, européens, du nord au sud, mais il n'y a pas que ça. Je crois que monsieur Parant vient d'en parler, quand on parle d'intérêt général, c'est aussi le développement économique, aussi l'environnemental. Souvent, on entend dire qu'on ne fait que du tout camions. Donc il faut d'autres alternatives, si on ne veut pas faire que du tout camions. Il y a le train, il y a les péniches, à travers le Canal du Rhône à Sète. Aujourd'hui, la région investit dans le Canal du Rhône à Sète, sur le rail et sur l'autoroute, les trois. Quand on parle d'inter-modalité, c'est ce que nous faisons aujourd'hui. Quand on échange, en tous les cas, on demande une contribution à la SNCF, de nous donner tous les réseaux qui rentrent dans le port de Sète, vous connaissez la zone là-bas, là où il y avait la Foir'fouille, c'est pour créer des trains. Aujourd'hui, nous développons le port de Sète, nous avons des cargos qui arrivent avec des semi-remorques de Turquie. Il faut savoir ce qu'on veut, on fait du développement économique ou alors on ne fait rien. Là, nous avons des semi-remorques, des bateaux qui arrivent avec 200 remorques à bord. L'intérêt, nous avons fait des essais dernièrement, avec la SNCF, c'est de pouvoir mettre ces remorques sur les trains pour éviter le tout camions. Et là, on prend en compte l'environnement. Enfin moi, il me semble, c'est mon discours, en tous les cas, la région est là pour essayer de prendre en compte l'environnement, mais aussi le développement économique. On ne peut pas reprocher ou faire remarquer que la région a un taux de chômage parmi les plus élevés de

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

France, et puis croiser les bras et ne rien faire pour essayer de développer. Aujourd'hui, ça a été dit par monsieur Parant, le constat, c'est qu'il manque des sillons. Même si demain, nous créons, à partir de Port-la-Nouvelle ou de Sète des trains, il n'y a pas assez de sillons disponibles pour faire partir ces trains. Donc l'intérêt de la nouvelle ligne, c'est un plus, ce n'est pas de venir pénaliser l'autre ou abandonner l'autre, au contraire, ça va nous permettre d'avoir des sillons pour faire partir plus de trains de marchandises et continuer à protéger l'environnement. Voilà, c'est notre engagement, au niveau de la région. En tous les cas, nous essayons de le partager avec vous.

Estelle BRISSET : Merci, monsieur Lubrano. Il y avait une question là-bas.

► **Jean-Marc CASTANIER, président de l'association « Poussan autrement »** :

Je suis président de l'association « Poussant autrement », qui est une association citoyenne, pour faire vite, qui compte actuellement six élus au Conseil municipal de Poussan, dont certains sont dans la salle. Si j'ai bien compris, on doit rester dans la globalité, c'est ça ?

Estelle BRISSET : Oui, s'il vous plaît, on n'est pas encore dans les cas particuliers de tracé, parce qu'on va vous présenter le tracé juste après.

► **Jean-Marc CASTANIER, président de l'association « Poussan autrement »** :

D'accord, parce qu'il y aura quand même des choses à décliner, qui ne sont pas que des généralités. D'abord, je crois que c'est important, on voit le succès, il y a du monde dans la salle, de faire ces réunions d'information, parce que les gens se posent beaucoup de questions, y compris sur la méthode, d'ailleurs. Sur le fond, mais aussi sur la méthode. Par exemple, au niveau de la tribune, j'ai entendu qu'aujourd'hui, c'était une réunion soit d'information, soit de concertation, soit de communication, ce n'est pas la même chose, donc il faudra peut-être que de votre côté, vous puissiez préciser tout ça. Est-ce que, par exemple, il y aura un verbatim ? Parce qu'il y a déjà des choses importantes qui ont été dites, notamment par notre collègue de l'observatoire du pays de Thau, qui, je trouve, a dit des choses très pertinentes. Tout ça, ce n'est pas que des paroles en l'air, il faudrait quand même qu'il y ait quelque chose qui reste de cette réunion de ce soir, à Poussan. Après, je crois qu'il y a beaucoup de choses qui ont été dites. Sur la globalité, nous, à « Poussan autrement », on se pose à peu près les mêmes questions que tout le monde, à savoir l'utilité même du projet. Réduire les tranches horaires entre Montpellier et Barcelone de deux heures à quatre heures, ça, est-ce que ça vaut effectivement six milliards d'euros ? Monsieur Parant a posé la question, sauf qu'on est un territoire du pays de Thau, ici, donc dans les parcours horaires, il faudra quand même rajouter, ça a été dit, que si on veut prendre le TGV, il faudra rajouter ce qui va nous acheminer à la gare TGV, puisqu'ici, en Thau, rien n'est prévu. Ça, c'est une première observation. Ensuite, on peut quand même se poser des questions sur les coûts, vous l'avez dit aussi. Six milliards d'euros de travaux, prévisionnels, parce qu'on connaît la chanson, six milliards prévisionnels. 25 millions d'euros d'études, ce n'est pas rien. Donc ces coûts, les gens se posent des questions. On nous dit à la télé, ne parlons pas d'austérité, mais parlons de bonne gestion, on nous dit « attention, les budgets publics sont contraints ». Tout d'un coup, là, il sort, alors que le projet a été interrompu, il était reporté à 2030, il ressort. Là aussi, on voudrait avoir des précisions, ça fait un peu magicien, peut-être que vous êtes des magiciens, mais les citoyens ne le voient pas comme ça, ils veulent des explications. Pourquoi ce projet a été gelé et pourquoi maintenant il ressort ? On aimerait avoir des réponses. Ensuite, sur l'intérêt commercial, économique, de votre maison qui a changé de nom, je vois « SNCF Réseau », si on va sur Internet, on se rend compte que les lignes TGV sont déficitaires, en France, actuellement, que le nombre de passagers décroît, qu'on n'arrive plus à auto-financer l'entretien de ces lignes et on va en créer d'autres. Ça pose quand même des questions. Ensuite, pour rester toujours dans la globalité, mais dans la globalité pays de Thau, on est en pays de Thau, ici, on n'est pas à Paris, on n'est pas à Bruxelles, on est entre Poussan, Bouzigues, Balaruc et Sète. Les gens, pour l'instant, si vous

voulez, quand on écoute, quand on va chez le boulanger, quand on vit la vraie vie des gens, ils se posent quand même des questions. Il y a quelqu'un qui m'a dit il n'y a pas très longtemps : moi, la LGV, ça me fait penser, pour Poussan, à la chanson de Bécot, « Dimanche à Orly ». Avant, les familles modestes parisiennes amenaient les enfants voir décoller les caravelles, c'est assez poétique, mais ils ne les prenaient pas, les avions, ils n'avaient pas les moyens. On a l'impression qu'en pays de Thau, ça va être un peu pareil. Finalement, on va avoir les inconvénients qui sont de toute façon incontournables. Seul l'intérêt général peut les faire digérer, moyennant quelques compensations, il faudra y venir aussi. Mettez-vous à la place des gens, ils vont voir passer des trains de fret de nuit et de jour, mais pourquoi ? Pourquoi faire, pour eux ? Je ne dis pas qu'ils ont raison, je vous dis ce qui se dit. Tout ça, prenez-le en compte, parce que votre slogan « mieux desservir les territoires et les hommes », il est très beau, mais très franchement, pour arriver à cet objectif, il y a encore beaucoup de grains à moudre. Merci.

Estelle BRISSET : Alors, beaucoup de choses, dans ce qu'a dit monsieur. Une précision sur la concertation et son bilan, après, il y avait l'accès aux gares, de ces territoires. Le problème de coût et de rentabilité et puis effectivement l'utilité pour le territoire du pays de Thau.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Je crois que vous posiez la question : mais est-ce une concertation ? La concertation, c'est l'ensemble du processus qui permet d'échanger, d'informer, de questionner, donc ça prend différentes formes. Ce soir, il y aura un verbatim, je vous invite à aller sur le site Internet, il y a déjà les verbatim des réunions précédentes. Vous verrez, c'est des documents qui font une trentaine de pages, puisque c'est un verbatim, ce n'est pas une synthèse, c'est exactement ce que les gens ont dit, puisque c'est enregistré, c'est pour ça aussi qu'on vous demande de vous identifier. Donc oui, il y aura des « traces » au travers d'un verbatim, et puis par ailleurs, vous pouvez aussi le constater en téléchargeant le document, SNCF Réseau fait des fiches de synthèse de toutes ses réunions de concertation, y compris les réunions de concertation avec le grand public, mais lorsque nous avons des ateliers avec les experts, il y a aussi des présentations, les comptes-rendus. Donc tout ceci est entièrement accessible à chacun d'entre vous, via Internet, et de plus en plus de personnes sont équipées, sur le site www.lalignenouvelle.com. La réunion de ce soir précède une décision, et dans le processus, il y a une charte. Dans cette charte, on s'est engagés à aller vers le grand public, préalablement à la prise de décision, qui est collégiale, vous l'avez bien compris. Au final, c'est le ministre qui décidera. Ce qui est important pour vos élus, c'est de pouvoir ce soir vous entendre, également pour SNCF Réseau, s'il y a une remise totale des hypothèses, qu'il vous présente. Donc là, on est bien dans le retour, le ressenti, les remarques, on voit déjà sur l'utilité du projet qu'il y a des questionnements, on verra tout à l'heure sur l'insertion du projet, quelles sont les inquiétudes et les craintes. Mais oui, on est bien dans une phase de concertation. Six milliards d'euros, oui, pour l'instant, je vous le confirme, le coût, depuis quatre, cinq ans, n'a pas évolué. Moi, ça fait huit ans que je poursuis les études, on essaie de le maintenir, puisqu'un des objectifs, c'est bien dans une période de disette budgétaire, de ne pas faire enfler ce projet, parce que c'est le condamner définitivement. Vous dites, report à 2030. Oui, ce projet a été classé en seconde priorité par un rapport parlementaire qui s'appelle le rapport du député Duron, la commission « Mobilité 21 », il a dit : LNMP, dans une deuxième priorité. Pour autant, il a été prudent, il n'a pas insulté l'avenir, il a dit : l'horizon de saturation de la ligne peut difficilement être prévisible. Du coup, ils ont nommé un observatoire de la saturation, qui commence à rendre ses conclusions, petit à petit. Si jamais ça arrive à saturation avant 2030, il faut prévoir de l'argent pour les projets qui seraient prêts. Donc notre objectif, c'est d'être prêts le jour où on va nous dire « allez-y ». C'est pour ça qu'on veut conduire l'enquête publique d'ici la fin de l'année 2016. Les collectivités, monsieur le vice-président l'a dit, ne veulent pas attendre 2030. Elles veulent que ce soit fait bien plus tôt. Donc on attend le résultat de l'observatoire de la saturation, on attend d'obtenir la déclaration d'utilité publique et on attend de travailler avec le monsieur ou la madame financement, pour mettre au point un plan de financement,

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

qui permette de réaliser ce projet, en une fois ou en deux fois, on verra bien. Donc ce projet n'a pas été gelé, ce projet, depuis 2007, n'a pas été gelé. Il a été gelé entre 1995 et 2007. On a choisi un tracé en 1995, on n'est pas allé à l'enquête publique. Résultat, rien, il ne s'est rien passé, pas d'enquête publique, pas de travaux. En 2000, on s'est dit : c'est un peu bête, quand même, on a le tracé, mais les gens et les communes ont besoin de construire, de développer leur territoire, réservons une bande de tracé, ce qu'on a appelé le projet d'intérêt général, de 100 mètres de large dans les documents d'urbanisme. Et puis après 2000, une fois qu'on a défini cette bande-là, il ne s'est rien passé du tout. Ça n'a repris qu'en 2007, avec le débat public au printemps 2009. Et l'objectif, pour ne pas revivre l'histoire, c'est cette fois-ci de bien avoir l'enquête publique. Si on n'a pas l'enquête publique, là, on est sûrs d'une chose, c'est qu'il est définitivement mort, même en 2030. Vous avez posé beaucoup de questions, l'auto-financement, les LGV, c'est comme les autoroutes. Les tronçons les plus rentables ont déjà été construits. Les tronçons les plus rentables, c'est là où il y a le plus de monde qui habite. Gardez à l'esprit que le train est un transport de masse, ce n'est pas du transport à la personne. Ce n'est rentable que s'il y a beaucoup de clients, parce que compte tenu du coût d'infrastructures, pour la construction de la ligne, il faut derrière qu'il y ait beaucoup d'utilisateurs. Donc une des raisons pour lesquelles on espère que ce projet servira, et pas uniquement au Languedoc-Roussillon, mais à l'ensemble du territoire national, c'est de relier des villes millionnaires entre elles. Je les ai un petit peu nommées, tout à l'heure, c'est Barcelone, Marseille, Toulouse, Lyon. Et puis, parce que même ces villes millionnaires ne suffisent pas à remplir les trains, eh bien ils auront besoin de s'arrêter dans d'autres régions, parce qu'ils auront besoin de clients. Ça, ça participera à l'auto-financement du projet. Mais aucune de ces lignes n'est rentable, toute seule, c'est pourquoi SNCF Réseau ne les finance pas tout seul et fait appel à des partenaires. Il y en a sur lequel il faut absolument aller récupérer le maximum d'argent, c'est l'Europe, parce qu'on a la chance d'être sur un des neuf corridors principaux européens. Ce qu'il ne faut pas louper, quand l'occasion se présente, c'est les financements européens, parce que ça se chiffre en centaines voire en milliards d'euros, donc ça, c'est vraiment important. Après, concernant les craintes, les impacts, je vous propose d'en reparler au travers de la maquette 3D, sur le tracé, vis-à-vis du territoire, notamment, du nord bassin de Thau.

Estelle BRISSET : On va prendre une dernière question, et puis après, je vous redonnerai la parole. On vous présentera le tracé et après, on prendra toutes les questions jusqu'à plus soif.

► **Brigitte COHEN, Observatoire du Pays de Thau :** Brigitte Cohen, de l'Observatoire du Pays de Thau, personnellement sur Balaruc-les-Bains et Balaruc-le-Vieux. J'interviens parce que j'ai la chance de me trouver face à monsieur Parant, parce que début 2013, l'Observatoire du Pays de Thau, afin de nous forger une opinion sur cette Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan, nous avons interpellé par courrier RFF et la SNCF pour connaître la fréquentation réelle de cette ligne. Parce qu'on nous dit « c'est saturé », mais c'est saturé a priori pendant les périodes de vacances scolaires, donc nous voulions avoir des chiffres précis. Pas de réponse, ce qui fait que nous avons interpellé le député Assaf, qui a écrit pour nous, j'ai les noms, il a écrit à monsieur Jean Ghedira, qui est le directeur régional de SNCF, ainsi qu'à monsieur Christian Petit, qui est le directeur régional RFF, pour que nous puissions avoir ces chiffres. À ce jour, toujours rien, donc il y a de quoi quand même être interpellé, quant à la pertinence économique de cette ligne. Donc ça, c'est le premier point que je voulais évoquer avec nous. Deuxième point, j'interviendrai aussi, parce que je pense que ce n'est pas le tracé. Les gares ont été validées en comité de pilotage en octobre 2012, elles ont été validées à l'unanimité des élus présents, y compris les élus du bassin de Thau, ce qui est quand même excessivement surprenant. Les seuls bémols concernant les élus du pays de Thau, viennent de Christophe Morgo, et puis des élus de Bouzigues qui, en conseil municipal, se sont positionnés contre cette ligne LGV. Sinon, l'ensemble des élus du territoire de Thau ont validé les gares de Montpellier, ainsi que les gares de Béziers et de Narbonne.

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

Ces deux gares étant distantes de 11 minutes en train. Sinon, rien entre Montpellier et Béziers. Ma première question concise, donc j'espère une réponse très concise : sur quels arguments a-t-on validé ces deux gares distantes de 11 minutes en train et rien entre Montpellier la Mogère et Béziers ? Donc rien sur le pays de Thau, nous avons fait l'expérience, quelqu'un de Balaruc, on a fait à partir de Balaruc-le-Vieux, voulant prendre le TGV à Montpellier, on l'a fait jusqu'à Odysseum, pas jusqu'à la Mogère, il a fallu 1h20, en prenant TER, le tramway après, etc. Donc quel est le gain, quel est l'intérêt pour le pays de Thau ? Il faudrait que le citoyen de Thau se rende compte un petit peu de ça, parce que pour l'instant, les citoyens du pays de Thau ne sont pas tellement au courant de ce qui peut se passer. Je vais intervenir pour Balaruc-les-Bains, je ne sais pas si on a tenu compte aussi de cet élément, c'est quand même la première station de France, 50 000 curistes attendus en 2015, le choix de la station se fait par rapport à l'accessibilité de la station, notamment en trains, parce que ce sont des personnes âgées. Est-ce que vous pensez que cette station sera autant retenue lorsqu'elle se situera à 1h30 de la gare TGV ? Ne me dites pas « mais il y aura toujours des TGV qui vont s'arrêter à Sète », parce que dans un premier temps, il y en aura sûrement quelques-uns, mais dans un deuxième temps, il n'y en aura plus du tout. Et là, c'est une vue de l'esprit, je me base sur ce qu'il s'est passé dans le Jura, d'ailleurs, j'ai fait une petite recherche, je suis tombée notamment sur monsieur Guillaume Pepy, qui a été interrogé par la commission du développement durable et de l'aménagement, et un député du Jura qui s'appelle monsieur Jean-Marie [Saunier], qui était un petit peu hors de lui, parce que la ligne Paris-Besançon ne s'arrêtait plus dans le Jura, prêt à prendre ses élus et les amener sur les voies. J'aimerais bien qu'au niveau de la défense du bassin de Thau, comprendre un petit peu ce qu'il va se passer pour nous et avoir des éléments très clairs, merci.

Estelle BRISSET : Si on reprend, trois points, la fréquentation, les deux gares Béziers et Narbonne et l'accessibilité pour le bassin de Thau, c'est peut-être le point principal, d'ailleurs.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Pour le TGV Rhin-Rhône, je demanderai à Antoine, qui est un local. Il y a quinze jours que tu es rentré en vacances chez toi ? Il a participé à la construction du TGV Rhin-Rhône, et puis il a encore de la famille là-bas. Il y a encore des TGV, ou pas, qui roulent sur cette ligne ?

Antoine HANTZ, SNCF Réseau : Il y a encore des TGV qui roulent sur cette ligne, j'ai pris le TGV Montpellier-Strasbourg, qui passe effectivement par le Dijonnais, le Mâconnais, qui revient ensuite sur Besançon. Mais sur la ligne LGV, il n'y a pas d'arrêt dans le Jura, puisqu'il n'y a pas de gare dans le Jura. Après, sur la desserte exacte du maillage du réseau classique, je ne pourrais pas vous en dire plus.

Estelle BRISSET : Revenons au bassin de Thau.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : D'abord sur les questions du trafic, comment ont été validées les gares ? Les trafics, je vous l'ai dit, avec le projet, je vous en ai parlé tout à l'heure, c'est une vingtaine de millions de voyageurs en Languedoc-Roussillon, TER plus TGV, et l'effet du projet là-dessus, c'est 2,5 millions de voyageurs supplémentaires sur Montpellier-Perpignan, donc c'est plus de 10 % de fréquentation supplémentaire avec le projet. Mais effectivement, si vous n'avez pas eu de réponse à votre courrier, ce n'est pas normal, je suis d'accord avec vous, madame, même si ni monsieur Ghedira ni monsieur Petit ne sont là, vous devez avoir une réponse. En tout cas, sur le TER, je suis assez surpris, parce que c'est des documents publics, tous les ans, la SNCF, avec la région, publie ces chiffres de fréquentation TER. Vous pouvez regarder les rapports de 2012, qui sont en ligne sur le site Internet, il y a un dossier ministériel qui a été fait, qui a permis de valider le choix des gares. Dans ce dossier, vous avez les prévisions de trafic par gare. Les trafics actuels, normalement, c'est accessible, je ne vois pas ce qui pose problème. En tout cas, pour vous

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

expliquer comment a été fait le choix, d'abord, la gare de Montpellier ne fait pas partie du projet Montpellier-Perpignan. Elle est sur un projet qui s'appelle le contournement de Nîmes et Montpellier. Elle n'est pas sur le tronçon entre Lattes et Toulouges. Donc elle a fait l'objet d'une enquête publique distincte, qui a eu lieu en début d'année, le commissaire enquêteur a rendu ses conclusions, dernièrement, il reste maintenant au ministre à prendre ou pas le décret d'utilité publique. La gare de Montpellier, même si c'est celle qui intéresse au plus près le territoire d'aujourd'hui, n'est pas pilotée par mon équipe. Ce choix a déjà été fait bien avant, il a été fait à la fin du débat public, en 2009. Donc oui, la gare se fera à la Mogère, si elle doit se faire, on attend quand même la validation par décret d'utilité publique, c'est le site de la Mogère qui a été retenu. Après se pose la question : entre Montpellier et Perpignan, pourquoi faire deux gares, et pourquoi en faire deux aussi proches, parce que c'est quand même un projet de TGV ? Ce que l'on a recherché, c'est de maximiser l'accès aux trains pour le maximum de personnes dans la région. Comment on arrive à cela ? Vous avez la possibilité de vous dire : je dessers par les gares centre, premier scénario étudié, donc passer par Béziers centre, passer par Narbonne centre. Je dessers par une seule gare pour les deux villes, donc je mets une gare au milieu, c'était le projet historique, en 1995, du côté de Nissan-lez-Enserune. Et puis vous pouvez vous dire : il n'y a qu'une gare à faire, je ne vais pas la mettre au milieu, parce que c'est au milieu de nulle part, je vais plutôt la mettre à côté soit de Béziers, soit de Narbonne, chacun a ses défenseurs, je vais mettre la gare au carrefour, à Narbonne, troisième scénario qui a été étudié. En fait, ça en fait trois et quatre. Et puis le dernier scénario, c'est de se dire : peut-être que chacun va vouloir la sienne, donc on va étudier aussi le scénario où chacun a la sienne. Finalement, c'est ce scénario-là qui est ressorti le meilleur, pourquoi ? Parce qu'en fait, c'est celui qui draine le plus de clients. La gare au milieu, c'était la moins chère, c'est le scénario le moins cher, mais c'est un scénario qui intéresse surtout les gens qui sont extérieurs à la région. On ne s'arrête qu'une fois entre Montpellier et Perpignan, donc les gens qui veulent faire de la longue distance, ils sont contents, parce qu'ils ont un arrêt de moins. Pour les gens qui habitent du côté de l'ouest héraultais ou de l'est audois, c'est assez peu satisfaisant, parce qu'aujourd'hui, c'est peu accessible et c'est au milieu de nulle part. À côté de ça, on a regardé, est-ce qu'il valait mieux faire deux gares nouvelles ou les deux gares centre ? Les gares centre, c'est très bien pour les gens qui habitent en centre-ville. Simplement, les clients qui prennent le TGV, la plupart n'habitent pas dans le centre-ville. Pour eux, accéder au centre-ville, c'est bien plus long que d'aller à une gare nouvelle. C'est notamment aussi pour ça que le site de la Mogère a été choisi. Je ne sais pas combien de temps ça prend d'aller à la gare centre de Montpellier Saint-Roch actuellement, mais ce n'est pas tellement accessible, quand on n'a pas le tramway à disposition ou le bus. En fait, l'idée, ce n'est pas de mettre des gares ex-urbanisées, comme on a pu l'entendre, c'est de mettre ces gares au plus près des infrastructures de transports, pour pouvoir bénéficier des transports en commun qui sont généralement du bus, du bus d'agglomération, du bus de ville, du bus départemental et si possible, connecté avec les lignes ferroviaires, c'est le cas notamment sur la gare de Narbonne. On s'est rendu compte qu'en mettant une gare à l'est de Béziers, une gare à l'ouest de Narbonne, distante par la Ligne Nouvelle de 40 kilomètres à peu près, on gagnait plus de clientèle que si on n'en mettait qu'une seule au milieu, qui n'intéressait finalement que les villes de Béziers et Narbonne. Mais quand on raisonne sur une gare TGV, on imagine que les gens sont prêts à faire jusqu'à 35 et 40 minutes de déplacement pour aller prendre le train, parce qu'ils font des déplacements à longue distance. Jamais vous n'accepterez de faire 30 minutes de déplacement pour aller prendre un TER, mais pour aller prendre un TGV, comme vous savez que le trajet va être long, vous êtes prêts à faire une distance plus longue. Donc avec la gare de Béziers, qui s'appelle en fait la gare de l'Est biterrois, vous intéressez les gens jusqu'à Cap d'Agde, les gens qui descendent par l'A75, Lodève, y compris même peut-être Millau, Clermont-l'Hérault, Pézenas, et vous intéressez évidemment toute l'aire de l'agglomération du Biterrois et les stations littorales. Quand vous êtes sur Narbonne, vous allez intéresser toute l'agglomération de Narbonne, des gens jusqu'à Lézignan et tous les gens qui sont sur la côte, de Gruissan jusqu'à Fitou. Donc en fait, on maximise l'aire

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

de clientèle que l'on va pouvoir attirer, grâce à ce projet. Pour nous, les clients, c'est important, parce que c'est plus de trains, plus de péages, donc plus d'auto-financement pour la ligne. Voilà ce qui a guidé le choix.

Estelle BRISSET : On a les chiffres qui apparaissent derrière, donc effectivement, on voit, deux gares nouvelles, 3,1 millions de voyageurs en plus, c'est le chiffre le plus élevé. On va laisser monsieur Parant enchaîner, après, on reviendra vers vous.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Après, la dernière question était sur la fréquentation touristique de la station thermale de Balaruc, aujourd'hui, ces gens arrivent soit de Montpellier, soit de Sète, en train. Demain, ils continueront à faire ça.

► **Un intervenant :** Ils viennent de partout.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Ils viennent de partout en France, en train, ils ont la possibilité soit de descendre du train à Montpellier soit de descendre du train à Sète.

Estelle BRISSET : On ne vous entend pas, vous rappelez, 1h30 d'ici pour aller à la Mogère.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Donc demain, que pourront faire ces gens ? Ils pourront soit descendre à la Mogère, prendre un service de bus ou un futur tramway, s'il est prolongé, la ligne 2, ou une correspondance TER, pour descendre à Sète, comme aujourd'hui, ou un des TGV qui desservira Sète. Donc il n'y a pas de remise en cause de la desserte, par rapport à aujourd'hui. Ça ne changera rien pour ces clients.

Estelle BRISSET : Il faut peut-être préciser qu'il y aura des TER dans la gare nouvelle de Montpellier, c'est possible qu'il y ait des TER dans la gare nouvelle de Montpellier.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Oui, dès 2017, on peut mettre des TER dans la gare nouvelle de la Mogère, dès 2017, pour desservir Sète et Agde. Les rails seront là.

Estelle BRISSET : Je crois qu'on a répondu à toutes les questions de madame, je sais qu'il y a encore des doigts qui se lèvent, on reviendra vers vous après, je vous propose qu'on vous présente le tracé, c'est quand même l'objet de la réunion de ce soir, je pense qu'il y a des gens qui sont venus pour ça aussi, et après, on refera un tour, vous aurez la parole. Si on ne peut pas vous arrêter, on va vous donner le micro.

► **François [ALVERNE], habitant de Poussan :** Je vais être rapide, je suis agriculteur à Poussan. Vous avez utilisé à plusieurs reprises l'expression « il faut démontrer l'intérêt général », je ne comprends pas cette expression. L'intérêt général, à mon avis, ici, dans la salle, il y a à peu près 500 personnes, pourquoi vous ne demandez pas à chaque individu, « levez la main, je suis pour la LGV » ? Ça, c'est l'intérêt général qui va se dégager de l'expression de chacun d'entre nous. Qui est pour la LGV, levez la main. Je ne vois pas l'intérêt général. Qui est pour la ligne LGV et qui est contre la ligne LGV ? Il y a quand même un certain nombre de mains qui se sont levées, on ne va pas compter, ce n'est pas une confrontation, pour savoir qui a raison ou qui a tort, mais démontrer l'intérêt général, ce n'est pas ni le préfet, ni un ministre, ils ont leur avis à donner, qu'ils le donnent. Ils ont un éclairage, qu'ils le donnent, mais n'hésitez pas, puisque votre premier point de l'intervention, c'est justifier l'intérêt de la ligne LGV, pourquoi, à la fin de cette première partie, ne demandez-vous pas en général, pour tout le monde, qui est pour ça ou qui est contre ça, ou qui n'en sait rien ? À la question « qui est contre ? », il y a quand même beaucoup de gens qui ont levé la main. Une autre chose que je voulais dire : la LGV, ça va vous étonner, mais je suis persuadé que c'est une excellente solution, pour aller toujours plus vite et toujours

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

plus loin, pour aller chercher des gens toujours plus loin et pour les amener toujours plus loin. Pour aller chercher des marchandises toujours plus loin et pour les ramener toujours plus loin. On participe à un phénomène de délocalisation de tout, des outils de la production et de la vie économique. Si on est pour cette délocalisation, pour favoriser cette délocalisation, on est obligé de multiplier les systèmes de transports. Si on relocalisait la vie économique, les transports diminueraient et en exploitant au mieux les transports existants, on n'aurait pas à en ajouter un de plus. J'en ai terminé.

Estelle BRISSET : Merci, monsieur, pour votre intervention, elle va conclure cette partie sur le pourquoi. Les personnes se sont exprimées, uniquement les personnes présentes, il faudrait peut-être faire un sondage grandeur nature, mais ce n'est pas l'objet de la réunion, en tout cas, on a noté que les personnes présentes étaient très majoritairement contre le projet, c'était assez flagrant, effectivement, avec les mains qui se sont levées. On va vous présenter quand même comment ce projet pourrait se réaliser, quelles seraient ses conditions de passage et de réalisation sur le territoire. Plusieurs variantes de tracé ont été étudiées, en essayant qu'elle s'insère au mieux dans le territoire, comment vous avez procédé, Édouard Parant, avec votre équipe ? Quel tracé vous nous proposez ce soir, pour les sept communes qui sont concernées ?

La LNMP, comment ?

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Bien, effectivement, depuis 2012, vous avaient été présentées des variantes de tracé, sur le territoire, parce qu'il y a toujours différentes possibilités, la technique n'impose jamais une seule solution. Après, ce qui était important, ça fait maintenant trois ans que ces variantes sont connues, vos élus ont été invités à des commissions consultatives, vous avez pu les voir en réunions publiques en juin et juillet 2012. Et puis dernièrement, au mois de novembre, nous avons proposé de retenir, parmi toutes ces variantes, une variante, c'est celle qui va vous être présentée ce soir, parce que, notamment lorsqu'elle a été présentée à vos élus, c'est celle qui était le mieux acceptée, mais il restait quand même à démontrer pourquoi on l'avait choisie. Ça a été rappelé dans le film, on a utilisé globalement les critères du Grenelle de l'environnement, avec ses trois dimensions, qui sont les dimensions sociétale, environnementale et technico-financière. Dedans, vous savez qu'il y a différents paramètres. Je vois que monsieur est de profession agricole, effectivement, il a été tenu compte de l'impact du projet potentiel sur les surfaces cultivées, que ce soit de la vigne ou du maraîchage. Se pose aussi la question de l'impact sur l'environnement naturel, la qualité de vie, les risques naturels, certains territoires sont très fortement marqués par les inondations, l'insertion, ici, on n'est pas très loin de la Gardiole, avec en toile de fond le bassin de Thau, sur l'intégration paysagère. L'acceptabilité sociale et économique, c'est pleinement au cœur de nos discussions aujourd'hui, il faut rester là où c'était prévu, il faut passer ailleurs ? Est-ce que ça ne va pas hypothéquer notre développement économique, est-ce que ça va être un facteur de développement économique ? C'est des questions qui ont été prises en compte. Et puis derrière, c'est : à quel coût on arrive à faire ce projet, est-ce que c'est encore viable, au final, quand on a répondu à toutes les autres contraintes et sensibilités. Je vous présente maintenant le résultat de cette analyse, ce tamisage, sur les 150 kilomètres, et puis on va zoomer après sur le territoire de ce soir. Finalement, on s'est rendu compte qu'à 70 %, on arrivait à rester là où c'était prévu, y compris en mettant des trains de marchandises, alors que ces trains de marchandises ont des contraintes plus fortes que les TGV, parce qu'ils n'arrivent à monter les côtes et à descendre les pentes aussi bien que les trains plus légers. Pour autant, sur votre territoire, vous voyez qu'on va proposer de rester là où c'était prévu. Il y a des endroits,

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

par contre, Béziers, toute la traversée des plaines de l'Aude et de l'Ouest Narbonnais, le nord de la plaine du Roussillon, on va être amenés à proposer de sortir du tracé historique. Chez vous, de Mèze jusqu'à Poussan, on vous propose ce soir de rester là où c'était prévu dans les emprises du projet d'intérêt général. Pour rappel, on part d'assez loin, même jusqu'à Florensac, pour vous rappeler d'où viennent les variantes, on commence à Mèze. Il y avait des variantes de tracé qui étaient toutes au nord de l'autoroute A9, mais le tracé historique qui reste sous la Via Domitia, qui est globalement assez linéaire, et puis on avait deux variantes de tracé, qui divergeaient dans leur manière de franchir le fleuve Hérault, vers Bessan, Saint-Thibéry et qui passaient plus haut dans le territoire, notamment sur la commune de Montagnac, pour revenir au niveau de Mèze, proche du PIG. Sur ce territoire-là, pour des questions de coûts, on s'est rendu compte que c'était beaucoup plus cher de passer au nord de la zone de passage, et puis par ailleurs, la plupart des élus avaient manifesté le souhait de rester là où c'était initialement prévu. Donc ces deux principaux critères l'ont emporté, c'est l'acceptabilité sociale, rester là où c'était prévu, et le coût sur le projet. Après, quand on se rapproche du territoire, on franchit Mèze, il y a un certain nombre de cours d'eau, ils sont même très nombreux, qui descendent en direction de l'étang, et on les traverse perpendiculairement, là encore, on avait deux options de passage, l'une qui croisait l'autoroute au niveau de la départementale et qui passait au sud, en direction de l'échangeur, et le tracé historique qui restait au nord et franchissait un peu plus à l'est l'autoroute, par dessous. Après, ces variantes de tracé se rejoignaient pour à nouveau diverger suivant qu'on passait au nord ou au sud de l'échangeur entre la route qui va à Sète, et puis la nationale. La variante historique restait au nord et on avait proposé une variante un peu plus au sud, notamment pour ne pas hypothéquer des développements sur le secteur de la Condamine et autres. Après, ces variantes, ayant franchi la brèche de la Vène, remontent sur le massif de la Gardiole. Là aussi, on vous propose de rester sur la variante historique, parce qu'on a bien vu sur Loupian, on a vu sur le territoire de Balaruc et de Bouzigues les oppositions qu'il pouvait y avoir à une nouvelle traversée, et également là aussi parce qu'on s'est rendu compte que globalement, vu le projet, plus on descend vers l'étang, plus la brèche s'élargit, et donc plus les infrastructures et les ponts deviennent longs, donc plus le coût du projet augmente. Donc on essaie de franchir, entre les hauteurs de Loupian et la Gardiole, à l'endroit où c'est le plus resserré. Vous allez me dire : on n'a pas vu grand-chose, sur votre truc, donc on va passer à quelque chose d'un peu plus graphique, une maquette en trois dimensions, qui va vous être présentée par Nicolas Aladern, responsable des études techniques, Antoine Hantz, responsable des études environnement et développement durable, avec aux manettes Bruno Péan, qui va être notre pilote.

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : Bonsoir à tous, déjà, on va vous expliquer comment la maquette fonctionne. Là, on a une vue d'assez haut, vous voyez ici, avec des petites étiquettes rouges, on les verra beaucoup mieux quand on descendra, vous voyez les villages et les communes, donc on a Pinet, on va partir de Béziers et on va aller vers Montpellier. Donc vous avez Pinet, vous avez l'étang de Thau, vous avez la mer, on a l'autoroute. Ensuite, vous voyez deux bandes, elles ne se voient pas trop, mais il y en a une plus foncée, c'est la zone de passage de 5 kilomètres de large, issue du débat public. En un petit peu plus clair, vous avez une autre bande qui ne fait qu'un kilomètre de large, c'est la fameuse zone de passage préférentielle, dans laquelle sont étudiées toutes les variantes de tracé. Au milieu, vous avez le tracé pressenti. On va descendre un peu plus vers le sol. On va continuer l'explication. En orange, vous allez avoir les voiries, en jaune les lieux-dits, en traits pointillés blancs, ce sont les limites communales. Là, on doit être sur Pomerols, on va commencer notre trajet à partir de la limite communale de Mèze. Pour vous expliquer, on va avoir des zones de déblai, ce sont des zones pour lesquelles le tracé LGV est sous le terrain naturel, donc on creuse. Là, vous en avez un exemple, on va descendre au niveau de la ligne, comme ça, vous pourrez vous rendre compte aussi de ce qu'on peut voir avec cette maquette. Là, on est sous le terrain naturel et on va avancer un petit peu plus loin, puisqu'il y a d'autres zones qui seront dites de remblai. Les chiffres que vous voyez là, le 188, ce ne sont pas des hauteurs, ce sont des points kilométriques, ça veut dire qu'on est à 118

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

kilomètres du début du projet, sur la commune de Toulouges, à côté de Perpignan. Le projet en compte 150, jusqu'à Montpellier.

Estelle BRISSET : En bas, c'est la vitesse.

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : Vous avez la vitesse de défilement.

Estelle BRISSET : Là, on est à 100 kilomètres-heure.

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : Pour ceux qui sont au fond, c'est un petit peu compliqué. On va reprendre un petit peu de hauteur. Vous nous dites si vous voulez vous arrêter quelque part ou avoir des précisions, s'il y a certaines personnes qui ne comprennent pas où on est.

Estelle BRISSET : On va essayer de faire le voyage, mais si vraiment il y a besoins de points de précision.

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : On commence à Mèze et on va aller jusqu'à Poussan. On va faire toutes les villes d'ouest en est.

Estelle BRISSET : On arrive de Béziers, on va à Montpellier.

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : On va démarrer au niveau de la commune de Mèze, on va redescendre. Sur la commune de Mèze, on va être sur une zone de remblai, pour démarrer, donc on est au-dessus du terrain naturel. Bruno, est-ce que tu peux descendre pour qu'on voie un petit peu ce que ça représente ? Donc on est au-dessus du terrain naturel. On va continuer.

Antoine HANTZ, SNCF Réseau : Pour commencer cette section, on est toujours dans l'appellation Picpoul, au niveau viticole, également sur Mèze. On est toujours sur l'appellation Picpoul, une zone à enjeu majeur au niveau viticole. Là, le tracé proposé va s'inscrire entre le domaine de Creyssels, que vous voyez sur la droite, et la Castillonne, que vous voyez sur la gauche. Donc on va essayer de décrire au maximum le territoire, pour les personnes qui sont au fond de la salle, ça ne doit pas être trop évident de pouvoir suivre, donc on va essayer de décrire au maximum ce qu'on traverse.

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : On est en zone de remblai, au-dessus du sol et on va arriver quasiment en face de Creyssels, sur un ouvrage qui permet de laisser passer le cours d'eau de Nègue Vaques. On a un petit ouvrage d'art, ici, pour franchir ce cours d'eau et laisser passer les eaux en cas de crue. Après cet ouvrage, on a une petite zone de remblai, afin de rejoindre le terrain naturel et le relief, on voit au niveau de Font Mars, qu'on est en léger déblai. On a une petite zone au niveau du terrain naturel.

Antoine HANTZ, SNCF Réseau : Donc sur la gauche, il y a le lieu-dit Mas de Carayon, Saint-Paul le Marseillais sur la gauche également, on va arriver aussi sur Saint-Paul le Bas, toujours sur Mèze.

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : Toujours sur Mèze, encore une zone de déblai, ici, on va passer ensuite quasiment au niveau du terrain naturel.

► **Un intervenant :** [...] à Saint-Paul le Marseillais ?

Estelle BRISSET : On peut calculer la distance.

► **Un intervenant :** Je veux savoir la distance entre la maison et la ligne.

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

Estelle BRISSET : On va calculer la distance, c'est possible. 63 mètres. Je ne sais pas si on peut faire un point de vue depuis la maison.

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : La ligne ici est en plein à la limite entre une zone de remblai et une zone de déblai, donc on est au niveau du terrain naturel. Sur la gauche, la ligne est sous le terrain naturel. À droite, vous voyez, il y a juste la limite, ici. À droite, on est au-dessus, à gauche, on est en dessous du terrain.

► **Un intervenant :** Je suis sur la route du bas, moi. [inaudible]

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : Oui, justement, c'est pour ça que le ruisseau est rétabli, là où la ligne est au-dessus du terrain naturel.

Estelle BRISSET : On va reprendre. On peut calculer quelques distances, on ne peut pas s'arrêter à toutes les maisons, ça va être compliqué. En revanche, n'hésitez pas, à la fin de la réunion, à venir voir Nicolas et Bruno, ils pourront vous calculer les distances, si vous voulez. On repart.

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : Ici, on a une nouvelle zone de déblai. On est toujours sur la commune de Mèze, une petite zone de remblai, et là, on arrive au niveau de la RD613, à Mèze, avec le domaine de la Vitarelle, le domaine Mas de Garric, que l'on voit un petit peu plus loin et la future ZAE d'Engaronne. On peut aller sur Engaronne, Mèze est sur la droite.

► **Un intervenant :** [inaudible] c'est à combien de la voie, là, l'endroit où il y a des maisons ?

Estelle BRISSET : Lesquelles, celles à gauche ? On va regarder. 53 mètres. Tant qu'on est là, de l'autre côté ? La maison à gauche, 145-150 mètres, 156.

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : Si on continue en direction de Montpellier, on voit le Mas de Garric sur la droite, on a une zone en remblai, afin de rentrer dans la petite vallée du ruisseau d'Aygue Ney, que l'on franchit par un ouvrage d'art, un viaduc. On tente de rester assez proche de l'autoroute, sans toutefois impacter l'aire.

Antoine HANTZ, SNCF Réseau : Donc l'autoroute est sur la droite.

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : Voilà. La ligne est au niveau du terrain naturel, on voit l'aire d'autoroute ici. On se rapproche de la limite communale entre Mèze et Loupian, on va arriver sur le ruisseau du Pallas, particulièrement important, qui nécessite un viaduc plus important que les deux qu'on vient de voir, pour franchir la vallée de ce ruisseau.

Antoine HANTZ, SNCF Réseau : On arrive sur la limite communale entre Mèze et Loupian, il faut savoir que la commune de Loupian est classée en ZPPAUP, c'est une Zone de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager. Donc en fait, l'ensemble du territoire communal est classé au niveau paysager, donc on traverse la commune de Loupian dans cette zone protégée au niveau paysager. On passe également à proximité du lieu-dit La Mouline Fauconne, que vous voyez sur la droite. La distance ?

Estelle BRISSET : Par rapport aux bâtiments ?

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : Les bâtiments, ce sont lesquels, ceux qu'on voit à droite ? Les bâtiments le long du chemin ?

Estelle BRISSET : Les bâtiments le long du chemin, OK, donc ça, c'est 119-120 mètres.

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : On continue sur la commune de Loupian, la ligne est toujours au-dessus du terrain naturel.

► **Un intervenant :** Combien au-dessus ?

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : Ça dépend, en fait, c'est variable, tout le long. Ça peut aller du terrain naturel, de 0 jusqu'à 10-15 mètres, dans ce secteur-là. Mais en fait, il faudrait voir au cas par cas. On va rétablir la départementale sous la Ligne Nouvelle et on continue en longeant l'autoroute. Le village de Loupian, on peut le voir, il va être sur la droite.

Estelle BRISSET : La distance entre le centre ou l'entrée du village ? Entre le début du village et la ligne, 600 mètres.

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : On va plonger jusqu'au déblai. Donc la ligne était au niveau du terrain naturel, elle passe en déblai, donc s'inscrit dans le relief, tout simplement parce qu'on va devoir franchir l'autoroute, toujours sur la commune de Loupian. Donc vous voyez les zones de déblai, c'est en déblai. C'est comme la réponse que j'ai faite tout à l'heure, c'est assez variable, ça peut aller de -8 à -15 mètres, ça dépend. Et ensuite, on va y arriver, on n'y est pas encore, à l'autoroute. Donc les deux zones de déblai, on voit l'autoroute sur la droite.

Antoine HANTZ, SNCF Réseau : Là, on est dans un relief un peu plus chahuté, parce qu'on est dans la garrigue, les contreforts du massif de la Moure.

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : Voilà, donc on va passer sous l'autoroute, on franchit l'autoroute avec ce qu'on appelle une tranchée couverte, c'est comme un tunnel, mais en fait, on va creuser complètement, on va construire l'ouvrage, en béton, et on va recouvrir et remettre en place l'autoroute. L'autoroute ne sera pas coupée, elle sera juste déviée, le temps de faire les travaux, et ensuite, remise en place. Mais tout franchissement de l'autoroute est très compliqué, en fait.

Antoine HANTZ, SNCF Réseau : Ce que vous voyez à droite, c'est l'aire de Loupian.

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : Comme on a dû passer sous l'autoroute, on est encore sous le terrain, on continue avec des zones de déblai, pour se rapprocher de la limite communale avec Poussan. On entre sur la commune de Poussan, à la ligne blanche. Ici, le relief est très marqué, la Ligne Nouvelle passe en déblai, dans tout le relief. Vous voyez Balaruc-le-Vieux au fond à droite, on y viendra tout à la fin, parce qu'il faut être à la perpendiculaire de Balaruc pour mesurer. On continue en déblai, on va arriver sur la zone d'activités des Clachs, au niveau de Poussan, et la grosse dépression liée au relief. C'est un déblai assez long. On prend de la hauteur, donc on a une petite zone de remblai afin de pouvoir arriver sur le viaduc. Pour franchir toute la dépression, on a un viaduc tout le long, qui va jusqu'à l'échangeur d'autoroute.

► **Un intervenant :** C'est un scandale, une honte.

Estelle BRISSET : Attendez, vous pourrez vous exprimer tout à l'heure, mais de manière calme. On vous passera le micro, on va continuer la 3D.

► **Un intervenant :** C'est scandaleux.

Estelle BRISSET : On vous passera le micro tout à l'heure, monsieur.

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : On peut voir Poussan sur la gauche. On a Balaruc et l'étang de Thau sur la droite. Vous voyez les différents échangeurs avec la nationale, la route de Mèze, ici, c'est une RD.

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

Estelle BRISSET : À gauche, c'est ça que vous voulez voir ? On revient un petit peu en arrière, si c'est possible.

► **Un intervenant :** Quelle est la hauteur, s'il vous plaît ?

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : Le viaduc, dans cette configuration-là, fait entre 1400 et 1500 mètres de long. La hauteur, ça dépend où on est sur le viaduc, elle est comprise entre 10 et 30 mètres au maximum.

► **Un intervenant :** Et vous êtes fiers de ce projet ?

Estelle BRISSET : On vous donnera le micro tout à l'heure, monsieur, mais ne criez pas, on ne va pas y arriver. Si vous voulez vous exprimer, on vous donnera le micro.

► **Un intervenant :** Mais tout est décidé !

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : On arrive au niveau de l'échangeur et de la bretelle d'autoroute. Vous voyez la station de péage de Sète-Balaruc, ici, sur la gauche.

Antoine HANTZ, SNCF Réseau : On passe également à proximité des zones de logements en fonction, sur la gauche, au niveau de l'échangeur.

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : Après le viaduc, on a toute une zone en remblai, et on se dirige vers le lieu-dit d'Issanka.

Estelle BRISSET : On redescend un petit peu plus près de la ligne.

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : Deux difficultés ici, on a la départementale, la RD613 à rétablir, également la dépression liée au cours d'eau de la Vène. Donc on a un premier ouvrage ici. Ça, c'est celui pour la RD613 et on a un ouvrage plus important pour laisser passer les crues de la Vène. Cette configuration d'ouvrage n'est pas fixée, on a plusieurs options ici, soit un viaduc tout le long, soit les deux séparés, ce n'est pas encore arrêté.

► **Un intervenant :** Stop, le parc d'Issanka, il est où ?

Estelle BRISSET : À droite. On va calculer la distance. Ici, un peu plus loin, je crois, là, 170 mètres. La Rotonde qui est juste avant.

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : Elle est à gauche, on vient de la passer, vous voyez la RD613.

► **Une intervenante :** C'est entre la nationale et Issanka que vous passez, eh bien c'est beau.

Estelle BRISSET : C'est entre la RD613 et Issanka.

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : Vous voyez la RD613, la jaune, ici, on la franchit. Elle sera rétablie sous la Ligne Nouvelle et ici, dans la représentation, on voit qu'il y a un viaduc pour laisser passer la RD613, et un autre viaduc beaucoup plus long pour la Vène.

Estelle BRISSET : On essaie de se mettre au niveau de la ligne. Vous voulez qu'on se mette au niveau de la ligne et qu'on regarde le parc ? Ou peut-être plutôt l'inverse, au niveau du parc et qu'on regarde la ligne ?

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

► **Une intervenante** : Reculez un peu, s'il vous plaît.

Estelle BRISSET : On va reculer un peu, vous savez, ce n'est pas facile à piloter. C'est un peu avant, le parc. On est tous de la région, on essaie de se repérer, de piloter l'animation. Voilà, c'est là, c'est ce que vous vouliez voir. On descend là et on regarde la ligne, par exemple.

► **Une intervenante** : Le long de la Vène.

Estelle BRISSET : On termine ça, on ne peut pas tout faire en même temps.

► **Un intervenant** : On est sur la Vène, là.

Estelle BRISSET : Donc là, on est au niveau du sol et on voit, derrière les arbres, le remblai avec la ligne. On voit le viaduc. On a répondu à votre question, ce que je vous propose, c'est peut-être qu'à la fin de la réunion, vous veniez voir précisément, parce que ce n'est pas évident, on va peut-être continuer le voyage. Vous voulez qu'on revienne en arrière ?

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : Vous voulez aller sur Font de Jeanne, c'est ça ?

Estelle BRISSET : Vous voulez qu'on calcule une distance, ici ? La distance de Font de Jeanne, 250 mètres.

► **Une intervenante** : Et de l'autre côté, s'il vous plaît ?

Estelle BRISSET : De l'autre côté, vous voulez qu'on dézoome ou qu'on zoome ? Donc zoomer, qu'on se rapproche, la ligne est là, et on tourne autour, sauf que là, on repart dans l'autre sens. Là, c'est un peu difficile. On retourne vers Montpellier, à l'inverse. Ce n'est pas évident de comprendre ce que vous voulez. Ce que je vous propose, c'est qu'on va prendre après des questions et si vous voulez voir des points précis, vous pouvez venir à la fin de la réunion. On a fini le voyage, on a vu tout ce qu'on avait à voir ?

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : On est arrivés sur Gigean.

Estelle BRISSET : Donc on a fini le tracé. On va vous donner la parole, on va revenir vers vous avec des micros. On va faire toutes les questions, mais au fur et à mesure. Il y a madame qui voulait, je sais que tout à l'heure, il y a deux messieurs qui voulaient parler, qui n'ont pas pu parler. Madame ?

► **Claudine DELAHAYE, habitante d'Issanka** : Je me présente, je suis madame Delahaye, j'ai l'établissement Le Pam, à Issanka, depuis 1982, j'exerce là-bas ma profession de commerçante. À côté de chez moi, on a déjà démolit une bâtisse, on va en démolir une autre, on vient de démolir une bâtisse devant chez moi. J'aimerais connaître mon statut, qu'est-ce que je fais là ? Je me retrouve isolée, personne ne m'a contactée, je ne sais pas ce que je vais faire, votre projet, je ne le comprends pas. Ensuite, il y a la source d'Issanka, le parc d'Issanka est classé, donc j'aimerais avoir des renseignements sur Issanka.

► **Un intervenant** : C'est exactement comme moi-même, je suis son voisin.

Estelle BRISSET : D'accord. On va parler d'Issanka, peut-être la préservation de la source. On ne peut pas traiter les cas particuliers un à un, en revanche, vous pouvez prendre rendez-vous et venir après. On va essayer de répondre, peut-être sur la source d'Issanka.

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Pour répondre à vos questionnements, vous nous dites « je ne comprends pas le projet, personne ne m'a appelée ». Aujourd'hui, il y a eu des maisons qui ont fait l'objet d'acquisition, à la demande des propriétaires. Donc en fait, toutes les maisons qui ont été achetées puis démolies l'ont été parce que le propriétaire a pris contact avec SNCF Réseau, pour que son bien soit acheté. Les seules personnes qui peuvent faire cela sont celles qui se trouvent sous les emplacements réservés. Peut-être, madame, vous n'êtes pas sous l'emplacement réservé. Normalement, vous avez dit que vous y étiez depuis 1982, donc ça veut dire que ce n'est pas marqué dans votre acte notarié, puisque les emplacements réservés n'ont été créés qu'en l'an 2000, décembre 2000. Par contre, si vous allez en mairie, sur le cadastre, et ça, il suffit de consulter le PLU depuis maintenant 15 ans, vous saurez votre propriété, par rapport aux emplacements réservés, où elle se situe. Et ça, chaque riverain peut faire cette démarche-là. Après, que se passe-t-il vis-à-vis de la source ? Est-ce que c'est un risque vis-à-vis d'une pollution accidentelle ? Et puis après, il y a l'histoire du parc, peut-être que c'est vis-à-vis de la préservation de la qualité de vie et du paysage ? Donc je vais passer la parole à Antoine Hantz, qui intervient sur ces deux domaines.

Antoine HANTZ, SNCF Réseau : Deux sujets, concernant la protection des eaux souterraines et des captages d'eau potable, déjà, on se place dans l'évitement, on essaie d'éviter autant que possible ces zones de captage. Là, ce n'est pas possible, dans ce secteur, puisque le tracé est contraint entre toute la zone urbanisée de Poussan, notamment les habitations au nord et l'étang au sud. Du coup, on est contraint de passer dans le périmètre de captage. Ce qu'il faut savoir, déjà, c'est qu'une ligne ferroviaire, ce n'est pas une autoroute, donc en termes de pollution, on n'a pas ce qu'on appelle la pollution diffuse, au jour le jour, qui s'accumule, etc. Il y a un risque de pollution accidentelle, puisqu'effectivement, comme on vous l'a dit en introduction de la réunion, il y aura des circulations de fret. Donc le risque qui peut intervenir, c'est la pollution accidentelle, d'un déversement, d'une fuite d'un wagon d'un produit toxique. Qu'est-ce qu'on met en place pour parer à tout ça ? On met en place déjà une étanchéification complète de la plateforme, puis ensuite, des fossés étanches, qui vont conduire à des bassins de confinement, qui sont dimensionnés pour pouvoir accueillir ce type de pollution accidentelle. Aujourd'hui, on vous présente un tracé de manière relativement brute, avec les entrées en terre, c'est-à-dire les déblais et les remblais, mais le travail qui va être à réaliser, c'est justement de dimensionner ces bassins. Donc comme vous l'a dit Édouard Parant en préambule, on est en train de réaliser une étude d'impact, qui va être soumise à enquête publique, pour regarder l'intérêt général du projet, mais ensuite, il y aura également ce qu'on appelle la réalisation de dossier « Loi sur l'eau », avec le dimensionnement très précis, pour avoir l'autorisation préfectorale, pour débiter les travaux. Il y aura une nouvelle enquête publique sur ce sujet spécifique, et là, seront décrits précisément le dimensionnement des bassins et les fossés qu'on va mettre en place, pour la protection contre une pollution accidentelle. Il y a un deuxième risque, également, c'est la pollution en phase travaux. Aujourd'hui, je vous ai parlé de la phase exploitation, quand les trains circulent, mais également en phase travaux. Donc pareil, dans le dossier « Loi sur l'eau », qui sera soumis à enquête publique, on décrira précisément les dispositifs qui vont être mis en place, donc il y aura des dispositifs de protection, c'est des fossés étanches, avec des bassins temporaires, des bassins de confinement. Les entreprises mettent en place un POI, un Plan d'Organisation pour alerter en cas de pollution. Également, on met en place des mesures de suivi quasiment en continu, pour alerter d'une éventuelle pollution. Donc tout est mis en œuvre, comme l'a rappelé Édouard Parant en préambule, moi, j'ai vécu un chantier dans une région un peu plus au nord, on a traversé des zones de captage et on a eu un suivi quasiment journalier, au jour le jour, avec le gestionnaire, pour suivre notamment les travaux. Tout ceci était dans le cadre du dossier « Loi sur l'eau ». Concernant le paysage, effectivement, Issanka cumule les protections. En plus de son statut AEP, de captage d'eau potable, c'est aussi un site inscrit au niveau du paysage. Comment on a fonctionné en termes de paysages ? Tout d'abord, on a réalisé un diagnostic de l'ensemble des enjeux, sur l'ensemble du territoire, qui vont bien au-delà de la

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

zone de passage préférentielle, pour voir un petit peu quels étaient les enjeux sur le projet, tout d'abord les enjeux réglementaires, mais pas que, est-ce qu'on va avoir de fortes zones de perception sur le projet, etc., donc effectivement, à Poussan, on est dans ce cas-là, avec une perception notamment du viaduc, qui traverse la zone artisanale des Clachs. Ensuite, une fois qu'on a décrit les enjeux, on a hiérarchisé, le bassin de Thau est un enjeu important, on sait qu'il y a une étude de l'école nationale supérieure du paysage, qui a réalisé une étude, notamment par rapport au paysage du Picpoul, on va la prendre en compte. On prend en compte aussi les insertions paysagères par rapport aux caractéristiques du territoire. On n'intègre pas un projet dans les Corbières ou dans la Gardiole comme on l'intègre dans le Picpoul ou dans une zone traversée urbaine comme les Clachs. Ensuite, on viendra faire des propositions d'insertion paysagère, donc vous avez réagi sur le viaduc, aujourd'hui, le viaduc, c'est ce qui est, on va dire, le moins mauvais en termes d'insertion paysagère du projet, puisqu'il permet quand même une certaine transparence. C'est les premiers éléments, ensuite, on travaillera également avec le territoire, avec les communes, pour mettre en place ce qu'on appelle des aménagements paysagers, de manière à intégrer le plus possible la ligne. Mais ça, ça se fera dans un temps un peu plus tardif, avant les travaux

Estelle BRISSET : Il y a madame qui veut parler et après monsieur.

► **Agnès GIZARD-CARLIN, présidente de l'Observatoire du pays de Thau** : On vient de refaire le tracé, un petit parcours, si je repars, je vais repartir de Narbonne, donc on a dit qu'il y avait une gare à Narbonne, 11 minutes plus tard, une gare à Béziers, et puis une longue zone jusqu'à la prochaine gare qui se situera donc sur Montpellier, a priori, à l'extérieur, à la Mogère. Donc là, on traverse plusieurs zones, en bordure du pays de Thau, on traverse quand même une longue zone de garrigue, donc avec des remblais ou des creusés qui seront donc a priori impactant sur l'ensemble du paysage, qui vont couper cette zone naturelle, où il y a quand même de nombreuses espèces végétales et animales qui circulent. Ça va poser quand même des problèmes au niveau du développement et du maintien de la biodiversité sur le territoire. Il n'y a pas que les zones humides qui sont fragiles, il y a aussi les garrigues. On traverse la zone protégée de Loupian, c'est quand même aussi problématique. On passe à côté de la crique de l'Angle, qui est une zone environnementale importante. On traverse la zone d'Issanka, on l'a dit, avec un viaduc de 1400 à 1500 mètres de long. On dit que la ligne, a priori, n'est pas définitive, mais vous venez de dire qu'a priori, des maisons avaient déjà été détruites. Où est la possibilité de modification de ce trajet ? Ça, c'est une première question. 30 mètres de haut, quelle est l'intégration dans ce paysage ? On vient de dire également que la zone d'Issanka était une zone classée. C'est une zone où il y a une source. Vous comparez la voie ferrée à l'autoroute, mais sur une voie ferrée, il y a en général un désherbage qui est réalisé tout le long, donc comment sera fait ce désherbage, avec des produits chimiques, qui vont s'écouler, qui vont s'infiltrer et qui vont pouvoir contaminer la source de la Vène à Issanka, là où est prélevée l'eau qui alimente l'ensemble de la ville de Sète, donc un bassin d'habitants de 50 000 personnes ? Ce trajet continue, donc on s'est arrêtés à Gigean, vous avez dit « fin du parcours », mais a priori, il n'y a toujours pas de gare, donc on s'arrête en pleine route. Je vais aller jusqu'à la gare de la Mogère, je reviendrai un petit peu en arrière. Donc la gare de la Mogère, pour le moment, le tracé de la ligne n'arrive pas jusqu'à la gare de la Mogère, puisque vous avez dit qu'elle était excentralisée. Effectivement, j'y étais il n'y a pas longtemps, elle ne se situe non pas en zone humide, mais en pleine zone rouge. On y était en bottes en caoutchouc, en pleine zone inondable, sachant que la gare n'est toujours pas reliée à la ville de Montpellier, il n'y a pas de projet. Donc la gare a été validée ou est en cours de validation, mais il n'y a pas de liaison. On peut se situer sous deux angles. Soit on est passager du train et donc là, on arrive à proximité de Montpellier, mais on n'arrive pas à Montpellier, on a traversé tout le pays de Thau, j'espère que peut-être, dans le train, il y aura des animations, telles que vous l'avez fait, avec l'explication des paysages, puisqu'on aura l'impossibilité de pouvoir s'arrêter, venir goûter une tielle ou venir goûter du Picpoul. Ça, c'est

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

quand même un peu dommage pour l'économie locale, sachant que les gens, ici, tout l'ensemble des contribuables va payer pour cette ligne de train. Alors ils sont contents, ils vont la voir passer, quand on est à l'extérieur du train, on aura la chance de lever la tête, en haut du viaduc, par exemple d'Issanka, et de voir passer le train. Peut-être que certains seront satisfaits, mais ce n'est pas le cas de tout le monde. Est-ce que toutes ces questions ont été posées ? Et puis une remarque, je reviens un petit peu en arrière, à Sète, c'est quand même une ville portuaire, donc un carrefour d'échanges économiques, d'échanges de vie, donc la ligne ne passe pas à Sète, elle pourra encore moins s'y arrêter. Donc un port non relié à une voie ferrée nouvelle, ça me semble quand même une aberration, en termes de développement économique. Donc où est la rentabilité ici, dont on nous parle depuis le début, puisque, paraît-il, ça doit être rentable, où est cette rentabilité ? En plus, est-ce que c'est vraiment le rôle d'une ligne, la rentabilité, ou est-ce le service au public et aux usagers ? Je reviens à des choses un peu plus concrètes, le temps de parcours actuel, par rapport à celui qui sera le futur, si on prend la ligne TGV d'ici à Paris, on l'a déjà tout à l'heure, il faudra donc une heure de route pour aller à la gare de la Mogère, il faudra enchaîner TGV ou TER ou alors, il va falloir quand même rajouter le prix du parking. Quel est le coût réel que vont payer les usagers, ici, pour aller se rendre à une gare, et puis laisser leur voiture avec un coût réel, parce que les gares nouvelles sans parking payant, je n'en connais pas. Enfin, dernière question, l'impact sur le territoire en termes de bruit, personne n'en a parlé, on a vu la maquette, mais elle n'était pas sonorisée. Donc on a vu qu'il y avait beaucoup de maisons à proximité, toutes proches, elles ont en plus, la plupart, malheureusement, à proximité déjà une autoroute, donc quel est l'impact en termes de bruit, ici, de cette ligne de chemin de fer ? Je pense que quand même, ça va avoir une conséquence importante. Merci.

Estelle BRISSET : Beaucoup de choses dans ce qu'a dit madame, le bruit, qu'on n'a pas abordé, effectivement, toujours l'accès aux gares, peut-être rappeler le temps entre Béziers et Montpellier, puisqu'on parle souvent de Narbonne-Béziers, combien de temps entre Béziers et Montpellier, la rentabilité et puis l'aspect paysager et préservation de l'environnement.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Je pense qu'on va vous répondre sur les questions assez rapidement, et puis à nouveau, je vais donner la parole à Antoine Hantz, puisque beaucoup de questions que vous avez abordées relèvent vraiment du développement durable, dans sa globalité. Prix du parking et durée, oui, le parking sera payant, ça, il n'y a pas d'inquiétude à avoir. La question, c'est : est-ce qu'aujourd'hui, quand vous allez prendre le TGV, pour ceux qui y vont, ou un train à la gare Saint-Roch, est-ce que vous avez un parking gratuit ? À Sète, oui. Donc je le redis, la gare de la Mogère, même si ce n'est pas le sujet aujourd'hui, est accessible, peut être accessible en train, via le TER. Après, c'est un choix de l'autorité organisatrice des transports d'y amener des TER. Mais les rails permettent très bien une desserte directe Sète-gare de la Mogère. Donc vous allez prendre le train comme aujourd'hui à la gare de Sète, vous arrivez en TER, ça doit être 10 ou 12 minutes après.

► **Une intervenante :** Oui, mais à Saint-Roch, pas à la Mogère.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Le projet permettra très bien d'arriver à la gare de la Mogère en TER. C'est un TER, son objectif est une desserte fine du territoire. Vous avez deux arrêts, c'est tout, Mireval et Villeneuve. Après, vous avez évoqué la crique de l'Angle, mais en fait, on peut repasser à la vidéo, parce que ça avait été une inquiétude, effectivement, en 2012, une des variantes se rapprochait plus que l'autre, puisqu'elle passait au sud de l'échangeur, du bassin. Mais en aucun cas le projet ne passe dans la crique de l'Angle. On peut aller prendre des mesures, pour que vous vous rendiez compte de la distance qui sépare la crique de la LGV. Le projet ne passe pas vers la crique de l'Angle. Ce

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

qui avait été vu, c'était qu'il y avait certains bassins de lagunage. Certaines personnes, à l'époque, n'avaient pas fait la différence entre la crique et les bassins de lagunage. Donc là, si on fait une mesure, on a 1 kilomètre, on est à 1 kilomètre de la crique de l'Angle.

► **Une intervenante** : C'est proche.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : C'est proche, mais quel est le risque ? Quel est le risque, par rapport à toutes les voiries routières, tous les poids lourds qui circulent sur l'autoroute, qui sont encore plus proches ? Il n'y a pas plus de risques, puisqu'Antoine vous a expliqué le dispositif, de réception de l'ensemble des eaux, y compris une pollution accidentelle. L'autoroute pollue au jour le jour, gazole, particules fines. Ça, c'est ce qu'on appelle de la pollution chronique. Tous les jours, ça termine dans les ruisseaux de l'autoroute. Le train, il n'a quasiment pas de pollution chronique. Il peut avoir une pollution accidentelle, donc ça, par contre, ça doit être traité et pris en compte, effectivement, au niveau de l'étude d'impact, c'est très important, surtout pour les activités économiques, qui sont liées autour du bassin. Mais vous avez l'ensemble des dispositifs, il va vous expliquer notamment vis-à-vis des produits de traitement, comment, aujourd'hui, on travaille et on va diminuer, voire sur certaines zones, notamment les périmètres de captage d'eau potable, supprimer. On travaille déjà là-dessus, notamment avec le parc naturel régional de la Narbonnaise. On va vous répondre aussi sur le bruit. Je voulais revenir quand même à quelque chose, parce que je n'ai pas dû être clair. Le port de Sète, aujourd'hui, il appartient à la région. La région a obtenu le transfert des voies ferrées, à titre gratuit, et ce port est déjà connecté à la voie ferrée. Ça marche, donc on ne va pas recréer un autre truc qui sera moins efficace que ce qui existe déjà. Le port est déjà connecté au réseau ferroviaire. Donc on ne va pas aller dépenser de l'argent pour aller le connecter dix kilomètres plus loin à une ligne nouvelle, ça sert à quoi ? À rien. Aujourd'hui, il y a les rails. Ce qu'il faut, c'est s'assurer qu'il n'y ait pas trop de trains, comme je vous l'ai dit au début, pour que le port de Sète, le jour où il envoie des trains, il y ait de la place sur la ligne. Donc c'est pour ça qu'on a besoin que les trains de fret internationaux, eux, passent sur la Ligne Nouvelle. Le port de Sète est déjà connecté, ça ne coûte rien du tout de le relier au système ferroviaire, c'est déjà effectif. Donc le projet, au contraire, va libérer de la place pour développer le port de Sète. Donc Antoine, la coupure de la biodiversité, les questions du désherbage et la question du bruit.

Antoine HANTZ, SNCF Réseau : Oui, effectivement, j'avais noté ces trois points-là. Juste, par rapport au traitement des voies, vous avez raison, en fait, la méthode la plus efficace pour traiter la végétation, c'est avec des produits phytosanitaires. Donc on traite encore nos voies avec des produits phytosanitaires, on a fait des tests sur d'autres moyens, le désherbage manuel, mais sur un réseau de 30 000 kilomètres de voies ferrées, ce n'est pas possible, c'est très coûteux en temps et en personnes, et également le désherbage thermique, donc par chaleur. Mais pareil, en termes de bilan énergétique, ce n'était pas terrible. Effectivement, on fait toujours du désherbage par produits phytosanitaires, mais il y a deux points qu'il faut que vous sachiez : par rapport aux zones de captage, je vous parlais de dossier « Loi sur l'eau » tout à l'heure, les arrêtés préfectoraux « Loi sur l'eau » vont nous interdire de traiter dans les périmètres de captage et également sur un espace de part et d'autre du périmètre de captage. Donc il faut qu'on trouve des solutions alternatives, donc il n'y aura pas de traitements chimiques dans le périmètre de captage, comme aux abords des cours d'eau et comme dans toute la traversée des périmètres de captage. Ensuite, on a mis en place, comme vous le précisait Édouard Parant, des techniques alternatives. On est en train de réaliser, on a réalisé même, sur le parc naturel de la Narbonnaise, donc un petit peu plus à l'ouest de chez vous, mais dans des étangs, justement, où la ligne passe dans des étangs carrément, au milieu des étangs, on avait du coup des zones Natura 2000, où il y avait des enjeux environnementaux importants, la mise en place de géotextile, qui vient sous la voie et également sous la piste, et qui permet en fait que la végétation ne repousse pas ou moins, et donc de pouvoir traiter moins ou très peu, de pouvoir faire du désherbage manuel, qui soit plus efficace. Toutes ces techniques alternatives sont en développement, bien

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

évidemment, on les mettra en place. Dans les périmètres de captage, de toute façon, on n'aura pas le choix, on aura interdiction de traiter par produits phytosanitaires. Et ce que je voulais rajouter également, c'est que le traitement phytosanitaire, c'est quelque chose de très ponctuel, à une fréquence très peu élevée. Il y a un train désherbeur qui passe, qui fait toute la France, toutes les lignes LGV, qui passe, c'est à peu près une fois par an. Il y a effectivement des produits phytosanitaires, mais c'est une fois par an. Sur le milieu naturel, effectivement, la priorité, c'est les humains et les zones de bâtis, c'est également l'évitement des milieux naturels. On s'est placés dans une démarche ERC, qui est imposée par la loi Grenelle, c'est « éviter, réduire et compenser ». En fait, pour la définition de la bande de 5 kilomètres, pour la définition de la zone de passage préférentielle et pour la définition du tracé, en premier lieu, on essaie d'éviter ces enjeux, au niveau territorial. Ensuite, on voit bien qu'un tracé, on l'a expliqué, techniquement, encore plus quand il est mixte, c'est difficile de l'insérer dans le territoire, puisque ce n'est pas un spaghetti, c'est quelque chose de difficile à tordre, donc on a des rayons de courbure, des virages très importants. Et dans le profil en long, on doit être relativement plat. Du coup, on impacte des enjeux environnementaux. Tout le travail qui est en cours, qui va se faire une fois que le tracé sera validé dans le cadre de l'étude d'impact, c'est de regarder comment on peut réduire les impacts. Donc les mesures de réduction pour le milieu naturel, ça peut être des passages à faune, par exemple, qui peuvent servir notamment pour la chasse, pour pouvoir créer une transparence de part et d'autre de la ligne, ça peut être des allongements de viaduc, etc., et on si on n'arrive pas à réduire complètement nos impacts, on va faire des mesures compensatoires. Donc ça, c'est la réglementation qui nous l'impose, on devra l'indiquer dans nos dossiers réglementaires. Pour faire ces dossiers, on a mené des campagnes terrain assez importantes, des inventaires sur le terrain de la faune et de la flore protégées, mais pas que. On a travaillé avec la fédération régionale des chasseurs, les fédérations départementales de pêches, pour faire un diagnostic du territoire, voir les zones à enjeu. Donc effectivement, on s'occupe des espèces protégées, car sans ça, on ne peut pas faire le projet, réglementairement, ça nous est demandé, mais également l'usage du territoire, avec les campagnes de pêches électriques, sur l'ensemble du parcours, on a travaillé avec les chasseurs pour voir toutes les zones de chasse, comment on pouvait donner une certaine transparence à la ligne, via des passages pour la faune. Donc on a fait ce diagnostic, et aujourd'hui, on travaille sur la réduction de ces impacts. Troisième point, le bruit. Ce qu'il faut savoir sur le bruit ferroviaire, c'est que pour le maître d'ouvrage SNCF Réseau, c'est une obligation réglementaire. Comment on procède ? On a fait un état initial, tout d'abord, pour regarder quel est le niveau sonore sans le projet. Vous parliez de l'autoroute A9, effectivement, on l'a prise en compte dans cet état initial, on est venu faire des mesures. De mémoire, je crois qu'on a fait une mesure d'état initial. De mémoire, je crois qu'on a fait un état initial dans le lieu-dit Le Giradou, à Poussan. On est allé regarder ce qu'il se passe, sans le projet. Ensuite, ces mesures d'état initial nous permettent de faire un état initial sur l'ensemble du projet. Ensuite, vu que le projet n'existe pas, on doit faire des simulations acoustiques. Ces simulations acoustiques prennent en compte le relief, la hauteur de la ligne, le nombre de circulations de trains, quels types de trains circulent. Ici, dans ce secteur, on sera en mixité, donc il y aura des trains de voyageurs et des trains de fret. Ces trains, que ce soit un TGV ou un train de fret, ne font pas le même bruit. Le train de fret est plus bruyant et fait du bruit sur une plus longue durée. Ces simulations vont nous permettre de regarder quelles sont les habitations qui sont au-dessus des seuils réglementaires. Donc on a une obligation de protéger toutes les habitations qui sont au-dessus des seuils réglementaires. Quels sont les types de protection qu'on peut proposer ? Je ne sais pas si on peut projeter un exemple de mur anti-bruit. En premier lieu, ce qu'on propose le plus fréquemment, c'est des murs anti-bruit, vous en voyez deux exemples ici, sur une ligne ferroviaire. Ils se positionnent au-dessus des remblais, ils permettent de protéger du bruit du train. Ce qu'il faut savoir, c'est que ces protections ne permettent pas d'annihiler complètement le bruit. Elles permettent de pouvoir passer en dessous des seuils réglementaires. On peut proposer des merlons, qui sont des buttes de terre qui permettent d'intégrer le projet au niveau paysager

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

et également de protéger contre le bruit. On le fait plutôt dans la ligne est au niveau du sol, dans le cadre de remblais de faible hauteur. Ou alors, ce qu'on peut proposer, c'est des isolations de façades, donc mettre du double ou du triple vitrage. La priorité, c'est de protéger à la source, donc de réaliser des protections le long de la ligne. Après, le deuxième point important, c'est que SNCF Réseau a une obligation de résultats, c'est-à-dire qu'aujourd'hui, je vous ai dit, on a fait des simulations, vous allez me dire « oui, peut-être que ces simulations, il faudrait les vérifier ». C'est ce qu'on va faire, puisque la loi nous demande de le vérifier, d'aller faire des mesures sur le terrain, pour regarder si les protections qu'on a mises en place permettent de mettre en dessous des seuils réglementaires, que les habitations soient protégées au niveau de la réglementation. Si ce n'est pas le cas, soit on corrige la protection, soit, s'il n'y a pas de protection, on est dans l'obligation d'en faire une.

Estelle BRISSET : Vous voulez les niveaux de décibels ? C'est sur la fiche.

Antoine HANTZ, SNCF Réseau : Oui, vous les retrouverez sur la fiche. Aujourd'hui, on est en zone mixte, donc les seuils à respecter, c'est 63 décibels de jour et 58 décibels de nuit.

Estelle BRISSET : Monsieur, vous vouliez parler tout à l'heure, on vous donne le micro, comme ça, vous serez dans le compte-rendu.

► **Monsieur [LAMY], habitant d'Issanka :** J'aimerais savoir s'il y a quelqu'un de la mairie de Sète qui est là, parce qu'a priori, ils sont bien impliqués. Dans le parc d'Issanka, je reviens à ça, en bas de chez moi, il y a le captage pour toute la ville et dans le parc, a priori, ça passe juste au-dessus. Moi, on me parle de bassins de décantation s'il y a un accident quelque part, mais il y a 45 000 habitants qui dépendent d'un truc qui est quand même très important. Je suis surpris qu'il n'y ait personne, monsieur, vous faites partie du Conseil régional, si quelqu'un de la mairie de Sète sont au courant, quand même, ou s'ils auraient pu venir, parce que c'est très important, il me semble.

► **André LUBRANO, vice-président, Conseil Régional Languedoc-Roussillon :** Comme vous dites, je fais partie du Conseil régional, mais je ne suis pas élu sétois, je ne suis pas élu à la ville de Sète.

► **Monsieur [LAMY], habitant d'Issanka :** Ils ont été prévenus ? Parce qu'a priori, ils ne sont pas là, ça n'a pas l'air de les intéresser trop, mais bon, entre autres...

► **André LUBRANO, vice-président, Conseil Régional Languedoc-Roussillon :** C'est de leur responsabilité. Je vois pas mal d'élus du territoire qui, eux, sont là pour écouter.

► **Monsieur [LAMY], habitant d'Issanka :** Ce n'est pas grave, je ne suis pas sétois, mais je me ferai un plaisir de les prévenir. Il y a ça, déjà. Ensuite, quand on parle aussi de l'environnement, avec les viaducs qui passent à Issanka et à la zone des Clachs, aussi, parce qu'il ne faut pas qu'on regarde nos petites têtes à nous, la zone des Clachs, je trouve que pour le paysage, c'est un petit peu déplacé. C'est un commentaire à part.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Juste une réponse. Je ne prêche pas pour une paroisse plus qu'une autre, mais la ville de Sète est concernée, puisqu'elle nous a écrit, sur la question d'Issanka, donc ils ont les mêmes inquiétudes, en tant qu'élus. Ce qu'il faut garder à l'esprit, c'est que le transport de marchandises est le moyen le plus sûr, bien avant les camions. On a une autoroute ici, on sait très bien ce que ça donne, les cartons. Il y en a combien toutes les semaines, sur 150 kilomètres ? Deuxièmement, on n'est pas sur une pollution chronique, on est sur une pollution accidentelle. La probabilité est donc plus faible. Troisièmement, on a la connaissance, parce que ce n'est pas la première ligne de chemin de fer qu'on va construire, on a déjà construit 2000 kilomètres de LGV, on a 30 000 de lignes

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

existantes. Le bénéfice, avec cette Ligne Nouvelle, c'est qu'elle, elle va être aux normes. La ligne actuelle, elle a 130 ans, il n'y a pas de bassins, il n'y a rien. Ça passe dans les étangs et personne ne s'en soucie. La plus-value de cette ligne, c'est qu'au moins, tous les trains qui vont passer sur cette ligne, s'ils fuient, on récupérera les eaux. Ce n'est pas le cas sur la ligne actuelle. Donc on a tout intérêt à ce qu'il y ait une majorité de trains qui puisse l'emprunter.

Estelle BRISSET : Monsieur, vous vouliez parler depuis longtemps, merci de votre patience.

► **Robert BERTRAND, président de l'association « Balaruc-Fusion » :** Je pense que tout ce qui a été dit est important, je crois que la défense de l'environnement est importante, je crois que cette ligne va poser de gros problèmes. Pour moi, 1500 mètres de viaduc du côté de Poussan et d'Issanka, représentent quelque chose de grave. Pour ma part, je suis à 5-6 kilomètres de Sète, le soir, quand les trains de marchandises passent, on entend très bien. Donc le problème du bruit est très particulier, je crois que le problème du bruit va se poser pour beaucoup de gens. Enlever le bruit sur un viaduc de 30 mètres de haut, je ne sais pas comment on va faire. Ça, c'est un premier problème. Deuxième problème, je crois qu'on avait proposé une gare à Saint-Jean-de-Védas, je reviens là-dessus, pourquoi pas ? Pourquoi n'a-t-elle pas été retenue ? Ensuite, les trains vont passer à quelle vitesse, pour les TGV ? Ils vont passer au moins à 200 kilomètres-heure, je suppose, c'est vraiment très bruyant, je reviens toujours là-dessus. Bien entendu, je comprends très bien tous les riverains qui sont à moins de 500 mètres, ça va poser de gros problèmes. Quant à la Vène, il y a aussi un problème, c'est qu'on parle de la pollution de la Vène. Or, disons qu'il n'y a non pas une source, mais un prélèvement par la ville de Sète, puisqu'Issanka appartient à la ville de Sète. Or, le premier qui a bousillé en fin de compte la Vène, c'est la ville de Sète, en allant prendre l'eau à la source. L'été, il n'y a plus d'eau, à la Vène. Souvenez-vous de la Vène, d'Issanka il y a 40-50 ans, où tous les gens du village allaient passer l'été là-bas, parce que c'était frais, ou même l'hymne de Sète, c'était « Chagrïn, chagrïn, fay ta malla... Déjà canta la cigala Ayci la fêsta dé l'Issanka ». Autrement dit, Issanka, c'était un lieu historique très fort. Vraiment, le seul endroit où l'on pouvait enfin trouver de la fraîcheur l'été, ça devient quelque chose d'absolument atroce, il n'y a plus d'eau, à cause de Sète. Il va falloir quand même reconsidérer ça. Maintenant, on parle de pollution, je veux bien, mais là aussi, avec ce viaduc, ça va être pire que tout. Je fais un petit trait d'humour là-dessus. La gare de Saint-Jean-de-Védas, pourquoi pas, pourquoi pas une gare, encore une fois, pour desservir Agde, Sète, le bassin de Thau, c'est très important, plutôt que Béziers et Narbonne. J'ai bien compris votre discours de tout à l'heure, cher monsieur, mais je n'ai pas très bien saisi les subtilités, donc voilà les questions que j'avais à poser.

Estelle BRISSET : Très bien, des précisions, peut-être, sur les longueurs de viaducs, la hauteur et la vitesse des trains, aussi.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : L'objectif des murs anti-bruit, c'est bien de diminuer, pas d'annuler, Antoine l'a dit, on n'annulera pas le bruit. Après, avec la ligne, ça ne sera pas comme avant, ça, c'est sûr, on ne va pas vous vendre autre chose. D'ailleurs, on n'est pas là pour vous vendre le projet, on est là pour vous expliquer comment il pourrait s'inscrire dans le territoire. Donc l'objectif des études qui sont conduites, c'est bien de vérifier, y compris sur une zone en viaduc, que la mise en place de ces écrans va permettre de limiter le bruit, à la fois en journée, et comme il y aura des trains de marchandises et que certaines circulent la nuit, y compris la nuit. Mais vous avez raison, le train, on l'entend de loin, suivant le sens du vent, mais c'est pris en compte dans les calculs. L'objectif n'est pas qu'il y ait zéro bruit, personne ne sait le faire. Ce n'est pas du tout ce qu'on va vous vendre. Sur le viaduc, on peut construire... c'est d'ailleurs ce qui était en photo, on sait mettre des murs anti-bruit sur les viaducs. Ce n'est pas une difficulté technique. On va être très clairs, c'est les résultats

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

des simulations qui devront être confirmés par les mesures, une fois que la ligne sera en service, qui vont définir les logements à protéger. Donc il y a un dernier cas, c'est les logements qu'on n'arrive pas à protéger, même avec le mur anti-bruit, même avec le double-vitrage. Ceux-là, généralement, ça se terminera par une mesure d'achat, tout simplement. Le prix, c'est une vraie question, même si elle a été posée par plusieurs personnes. À quel prix on achète les terrains ? Ce soir, il y a, parmi les personnes de mon équipe présentes, Sylvie Martin, qui est en charge des acquisitions foncières. Donc les fameuses maisons qu'on a achetées, qu'on a démolies, c'est elle qui a la responsabilité de mener ces négociations avec les propriétaires. Est-ce que tu peux expliquer pourquoi on achète et comment ça se passe, qui fixe le prix ?

Sylvie MARTIN, SNCF Réseau : Bonsoir à toutes et à tous. Je suis Sylvie Martin, en charge de l'action foncière, à la direction régionale de SNCF Réseau. En préambule, peut-être une explication importante : on n'est pas demain chez vous, vous l'avez compris, on a un petit peu de temps, on est en enquête publique à la fin 2016, va suivre une déclaration d'utilité publique, on ne pourra pas acquérir avant, de toute façon. Une fois qu'on aura une déclaration d'utilité publique, il nous faudra des financements, pour aller acheter les terrains et les maisons, les bâtis, tout ce qui sera du besoin pour la réalisation de la ligne. Et puis il va nous falloir affiner au maximum les emprises. C'est-à-dire qu'il va nous falloir savoir où on passe, à l'échelle de la parcelle, du mètre carré. Ça, c'est un préambule, on n'est pas demain chez vous, on ne vous demandera pas non plus de partir de chez vous du jour au lendemain, bien sûr que non, notre stratégie première, c'est l'anticipation pour tout, les bâtis, les exploitations agricoles, les sièges d'exploitation, les AOC bien sûr, les vignes, etc. Concernant l'indemnité, il y a deux choses. On va acquérir des terrains agricoles, on va acquérir des bâtiments, on va acquérir des maisons d'habitation. On a plusieurs outils. Pour tout ce qui est agricole, on a la chance d'avoir des protocoles indemnitaires, c'est une base de référencement qui couvre l'ensemble des chefs de préjudice et l'indemnisation qui va avec. Ça, ce sont des protocoles qu'on a mis en place avec les Chambres d'agriculture, les syndicats agricoles, et anciennement les services fiscaux, qui sont aujourd'hui France Domaine. Donc ça, ça ne concerne pas les bâtiments d'habitation, mais ça concerne la totalité des espaces agricoles, tout y est vu. Ensuite, pour les maisons d'habitation, on a France Domaine qui vient, c'est-à-dire que pour les indemnités, on a certes un outil, c'est les protocoles, mais on a aussi des expertises qui sont de la responsabilité de France Domaine. France Domaine, c'est le Ministère des Finances publiques, qui va venir chez vous, terrain, ou maison d'habitation, expertiser votre bien et c'est sur la base de cet avis que nous allons vous proposer un montant d'acquisition. Pour vous rassurer, sur le contournement Nîmes-Montpellier, sur l'ensemble des projets ferroviaires, on est à environ 95 % d'accords amiables. Aujourd'hui, je viens du contournement Nîmes-Montpellier, je n'ai aucune réclamation de gens qui avaient des maisons d'habitation, des locaux industriels, des locaux commerciaux ou des sièges d'exploitation, qui sont venus me dire qu'aujourd'hui, ils étaient mécontents de comment ça s'est passé avec SNCF Réseau. Je tenais à vous le dire, c'est très important. Les indemnités, on va peut-être passer le PowerPoint, il y a une valeur principale du bien, donc la valeur vénale du bien, pour les bâtis comme pour les terrains. À cela va s'ajouter une indemnité de emploi, qui vous est proposée pour vous permettre de ré-acquérir un bien similaire, en fait, ça vous paye les frais notariés. On a plusieurs types d'indemnités, les indemnités propriétaires, là, on parle plutôt des terrains, indemnités de emploi, ce dont je viens de vous parler, et puis, sur le foncier agricole, on va avoir tout ce qui est perte de capital végétal, quand on a une culture pérenne, la vigne notamment, les vergers aussi. Et des indemnités complémentaires, qui seront tout élément mobilier du bien. Il faut que vous le sachiez, tout préjudice matériel ou financier, de toute façon, est indemnisé. Ensuite, on a les indemnités exploitants, donc ce sont les indemnités d'éviction. Il peut y avoir des propriétaires qui ne sont pas exploitants, des exploitants qui ne sont pas propriétaires ou les deux, mais de toute façon, toutes les pertes de culture, les préjudices de déséquilibre, sont également indemnisés par le protocole agricole. Ensuite, on a des

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

indemnités complémentaires, les réaménagements, les allongements de parcours, c'est ce que je vous dis, tous les préjudices liés à l'exploitation sont pris en compte par les protocoles. Vous avez mon mail, mon numéro de téléphone, mon collaborateur Fabrice Carayon, qui est chargé de la transaction, donc c'est lui qui se déplace beaucoup sur le terrain. Je tenais à vous dire qu'on a aussi une anticipation foncière, une stratégie qui nous tient à cœur, c'est de créer de vraies relations avec chacun des riverains, des propriétaires qui sont concernés par le projet et les exploitants. On met en place un certain nombre de démarches avec les Chambres d'agriculture, avec les professions en entier, pour avoir un diagnostic des enjeux et des impacts sur l'agriculture, bien en amont, pour pouvoir prioriser ensuite nos actions de solution.

Estelle BRISSET : Attendez, on va vous donner le micro.

Sylvie MARTIN, SNCF Réseau : La dame parlait d'Issanka, on a acheté trois maisons sur Issanka. On a acheté une première maison il y a bien longtemps, du temps de la SNCF et Réseau Ferré de France. On a démoli celle qui n'était pas habitée, qui n'avait pas de locataire.

► **Un intervenant :** Comment vous pouvez acheter avec la déclaration d'utilité publique ?

Sylvie MARTIN, SNCF Réseau : C'est ce que monsieur Édouard Parant vous disait tout à l'heure, on a un emplacement réservé, on peut mettre la diapositive sur l'emplacement réservé et la ZPP, que tout le monde se représente bien ce que c'est, parce qu'apparemment, vous n'avez pas tous l'information. Dans les documents d'urbanisme de vos mairies, de vos communes, il y a un emplacement réservé au bénéfice du projet. Donc on ne voit pas très bien la ligne violette, si on peut faire un petit zoom. On a en rouge la zone de passage préférentielle, qui fait 1000 mètres sur le terrain. Celle-ci a fait l'objet d'un arrêté préfectoral au mois de février 2012, ce n'est pas celle qui nous intéresse, c'est la bande violette, qui fait 100 mètres de large. Celle-ci a fait l'objet d'un emplacement réservé dans tous les documents d'urbanisme qui sont concernés par la ligne. Cet emplacement réservé donne des droits et des obligations au maître d'ouvrage, à nous, mais aussi aux propriétaires qui sont dessous. C'est-à-dire que nous, nous avons l'obligation d'acheter tout propriétaire qui nous met en demeure d'acquérir le bien concerné, tout ou partie. [inaudible] Madame, moi, ce que je peux vous conseiller, c'est effectivement de vous déplacer au service d'urbanisme de votre commune, de regarder le PLU, de voir si oui ou non, vous êtes en emplacement réservé, et puis ensuite, de bien réfléchir, à savoir si votre projet est de vous demander d'acquérir aujourd'hui ou d'attendre le projet.

Estelle BRISSET : Peut-être que vous pouvez prendre contact à la fin. Il y avait monsieur, tout à l'heure, qui voulait prendre la parole, non, on a peut-être répondu à vos questions. Monsieur, ici.

► **Monsieur [ROBINET], habitant de Poussan :** Une question très technique : quand vous êtes en viaduc, est-ce que vous achetez toute la bande de terrain qui est dessous ? Et si oui, de quelle largeur, à peu près ? Ou est-ce que vous vous contentez de l'emprise des pylônes, ou est-ce que c'est une servitude imposée aux propriétaires ? Quel est le statut juridique de votre voie, quand elle est en viaduc et surtout les terres dessous ?

Sylvie MARTIN, SNCF Réseau : Quand on est en viaduc, c'est une emprise foncière, c'est-à-dire qu'on est obligés d'implanter l'infrastructure sur un terrain dont on est propriétaire, donc ça va être du domaine public ferroviaire. Donc on n'achète pas les piles, on achète la totalité de l'emprise sur laquelle on va s'installer, effectivement. En termes de continuité

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

d'exploitation, de largeur, ça dépend, je n'ai pas d'idée là-dessus pour l'instant. Je ne sais pas si en termes de largeur, on a une réponse ?

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Il faut garder à l'esprit que ce qui va être nécessaire pour construire l'ouvrage est ce qui sera nécessaire pour faire circuler les trains. Typiquement, sur un viaduc, on va avoir besoin de plus de place pour construire le pont, qu'une fois qu'il sera construit et qu'il y aura les piles. Donc il est tout à fait possible de rentrer à la culture, parce qu'on avait besoin de faire une piste, pour amener les grues, de faire les travaux pour faire les fondations des piles, donc ça, ça va prendre de la place, ça va prendre 50 à 100 mètres de large. Mais après, effectivement, nous, on pourra très bien rendre la culture et revendre ces terrains, s'ils n'ont plus d'utilité ferroviaire pour le projet. Il n'y a pas de soucis, ça se fait.

Sylvie MARTIN, SNCF Réseau : Ce qui est sûr, effectivement, c'est que sous les viaducs, il y aura de toute façon les continuités d'exploitation, c'est évident, il peut y avoir aussi des conventions d'occupation, que l'on pourra accorder, il pourra y avoir des reventes dans certains cas.

Estelle BRISSET : Il y avait monsieur, ici, qui souhaitait prendre la parole.

► **Claude [Bertrand], habitant de Mèze :** Moi, je me pose la question, qu'est-ce que vous nous proposez, pour les personnes comme moi, qui sont juste en dehors du tracé, c'est-à-dire à 50 mètres ou 100 mètres maximum de la voie ? Parce que nos maisons deviennent invendables, nous sommes bloqués depuis 1992, on nous a dit « stop, terminé, vous ne pouvez rien faire, vous ne pouvez pas vendre », évidemment, puisque personne ne va acheter un bien sur lequel il y a un projet de TGV. Donc qu'est-ce que vous comptez faire pour nous ?

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Juste une précision, vous nous dites « je suis à 50 mètres de la voie, mais je suis bloqué depuis 1992 ». Si vous êtes à 50 mètres, vous n'êtes pas bloqué.

► **Claude [Bertrand], habitant de Mèze :** On nous avait réservé 1 kilomètre, j'avais reçu à l'époque les représentants du TGV, puisque le tracé est le même que le premier qu'il y a eu, on nous avait dit « vos deux maisons sont prises, le TGV passe au milieu », mon frère habitant à 200 mètres de chez moi. « Donc on va vous prendre les deux maisons ». J'avais des projets d'agrandissement de la maison, on m'a dit « stop, pas de permis de construire, vos maisons seront rachetées comme elles sont aujourd'hui », ils ont fait des photos et tout, à l'époque. Donc qu'est-ce que vous voulez, on ne peut pas vendre et chaque fois que quelqu'un va à la mairie pour demander quand on met nos maisons en vente, on leur dit « il y a le projet TGV ». Donc c'est invendable.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Justement, c'est pour ça qu'il y a des outils et que la loi doit protéger les riverains. Normalement, ce que j'entends, c'est que vous êtes concerné par le projet. Vous êtes dans les emprises ou dans le projet d'intérêt général. Sinon, on n'a pas pu vous interdire de faire les travaux.

► **Claude [Bertrand], habitant de Mèze :** C'est ce qu'on nous a dit en 1990 ou 1992, après, on ne nous a pas répété... on est restés longtemps sans voir personne.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : D'accord, mais aujourd'hui, il n'y a qu'une bande de 100 mètres, qui existe et au moment de l'enquête publique, il y aura les emprises.

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

► **Claude [Bertrand], habitant de Mèze** : Les 100 mètres sont entre nos deux villas, c'est sur nos terrains, enfin sur le terrain de mon frère. Lui, ça passe chez lui, de chez lui à chez moi, mais de mur à mur, pas de propriété à propriété. De mur à mur, il y a 200 mètres. Il y a 100 mètres d'emprise, mais de mon côté. Donc il reste 100 mètres d'emprise, c'est à 50 mètres de chez lui, ce qui est prévu, ce qu'on m'a dit, 50 mètres plus l'emprise, si vous prenez 50 mètres de large, je ne sais pas combien vous prenez, moi, je suis donc à 100 mètres. Je ne sais pas si vous pouvez vivre avec un TGV qui passe à 100 mètres de chez vous. Ce n'est pas possible.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Donc il y a deux choses. Soit votre bien est sous l'emprise future du projet, ou il est déjà sous l'ancien tracé. Dans ce cas-là, vous pouvez mettre en demeure SNCF d'acheter votre bien.

► **Claude [Bertrand], habitant de Mèze** : Oui, je l'ai fait.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Donc vous avez fait ce qui s'appelle normalement un courrier de mise en demeure ?

► **Claude [Bertrand], habitant de Mèze** : Le droit au délaissement.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Voilà, le droit de délaissement, que vous adressez au maire, qui transmet à SNCF.

► **Claude [Bertrand], habitant de Mèze** : Ça a été fait il y a déjà quelque temps.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Vous l'avez fait quand, monsieur ?

► **Claude [Bertrand], habitant de Mèze** : Je l'ai fait il y a déjà quelque temps, on a déjà eu monsieur Carayon qui est venu expertiser la villa de mon frère, mais il m'a dit « vous, vous êtes en dehors, donc pour vous, il n'y a rien.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Oui, si vous n'êtes pas sous l'emprise du projet, il n'y a pas d'obligation d'achat.

► **Claude [Bertrand], habitant de Mèze** : Et vous vivez avec le TGV à 100 mètres de chez vous ?

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Moi, non.

► **Claude [Bertrand], habitant de Mèze** : Et vous vendez ? Qu'est-ce qu'elle vaut, la maison, j'y mets le feu ? C'est tout ce que j'ai à faire.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Ce qui doit être fait, c'est de vérifier que vous n'avez pas de dommages et d'impact qui deviennent insurmontables, par rapport à la qualité de vie qui est la vôtre.

► **Claude [Bertrand], habitant de Mèze** : Donc je suis obligé de subir le TGV ?

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Vous allez subir, oui, au nom de l'intérêt général.

► **Claude [Bertrand], habitant de Mèze** : Je n'ai pas d'autres solutions. La maison, ça ne compte pas, 60 ans de travail, ça ne compte pas, ma maison, je n'en fais rien. Je ne laisse rien à mes enfants.

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Pourquoi il n'y a pas cette notion de distance ? Parce que ça dépend si on passe au-dessus du terrain naturel, donc là, vous allez avoir une barrière visuelle et puis vous allez avoir quelque chose qui va effectivement bouger le paysage, est-ce qu'on passe en contre-bas dans une combe ?

► **Claude [Bertrand], habitant de Mèze :** Vous passez en contre-bas pour rattraper la hauteur de la route.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Ou il y a même des fois où l'on passe en partie enterrée. Donc en fait, il n'y a jamais de distance minimale d'acquisition. C'est pour ça. Après, c'est du cas par cas, pour savoir si on peut recréer un cadre de vie acceptable ou pas.

► **Henry FRICOU, maire de Mèze :** On ne peut pas négocier... ?

Édouard PARANT, SNCF Réseau : L'objectif, c'est d'acheter ce qui est strictement nécessaire au projet.

► **Henry FRICOU, maire de Mèze :** C'est quand même incroyable qu'on ne puisse pas, au cas par cas, lorsqu'il y a une maison qui se trouve à 50 mètres, notamment celle-ci, qui se trouve à 50 mètres et quelques de la voie, de ne pas l'englober et de laisser une maison comme ça, à 50 mètres, ça paraît incroyable, ce truc-là.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Mais justement parce qu'on ne sait pas définir de critère. Est-ce que c'est 50 mètres, est-ce que c'est 75, est-ce que c'est 100 ? Vous allez avoir des gens qui auront plus d'impact à 150 mètres que d'autres à 75 mètres ? C'est pour ça que c'est du cas par cas. Et un des problèmes, notamment, c'est le bruit et l'impact visuel.

► **Henry FRICOU, maire de Mèze :** Là, ils auront les deux.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Il faut voir, est-ce qu'on arrive à effacer en partie en payant des plantations, en payant un merlon paysager, à effacer la la ligne, est-ce que pour autant, c'est suffisant, vis-à-vis des nuisances sonores ? Parce que peut-être que votre maison est tellement près que même en la protégeant, on n'arrivera pas à la protéger, c'est ce que je vous ai dit tout à l'heure. Dans ce cas-là, on peut être amené à proposer un achat de résidence.

► **Henry FRICOU, maire de Mèze :** Et ça se passe quand ? Lorsque la ligne est construite ou aujourd'hui ?

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Ça ne se passe pas aujourd'hui, parce que le tracé n'est même pas validé.

► **Henry FRICOU, maire de Mèze :** Non, mais après l'enquête publique. Au moment de l'enquête publique ?

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Au moment de l'enquête publique, on va vous dire « voici le projet tel qu'il doit être réalisé », mais tant que vous n'avez pas ce qui s'appelle une enquête parcellaire, madame Martin va vous expliquer, cette enquête parcellaire a pour objectif de faire intervenir des géomètres, qui vont délimiter exactement dans chaque parcelle le passage du train. Cette enquête parcellaire est faite après l'enquête. C'est après 2018, donc on a le temps. Tu voulais compléter, Sylvie ?

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

Sylvie MARTIN, SNCF Réseau : Oui, je voulais parler de l'enquête parcellaire, donc effectivement, je vous parlais tout à l'heure qu'avant d'aller vous contacter pour vous proposer l'acquisition de votre bien, il faut qu'on sache où on passe, au mètre carré près. Ça, c'est l'objet d'une enquête parcellaire, c'est-à-dire que sur l'ensemble du tracé, on va avoir sur un plan cadastral les emprises, donc les besoins fonciers réels de la ligne. C'est ça, l'enquête parcellaire, qui fait l'objet d'une enquête publique, qui peut être conjointe à l'enquête publique de la DUP, mais ce ne sera pas notre cas, ce n'est pas le choix qu'on a fait, ce sera une enquête parcellaire qui sera postérieure. Je voulais revenir sur ce que vous disiez, monsieur, sur le dommage sur la valeur de votre bâti, à 50 mètres du tracé, effectivement, comme disant monsieur le maire de Mèze, il y a différents types d'indemnités. Il y a des indemnités lors de la phase d'acquisition, je vous en ai parlé tout à l'heure, et puis il y a effectivement les indemnités qui sont de l'ordre de la phase post-réalisation. Là, on est plutôt dans ce cadre-là, c'est-à-dire qu'une fois que le train va passer, une fois qu'il va fonctionner, qu'il va rouler, que les infrastructures seront là, vous pouvez demander une indemnité pour dépréciation de votre bâti. Ça, ça se passe devant le tribunal administratif. Pour cela, il faut que ce soit avéré, effectivement, il faut qu'il y ait des expertises de faites, il faut qu'il y ait des projets de vente, etc. Je voulais revenir sur une chose aussi, c'est que vous disiez tout à l'heure que vous ne pouviez pas vendre votre bien aujourd'hui, je suis depuis 2012 à peu près sur la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan, il y a 10 personnes, 10 propriétaires qui sont sous l'emplacement réservé aujourd'hui, qui avaient la même iniquité, qui sont sous l'emplacement réservé, ou en dehors, qui ont pu vendre leur bien malgré le projet. Je peux vous le garantir aujourd'hui, il n'y a pas eu de dépréciation sur le prix. Il y a eu 10 personnes qui ont vendu leur bien, dans le projet, dans l'emplacement réservé ou dans la zone de passage préférentielle. Il n'y a pas d'interdiction. Aujourd'hui, l'emplacement réservé, il préserve le projet d'un surcoût, par rapport à de nouvelles constructions, depuis 2000, mais il n'empêche pas de vendre.

► **Claude [Bertrand], habitant de Mèze :** La maison est en vente, mais tous les gens qui viennent, ils me disent « oui, mais votre maison, on l'achète, oui, mais à moitié prix ».

Sylvie MARTIN, SNCF Réseau : Répondez-leur que le jour où France Domaine va se déplacer chez vous, si elle doit être acquise in fine, France Domaine a des critères très cadrés sur l'estimation des biens. Il y a un logiciel qui s'appelle Patrim, qui s'appelait anciennement [Œil], c'est le nouveau Patrim, qui est accessible au public, je tiens à vous en informer ici, sur le site Internet, si vous tapez « Patrim », vous avez une partie du marché foncier qui est en ligne sur Internet. Donc c'est avec ce logiciel Patrim, qui prend des références sur les 2-3 dernières années, sur les biens similaires dans un secteur proche du bien en question. Après, il se peut qu'il y ait des éléments de mobilier, des éléments particuliers que France Domaine n'a pas vus, on peut revenir chez vous, il peut y avoir des contre-expertises, etc., mais sachez encore une fois que dans 95 % des cas, on tombe d'accord.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Je voulais compléter, et après, je crois qu'il y a d'autres questions. Quelque chose qui doit être très clair, ce n'est pas SNCF Réseau qui fixe le prix d'achat de la maison, c'est l'État et le service compétent, qui s'appelle France Domaine. Donc nous, nous n'intervenons pas dans l'estimation du bien. Ça, c'est quelqu'un d'impartial, qui est au service de l'État. Première chose. La deuxième, j'ai oublié, mais ce n'est pas grave.

Estelle BRISSET : Ça reviendra après. Monsieur au fond, vous vouliez poser une question.

► **Jacques LLORCA, « Poussan Autrement » :** Oui, moi, je voudrais revenir à la vision stratégique, pour dépasser les cas personnalisés. Tout à l'heure, vous avez évoqué,

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

dans votre propos liminaire, l'accord quasi unanime des élus du bassin de Thau, par rapport au projet. La précision de vos réponses aujourd'hui, je suppose qu'elle a été la même pour l'ensemble des élus, qui ont donc donné leur approbation, sauf, si on a bien entendu, ceux de Bouzigues et le conseiller général d'alors, qui est devenu conseiller départemental Christophe Morgo. Il serait intéressant, aujourd'hui, de savoir si les nouveaux conseillers municipaux vont être à nouveau consultés pour donner un avis d'opportunité, par rapport à l'élaboration que vous avez largement développée du projet présent. Deuxièmement, en 2005, j'étais alors élu à Poussan, je le suis toujours, minoritaire aujourd'hui, « Poussan autrement », en 2005, je m'étais adressé notamment à monsieur Parant, pour suggérer, devant le caractère inéluctable du passage du TGV, parce que vous avez beau expliquer, « ce n'est pas décidé, etc. », non, c'est réellement décidé. Donc devant le caractère inéluctable, j'avais suggéré, en géographe que je prétends être, qu'une gare sur le secteur entre Loupian, Poussan, qui aurait desservi l'ensemble du bassin de Thau et notamment l'agglomération de Sète et bien entendu la métropole en devenir de Montpellier, était un vrai outil de développement économique, parce que vous avez évoqué tout à l'heure le développement économique des territoires, mais il est tout à fait clair que le passage au nord du bassin de Thau ne développera rien du tout, sauf à ce que le fameux viaduc devienne aussi célèbre que le viaduc de Millau, qu'on arrive donc à valoriser cette activité. Quant à la démonstration lumineuse que vous avez tenté de faire, dans l'efficacité de 11 minutes de distance entre la gare de Narbonne et la gare de Béziers, objectivement, ce n'est pas très raisonnable, mais ce sont deux gares que je qualifierais moi d'électorales ou d'électorales, au moins l'une des deux, fatalement, encore que, celle de Narbonne a du sens, puisque par rapport à Toulouse, Barcelone, Montpellier, Marseille et la vallée du Rhône, stratégiquement, elle peut s'expliquer. Celle de Béziers est une concession aux pressions diverses et elle n'a pas de sens. Je reviens à Poussan. S'il y avait sur le secteur du Poussan, et j'y reviens par rapport à l'inéluctabilité de ce projet, s'il y avait sur la zone de Poussan une gare qui serait celle qui remplacerait celle de la Mogère, parce que celle de la Mogère, à l'époque, Georges Frêche avait eu évidemment une vision futuriste du développement de la ville vers Lattes, j'étais proviseur du lycée Pierre Mendès France, secteur de la Mogère, donc je connais bien l'emplacement. Donc la vision était futuriste, mais aujourd'hui, ça a été développé maintes fois depuis tout à l'heure, pour aller à la Mogère, depuis le nord du bassin de Thau, c'est la galère et ce sera la galère, c'est évident. Le fameux tram dont Georges Frêche parlait à l'époque jusqu'à Poussan, c'est une vue de l'esprit, bien entendu. Donc il devait y avoir un développement économique du nord bassin de Thau, ça ne peut être qu'avec une rupture de charges, et notamment, monsieur Lubrano sait de quoi on parle, avec la plaine qui est certes en débat entre l'agriculture et un vrai développement économique à imaginer totalement, eh bien là, s'il y avait quelque part une gare qui desservirait l'ensemble du bassin de Thau, là, on serait dans un vrai support de développement économique. Autrement, nous nous contenterons de regarder passer les trains à grande vitesse, avec tous les bruits, en hyperbole d'ailleurs, qui retomberont sur l'ensemble de la ville de Poussan.

Estelle BRISSET : Alors deux choses, comment sont associés les élus, et puis une gare nouvelle à Poussan.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Je vous rappelle comment se passe la concertation. À chaque prise de décision, il doit y avoir interrogations, et notamment interrogations des élus du territoire, avant que les cofinanceurs ne prennent une décision. Donc la dernière fois que les élus... il n'y a pas uniquement les maires, il y a aussi les parlementaires, les conseillers départementaux et régionaux qui sont invités, la dernière consultation a eu lieu en novembre. Elle a bien eu lieu après les élections municipales, donc sur la base des nouveaux exécutifs. Ça, c'est clair. Maintenant, je n'ai pas en tête ce qu'a dit untel et untel, vous pouvez le retrouver, il y a les verbatim sur le site Internet.

Estelle BRISSET : Ça s'appelle les commissions consultatives.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Donc vous allez sur lalignenouvelle.com, « ateliers, réunions de concertation ». Les gens n'ont pas pas donné un blanc-seing à SNCF Réseau en leur disant « allez-y, c'est bon, vous avez notre accord, ce n'est pas du tout ça qu'ils ont dit. Ils ont dit : parmi les variantes que vous nous proposez, on estime que la moins dommageable pour notre territoire, c'est celle-ci. C'est ça, leur position, ce n'est pas de nous dire « oui, allez-y, pas de problème ». Il n'y a jamais personne qui m'a dit « allez, sors les bulles, c'est bien, parce que j'ai une boîte de BTP, ça va être bon ». Je veux préciser un point aussi vis-à-vis du bassin de Thau, parce qu'il y a la Communauté de communes du nord bassin de Thau et il y a la Communauté d'agglo du bassin de Thau. La Communauté d'agglo du bassin de Thau était cofinanceur des études jusqu'au débat public, elle a financé le débat public. C'est à ce moment-là qu'on a réfléchi à où faire des gares nouvelles. À cette époque, l'agglo de Thau n'a pas poussé pour une gare nouvelle. D'ailleurs, au débat public, quelques personnes comme vous ont posé la question, mais dans l'ensemble des choix validés par les décideurs, y compris le bassin de Thau qui à l'époque était cofinanceur, jamais il n'a été envisagé une gare sur le territoire du bassin de Thau. C'est juste pour vous rappeler ça. Donc la prochaine consultation aura lieu par le préfet de région, après le comité de pilotage du 17 juin, donc avant transmission au ministre, le préfet de région va écrire à l'ensemble des élus et va leur demander, sur la base du dossier que mon équipe aura préparé, « merci de me dire ce que vous en pensez ». Il s'adressera aux élus, mais aussi au milieu associatif, aux syndicats, aux chambres consulaires, comme ça s'est fait les fois d'avant, à chaque fois qu'il y a eu une décision ministérielle à prendre. Voilà ce que je pouvais vous dire.

Estelle BRISSET : Monsieur Adgé, maire de Poussan, vous vouliez réagir, puisqu'on parle de la consultation des élus ?

► **Jacques ADGÉ, maire de Poussan :** Oui, tout simplement pour revenir bien en arrière, en ce qui concerne Poussan, effectivement, le souhait de Poussan était que ça passe complètement au nord. On avait eu une esquisse, à une certaine époque, qui a vite disparu et on a eu plusieurs pistes qui se sont multipliées, jusqu'à la dernière qui passait pratiquement sur la crique de l'Angle, puisqu'on peut considérer que celle-là était sortie du chapeau au dernier moment, donc les élus de Thau, de la CCNBT notamment et des communes concernées, que ce soit Mèze, Loupian, y compris Gigean qui n'est pas à la CCNBT, et Balaruc-le-Vieux, avaient manifesté leur désapprobation concernant ce tracé et beaucoup de ces tracés. Les réunions où l'on va, ce n'est pas toujours un long fleuve tranquille, monsieur Parant, vous pouvez en témoigner, monsieur Lubrano aussi, puisqu'il est avec nous à ces réunions. C'est vrai que les élus manifestent souvent leur désapprobation, y compris pour la gare. Ça avait bien été proposé, puisqu'en 2005, on était ensemble, monsieur Llorca, donc on n'a pas de souci là-dessus, concernant cette gare LGV. Donc les propositions avaient été faites, c'est quelque chose qui n'a pas été retenu, malgré que quelques élus aient manifesté. Par rapport au projet, par rapport à ce qui a été évoqué, c'est quelque chose qui n'a pas été retenu, la preuve, on n'en parle pas aujourd'hui, donc c'est bien de le préciser. Et puis quand même une précision pour certains élus, parce qu'ici, on a les bons d'un côté, les mauvais de l'autre, la dernière réunion, c'est la seule réunion du mois de novembre où on a eu l'unanimité, y compris au niveau du conseiller départemental, qui n'était pas forcément pour, qui était le conseiller régional à l'époque, vous pouvez regarder et aller sur le site, vous aurez le verbatim, effectivement, il y a eu une unanimité de tous les élus du bassin, notamment en disant : ce que vous nous proposez, c'est le projet le moins mauvais pour nous, on n'a pas dit que c'était le meilleur, mais la différence, c'est que c'est certainement le moins mauvais. Donc c'est ce qui a été dit, et il est important, quand même, de remettre les choses à leur place, parce qu'on n'est pas là pour ça. Moi, ce genre de réunions, c'est un régal, parce que ça permet à tout le monde de s'exprimer et je vous en remercie. Si on a choisi Poussan, si vous nous avez proposé Poussan, vous savez, on aurait pu aller à Mèze, il y aurait eu plus de Mézois, et peut-être que l'élu de Poussan aurait été tranquille. J'y viens tranquillement, parce que la position de Poussan a été défendue, au

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

même titre que certaines autres communes, qui ont défendu leur position aussi. Il en est sorti ce qu'il en est sorti, effectivement, on a adopté au mois de novembre à l'unanimité, c'est la première fois, monsieur Parant, depuis qu'on se voit. C'est un projet qui a été adopté à l'unanimité, on vous a donné un blanc-seing, mais pas forcément la solution qui sera la solution définitive. Tous les élus ont été d'accord, je le précise bien, tous les élus, et vous pouvez aller le vérifier. Donc nous, on n'est pas d'accord sur ce tracé, on n'était pas d'accord, parce qu'on aurait préféré le tracé nord, on estime que c'est le moins mauvais, puisque le tracé nord a été abandonné. Voilà ce que j'avais à préciser.

Estelle BRISSET : Très bien, merci, monsieur Adgé. Il y avait monsieur au gilet bleu et après, madame.

► **Fabrice CLASTRE, habitant de Poussan :** J'ai quelques petites questions. La première, j'ai entendu « développement du port de Sète », avec notamment, j'imagine, les autoroutes de la mer, donc développement du trafic de fret, qui va aller en s'accroissant. On ne l'a pas trop vu jusque-là, mais j'imagine que ça va se développer, trafic qui va rester sur le réseau existant. J'ai entendu aussi monsieur Parant nous dire que le trafic de fret international allait passer sur la nouvelle voie. J'ai entendu aussi mixité de la nouvelle voie, jusqu'à Béziers. Que va faire le trafic de fret international, il s'arrête à Béziers, et après ? Celui qui va en Espagne, par exemple, il reprend la route ? Donc ça, c'est ma première question. J'avais ensuite une question sur le site, j'ai vu qu'en termes d'information du grand public, au-delà du site Internet et des réunions publiques, il y avait des documents d'information diffusés régulièrement et des expositions. Quels sont ces documents diffusés régulièrement et à qui sont-ils diffusés ? Où et quand se déroulent les expositions et pour qui ? Ça, c'était ma seconde question. J'en ai deux petites dernières, concernant les dessertes TGV sur le réseau existant, c'est-à-dire celui de Sète et d'Agde, très concrètement, combien de TGV par jour ? Et dernière question, j'ai entendu 1500 chantiers annuels, 4 milliards d'euros en 2015, j'ai entendu 1 milliard ne serait-ce que sur la région Languedoc-Roussillon. Est-il prévu, sur les chantiers qui auront lieu en Languedoc-Roussillon, des clauses d'insertion pour les entreprises qui auront à travailler sur ces chantiers, de façon à faire travailler les gens du bassin de Thau et de la région, de façon plus générale ?

Estelle BRISSET : Alors, les autoroutes de la mer, c'était la première question.

► **André LUBRANO, vice-président, Conseil Régional Languedoc-Roussillon :** Je veux bien répondre. Les autoroutes de la mer, en effet, c'est prévu, ce sera sur la prochaine tranche qui se fera – si vous avez une vision du port de Sète – du côté de ses pôles, à peu près à cet endroit-là. C'est vrai qu'aujourd'hui, vous avez dit que ça ne se voit pas beaucoup, mais moi, je peux vous dire que le trafic, et particulièrement en début d'année, il est en augmentation, mais pourquoi ça ne se voit pas beaucoup ? C'est parce que, jusqu'à maintenant, ce port était en déshérence complète. Il n'y avait rien. Or, depuis 2008 que la région est propriétaire du port, des millions d'euros ont été investis. C'est des gros sous, c'est des sous des impôts, des Languedociens, c'est clair, ce n'est pas André Lubrano qui met la main à la poche, pas plus que Georges Frêche, qui a eu la vision. Mais il faut connaître le port de Sète, il faut voir que pendant des années, d'ailleurs, c'était la Chambre de commerce de Sète qui en avait la gestion et les travaux ne se sont pas faits. La nouvelle gare, en 1976, la gare et puis après, plus rien. Dans les années 1980, il y a eu l'aménagement du brise-lame, mais les bateaux ne voulaient plus y venir, il n'y avait même pas de pare-battage, pour les bateaux. Allez voir aujourd'hui les quais de Sète, moi, si vous voulez, un jour, j'avais organisé pour les élus du bassin de Thau un déplacement en bus pour le visiter. Vous verrez les changements, nous avons changé les grues qui avaient 40-45 ans, qui n'étaient plus compétitives, parce que c'est comme ça, aujourd'hui, un bateau, quand il arrive, à l'époque, quand ils étaient à l'intérieur du port de Sète, le bateau restait une

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

semaine. Il fallait une semaine, on le déchargeait à dos d'homme. Aujourd'hui, il y a des grues, il y a des tapis roulants, il y a des portiques, le bateau arrive le matin, il repart le soir ou le lendemain. Et pour ça, on a besoin de transit, c'est pour ça que tout à l'heure, je vous disais qu'on a repris les voies ferrées, pratiquement 99 % des quais de Sète sont alimentés par les rails et aujourd'hui, avec un outillage neuf et tout ce qu'on investit dans ce port, avec une future gare pour passagers, le quai H qui va faire 470 mètres, le Môle Masselin qui va pouvoir recevoir des bateaux de 220 mètres, deux en même temps, tout ça, c'est du trafic, c'est enfin un port qui a les moyens d'accueillir les bateaux. Avant, il n'avait pas les moyens, aujourd'hui, il a les moyens et c'est vrai, ça met du temps, mais il faut redonner confiance aux armateurs, c'est comme si vous avez un tour opérateur qui passe, il a un bus de 40 personnes, si vous avez 10 chambres, vous ne pouvez pas les loger. Aujourd'hui, on peut accueillir les bateaux, dans deux ans, ce sera encore mieux, parce que vous pourrez recevoir des navires de plus de 300 mètres. Et pour ça, oui, nous travaillons beaucoup sur l'inter-modalité. Aujourd'hui, vous avez une centaine de péniches par an qui viennent à Sète avec des graines, du vrac liquide. C'est vrai qu'on ne peut pas mettre de containers, parce qu'il faudrait surélever, et nous espérons que l'État le fera, tous les ponts qu'il y a sur le canal du Rhône à Sète, pour pouvoir en même temps transporter des containers. Nous sommes pour, je vous dis, charger les trains, charger les bateaux, décharger les bateaux, les mettre sur les wagons dans le port même et partir. Tout ça dans un contexte de préservation de l'environnement, puisque tout le monde est d'accord au moins là-dessus : aujourd'hui, le tout camions ou le tout voitures ne peut plus durer. C'est pour ça que nous investissons. Quand nous disons que nous voulons des sillons pour les TER et que cette ligne va pouvoir nous libérer des sillons, c'est aussi pour les passagers. N'oubliez pas que la région a proposé, même si tout n'est pas parfait, le train à un euro, c'est pour permettre à tous les habitants du Languedoc de traverser la région pour un euro, à la portée de toutes les bourses. Aujourd'hui, un chômeur peut prendre un train et aller de Montpellier ou du Gard jusqu'à la frontière espagnole pour un euro, ça, c'est la région, et elle a besoin de sillons. Aujourd'hui, la SNCF, vous m'empêchez de mentir, j'espère, vous n'êtes pas capables de nous accorder plus de sillons que ce que vous avez à votre disposition. Donc on a besoin de cette ligne. Moi, quand je vois le tracé, je comprends vos réactions. Quand je parle d'intérêt général, c'est à ce niveau-là. Certains disent « on va voir passer des trains à Poussan », mais par exemple, il y a 1350 employés sur le port de Sète aujourd'hui, en emplois directs, je parle. Il y en a 40 % qui habitent à Sète, il y en a 30 % sur Frontignan et le reste se répartit sur le bassin de Thau. Vous avez des gens à Poussan qui travaillent sur le port. Donc ce port, s'il se développe, si nous y arrivons, les Poussannais en profiteront aussi, comme les habitants de Balaruc, etc. À Sète, il n'y a que 40 % des employés du port qui y habitent. Après, ça habite à Frontignan et sur le bassin de Thau. Quand on parle d'intérêt général, c'est ça. Après, je comprends vos problèmes, pour ceux qui ont des appartements, comme monsieur Bertrand, ou une propriété, je compatis, je comprends ces problèmes.

Estelle BRISSET : Il y avait aussi la question sur la mixité, sur les expositions et sur le nombre de trains.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Sur la desserte de Sète et Agde, au départ de Montpellier en TGV, c'est de l'ordre de 8 trains par jour, voilà ce que donnent les prévisions, plus 90 TER par jour, en direction de Montpellier. Ça donne un peu une idée de la volumétrie. Sachant qu'on vient en TGV ou en TER, on roule à la même vitesse, ça ne change rien, donc ça fait une centaine de trains par jour, Montpellier-Sète. Les clauses d'insertion sur les chantiers, ça a été fait sur le contournement de Nîmes et Montpellier, parce que notamment les collectivités qui ont cofinancé le contournement de Nîmes et Montpellier, la région par exemple à 400 millions d'euros, ont souhaité que ça puisse bénéficier à l'emploi local. Il y a eu des clauses d'insertion, avec, je crois, 17 % à peu près, il faudrait voir sur le site, c'est suivi par le préfet de région, régulièrement, par les élus. Donc on peut, dans le cadre de gros projets neufs, mettre des clauses d'insertion. Après, quand

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

c'est des petits projets, je ne sais pas, aujourd'hui, si ça se fait. En tout cas, on est soumis à des marchés publics, mais la procédure de passation des marchés de SNCF, ça se rapproche des marchés publics. On ne peut pas dire : vous, habitants de telle commune, le chantier se fait sur votre commune donc c'est vous qui allez avoir le projet. Ça, c'est anti-démocratique. On ne peut pas, c'est de la discrimination. Donc on peut faire des clauses d'insertion, lorsqu'on a des cofinanceurs qui viennent sur le projet, qu'on a une volumétrie qui permet de s'adresser à l'ensemble de la région, mais on ne peut pas faire du clientélisme, c'est contraire à la libre-concurrence et à l'esprit de marchés publics. Après, vous m'avez dit : on fait du fret international, il va passer sur la Ligne Nouvelle, mais après Béziers, qu'est-ce qu'il devient ? Oui, effectivement, la Ligne Nouvelle va être mixte de Nîmes jusqu'à Béziers, puisque le contournement de Nîmes et de Montpellier est déjà en construction, il acceptera TGV+fret. Et de Montpellier à Béziers, la Ligne Nouvelle devrait elle aussi être mixte, et après, jusqu'à Perpignan, uniquement pour les TGV. Ça veut dire que ces trains de marchandises qui roulent sur la Ligne Nouvelle, à un moment donné, ils doivent retourner sur la ligne actuelle, pour aller de Béziers vers Toulouse ou Perpignan et l'Espagne. Alors, pourquoi ? Pourquoi on n'a pas fait une ligne qui permet d'aller, pour le fret, d'un bout à l'autre ? Parce qu'on a cherché à adapter le coût du projet aux besoins du projet. Les besoins ferroviaires ne sont pas les mêmes entre Béziers et Perpignan qu'entre Béziers et Montpellier. On le comprend assez simplement. Plus vous descendez vers le sud, moins il y a de clients, donc moins il y a de TGV. Plus vous êtes proche de l'aire montpelliéraine, plus vous avez de populations à desservir en TER, tous les jours. Le fret, lui, est à peu près constant. Donc plus vous vous rapprochez de Montpellier, plus vous avez de trains, parce que plus vous avez de TGV, plus vous avez de TER, donc moins il reste de place pour le fret. Autour de l'aire urbaine de Montpellier, on a besoin de sortir les trains de marchandises. Passé Béziers, on passe de 90 TER entre Montpellier et Sète à 80 TER, mais par contre, on a beaucoup moins de TGV, donc on a plus de place sur la ligne classique et on sait faire rouler, y compris en 2070 les trains de marchandises et les Ter sur la ligne actuelle. C'est pour ça. Ça nous a permis de rendre l'enveloppe financière du projet acceptable, dans les Corbières où c'est montagneux, dans les plaines de l'Aude où l'on a beaucoup de ponts, la mixité entraînait de très forts surcoûts, mais sans apporter de services supplémentaires. Ce n'est pas la ligne qui crée les trains. C'est nécessaire, mais s'il y a déjà de la place sur l'actuelle, ce n'est pas la peine d'en faire une deuxième plus chère, qui ne va pas voir passer plus de trains. Dernier point, Anne-Lise, est-ce que tu peux nous dire quels sont les documents qu'on a diffusés ? Il y a ceux d'aujourd'hui, et les expositions, est-ce qu'il y a des expositions en cours, est-ce qu'il y a eu des expositions, quand, les dernières ?

Anne-Lise GIBBE, SNCF Réseau : Au niveau des expositions, vous pouvez retrouver dans votre mairie la carte des variantes de tracé et du tracé proposé par SNCF Réseau. Nous avons également organisé des expositions dans les gares de Perpignan, Narbonne et Béziers, durant les deux semaines précédentes. Au niveau des documents, c'est tous les documents que je vous ai cités en début de réunion, donc un document généraliste sur le projet, des déclinaisons des variantes de tracé au travers de cartes, des fiches thématiques sur le bruit, le paysage, l'hydraulique, le foncier et l'agricole et un questionnaire. Après, si vous avez une question précise, vous avez toujours la possibilité de nous envoyer un mail à l'adresse contact@lalignenouvelle.com, on vous répondra sans aucun problème.

Estelle BRISSET : Il y avait madame qui souhaitait prendre la parole.

► **Hélène [NOURY], habitante de Poussan :** J'avais trois petits points, ça va être rapide. Le premier, c'est le logiciel genre Google Earth 3D, est-ce qu'il sera disponible sur le site ? Parce que je connais pas mal de personnes qui sont intéressées, mais qui n'ont pas pu se rendre à la réunion, notamment des personnes qui ont des enfants en bas âge et qui vont être directement impactées, parce qu'ils habitent la zone des Clachs, Le Giradou, à

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

l'entrée de Poussan. Ensuite, en parlant de l'entrée de Poussan et la zone de Clachs, justement, je voulais simplement... je crois, que c'est Éric, le monsieur écolo avec le t-shirt ?

Estelle BRISSET : C'est Antoine l'écolo.

► **Hélène [NOURY], habitante de Poussan** : Ça tombe bien, en plus. Simplement savoir si vous avez entendu parler de la fameuse Pie-grièche à poitrine rose, qui niche dans les platanes, les pauvres petits platanes qui restent à l'entrée de Poussan. Si vous n'en avez pas entendu parler, vous allez en entendre parler, parce qu'on s'est battu.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : On préfère celle qui a la tête rousse, nous.

► **Hélène [NOURY], habitante de Poussan** : Il y a un collectif « non à Hinterland » qui est connu dans le coin.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : C'est vous qui avez mis les petites boîtes dans les platanes, là, pour les oiseaux ?

► **Hélène [NOURY], habitante de Poussan** : Ah non, ce n'est pas moi, non.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Il y a des platanes avec des boîtes à oiseaux accrochées.

► **Hélène [NOURY], habitante de Poussan** : Je ne sais pas grimper jusque là-haut. Je parlerai aussi à Sylvie Martin, mais je vous appellerai, j'ai noté votre numéro de téléphone, parce que ma famille est à Poussan depuis des générations, il nous reste des zones de garrigue, ça ne coûte rien, je veux dire, au niveau indemnités, on ne compte pas gagner des sous là-dessus, mais en l'occurrence, ça va être traversé en plein et il y a une zone qui me touche particulièrement, c'est le lac de Merly, que des gens connaissent peut-être, qui sert d'abreuvoir à la faune. Donc ça, c'est une inquiétude chez nous et chez tous les chasseurs, à mon avis. Ça va impacter les chasseurs, la façon dont ils vivent. Et puis c'est tout.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : On va vous répondre sur les trois sujets. Le logiciel, je vais demander à Bruno Péan qui est en charge de cette maquette de vous répondre, sur comment c'est possible. La Pie-grièche à poitrine rose, ce sera donc Antoine l'écolo, et familles propriétaires, zone de garrigue, c'est le lac de Merly ? D'accord. On le voit, sur la maquette, ou pas ? Si on ne le voit pas, c'est qu'il est loin. Il est vers Villeveyrac ?

► **Un intervenant** : C'est la carrière de Poussan.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : OK, donc il est loin. On va se rapprocher de Sylvie Martin. Bruno ?

Bruno PÉAN, SNCF Réseau : Pour ce qui est de la maquette, c'est un logiciel qui représente 4 gigaoctets, donc très dur à mettre sur Internet. Et en plus, il faut un logiciel particulier pour le lire. Ce que je pourrais faire, c'est envoyer à chaque mairie un tracé, une vidéo, qui sera lisible par tout le monde. En revanche, sur demande, je peux faire des copies d'écran d'une maison, par rapport au tracé. La maquette telle quelle ne pourra pas aller sur Internet, c'est beaucoup trop lourd.

Estelle BRISSET : C'est-à-dire que le film, ce sera une vision, mais on ne pourra pas mesurer les distances ou se retourner comme on a fait tout à l'heure.

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

Antoine HANTZ, SNCF Réseau : Juste sur la Pie-grièche à poitrine rose, oui, on en a entendu parler et on en a même détecté sur le terrain. Comme je disais à madame de l'Observatoire de l'étang de Thau, on a fait des inventaires de terrain, du coup, les naturalistes qui sont allés sur le terrain ont vu des Pies-grièches le long de la RD2, donc la route d'accès à Poussan, effectivement, et c'est une espèce qui niche dans les platanes. On en a entendu parler aussi par rapport au projet Hinterland. Je vous parlais d'éviter, réduire, compenser, le projet traverse transversalement cette route départementale, donc on ne peut pas éviter, puisque les oiseaux nichent sur tout le long. En revanche, la première mesure de réduction, c'est le passage en viaduc au-dessus, pour essayer qu'il perturbe le moins possible les arbres de part et d'autre.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Juste peut-être, parce que vous avez évoqué la chasse, tu en as parlé tout à l'heure, la dame disait « ça va peut-être perturber la chasse » ?

Antoine HANTZ, SNCF Réseau : Par rapport à la chasse, comme je vous disais tout à l'heure également, on a demandé à la fédération régionale des chasseurs du Languedoc-Roussillon de faire une étude, donc qui a été menée par les différentes fédérations départementales, de l'Hérault ici, par rapport au recensement d'un état initial communal, notamment sur Poussan, pour connaître déjà l'existence d'un ACCA ou d'une société de chasse, quels étaient les différents aménagements des chasseurs, pour qu'on puisse ensuite en définir l'impact. Donc on travaillera également avec les chasseurs pour définir l'impact. On a en fait une carte de toutes les communes qui sont concernées par la zone de passage préférentielle, avec tous les aménagements qui sont sur la commune. Donc on doit pouvoir retrouver ce dont vous parliez tout à l'heure.

Estelle BRISSET : Madame avait une question.

► **Ginette CASABIANCA, habitante de Gigean :** Je suis étonnée, parce que ce soir, vous vous êtes arrêtés à Poussan, où est-ce qu'il faut que j'aille pour savoir ce qu'il se passe à Gigean ?

Estelle BRISSET : C'était la semaine d'avant, c'était la réunion de Montpellier, en fait. Elle est déjà passée.

► **Ginette CASABIANCA, habitante de Gigean :** Comme on fait de « Thau Agglo », je suis venue ici en pensant que c'était le soir prévu.

Estelle BRISSET : Non, en revanche, si vous voulez venir à la fin de réunion, si vous voulez voir quelque chose.

► **Ginette [CASABIANCA], habitante de Gigean :** Voilà, vite fait, voir à Gigean, à quel endroit ça passe. Je vous remercie.

Estelle BRISSET : Il y avait monsieur ici, qui voulait parler depuis le début de la réunion. Merci de votre patience.

► **Daniel CALLA, association FRENE66 :** Bonsoir à toutes et à tous, je m'appelle Daniel Calla, j'habite à Port Leucate, je suis citoyen bénévole très engagé sur ce dossier depuis beaucoup de temps, puisque je me suis occupé du tracé Barcelone-Perpignan, et maintenant, du tracé Perpignan-Montpellier. Je regretterai définitivement que j'aie perdu la bataille concernant la mixité Perpignan-Montpellier, c'est comme ça, j'en prends acte. D'un autre côté, je voudrais souligner le travail remarquable qui a été fait par cette équipe, c'est la première fois, pour un grand projet national et international, depuis le temps que je m'en

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

occupe, où on a des études qui sont bien financées, je le souligne, c'est vrai, on a eu vraiment, par rapport à Perpignan-Barcelone, un coût d'études très important ici, donc il faut le savoir, c'est de l'argent public qui est bien employé. Donc je suis très content que vous puissiez tous voir le projet en 3D, parce que c'est la première fois qu'on a cette possibilité. Je voudrais souligner une dernière fois le travail de toute l'équipe dirigée par Édouard Parant. Mon propos est le suivant, c'est très simple, c'est le problème de financement. Ça me perturbe beaucoup, parce que je ne voudrais pas que ce projet tombe à la trappe, il y a de grandes chances qu'il tombe à la trappe. Premièrement, c'est concernant le projet Bordeaux-Toulouse, parce que vous oubliez une chose, c'est que la région Midi-Pyrénées a beaucoup d'argent et elle veut à tout prix que son projet se réalise. C'est le fameux Grand Projet Sud-Ouest, ça concerne un développement de ligne nouvelle, Bordeaux-Dax et Bordeaux-Toulouse. Donc si on n'agit pas, si on ne prend pas des mesures conservatoires, on risque fort de passer à la trappe, parce que Midi-Pyrénées, même dans le cadre de la nouvelle région, trouvera de l'argent pour remettre à plat son projet qui a été retoqué par le Conseil national de l'enquête publique, et ensuite, ils seront prêts à participer au financement pour réalisation de leur projet. Le problème pour nous, c'est le financement. Comment on va faire pour trouver de l'argent ? De l'argent, il n'y en a pas. On sait très bien, puisque Guillaume Pepy a déclaré qu'il n'avait pas d'argent avant 2030 pour lancer l'opération travaux pour cette ligne Perpignan-Montpellier. Actuellement, il y a une déclaration du gouvernement, qui dit : on a déposé le dossier de demande de financement, en fait, c'est pour des pré-études, donc à Bruxelles, ce n'est pas pour le projet en lui-même, c'est-à-dire sa réalisation. D'autre part, on est dans le cas d'un processus administratif qui est très lourd, donc pour l'instant, l'État français ne pourra rien faire, point de vue demande officielle de financement de travaux, avant 2018, tant que le décret d'utilité publique n'aura pas été validé. Donc le problème, il est là, comment on fait pour protéger ce projet ? Je me suis entretenu ce matin même avec la secrétaire d'État, Ségolène Neuville, que certains connaissent, qui était l'ancienne compagne de Christian Bourquin, ancien président de la région, qui est conseiller départemental à Perpignan. Ce matin, on avait une séance publique, ça m'a permis de l'approcher, à la fin de la séance publique. Elle m'a promis de rendre compte de mon propos au secrétaire d'État aux transports, c'est pour ça que je voulais vous en parler, Édouard Parant et à Sylvie Martin également, je le confirme, je lui ai expliqué qu'on avait ensemble évalué le coût d'acquisition du foncier, sur l'ensemble du trajet, depuis Toulouse jusqu'à Montpellier. Je lui ai dit la somme, 360 millions d'euros, qu'il fallait provisionner au moment de la déclaration d'utilité publique, qu'elle voie avec le secrétaire d'État aux transports actuel, pour que cette opération puisse se réaliser, de façon à protéger le projet. Merci beaucoup.

Estelle BRISSET : Merci, monsieur. Il y a une personne dans la salle qui s'exprime pour le projet, on écoute tout le monde. Un commentaire ?

► **André LUBRANO, vice-président, Conseil Régional Languedoc-Roussillon :** Juste sur le financement, monsieur, je vous dis que le gouvernement a écrit à tous les élus, c'est récent, je l'ai appris en arrivant ce soir ici, qu'ils avaient nommé un monsieur ou une madame financement, pour aller chercher les financements de l'Europe. Donc sur les financements, c'est sûr qu'il y a du travail à faire. Il faut que tout le monde joue le jeu, mais il faudra les financements européens, sur un si gros projet. Ce n'est pas que les financements de la région ou de l'État français qui suffiront.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Pour compléter, monsieur Calla, votre intervention, oui, il y a eu une demande de subvention européenne pour les études, donc c'est 12 ou 14 millions d'euros qui ont été demandés. Évidemment, sur un projet à 6 milliards, ça ne va pas suffire. Mais au stade d'avancement, comme ça a été dit, qui est le nôtre, on ne peut demander de l'argent que pour les études. Si on veut effectivement pouvoir répondre aux attentes d'un certain nombre de riverains qui disent « ça a trop duré, maintenant, vous m'achetez mon terrain », il faut qu'on mette en place des financements spécifiques. Mais ça,

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

on ne pourra le faire qu'une fois qu'on aura la déclaration d'utilité publique, d'où l'importance de ne pas prendre de retard dans les études actuelles et dans la décision que doit prendre le ministre, pour que cette enquête publique ait bien lieu fin 2016. Sinon, on n'aura pas la DUP, sans la DUP, on ne pourra pas mettre en place un financement spécifique pour les acquisitions foncières, donc derrière, c'est l'ensemble des riverains qui est pénalisé. Ce qui est important d'avoir à l'esprit, c'est qu'effectivement, on peut continuer de se poser, c'est normal, chacun doit pouvoir s'exprimer, surtout quand il est concerné au premier chef. D'une manière plus générale, on est en compétition, je dis « on », parce que j'habite à Montpellier avec l'équipe, il y en a d'autres qui habitent à Mèze, dans l'équipe, mais globalement, ce projet est en compétition avec d'autres, donc la question, c'est : est-ce qu'on arrive à faire en sorte, a minima, d'acheter les terrains, ou est-ce qu'on reste encore 25 ans à ne pas savoir où ça va passer, en restant bloqué ? Mais oui, il y a des projets qui nous concurrencent, avec des élus qui font le forcing, donc il est effectivement important, comme l'a dit monsieur Lubrano, que chacun reste soudé et que l'ensemble des élus de la région porte ce projet. Parce que l'État n'attend qu'une chose, c'est que les gens se chamaillent, pendant ce temps-là, ça traîne.

► **André LUBRANO, vice-président, Conseil Régional Languedoc-Roussillon :**

La semaine dernière, le président Damien Alary était chez monsieur Juncker, dans le cadre du plan Juncker, qui est un plan de grands travaux, et a plaidé pour la ligne. Je ne doute pas que Ségolène Neuville, que je connais, portera votre message au plus haut degré du gouvernement.

► **Daniel CALLA, association FRENE66 :** Qu'on se comprenne bien, le problème est le suivant, c'est que pour l'instant, vous n'avez pas le droit de déposer une demande de financement officielle. Le plan Juncker, c'est sur 3 ans, 315 milliards d'euros, sur 3 ans. Ensuite, vous avez la Banque Européenne d'Investissement, c'est la même chose, ces prévisions de financement sont limitées dans le temps. Nous, le problème que l'on rencontre actuellement, c'est ce que j'ai soulevé, la semaine dernière notamment à Nissan-lez-Enserune et à Portel, c'est la problématique : comment on va faire pour bloquer de l'argent, pour des travaux qui démarreront en 2030. On ne peut pas, il ne faut pas rêver. Donc la seule possibilité, justement, c'est d'acquérir le foncier, de façon à passer outre la DUP qui a une valeur légale juridique, qui est temporaire, comme ça, on peut sauver l'opération. Voilà mon propos.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Je pense que c'est important pour beaucoup de gens qui sont ici, ce que vient de dire monsieur Calla, parce qu'on a bien compris que beaucoup étaient concernés directement par leur terrain. S'il faut attendre encore 2030, effectivement, tout le monde va être embêté encore 15 ans. Le problème, c'est que si on n'arrive pas à récupérer de l'argent, ni avoir la déclaration d'utilité publique, moi et mon équipe, on n'achètera rien du tout. Pas d'outil juridique, pas d'argent, il ne se passera rien.

► **Daniel CALLA, association FRENE66 :** Et pas de TGV.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Ne vous réjouissez pas, le PIG existe, il va perdurer. Vous aurez toujours, pendant encore 15 ans, le PIG qui a déjà 15 ans. Et l'argent des études sera perdu. Mais vos terrains seront toujours bloqués, vous n'aurez pas le droit de faire de piscine, de véranda, rien. Nous, on reçoit toutes les semaines des demandes de permis de construire. La question, c'est : comment faire en sorte de libérer des terrains et de permettre à ceux qui voudraient vendre de vendre ? Il faut trouver de l'argent en face, sans attendre 2030. C'est ça, la question que proposait monsieur Calla.

Estelle BRISSET : Il y a monsieur qui voulait parler. Madame, je reviendrai vers vous en dernier, quand tout le monde se sera exprimé, vous serez la dernière.

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

► **Laurent ROUQUET-BOUSQUET, habitant d'Issanka :** Bonjour, je suis habitant d'Issanka, en ayant le défaut d'être à 150 mètres et pas dans la zone d'emprise, donc je suis dans le même cas que monsieur. Au-delà de l'aspect local, vous avez dit, monsieur Lubrano, à juste titre, qu'il fallait que le port de Sète se développe, ce qu'on souhaite tous, puisque ça a créé énormément d'emplois. Nous cumulons sur la région, en tout cas sur le coin local à tous, en l'occurrence, plusieurs problèmes. On habite ici, on a choisi d'habiter ici, on a un Hinterland, où le développement du port de Sète était prévu de se faire à Sète, je ne sais pas où ça en est, mais tout est lié, puisqu'on a l'autoroute qu'on a choisie, qu'on a, on a la nationale, on a beaucoup de choses qui se passent sur notre zone. On va avoir un superbe viaduc. Ma question est simple : effectivement, vous parlez beaucoup de l'intérêt général du développement du port de Sète, très bien, l'intérêt de Poussan et moi qui suis sur la commune de Balaruc-le-Vieux, peut-être pas au bon endroit, je me retrouve avec des containers, un viaduc une autoroute, une nationale et la petite route d'Issanka. J'ai la chance d'avoir le parc d'Issanka qui me donne un peu de verdure, donc ma question, c'est : qu'est-ce que va devenir où je viens de décider... pour la petite information, je suis de Millau, je suis né à Millau, j'ai effectivement un viaduc, mais ce viaduc, il y a eu beaucoup de choses qui se sont faites, mais il ne passe pas devant les maisons. Il n'y a pas de nuisances, en tout cas sonores

► **André LUBRANO, vice-président, Conseil Régional Languedoc-Roussillon :** Oui, vous parlez du projet d'Hinterland, d'abord, ce n'est pas le bon mot, « hinterland », mais ce n'est pas à l'ordre du jour, je ne voudrais pas « polluer » cette réunion, qui a un autre objet. Mais comme je n'aime pas fuir non plus, je reviendrai vous voir et je reviendrai voir la population du coin, pour en reparler. « Hinterland » n'est pas le bon mot, c'est une base arrière dont le port de Sète a besoin, certes, mais aussi le bassin de Thau, pas que le port de Sète. C'est de l'emploi. Dernièrement, on a vu passer Orchestra, qui ne s'est pas arrêté à Béziers, ce n'est pas nous qui le disons, Orchestra, c'est 300 emplois. Or, il y a un endroit où on pourrait mettre Orchestra. C'est un exemple. Il y a le projet de la Plaine, oui, et ce n'est pas des containers. Moi, je vais vous dire mon sentiment. La région n'a pas été bonne, quand on a parlé de ce projet. Mauvaise communication, annonce de tant de milliers d'emplois, je pense que il faut prendre l'exemple de ce soir, c'est de faire une concertation, bien expliquer le projet, qu'on en discute ensemble, mais je reviendrai pour ça. Je ne fuis pas, vous aurez l'occasion de me revoir. Millau, ça peut être aussi une étape, s'ils sont des terrains pour recevoir la marchandise, qui partirait vers le centre de la France, pourquoi pas. Vous savez, ce n'est pas avec la base arrière de Poussan, les 70 hectares que nous utiliserions sur la Plaine qu'on arriverait à satisfaire les besoins du port de Sète, s'il se développe, en tous les cas, avec les ambitions que nous avons. Donc nous irons rechercher ailleurs des terrains, parce que l'Hinterland, on a un peu pollué le truc, en parlant d'Hinterland, ça peut aller jusqu'à Toulouse, ça peut aller jusqu'à Clermont-Ferrand. Là, on parle d'une base arrière de 70 hectares, un site propre, ce n'est pas ce qu'on propose, ce n'est pas des murs de containers qui resteraient là, les containers ne sont pas faits pour rester là. Vous en avez sur la route de Bouzigues, des containers. Ça sera des hangars comme des hangars très propres, avec les mêmes contraintes environnementales, pour ces hangars qui seraient là, ça serait ce qu'on appelle du dépotage de containers, c'est-à-dire qu'il arrive des bateaux avec des produits, dans des containers et on dépose. S'ils peuvent partir directement de Sète, comme je vous le disais, dès qu'on peut mettre un container sur le train, on le met, il s'en va, mais celui qu'il faut dépoter et travailler, il faut qu'on ait de la place. Mais je reviendrai rencontrer la population du bassin de Thau, les anti-Hinterland, comme j'ai entendu madame, je viendrai discuter avec vous, on en discutera ensemble et je ne ferai pas d'annonce tapageuse, vous pouvez compter sur moi. Nous travaillerons avec les élus de Poussan, puisqu'ils sont les premiers concernés, mais je vous dis, ça vous concerne aussi, pourtant, vous êtes sur la commune de Balaruc-le-Vieux ou Balaruc-les-Bains. Mais tout le monde est concerné, dès qu'on parle d'environnement, j'en suis bien conscient. Donc

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

pour ça, si vous le permettez, je reviendrai vous voir, on pourra prendre un rendez-vous, il n'y a pas de problème, mais je ne voudrais pas nuire à la concertation sur le TGV.

Estelle BRISSET : Est-ce qu'il y a encore des questions ? Madame.

► **Sandrine [MILLAU], habitante d'Issanka** : Bonjour, j'habite à Issanka aussi, je voulais juste demander quel était l'impact sur nos maisons, de nous tous, riverains, qui habitons entre 50 et 100 mètres de cette ligne, l'impact plus tard sur les structures mêmes des maisons, les fondations, les murs qui se fissurent éventuellement, je ne sais pas, je suppose que tous ces trains qui vont passer jour et nuit à des vitesses de 200 kilomètres-heure, ce n'est pas anodin, pour les maisons. C'était ma question.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Elle est effectivement légitime, elle a été prise en compte. Nicolas, est-ce que tu peux rappeler un peu ce qui a été fait jusqu'à présent ?

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : Oui, des études vibratoires ont été menées, tout au long du tracé. C'est un petit peu sur les mêmes principes que les études acoustiques, en fait. On a fait des mesures d'état initial, on va dire. On a fait des mesures de tests vibratoires, c'est-à-dire qu'en gros, on fait tomber une masse et on mesure la propagation des ondes. Tout ça a été rentré dans un logiciel, on a simulé, de la même manière qu'en acoustique, les vibrations induites par le projet. C'est un petit peu le même principe que l'acoustique, de toute façon, ce sont des propagations d'ondes. Donc ça a déjà été mené, ça sera re-mené dans les étapes ultérieures du projet.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Ce qui a été fait, on ne l'a pas fait sur les 150 kilomètres, ce n'est pas ça qui a été fait. Ça a été fait sur les terrains qui sont les plus susceptibles de faire de la propagation des ondes. Donc les experts nous ont dit « tel endroit, le sol absorbe, donc les ondes ne se propagent pas, par contre, à tel endroit, on sait que c'est telle nature de roche, donc la vibration est susceptible de se déplacer ». À quel rythme, c'est les études qui ont été menées, ce que vient de nous expliquer Nicolas.

► **Sandrine [MILLAU], habitante d'Issanka** : Quel est le recours qu'on a, si au bout de 2-3 ans, on a les maisons complètement fissurées ? Concrètement, qu'est-ce qu'on peut faire ?

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Si vous avez une inquiétude vis-à-vis de ça, c'est très simple. Avant le commencement des travaux, vous faites faire un constat d'huissier. C'est ce qu'il y a de mieux à faire.

Estelle BRISSET : Est-ce qu'il y a encore une question, à part madame ? Monsieur aussi, vous avez déjà parlé, donc je laisse madame en premier. On va dire qu'on prend les deux dernières questions, on est d'accord ? Parce que là, on bat le record de Narbonne, on est à 3h35 de réunion. Narbonne tenait le record à 3h25, on ne sait pas où on va s'arrêter. Madame ?

► **Brigitte COHEN, Observatoire du Pays de Thau** : Je voudrais revenir sur ce consensus d'élus, comme nous a dit monsieur Parant. Effectivement, consensus, dernièrement, et pas de gare. Donc personne ne s'est battu pour que le citoyen du pays de Thau ait le moindre avantage de cette ligne LGV. Je voudrais faire cette remarque, d'autant plus que j'ai souvenir, puisque j'étais présente à la réunion qui a eu lieu au mas à **03:23:56**, en novembre 2012, avec l'ensemble des élus entre Perpignan et Montpellier, j'ai souvenir aussi que c'était, je crois, le vice-président du Conseil général de l'Aude qui a dit, et c'est écrit dans vos résumés de réunions, qu'une ligne TGV n'avait d'intérêt que si on avait une gare sur son territoire. Donc le bassin de Thau aura tous les inconvénients, c'est-à-dire cette

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

cicatrice, cette aberration environnementale, sans en avoir aucun avantage. Et aucun avantage, ce n'est pas moi qui le dis, parce que ce que nous avons fait aussi au sein de l'Observatoire du pays de Thau, c'est que nous avons rencontré directement, monsieur Agdé s'en souvient peut-être, tous les élus, les maires des communes impactées par la LGV, sauf, pour être très claire, monsieur Fricou, qui ne nous a pas répondu, et madame [Roset]. Sinon, on a rencontré aussi monsieur Christian Turrel, votre prédécesseur, et à chaque maire, nous avons posé exactement les mêmes questions, dont une : quel serait pour vous l'avantage pour le citoyen du bassin de Thau de cette ligne LGV ? Ils ont tous dit « aucun », y compris le président de la CCNBT, le président de Thau Agglo, qu'on avait rencontré aussi. Donc ça, que les citoyens du bassin de Thau le sachent, c'est quand même important. D'une part, je reviens là-dessus, je pense que c'est définitif, d'après ce que nous a dit monsieur Parant, il n'y aura pas de gare TGV sur le bassin de Thau, point d'interrogation ? Et simplement, j'ai peut-être mal compris ou mal entendu, je crois qu'on a parlé de ce viaduc de 1,5 kilomètre, d'une part j'ai en mémoire l'accident ferroviaire de Brétigny, en me disant que malgré toutes les précautions prises, est-ce qu'on a le droit de prendre un tel risque sur le bassin de Thau, avec la fragilité de l'étang de Thau, ce milieu fragile, cette nurserie, avec ses hippocampes uniques au monde, est-ce qu'on a le droit de prendre un risque au niveau écologique, en cas de catastrophe, en cas de déraillement, de produits chimiques ? Ça, c'est important. Et dernier point, c'est sur les murs anti-bruit. Alors là, j'ai peut-être mal compris parce que monsieur Hantz nous a dit que le viaduc était ce qu'il y avait de mieux au niveau environnemental et que les murs anti-bruit étaient plutôt faits sur le bas, pas très haut. Monsieur Parant nous a dit qu'on pouvait très bien faire un viaduc avec des murs anti-bruit. J'imagine un viaduc avec deux murs anti-bruit, au niveau environnemental, au niveau visuel, qu'est-ce que ça peut donner ? Est-ce que c'est vraiment possible ? Merci.

Estelle BRISSET : Alors, quand la décision de localisation des gares a été prise, peut-être la rappeler, et puis des précisions environnementales.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Bien, il faut être cohérent, je pense. On ne peut pas dire que la distance entre Béziers et Narbonne, c'est 11 minutes et dure en même temps il faudrait une gare sur le bassin de Thau. Donc effectivement, ce n'est pas un omnibus qu'on doit faire, c'est un TGV.

► **Brigitte COHEN, Observatoire du Pays de Thau :** Béziers et Narbonne, il y en a une de trop.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Après, est-ce que tous les TGV vont s'arrêter à Béziers et Narbonne ? Non. Comme aujourd'hui, il y aura des TGV directs et il y aura des TGV qui marqueront l'arrêt. Ce n'est pas parce que vous avez une gare que vous avez des trains qui s'arrêtent. Exemple, il y a une gare à Lyon Saint-Exupéry, combien de TGV, quand vous allez à Paris, s'arrêtent à Lyon Saint-Exupéry ? Aucun, c'est la deuxième ville de France. Pourquoi on ne s'arrête pas ? Parce qu'on estime qu'aller vite à Paris rapporte plus de clients que d'en charger en s'arrêtant à Saint-Exupéry. Donc il n'y a pas de réponse évidente à la question des gares, parce que chacun a ses évidences. Je vous invite donc à reprendre les études, ça fait quand même 8 ans, maintenant, qu'on est sur le projet, et le choix a été fait le 15 décembre 2013, donc vous avez l'ensemble des études qui ont été conduites, qui ont éclairé les choix sur pourquoi deux gares aussi proches. Je l'ai développé un petit peu, mais prenez le temps de lire les documents qui sont à votre disposition. Pas de gare à Poussan, à la place de la gare de Montpellier, pourquoi ? Tout simplement parce que la majeure partie des clients, ils ne sont pas à Poussan, ils sont à Montpellier. Donc on met la gare au plus près des clients et de manière la plus accessible.

► **Robert BERTRAND, président de l'association « Balaruc-Fusion » :** Pourquoi on n'a pas pris Saint-Jean-de-Védas ?

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Alors pourquoi on n'a pas pris Saint-Jean-de-Védas ? Parce que par exemple, la maire de Saint-Jean-de-Védas n'en veut pas, d'une gare sur sa commune, donc on va avoir du mal. Deuxième point, qui a défendu la gare de Saint-Jean-de-Védas ? Pas grand monde, parmi les cofinanceurs. Ceux qui décident n'ont pas voulu de ce projet.

► **Brigitte COHEN, Observatoire du Pays de Thau :** On n'est pas défendus.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Ce n'est pas à moi qu'il faut poser la question. Est-ce que vous estimez que parce que vous n'avez pas la gare sur Poussan, vous n'avez rien à gagner au projet ? Je ne pense pas. Aujourd'hui, ce qu'il faut avoir à l'esprit, c'est que le gain du projet ne se fait pas uniquement sur les TGV, il se fait avant tout sur la place accordée aux TER sur la ligne classique et l'augmentation de la fréquence des TER sur la ligne classique. À Poussan, vous n'êtes pas sur la ligne TER, quoi qu'il arrive. Et je vous l'ai dit, l'intérêt d'une gare TGV, c'est 30-35 minutes d'accès en voiture. Donc vous êtes totalement dans l'aire de chalandise de la gare de Montpellier.

► **Brigitte COHEN, Observatoire du Pays de Thau :** Balaruc-les-Bains, c'est 50 000 touristes. Ce sont des gens qui n'ont pas de voiture, qui sont âgés et qui mettront une heure et demie.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Mais ils ne vont pas mettre une heure et demie.

► **Brigitte COHEN, Observatoire du Pays de Thau :** Mais si.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Ils vont arriver à Sète.

► **Brigitte COHEN, Observatoire du Pays de Thau :** Oui, mais parce que vous nous dites qu'il y aura des TER qui partiront de la Mogère. Alors ça, c'est la première fois qu'on entend ça.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : C'est possible.

Estelle BRISSET : Ça a été dit pendant la concertation sur la gare nouvelle.

► **Brigitte COHEN, Observatoire du Pays de Thau :** Non, non, c'est écrit nulle part, ça, on n'en a jamais parlé.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Si la ligne est prévue, justement.

► **Brigitte COHEN, Observatoire du Pays de Thau :** L'ancienne ligne, elle est...

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Pourquoi vous l'appellez l'ancienne ligne ? Elle n'est pas ancienne, c'est la seule actuellement. C'est la ligne actuelle, c'est la ligne existante, elle n'est pas ancienne, on la refait à neuf.

► **Brigitte COHEN, Observatoire du Pays de Thau :** La ligne actuelle, donc, elle est doublée d'un projet de deuxième ligne, parce qu'elle est, paraît-il, submersible. Vous nous parlez de leur complémentarité, donc il y a un problème de cohérence des projets.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : On va y revenir après. On termine, on va en parler, on répond à toutes vos questions. Catastrophe écologique, moi, je suis surpris quand même qu'avec 10 000 poids lourds par jour sur l'autoroute, personne ne s'inquiète de la future

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

catastrophe écologique. Ça n'inquiète personne. Je ne l'ai pas entendu de la soirée. Là, on est en train de me dire que peut-être, parce que je suis sur un viaduc, le train va dérailler, Brétigny. Mais prenez les statistiques du nombre de catastrophes routières écologiques et prenez les statistiques du train. Pour un territoire, il vaut quand même mieux avoir un train avec des matières dangereuses qu'une noria de camions qui passe. Maintenant, on ne peut pas non plus vous obliger à croire ce qu'on vous présente comme éléments, mais la Ligne Nouvelle sera aux normes, contrairement à la ligne actuelle, en matière de sécurité, premièrement, Brétigny a déraillé parce qu'il y avait des aiguillages, là, il n'y a pas d'aiguillage sur le viaduc, donc il n'y a pas de raisons que le train sorte. Qui plus est, pour éviter les déraillements dans les zones dangereuses, sachez qu'il y a des dispositifs qui s'appellent un troisième rail, donc on place un troisième rail en plus des deux sur lesquels roule le train. Ce troisième rail fait que si la roue sort du rail, elle est bloquée par le troisième, donc le train ne peut pas se sauver plus loin que la dizaine de centimètres. Donc ça, c'est des dispositifs qui existent dans les zones où il y aurait un risque véritablement dangereux si le train déraillait. Donc il y a des dispositifs pour éviter qu'il déraille, et il y a des dispositifs pour limiter la pollution. Tout le monde connaît, on habite dans la région, on n'a aucun intérêt à faire un projet qui va dépareiller le bassin de Thau. J'ai deux personnes ici qui habitent à Mèze, donc ils n'ont aucun intérêt à voir le projet défigurer leur territoire, là où ils vivent. Et dernièrement, sur les écrans anti-bruit, il n'y a pas deux écrans anti-bruit, un en bas, un en haut, l'écran anti-bruit est posé le long de la voie, en haut du viaduc, là où les trains roulent, sur les côtés. On en met du côté où il y a des habitations. S'il y a des habitations des deux côtés, on en met des deux côtés.

Antoine HANTZ, SNCF Réseau : On va peut-être vous montrer l'image des murs anti-bruit, qu'on vous avait déjà présentés, mais effectivement, c'est possible de mettre en place des murs anti-bruit sur le viaduc. Après, juste par rapport à ce que vous avez dit, par rapport au viaduc, « c'est la moins mauvaise solution », je parlais de l'intégration paysagère, effectivement, par rapport à un remblai où on aurait la terre qui serait au-dessus du sol, par rapport aux dégâts, le viaduc est la moins mauvaise solution, à partir du moment où on passe dans cette zone-là. C'était ça, mon propos. Après, le mur anti-bruit, effectivement, le viaduc avec les murs anti-bruit, effectivement, le tablier, donc ce qui est en long, va être épaissi si on a des murs anti-bruit, oui, je ne peux pas vous dire l'inverse, effectivement. On verra, il y aura une ligne du paysage qui sera un peu plus importante, puisque les murs anti-bruit seront un petit peu plus haut que des garde-corps classiques, quand il n'y a pas de protection anti-bruit.

Estelle BRISSET : Monsieur, et on terminera avec monsieur en bleu.

► **Serge CUCULIÈRE, mairie de Poussan :** Bonsoir, je suis adjoint à l'urbanisme à la commune de Poussan. Donc on a vu ce soir que finalement, le bassin de Thau ne profiterait pas vraiment du train, est-ce qu'il ne serait pas possible d'imaginer, avec tout le réseau d'anciennes voies ferrées qu'on a dans le secteur, à titre de compensation, de nous permettre d'être raccordés plus facilement à Sète et comme ça, aller plus facilement en train de Sète, après, à Montpellier ? Parce que vraiment, actuellement, c'est une manip' impossible, donc il y a des voies ferrées, la communauté d'agglo de Thau réfléchit sur des systèmes de transports en commun. Est-ce que l'arrivée de la LGV ou au moins la décision de la faire ne pourrait pas être un facteur déclenchant et aidant à développer ce type de voie ferrée qui nous rapprocherait, plus tard, les gares, là où elles seront placées ? Ça, c'était le premier point. Ensuite, pour répondre à la crainte sur la pollution, c'est vrai qu'on a tous en mémoire le train qui déraille, un train de marchandises qui déraille, le wagon ne tombe pas seul. Tandis que sur une autoroute, quand vous avez un accident de poids lourd, il est généralement tout seul et il reste sur la route. Alors que là, je ne sais pas, le jour où un TGV ou un train de marchandises déraillera, j' imagine mal qu'il restera sur les voies, malgré la troisième jambe.

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

Estelle BRISSET : Est-ce que vous avez des éléments de réponse sur les raccordements ?

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Non, la question posée par monsieur, c'est : peut-on mettre en place un service ferroviaire ou un tramway sur les anciennes lignes ? Il n'y a aucune opposition de la part de SNCF Réseau, d'abord, pour certaines voies, elles ne nous appartiennent plus, donc ce n'est même plus à nous qu'il faut s'adresser. Pour d'autres, c'est des projets qui sont en train d'émerger, on le voit autour de Montpellier, que ce soit en allant vers Castries ou en venant vers la plaine de Fabrègues. Donc c'est à monter en partenariat avec vos élus. Je sais que concernant Sète, il y a des réflexions actuellement sur le plan de déplacements urbains, donc se pose la question de l'ancienne voie ferrée qui passe devant la Communauté d'agglomérations. L'emmener jusqu'à Poussan, c'est compliqué, parce qu'il va falloir raser un paquet de maisons, parce que quand vous regardez la photo aérienne d'où passait la voie ferrée, aujourd'hui, il y a des maisons, à la place. Après, la question qu'il faut se poser, c'est : qu'est-ce qu'on veut ? On veut que les gens puissent se déplacer. Est-ce que le train est la seule manière de se déplacer ? Si vous avez beaucoup de clients, oui. Si vous avez 25 personnes, ce n'est certainement pas le train qui est la meilleure solution, pour la collectivité. Un service de bus, généralement, rempli, est bien moins cher, le service. Mais ça, c'est des discussions en cours, parce que Poussan vers Sète ou Poussan vers Montpellier, la question est posée, pour ce territoire. Balaruc, c'est plus orienté, déjà. Donc oui, il y a des réflexions en cours.

Estelle BRISSET : Dernière intervention, monsieur.

► **Fabrice CLASTRE, habitant de Poussan :** Tout à l'heure, j'ai entendu que le réseau existant entre Béziers et Perpignan était largement suffisant, en termes de sillons, de transports, etc., est-ce qu'il n'aurait pas été moins onéreux, parce que j'ai entendu monsieur qui disait « on va avoir un problème de pognon », est-ce qu'il n'aurait pas été plus intéressant de faire un doublement de la ligne existante entre Montpellier et Béziers ?

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Bon, la boucle est bouclée. Cette question a été posée en 2009, au débat public, elle a retenu zéro sur 2000 questions, 5000 interventions. Personne. C'était un des quatre scénarios. Je vous invite à aller sur le site Internet, ils sont encore présentés. C'est le pire des scénarios vis-à-vis de l'environnement. Vous traversez tous les étangs, il faut emmener des pelleteuses dans les étangs qui sont classés Natura 2000, avec tout ce que vous avez évoqué, les risques de pollution pendant les travaux, la consommation d'espaces dans des zones... la traversée de Sète, expliquez-moi où vous rajoutez deux voies. On avait prévu un tunnel, un pont, et après le pont, pour contourner l'île singulière, les maisons ne sont pas à 50 mètres, elles sont à 3 mètres de la voie ferrée. Donc globalement, ça coûtait 2 milliards d'euros, ça ne permettait pas de rouler plus vite et ça embêtait tout le monde, c'était le pire vis-à-vis de l'environnement, donc ça n'a pas été retenu et pourtant, on l'a étudié, parce qu'on penserait que ce serait la première question que les gens nous poseraient, effectivement, « mais pourquoi on ne ferait pas avec l'existant, en améliorant l'existant ? ». Vous pouvez retrouver tout le dossier, tous les documents, sur le site Internet de 2009.

Estelle BRISSET : Peut-être pour préciser quand, tout à l'heure, vous disiez qu'on n'avait pas besoin, au-delà de Béziers, c'était pour le fret, c'était pour la mixité, ce n'était pas tout le projet. On a fini, mais je me rends compte qu'on n'a pas parlé de la question de la submersion marine.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : C'est une question qui est revenue plusieurs fois dans les réunions publiques, le devenir de la ligne actuelle, vis-à-vis d'un risque de réchauffement climatique, les gens en prennent de plus en plus conscience, les services de l'État aussi. RFF, là aussi, au moment du débat public, s'est interrogé dans le cadre « faut-il doubler la

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

ligne actuelle ? ». La ligne actuelle a effectivement des fragilités, c'est aussi pour ça qu'on l'entretient. Parmi ses fragilités, il y en a une qui est qu'elle passe sur les cordons dunaires, donc les endroits qui sont les plus bas, par rapport au niveau de l'eau. Pourquoi ? Parce qu'à l'époque, ils n'avaient pas de pelleteuses, donc c'était le plus plat, c'est là où il y avait le moins de terre à remuer, donc c'était pratique. Qu'est-ce que ça devient dans 100 ans ? On avait confié une étude, que vous pouvez consulter en ligne, c'est fait par quelqu'un de reconnu, dont j'ai encore vu des publications dans la presse cette semaine, il avait travaillé sur les accords de Rio en 1992. On a fait des simulations pour savoir, à partir des hypothèses de l'augmentation du niveau de la mer de 56 centimètres sur les 100 prochaines années, que deviendrait la ligne, notamment sur le lido entre Sète et Marseillan, et puis vous voyez, au sud de Narbonne, dans la zone des étangs. Donc on a identifié un certain secteur critique que vous voyez en noir, où on est en dessous de 2 mètres par rapport au niveau de la mer. Vous me dites : oui, mais ça n'augmente que de 56 centimètres, le niveau de l'eau. Mais en fait, ce qui est important, c'est les tempêtes, vous avez une hausse du niveau de la mer bien plus importante, avec des phénomènes de houle, et puis généralement, ça se conjugue malheureusement avec des phénomènes d'inondations, donc l'eau des cours d'eau ne peut pas aller vers la mer, puisque le niveau de la mer a monté. Tout ça fait que ça rend beaucoup plus sensible le projet. C'est un problème qui n'est pas uniquement ferroviaire, qui se posera à l'ensemble du trait de côte. Est-ce que dans 100 ans, il y aura encore des étangs ? Ou est-ce qu'à la place, ce sera la mer ? Si c'est la mer, on ne se posera plus la question de savoir s'il faut rouler en train ou pas. Est-ce qu'il y aura encore des populations qui habiteront au bord de la mer ? Si tout le monde a déménagé parce que les maisons ont été bouffées par la mer, il n'y a plus personne à desservir, donc ce n'est plus la peine d'avoir un train, il faudra la reconstruire de l'autre côté, à côté de l'autoroute, la ligne. Donc on est sur du long terme, ça a été regardé, mais peut-être qu'il faut l'aborder avec un autre angle. C'est ce que commence à faire l'État, avec la notion de repli stratégique, on l'a vu à la Faute-sur-Mer, est-ce qu'il faut reconstruire la digue pour recréer des lotissements, ou on dit « attendez, c'est bon, 50 morts, on ne va pas recommencer, on abandonne, on rase tout et on évacue » ? J'espère qu'on n'en arrivera pas du tout là, mais en tout cas, qu'on aura une démarche, et ça, c'est à l'État de la piloter, avec les collectivités, parce que c'est chiffré à 30 milliards d'euros, quand même, le réchauffement climatique en Languedoc-Roussillon, dans les 100 ans qui viennent. Comment on fait pour adapter, est-ce qu'on protège, on renforce les digues ? Ou est-ce qu'au contraire, on dit « je ne lutte pas contre la nature, c'est moi qui m'adapte » ? Ça dépasse largement le problème de la Ligne Nouvelle, c'est des questions de plus long terme.

Estelle BRISSET : Du coup, si on a la Ligne Nouvelle, on aura quand même une deuxième ligne, si la première est sous l'eau. Écoutez, merci à tous pour votre attention, merci à nos intervenants en tribune, merci pour vos questions, bonne soirée. Encore deux réunions, demain à Salses, mercredi à Béziers.

Fin de la réunion à 22h05