

**RÉUNION PUBLIQUE**  
**SUR LE PROJET DE LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN**

**Mercredi 29 avril**  
**Pézenas, L'illustre Théâtre**  
**19h - 22h**

**Ouverture par Monsieur GRENIER, Premier adjoint au Maire de Pézenas**

**Accueil et présentation des modalités du débat**

- Claude BERNET, Président de la Commission particulière du débat public

**Présentation du projet de nouvelle ligne ferroviaire entre Montpellier et Perpignan**

- Christian PETIT, Directeur régional de Réseau Ferré de France
- Edouard PARANT, Chef de projet LNMP
- Jean-François RUIZ, Chargé de Mission Environnement

**Paysages, espaces naturels et qualité de vie**

- Alain MARGUERIT, Paysagiste DPLG urbaniste, Atelier des paysages à Montpellier

**La lutte contre le bruit**

- Claude BRULE, ancien responsable du bureau des Infrastructures et de l'Énergie au Ministère de l'Environnement

**La protection de la viticulture**

**Au cours de la réunion, au moins 1h30 sera consacrée aux questions et aux interventions du public.**

**Claude BERNET**

Bien, Mesdames Messieurs ! Il est 7h10. Je dirais que par égard pour tous ceux qui sont arrivés à l'heure, il faut commencer. Donc, avant toute chose, je voudrais sacrifier à une tradition républicaine du débat, qui est de demander au représentant de la commune siège, en l'occurrence M. Grenier - premier adjoint au maire de Pézenas - de venir lancer le débat en nous disant quelques mots.

M. le Premier adjoint, vous avez la parole.

**Alain GRENIER**

M. le Président, Messieurs les élus, Mesdames et Messieurs. Je vous remercie de m'accorder la parole. Je devrais d'abord excuser l'absence de M. VOGER, Maire de Pézenas qui est actuellement loin de son territoire et donc, accueillir avec plaisir à Pézenas cette consultation publique relative à une nouvelle ligne ferroviaire qui rejoindra Montpellier à Perpignan dans les années à venir. Et donc, je souhaite que tout le monde puisse avoir la meilleure information quant à ce projet et puisse participer de façon importante au débat qui est ouvert aujourd'hui. Je vous remercie et je vous repasse la parole, Monsieur.

**Claude BERNET**

Merci beaucoup. Bien voilà. D'abord bienvenue à tous et à toutes dans cette réunion publique. Le débat public qui nous rassemble aujourd'hui se situe à mi-parcours. En effet, nous sommes à la 7<sup>e</sup> réunion publique. Donc les choses commencent à se préciser et je vais vous dire un petit peu dans quel esprit nous avons conçu cela.

D'abord, pour rappeler en quelques mots un certain nombre de règles, vous dire d'abord que le débat public, ce n'est pas une simple concertation que l'on mènerait par convenance, par plaisir, mais c'est une obligation de la Loi ; c'est-à-dire qu'il existe une loi du 27 février 2002 sur la démocratie de proximité qui prévoit que chaque fois que - en France - on veut construire un grand équipement public - alors, il y a même des normes de taille, hein, plus de 40 km pour une voie ferrée ou plus de 300 millions d'euros de coût, pareil pour une autoroute - eh bien, on organise préalablement à la décision un débat public. C'est donc une obligation de la loi. Mais c'est aussi un moment de réflexion collective et de démocratie et RFF dira sans doute - comme il le fait fréquemment au début de ces réunions - ce qu'il attend - RFF le maître d'ouvrage - ce qu'il attend de cette réflexion collective dans son travail de maître d'ouvrage.

L'ambition du débat public est assez audacieuse. Elle ne consiste pas seulement à informer - informer, c'est déjà bien - mais elle veut aller au-delà ; c'est-à-dire qu'elle veut recueillir les opinions du public sur les décisions qui le concernent. Le public étant entendu dans son sens le plus large, ça peut être les élus, messieurs les maires qui sont là, M. le Sénateur-maire de Béziers, que je salut. Je salut aussi à tous vos collègues maires qui sont présents. Ça peut être les institutions consulaires, nous avons ici le Président de la Chambre régionale de commerce qui est d'ailleurs très fidèles à nos débats. Ça peut être les associations, les associations notamment soucieuses de l'environnement, la qualité de la vie, du cadre de vie. Mais aussi, ça peut être - et j'insiste beaucoup là-dessus - M. et Mme tout le monde ; nous avons un principe dans le débat public qui est que un homme une voix, un peu comme dans la coopération. Et donc, l'expression de chacun compte, comme nous le disons sur nos affiches que je vous invite à regarder.

Et donc, notre objectif c'est de recueillir l'avis du public. Et pour cela, nous utilisons une méthode qui n'est d'ailleurs pas une méthode très scientifique - on pourrait utiliser des méthodes de sondage ou d'enquête comme ça se fait beaucoup - nous utilisons une méthode qui est de désigner une commission indépendante et neutre et cette commission a quelques temps - nous allons voir exactement quel calendrier - pour recueillir les opinions du public.

Cette commission, je vais vous la présenter, elle se trouve à la table. Alors, les deux premières personnalités, je vous les présenterai après, ce sont des experts mais juste après, vous avez donc comme membres de la commission - ils sont presque tous là ce soir - M. Didier Corot qui est paysagiste, Mme Sayaret qui est juriste et ancienne élue locale ; également une autre ancienne élue locale, Mme Valverde et tout à fait au fond là, M. Richer qui est ancien préfet de plusieurs régions dont notamment la Région Nord-Pas-de-Calais.

C'est une commission de personnes qui sont priées de n'avoir aucun avis sur le sujet. Mais c'est écouter les avis des autres et de les retranscrire dans un rapport aussi fidèle que possible. Alors, nous avons travaillé avec un certain nombre d'outils. Ces outils du débat, je vous les rappelle pour le cas où vous ne les auriez pas encore complètement rencontrés. D'abord, ce sont des publications dont vous avez d'ailleurs un certain nombre sur les tables à l'entrée. J'espère que vous avez tous reçu chez vous dans votre boîte à lettres début du mois de mars, je dirais, le dossier minimal du débat composé d'un 6 pages établi par le maître d'ouvrage, Réseau Ferré de France, qui est une synthèse du projet et d'un 4 pages établi par la commission qui explique comment va se dérouler le débat. Nous l'avons donc diffusé à un million d'exemplaires. Par ailleurs, il existe des documents beaucoup plus élaborés, notamment, le dossier complet du projet. Il est disponible sur notre site Internet dont la marque un peu compliquée se trouve sur la diapositive et nous avons donc au côté de ce dossier du débat la bonne quinzaine d'études qui ont servi – d'études préalables - qui ont servi à l'élaboration du projet ; c'est-à-dire que l'objectif du débat de ce point de vue-là, il est extrêmement simple ; c'est-à-dire celui de la Convention internationale d'Aarhus qu'a signée la France en 1998 et qui est à l'origine de tout ça, du débat public, c'est de mettre toute la documentation à la disposition des gens qui en ont besoin. Donc, voilà les publications.

Douze réunions publiques, donc, nous avons pris le chapelet de toutes les villes depuis Nîmes jusqu'à Perpignan mais nous nous sommes dits qu'il n'était tout à fait anormal de s'en tenir à ces grandes villes du littoral et qu'il fallait le plus possible essayer d'aller un petit peu vers l'intérieur, vers les hauts pays, d'où le choix qui a été fait de Pézenas parce que Pézenas est concernée par un certain nombre d'équipements d'infrastructure et ce n'est pas parce qu'elle est à proximité immédiate de Béziers que nous aurions manqué de venir ici. De même nous irons dans quelques jours, le 14 mai, nous serons à Clermont-l'Hérault. Nous monterons encore un petit peu plus, vers le haut pays. Nous irons également à Alès le 11 juin et à Carcassonne le 25 juin. Donc, nous quitterons la bande littorale parce que le débat public doit se déplacer et aller recueillir les avis là où ils s'expriment.

Et puis, un site Internet 3<sup>e</sup> outil du débat. J'invite tous ceux qui pratiquent un peu l'Internet à l'ouvrir et à le consulter parce qu'au fur et à mesure que le débat se déroule, c'est de plus en plus une mine d'informations. Nous y mettons les verbatim de toutes les réunions qui ont eu lieu au fur et à mesure que nous les établissons. Ce sont des documents un peu lourds, hein, 60 70 pages mais on y trouve beaucoup de choses. Et puis, on y trouve également les questions et les avis des institutions et des personnes.

Aujourd'hui, les chiffres que je donne sur la diapositive sont encore un peu dépassés, on est à 1.858 questions ; c'est beaucoup. Ça prouve un intérêt très grand du public du Languedoc-Roussillon pour ce débat public et à plus de 500 avis, exactement 507 avis qui sont publiés sur ce site. Alors, les questions trouvent leurs réponses grâce notamment au maître d'ouvrage qui est en général le destinataire de ces questions. Et vous pouvez donc trouver classé par thématique - nous essayons de faire en sorte que ce classement soit le plus adapté possible, ce n'est pas simple, classé par thématique l'ensemble des questions. Donc, je dirais, toute l'information sur le débat est sur le site Internet et ce site Internet sera d'ailleurs conservé au-delà de la fin du débat.

Donc, les questions du débat, je les indique de façon extrêmement rapide parce que le maître d'ouvrage va y revenir. Faut-il construire cette ligne ? Faut-il que cette ligne, que ces 2 lignes

soient mixtes ; c'est-à-dire puissent accepter à la fois la grande vitesse voyageurs et les trains de fret, c'est une très grande question technique, économique et financière assez complexe - c'est un peu un des nœuds de ce débat, un des nœuds extrêmement intéressant - dont je peux dire qu'aujourd'hui, elle n'est pas fondamentalement réglée et donc, le débat public aura de l'influence sur elle. Où passer ? Le sujet des couloirs de passage. Et là, je dirais que votre région est directement concernée. Et avec quelles précautions ? Et notamment quelles précautions de caractère environnemental, comment traiter le sujet par exemple des paysages, comment traiter le sujet du bruit ? Et d'ailleurs à cet égard, nous allons nous y pencher plus particulièrement aujourd'hui puisque nous aurons 2 experts qui vont s'exprimer, d'abord Alain Marguerit qui est un paysagiste, je pense que beaucoup d'entre vous le connaissent, en tout cas ils connaissent ses œuvres puisqu'il est notamment l'auteur, je crois de l'aménagement des rives du Lez à Montpellier mais il y a bien d'autres choses, c'est un paysagiste de renommée internationale qui travaille sur Montpellier. Et puis par ailleurs nous avons un spécialiste des problèmes du bruit qui est Claude Brulé qui a été le responsable des problèmes du bruit au ministère de l'environnement dans un passé pas si lointain, à l'époque où on fabriquait justement la réglementation actuelle. Nous parlerons un petit peu du bruit avec lui.

Donc voilà pour les précautions. Par ailleurs, avec ou sans gare nouvelle, alors ça c'est un sujet qui est peut-être plus chaud dans un certain nombre de grandes villes, nous étions à Nîmes la semaine dernière, tout le débat a tourné un petit peu là-dessus. Et puis également les problèmes de financement qui sont tout de même des problèmes importants sachant qu'on y reviendra peut-être. Cette ligne qui est en fait un immense ouvrage d'art, quand on réfléchit bien à ce que pourrait être cette ligne, quand on regarde par exemple son homologue espagnol dont on a beaucoup parlé ces jours-ci, celle qui va de Barcelone à Figueras, on s'aperçoit qu'en réalité, c'est un immense ouvrage d'art. Et donc, ce qui explique que le coût kilomètre est relativement élevé et les problèmes de financement qui vont nécessairement se poser.

Donc, notre programme aujourd'hui est très simple. D'abord, l'exposé du projet par l'équipe de RFF qui est ici présente avec d'ailleurs un certain nombre de... y compris des responsables régionaux et Parisiens de l'entreprise qui sont extrêmement présents sur le débat. Et cette équipe de RFF a d'ailleurs aussi... il y a également des représentants de la SNCF, l'exploitant actuel en tout cas. Donc, l'exposé du projet par l'équipe de RFF. Ensuite, nous ouvrirons assez vite le débat avec la salle mais nous donnerons la parole en interstitiel, successivement à Alain Marguerit qui nous parlera de... au fond de l'intégration d'un grand projet de ce genre dans le territoire et je crois que ça, ça pose un véritable problème. Il va vous dire des choses qui vont vous ouvrir à certains nombres de réflexions qui à mon avis, iront tout à fait au-delà de cette seule soirée.

Et puis, nous parlerons également, donc je l'ai dit à l'instant, du problème du bruit. Alors, ce que nous souhaitons avoir c'est le maximum d'intervention de la salle. Nous sommes, je ne sais pas 130, 150 à vue de nez, j'espère qu'il y aura 15, 20 interventions, les vôtres ; c'est-à-dire que nous essayerons d'imprimer un rythme rapide aux interventions. Je demande - de grâce - aux personnes de s'exprimer le plus rapidement possible. Ça bon, on a un petit chronomètreur que vous verrez sur l'écran. On essaye de dire aux gens, essayez de ne pas dépasser 3 à 4 min parce que d'abord, premièrement, c'est plus rapide et c'est plus vif. Et puis deuxièmement, ça permet de faire passer plus de questions, plus d'interventions et d'instituer un véritable débat.

Alors, la technique pour parler, c'est de se rendre à l'un des micros qui sont situés dans cette salle ou éventuellement, nous avons un certain nombre d'hôtesse qui circuleront avec des micros-cravates et qui... donc, la technique pour parler c'est donc soit de descendre - à mon avis, c'est la meilleure solution - soit de se manifester pour que j'essaie de pouvoir vous donner la parole. Je ne suis pas sûr d'ailleurs de bien y voir parce que nous avons un superbe affichage, un superbe display comme on dirait en français de théâtre qui ne sont peut-être pas très adaptés à une présidence de soirée comme ça. Mais enfin, on se débrouillera.

Donc, voilà ce que je voulais vous dire comme indication et si tout le monde en est d'accord, je vais céder la parole à Christian Petit, Directeur général de RFF qui va introduire le débat au nom du maître d'ouvrage et ensuite qui passera la parole à Edouard Parant, Chef de projet qui est à mes côtés.

### **Christian PETIT**

Merci M. le Président. Mesdames Messieurs, avant de passer la parole à l'équipe projet, je vais vous dire l'importance particulière de ce débat pour Réseau Ferré de France.

C'est pour nous un débat novateur. C'est le premier débat public que nous organisons post-Grenelle de l'environnement sur un projet majeur qui s'inscrira dans le Réseau ferré national au service d'un territoire, qui participe également à la lutte contre le réchauffement climatique, sur une ligne ferroviaire de nouvelle génération qui favorisera le report modal et qui sera construite pour au moins les 100 ans à venir, avec une double ambition - bien sûr - de transporter les voyageurs plus vite mais également avec l'ambition de transporter durablement plus de marchandises par le train et - si possible donc - moins de marchandises par les camions.

C'est aussi un débat important pour toutes les collectivités de cette région. Je rappelle que le projet qui va vous être présenté dans un instant n'est pas le fruit du seul travail de Réseau Ferré de France. Il résulte de la participation continue de l'ensemble des partenaires que sont l'Etat, le Conseil régional, les Conseils généraux et les agglomérations concernées aux études qui ont été nécessaires avant d'arriver à cette période du débat.

Le projet que nous vous présentons est donc le fruit de ce travail collectif. C'est enfin un débat essentiel. Essentiel pour les habitants du Languedoc-Roussillon, qui peuvent s'exprimer pour la première fois publiquement dans toute la Région comme ce soir à Pézenas. Ils doivent venir en nombre - comme c'est le cas ce soir - afin de donner leurs avis et être les acteurs des choix qui seront à faire. C'est essentiel pour le projet qui se trouvera ainsi enrichi et amélioré de toutes vos contributions. Il est enfin essentiel pour RFF car nous nous engageons Mesdames et Messieurs à être à votre écoute, à répondre à vos questions et à élaborer ensuite le projet qui répondra le mieux possible aux préoccupations exprimées pendant ces 4 mois de débats.

Je vous remercie de votre attention. Je vais passer la parole à l'équipe projet qui, ce soir, est composée d'Edouard Parant, Chef du projet Ligne nouvelle Montpellier - Perpignan et de Jean-François Ruiz pour les questions, Chargé de mission, qui est en charge des questions d'environnement et de développement durable. Et je voudrais aussi, M. le Président saluer la présence d'une délégation polonaise dans la salle que nous accueillons volontiers à ce débat.

### **Claude BERNET**

Voilà, c'est précisément une délégation de l'Etablissement public polonais qui exerce les mêmes fonctions que Réseau Ferré de France ; c'est-à-dire la gestion du parc. Et nous sommes particulièrement heureux de les accueillir ce soir. J'espère qu'ils ont un bon interprète parce que ça va être un peu compliqué. Edouard Parant, vous avez la parole.

### **Edouard PARANT**

Merci et bonsoir. Donc, on va très rapidement rentrer dans le vif du sujet parce que vous l'avez compris, il y a un certain nombre de problématiques qui doivent être traitées ce soir.

Alors, notamment pour ceux qui sont venus de Paris, ils ont connu, ben malheureusement un accident, ce qu'on appelle pudiquement un accident voyageur avant d'arriver à Montpellier donc, ils ont été retardés. Pour rebondir sur - malheureusement - ces faits d'actualité, venir vers quelque chose qui sera un petit peu plus positif en termes de transport. C'est ce qui va se passer le samedi 23 et le dimanche 24 mai, à savoir l'interruption totale des circulations entre Nîmes et Montpellier pour cause de travaux. Bien souvent dans les questions que l'on reçoit, les gens nous disent, mais vous sacrifiez finalement l'entretien du réseau existant pour ces

projets de ligne nouvelle. Eh bien, vous avez la réponse ce soir, non, ce n'est pas vrai puisque des travaux importants vont être entrepris. La conséquence, vous la voyez. C'est toutes les circulations sont interrompues. Les trains sont remplacés par des autocars. Alors pourquoi je vous parle de ça ? C'est parce que globalement, un des intérêts du projet Ligne nouvelle c'est à terme de pouvoir disposer de 2 lignes et donc, que ce type de travaux-là soit à terme beaucoup moins pénalisant pour, eh bien, nos déplacements quotidiens qu'ils soient de courtes distances ou qu'ils soient pour aller plus loin vers Lyon et la capitale. Bon.

Très rapidement, je vous présente le développement du réseau ferroviaire à l'horizon 2020. Vous voyez que en France, mais comme en Espagne et partout en Europe, on va avoir une accélération des projets de lignes à grande vitesse, projets à grande vitesse qui vont notamment - pour nous la Région - permettre globalement de relier le territoire français à la péninsule ibérique - dimension européenne - et puis évidemment, comme vous pouvez le voir, relier Montpellier à Perpignan, 150 km de lignes nouvelles et donc apporter et permettre à terme de diffuser l'effet grande vitesse sur l'ensemble du territoire régional.

Alors l'objectif, il est simple. C'est de pouvoir globalement doubler l'ensemble des circulations, que ce soit des TGV, des trains de fret ou des trains express régionaux puisque c'est bien ces 3 types de service que le projet doit développer. Ce n'est pas uniquement un projet de grande vitesse.

Ce projet, il doit permettre d'augmenter le nombre de trains. Vous en avez une traduction ici avec la fréquence par exemple des trains express régionaux. Pourquoi on vous présente les trains express régionaux ? Ben, c'est parce qu'avec une ligne nouvelle, vous aurez plus de capacité sur la ligne actuelle pour pouvoir faire circuler des trains du quotidien, les TER. Donc, en heures de pointe, vous verrez que vous pourrez avoir par exemple entre Montpellier et Sète ou Montpellier et Nîmes jusqu'à 6 trains par heure.

Alors là, c'est le côté voyageurs.

Côté marchandises. Le fait d'avoir 2 lignes nouvelles vous permet également d'avoir, eh bien, un réseau plus capacitaire pour faire passer plus de trains. Mais c'est surtout pour les gens qui utilisent le transport ferroviaire un moyen d'avoir un réseau plus fiable, plus régulier qui permet de faire circuler des trains de fret à toute heure de la journée, pas seulement la nuit. Et éventuellement - on y reviendra tout à l'heure suivant le type de scénario - de pouvoir répartir les trains de fret sur les 2 lignes et pas seulement à continuer de les faire circuler sur la ligne actuelle. Donc, globalement, ce projet il intéresse bien à la fois les voyageurs et à la fois les transports de marchandises.

Donc ça se veut un projet de report modal. Quelques chiffres pour traduire un petit peu cette ambition. Ben, vous voyez beaucoup plus de monde dans le train, les TER comme les TGV et évidemment, plus de marchandises transportées, reportées finalement de la route vers le rail.

On vous présente des chiffres ici. Par exemple, sur le fret : plus 3 millions de tonnes. Ça c'est ce que permet le projet. Mais par rapport à aujourd'hui, aujourd'hui, il y a 10 millions de tonnes qui utilisent dans la Région Languedoc-Roussillon le rail. Grâce au projet, on passera à 19. Donc, je vous le dis quasiment un doublement de la tonne transportée par le mode fer.

Alors, très vite, j'en arrive donc aux scénarios, quels sont-ils ?

Eh bien, il y en a 4 pour ceux qui ont eu l'occasion de parcourir un petit peu les documents. Le premier c'est un projet qui est dédié à la grande vitesse ferroviaire. C'est un projet de ligne à grande vitesse, telles qu'on les connaît actuellement en France. Ce qui veut dire qu'on ne fait circuler que des TGV à pleine vitesse, en l'occurrence 300 km/h puisque ce sont les vitesses permises actuellement sur les nouveaux projets. Ce qui veut dire en complément que l'ensemble des autres circulations, les trains express régionaux, les trains de marchandises et puis une partie aussi des TGV qui continueront de desservir le littoral, eh bien, utilisent la ligne actuelle.

Autre projet, autre scénario qui vous est proposé. C'est un scénario sur lequel on décide finalement de reporter et de rendre possible la circulation de trains lourds, les trains de fret sur la ligne nouvelle. Et donc, les TGV cohabiteraient avec les trains de marchandises. Dans ce cas-là, pour des raisons que je développerai par la suite, on décide de ne pas faire rouler les trains à grande vitesse à la vitesse maximale.

Troisième scénario, il s'agit là encore d'un scénario que l'on dit mixte donc - TGV et fret sur les lignes nouvelles - dans lequel par contre, on décide de conserver une vitesse très rapide pour les trains à grande vitesse et nous verrons quelle est son incidence en matière de travaux et de coût.

Quatrième scénario que l'on vous propose ce soir. Eh bien, finalement c'est un scénario qui n'est pas un scénario de ligne nouvelle à proprement parler puisque dans ce cadre-là, on ne ferait qu'aménager et partiellement - c'est-à-dire sur une partie du parcours entre Montpellier et Narbonne - la ligne classique pour faire circuler les trains tel qu'on a estimé leur nombre en 2020. Vous verrez que c'est un projet assez limité en termes d'ambition par rapport aux 3 précédents.

Alors, pour vous fixer un petit peu dans l'esprit où sont les trains par rapport donc aux 4 scénarios qui viennent d'être présentés ?

Mais dans le premier donc, vous le voyez, sur la ligne nouvelle ne circulent que des TGV. Et donc, tous les autres trains sont sur la ligne classique. N'oubliez pas qu'il y aura deux fois plus de TER, deux fois plus de trains de marchandises. Dans les 2 autres scénarios, eh bien, vous voyez qu'une partie des trains de marchandises circuleront sur la ligne nouvelle. Alors les vitesses des trains de marchandises, c'est entre 100 et 120 km/h.

Quels sont les gains de temps de parcours permis par ces différents scénarios ?

Eh bien, dans le premier, comme c'est un scénario dédié aux voyageurs, on souhaite que les voyageurs profitent pleinement des accélérations et de la réduction des temps de parcours en l'occurrence. Donc par rapport à aujourd'hui où on met environ 1h et demi pour faire Montpellier - Perpignan, avec ce scénario de ligne à grande vitesse, on pourrait diviser le temps par deux en gagnant plus de  $\frac{3}{4}$  d'heure sur le temps de parcours. Sur le deuxième scénario, on roule moins vite mais malgré tout, on gagne du temps par rapport à aujourd'hui. Une demi-heure pour un trajet direct entre Montpellier et Perpignan ; c'est-à-dire qu'on aurait un temps de parcours de l'ordre d'une heure, voire même un petit peu légèrement inférieur à l'heure de temps de parcours entre Montpellier et Perpignan. Dans le troisième scénario, eh bien, globalement, on est sur des vitesses de trains rapides similaires au premier. Et donc, les gains de temps de parcours sont du même ordre.

Un point qu'il est important d'observer, c'est que vous voyez qu'à chaque fois, on vous a mis un trajet Montpellier - Carcassonne, ce qui serait équivalent aussi à Montpellier - Toulouse. Quoi qu'il arrive, même en n'empruntant qu'une partie de cette ligne nouvelle, on aura des gains de temps de parcours pour aller à Carcassonne qui sont significatifs. Le quatrième scénario n'est pas présenté puisque je vous le dis, c'est un scénario moins ambitieux sur lequel on reste sur la ligne classique. Ce qui veut dire qu'on ne prévoit pas de relèvement de vitesse et donc, de rouler plus vite et donc, les temps de parcours demeureraient les temps actuels.

Point qui est important vis-à-vis de la contribution donc du projet au report modal, et donc au-delà la participation et la réduction des gaz à effet de serre, eh bien, vous voyez qu'un projet de ligne nouvelle par le fait - d'une part - qu'il permet d'aller plus vite et donc, plus de gens quittent l'avion pour venir sur le train, quittent la voiture pour venir sur le train ; mais également que avec un service performant pour le transport de marchandises, des logisticiens des entreprises décident d'abandonner les camions partiellement pour repartir sur le rail, eh bien, ces deux effets combinés montrent qu'un projet de ligne nouvelle globalement permettrait de réduire la production de gaz à effet de serre de l'ordre de ce que produit une ville comme Nîmes ou

Perpignan en une année. Donc là, c'est la contribution en une année de circulation de trains sur le projet, voilà ce que ça apporte. Donc, on voit que c'est positif.

Le nombre de trains possible par jour après la mise en service, autre critère qui permet de différencier un petit peu les scénarios. En 2020, tous les scénarios qui sont proposés permettent de faire circuler le nombre de trains tel qu'il a été estimé à la fois pour les TER - les TER c'est l'ambition de la Région, combien elle veut mettre de trains express régionaux en 2020 ? - Les TGV, ceux sont les prévisions de trafic qui ont été menées et puis, de même des prévisions de trafic sur les transports de marchandises.

Donc, tous les scénarios permettent de faire circuler tous les trains à l'horizon 2020, nombre qui globalement a été multiplié par deux. Ce qu'on vous présente là, c'est est-ce qu'il est possible après 2020 d'accepter de nouvelles circulations sur les lignes ? Et on l'a traduit en termes de trains fret ou trains TER.

Alors, dans le premier scénario, qu'est-ce qui se passe ? En fait, comme vous le savez, la ligne c'est une ligne à grande vitesse pour les TGV. Ça veut dire que sur cette ligne ne circulent que des TGV. Et donc, si on veut rajouter des TER et des trains de fret, on le fait sur la ligne classique. Comme cette ligne en 2020 recevra deux fois plus de TER et deux fois plus de fret, elle sera plus chargée qu'aujourd'hui. Même avec une ligne TGV à côté. Donc, le nombre de trains que l'on peut ajouter sur les 2 lignes, de fret et de TER finalement, c'est le nombre de trains qu'on ne peut ajouter que sur la ligne classique actuelle. Et donc, il est forcément plus limité qu'aujourd'hui. Les 2 autres scénarios sont des scénarios sur lesquels une partie du transport de marchandises pourrait être portée sur la ligne nouvelle. Et donc, vous pouvez ajouter des trains de marchandises indifféremment sur les 2 lignes. Et donc, vous avez aussi plus de l'aptitude pour ajouter des trains TER sur la ligne actuelle.

Le quatrième scénario qui en fait est un scénario à minima ne vous permettra pas de faire évoluer votre infrastructure au-delà de 2020. Donc, c'est véritablement un scénario minimaliste.

Alors quel coût en face des différentes ambitions proposées par ces scénarios ? Eh bien, ce qu'il faut retenir c'est qu'un scénario de ligne nouvelle, c'est à minima 4 milliards d'euros d'investissement, même plus, gares comprises. Et pour le plus ambitieux, de l'ordre de 6 milliards d'euros. Donc plus 50 %. Un scénario d'aménagement de la ligne classique, eh bien, quoi qu'il arrive, ce n'est quand même pas loin de 2,5 milliards d'euros d'investissement.

Alors, voilà un petit peu présentés très rapidement les quatre scénarios. L'autre question qui est posée au débat c'est où faut-il faire cette ligne nouvelle si on décide de faire une ligne nouvelle ? Alors ce soir, c'est véritablement une question qui vous est posée à Pézenas, puisque globalement comme vous le voyez, entre Montpellier et Narbonne, 2 couloirs sont proposés.

Donc ces 2 couloirs de passage sont le résultat des études et puis des échanges qu'on a confrontés avec à la fois les Associations environnementales mais également évidemment avec les partenaires ; c'est-à-dire l'ensemble des Collectivités locales, Conseil régional, départements, agglomérations.

Alors, pourquoi on en a retenu deux ? Eh bien, d'abord quels étaient les critères qui nous ont permis de travailler sur ces couloirs ? Eh bien, c'étaient 3 critères. Un, quelle politique de desserte du territoire ? Est-ce que l'on reste sur la frange littorale, est-ce que l'on va un petit peu plus dans l'intérieur du territoire pour aller toucher et diffuser un peu plus loin finalement la grande vitesse en profondeur sur la région ? Deuxième point, est-ce que ça a un impact sur les coûts, les couloirs de passage ? Et troisième point, quelle est la sensibilité du territoire et est-ce que suivant où on passe il y a une sensibilité plus ou moins importante ?

Donc sur ce dernier point, l'environnement, je vais passer la parole à Jean-François Ruiz qui est donc le Responsable des études environnementales à RFF qui va vous détailler un petit peu tout le travail qui a été mené.

## **Jean-François RUIZ**

Merci Edouard. Donc je vais vous présenter la démarche d'études qui a été menée par RFF dans le cadre de cette étude préparatoire au débat public, et je vais axer donc mon discours sur 4 grands points.

Donc premièrement, l'aire d'étude. Dans quelle aire d'étude allons-nous travailler pour définir un diagnostic de l'environnement ? Secondement, nous parlerons un petit peu de la méthode que nous avons mis en œuvre pour faire ce diagnostic. Ensuite, nous parlerons des thèmes que nous avons traités et enfin, je vous parlerai de la hiérarchisation des sensibilités qui sont arrivées pour définir ces couloirs de passage préférentiels.

Donc concernant le premier point, l'aire d'étude. Donc, vous avez sur cette présentation l'aire d'étude qui a été définie lors de nos études. Donc, elle a été définie pour tenir compte des grandes aires de vie, notamment les grandes villes - par rapport aux politiques de desserte comme vous l'a dit Edouard - mais également par rapport aux coûts et donc notamment les reliefs que nous voyons au niveau des collines et des piémonts qui ne sont pas négligeables en termes de coûts de projet. Donc cette aire d'étude représente plus de 200 communes, plus de 4.000 km<sup>2</sup> et c'est pratiquement près d'un million d'habitants dans ces secteurs.

Concernant la méthode de travail, c'est établi en plusieurs points. Dans un premier temps nous avons établi une collecte de données auprès des services de l'Etat : Direction régionale de l'environnement, Services de l'équipement, pour avoir des données sur les milieux, sur les occupations du sol, sur l'agriculture, et beaucoup d'autres points encore. Donc, cette collecte de données a bien sûr été complétée par des visites de terrain, pour compléter donc la collecte mais également pour appréhender d'autres thèmes de l'environnement et notamment les sensibilités paysagères que nous avons appréhendées lors de ces visites.

Concernant la concertation, nous avons également associé de nombreux partenaires dans le cadre d'ateliers, les ateliers environnements, pour définir cet état initial de l'environnement, trois ateliers environnements sont tenus donc lors de cette étude, et nous avons pu échanger notamment sur les méthodes de travail et sur la définition des fuseaux de passage préférentiels pour le cadre du projet de ligne nouvelle Montpellier - Perpignan.

Donc quatre grands thèmes ont été étudiés et regroupés au sein de ces études. Donc les ressources en eau, il y avait également les milieux humains, les milieux naturels et le patrimoine et le paysage. Sur cette diapositive donc nous allons commencer par les ressources en eau de l'aire d'étude. Nous avons focalisé la zone d'étude dans le secteur qui nous concerne aujourd'hui, c'est-à-dire la zone des 2 couloirs entre Montpellier et Narbonne, donc toutes ces cartes sont disponibles dans le dossier support que vous avez à l'entrée, et sont également disponibles avec des explications exhaustives dans les CD-ROM à disposition de la Commission particulière du débat public.

Concernant les ressources en eau, on voit bien sur cette présentation que l'eau est omniprésente au sein de l'aire d'étude, notamment sur la frange littorale avec les étangs qui caractérisent notre région, mais également les vallées inondables des grands cours d'eau et des grands fleuves côtiers que nous avons, qui sont l'Hérault, l'Orbe et l'Aude. On se rend compte également que les nappes alluviales et les nappes d'eau souterraine sont fortement exploitées pour l'irrigation et l'alimentation en eau potable. Donc ces captages sont souvent localisés le long de ces cours d'eau. Donc voilà un petit peu ce qui caractérise les ressources en eau de l'aire d'étude, donc une forte dominance de l'eau dans ces secteurs.

Concernant l'environnement humain, on peut voir sur cette carte donc que l'homme est fortement présent sur notre territoire et que 10 % de la surface de l'aire d'étude sont urbanisés. Donc ce sont les petites taches rouges que vous voyez, donc il y a les aires urbaines, mais également tous les villages et le bâti diffus présents sur l'arrière-pays biterrois et piscénois. Les zones d'activité également ont été regardées sur les documents d'urbanisme et ce qu'on peut

voir enfin notamment au niveau de l'agriculture, vous les voyez donc en rosée sur la carte, ce sont les communes qui sont classées en appellation d'origine contrôlées notamment pour la viticulture. Et ce qui ressort de notre état initial, c'est que plus de 50 % de l'aire d'étude est à vocation viticole.

Alors concernant l'environnement naturel, on se rend compte qu'il y a de nombreux sites de forte richesse dans notre région, ceci n'est pas étonnant du tout, que lorsque c'est la richesse, c'est la biodiversité de notre région. En effet plus de 70 % des espèces animales et plus de 50 % des espèces végétales que nous avons en France, sont présentes dans notre région, et notamment dans cette aire d'étude. Donc nous avons représenté sur cette carte les grands ensembles d'habitats connus dans notre région. Donc nous avons notamment le Réseau Natura 2000, qui est représenté donc en vert et en orange, qui couvre pratiquement 30 % de ce territoire. Alors ce qui n'est pas représenté mais qui est très important également dans le fonctionnement écologique, ce sont les corridors que nous avons le long des cours d'eau notamment de l'Aude, de l'Orbe, et de l'Hérault, qui permettent les migrations des animaux, notamment à l'automne entre la bordure littorale et les piémonts.

Et enfin, pour finir notre diagnostic de l'environnement, vous avez donc là à l'écran les sensibilités et le recensement du patrimoine et du paysage, donc à l'instar du milieu naturel, il y a beaucoup de richesses, de patrimoine dans notre région. Et dans cette aire d'étude, nous avons en particulier les petits points avec les périmètres de protection qui sont les nombreux monuments historiques protégés, donc qui sont inscrits ou classés au titre des monuments sur une grande partie de tous les villages rencontrés, notamment sur la zone de Pézenas. Et enfin, en termes de paysage et de patrimoine, nous avons deux grands sites qui sont très importants au niveau de notre région, qui sont les sites classés du Massif de la Gardiole, au niveau de Montpellier, et le site du Massif de la Clape au niveau de la Narbonnaise.

Donc une fois que nous avons fait ce diagnostic de ces 4 grands thèmes de l'environnement, il a bien fallu trouver une méthode d'hiérarchisation pour essayer de dégager les zones les plus sensibles dans ce territoire. Donc pour cela nous avons affecté des coefficients de sensibilité. Donc, on a défini des zones qui étaient très fortement sensibles, des zones sensibles, des zones modérément sensibles. Et cette méthode, nous l'avons mise au point avec la Direction régionale de l'environnement au début de notre démarche d'étude. Donc ce qui était intéressant c'est que nous avons fait cette démarche pour chaque thème de l'environnement, donc les 4 thèmes que je vous ai présentés. Et après, nous avons compilé toutes les données de ces sensibilités pour permettre de définir les zones les plus importantes et les plus remarquables en termes d'environnement. Donc cette méthode nous a permis d'avoir au final une vision globale et claire des sensibilités du territoire concerné par l'aire d'étude. Elle a également permis d'identifier les points remarquables de l'environnement où se cumulent les sensibilités, qu'elles soient fortes ou très fortes. Enfin, la finalité de ce travail était d'établir une carte de synthèse, pour définir qui participera, en plus des autres thèmes que nous avons évoqués tout à l'heure, à la définition des couloirs de passage préférentiels, et donc des passages de moindre impact.

Donc cette carte la voici, donc je vais essayer de vous la commenter parce que c'est un petit peu compliqué. Donc nous avons un code couleur, donc qui part du jaune et du violet. Ce qui est ressorti de ce travail de hiérarchisation, c'est plus nous sommes dans les couleurs foncées vert et violet, plus il y a de sensibilités. Que pouvons-nous voir sur cette carte ? De fortes sensibilités environnementales dans la zone de la Narbonnaise, liées notamment aux basses plaines de l'Aude et aux nombreuses zones Natura 2000 présentes dans le secteur, également de nombreuses zones très fortement sensibles au niveau du littoral, mais également des sensibilités environnementales assez importantes le long des cours d'eau, des fleuves côtiers de l'Aude, de l'Hérault, qui résultent vraiment de ce travail.

Donc au final, comme vous l'a dit Edouard tout à l'heure, nous avons croisé ces données environnementales avec des données de desserte de territoire et des données de coût, pour

définir 2 couloirs de passage préférentiels entre Montpellier et Narbonne. Donc les couloirs sont présentés sur cette diapositive. Globalement, il y a un couloir qui part de Montpellier, qui passe par le sud de Béziers et qui longe globalement l'autoroute A9 existante, et un deuxième couloir qui se décroche au niveau de Fabrègues et de Gigean pour rejoindre Pézenas par les zones de Saint-Pons-de-Mauchiens et rejoindre Pézenas, qui longe l'A113 et la future A75 qui passe au nord de Béziers et qui rejoint en un couloir unique à peu près au niveau du Département de l'Aude, au niveau du fleuve Aude.

Donc globalement, on voit encore que malgré tout le travail de hiérarchisation que nous avons fait, il reste des sensibilités environnementales dans ces couloirs. Donc ces sensibilités sont communes à ces 2 couloirs au niveau de Montpellier avec le Massif de la Gardiole et également au sud de Béziers avec des monuments ou des sites qui sont transverses sur toute l'aire d'étude, notamment le canal du Midi qui est concerné par les 2 couloirs.

Enfin on peut voir qu'il y a des sensibilités propres à chaque couloir notamment le couloir appelé Colline du biterrois qui concerne Pézenas, donc qui passe dans la zone, une zone Natura 2000 protégée de la montagne de l'Amour et qui concerne également l'étang de Montady qui est un site classé. Le couloir sud, donc le couloir littoral qui longe l'A9 concerne plutôt tout le bassin versant de l'étang de Thau et concerne des zones naturelles qui sont comprises entre Montblanc et Béziers.

Donc on peut voir sur ce tableau, nous vous montrons un petit peu les différences entre les 2 couloirs, les différences de sensibilités que nous avons recensées. Donc en termes de ressource en eau nous avons à peu près les mêmes contraintes et les mêmes sensibilités donc qui sont traduites par les vallées inondables des grands fleuves côtiers et également de nombreux captages liés aux nappes alluviales de ces fleuves. Concernant les hommes et les activités donc les caractéristiques de ces 2 couloirs sont quasiment identiques. Donc là, nous vous présentons des surfaces qui ne sont pas les surfaces d'emprise de projet. Ce sont les surfaces que nous avons relevées dans un couloir qui fait 5 km de large. Donc ce ne sont en aucun cas des surfaces qui sont prélevées par un projet de ligne nouvelle. Donc concernant les zones d'urbanisation, nous sommes entre 5 et 6.000 ha. Le vignoble est fortement représenté comme je l'ai dit tout à l'heure. Nous avons plus de 20.000 ha de vignoble dans chacun de ces couloirs.

La différence pourra intervenir en termes de milieu naturel où on se rend compte que le couloir nord qui concerne Pézenas s'insère plus fortement dans les zones Natura 2000. Donc c'est la zone qui va de Villeveyrac jusqu'à Montagnac. Et les zones naturelles d'intérêt écologique, donc les ZNIEFF sont à peu près en équivalence sur ces 2 couloirs. Sur les sites classés, il y a une petite différence du fait de nombreux sites classés présents dans la commune de Pézenas donc c'est la seule différence que nous avons pu relever. Et enfin concernant les paysages, donc il ne passe pas donc à des mêmes endroits donc les... je vais dire les secteurs paysagés que nous vous décrivons là sont ceux qui sont concernés par ces 2 couloirs.

Donc comme on peut le voir suite à notre travail, il reste encore beaucoup de sensibilités dans ces couloirs de 5 km et l'enjeu de tout le travail qu'il nous restera à faire dans tous les étapes ultérieures - qui vont vous être présentées par l'équipe projet - c'est bien de définir un tracé de moindre impact dans ces couloirs pour la préparation dans l'enquête publique dans les années à venir.

### **Edouard PARANT**

Alors pour terminer cette présentation donc, à partir de ces couloirs évidemment nous avons travaillé avec les collectivités, avec la SNCF sur la définition de secteur potentiel pour des gares nouvelles en gardant toujours à l'esprit que la desserte via des gares centres peut tout à fait rester... Donc vous voyez derrière moi, à nouveau eh bien donc les différents secteurs pour chacune des aires de vie qui vont de Nîmes jusqu'à Perpignan et on voit que donc autour de

Béziers et de Pézenas, eh bien il y a suivant le couloir, un secteur qui est représenté par un ovoïde, on va l'appeler comme ça, orange là qui est soit Béziers est, soit Béziers nord-est. Vous avez éventuellement un secteur qui serait à l'interconnexion entre les aires urbaines de Narbonne et puis de Béziers, un site dans l'ouest narbonnais et puis deux sites au niveau de Perpignan. Donc voilà un petit peu le travail qui était mené et qui n'est pas fini sur la desserte des territoires.

Dernier point pour clore cette présentation, c'est un petit peu quel est le calendrier à venir à la suite du débat ? Eh bien le débat lui se terminera le 3 juillet. On est quasiment aujourd'hui à mi-parcours. Réseau Ferré de France devra avant la fin de l'année 2009 dire et de manière publique quelles sont les décisions qu'il prendra suite au débat public et après où ira-t-on ? Ben actuellement on travaille sur des couloirs qui font 5 km. L'objectif comme l'a dit Jean-François c'est de pouvoir restreindre un petit peu, eh bien le spectre ou le... voilà, d'étude pour passer à 1.000 m puis 500 m. Ça nous permettra de monter un dossier qui ira à l'enquête d'utilité publique, c'est la prochaine grande étape de concertation qui nous intéresse à l'horizon 2015 pour enfin pouvoir passer à l'étape travaux, là où on verra véritablement le projet sortir de terre, 5 ans environ de travaux pour une mise en service à l'horizon 2020. Voilà je vous remercie.

### **Claude BERNET**

Très bien. Mesdames et Messieurs, vous avez entendu le RFF et donc j'ouvre immédiatement le débat. Est-ce qu'il y a des réactions par rapport à ce qui vient d'être dit ? Je pense notamment que sur les couloirs de passage il doit y en avoir quelques-unes. Non ? Alors, qui veut prendre la parole le premier ? Monsieur au fond, on va lui passer le micro. Ayez la gentillesse de vous présenter, ça facilite après la rédaction du compte-rendu. Voilà. On va le voir... très bien. Allez-y au 2, micro 2.

### **Robert PRADES**

M. le Président, M. le Sénateur, Messieurs les maires, Mesdames, Messieurs, donc je suis Robert PRADES. Je suis le porte-parole d'un club de managers qui se trouve à Agde et qui travaille maintenant dans le club de managers de l'Agglomération Hérault - Méditerranée regroupant aujourd'hui à peu près 80 entrepreneurs. Ce qui donne à peu près 600 salariés. Et ce club se réunit régulièrement pour évoquer divers projets économiques.

Donc en tant qu'acteurs économiques, entrepreneurs de ce bassin d'emploi Agde - Pézenas, leur objectif est d'être force de proposition auprès des autorités de tutelle ou des politiques pour envisager l'avenir de ce territoire intercommunal. C'est donc tout naturellement que depuis quelques mois une commission du club réfléchit sur ce projet stratégique de la nouvelle ligne Montpellier - Perpignan.

Quelles sont donc les réflexions de ce club ?

D'abord, l'analyse des enjeux de notre territoire, carrefour de transports aériens, ferroviaires, fluviaux, autoroutiers via les 2 autoroutes et routiers qui permettent de créer un pôle multimodal. Possibilité de création de parts d'activité et logistique grâce à des espaces fonciers disponibles. Par voie de conséquence, élaboration de projets structurants permettant la création de nombreux emplois. Facilitation de l'accessibilité pour des millions de touristes qui visitent notre région. Désaturation des réseaux routiers et autoroutiers A9, bientôt A75, R212, R213. Respect environnemental répondant au Grenelle de l'environnement avec la solution fret et diminution du trafic véhicules particuliers. Développement économique et touristique important grâce au rapprochement avec de grandes métropoles tels que Barcelone, Marseille, Lyon, Toulouse voire Clermont-Ferrand. Enfin apport d'une solution au problème de la raréfaction des ressources carburant.

Ensuite quelle est notre analyse des atouts de notre territoire ?

Les arrivées des autoroutes A9 et A75 bientôt, existence d'une ancienne voie dont personne ne parle, une voie ferrée reliant Vias au nord de l'agglomération, qui pourrait peut-être être une solution pour aller vers le nord de notre département, de notre territoire, se raccordant à la ligne Perpignan - Montpellier via Béziers - Agde. Des flux touristiques concernant ce territoire impressionnant puisque le Cap d'Agde, première station touristique européenne, Vias deuxième ville d'hôtellerie de plein air d'Europe, des dizaines de camping sur la frange littorale de Marseillan à Valras, l'aéroport Béziers - Cap d'Agde mettant Londres, Bristol, Düsseldorf à moins de 1h30 de chez nous. Enfin le canal du Midi à emprise directe sur la Méditerranée.

A partir de ces constatations et évidences, le tracé qui séduit la réflexion du club de ces managers serait le tracé évoqué déjà en 1995 par RFF. Ce tracé passant à proximité de l'aéroport en empruntant une voie au sud de Béziers, à deux pas des jonctions autoroutières et du canal du Midi, il sera alors judicieux que l'emplacement de la gare se situe à proximité immédiate de cette zone, c'est-à-dire du territoire ouest plus ou moins de la commune de Vias. A partir de ce point, la mutualisation des moyens, parkings, navettes permettrait l'optimisation aisée des flux de voyageurs vers les zones côtières, voire vers l'arrière-pays.

Outre notre choix sur le tracé et l'emplacement de la gare, le scénario choisi parmi les trois proposés, nous n'avons pas pris en compte le dernier, serait en fait la ligne LGV à 300 km/h et le fret 120 km/h car elle nous paraît la plus pertinente - quoique la plus coûteuse évidemment - et la plus écologique, à savoir 45 min gagnées sur le trajet Montpellier - Perpignan ou Paris - Barcelone, vous l'avez souligné ; 50 trains supplémentaires permettant un apport non négligeable de voyageurs irradiant notre territoire aussi bien sur la frange littorale que dans l'arrière-pays. Enfin vous l'avez précisé aussi, 980.000 tonnes de CO2 évitées par an à l'horizon 2050, c'est la meilleure hypothèse écologique.

Donc M. le Président, voilà en quelques mots la vision de notre club sur ce sujet d'avenir pour que les populations futures, sachant de plus qu'il ne serait pas un luxe pour ce territoire de se fixer des objectifs ambitieux pour l'horizon 2020. Premièrement améliorer et parfaire son économie touristique pour essayer de conserver une place de leader. Deuxièmement lui donner également une impulsion sur son tissu à caractère industriel aujourd'hui assez pauvre.

Au travers d'une pétition qui tient lieu d'informations auprès de la population, nous avons déjà recueilli déjà près de 200 signatures, nous en attendons encore pas mal et nous vous remettrons un document que nous avons édité précisant justement notre réflexion.

Merci M. le Président. Merci.

### **Claude BERNET**

Bien, merci beaucoup. Alors les cahiers d'acteurs pour tout le monde, je précise que ce sont des documents qui ont une caractéristique, c'est qu'ils sont publiés par la Commission et je pense que nous allons avoir de nombreux cahiers d'acteurs à l'appui de ce débat.

Alors au micro n°1, vous avez la parole, Monsieur. Bonjour.

### **Guy BASCOU**

Bonsoir. Guy Bascou. Je suis Président de l'appellation Picpoul de Pinet. J'interviens pour amener quelques éléments de réflexion en particulier concernant les critères qui permettent de peser entre les 2 couloirs.

Bon, je vais vous parler de viticulture bien sûr. Votre pondération des vignobles dans les 2 couloirs est exacte mais ça dépend quelle loupe on prend. Aujourd'hui la viticulture de notre région comme les autres viticultures d'ailleurs en France et dans le monde sont en crise. Il se trouve qu'une grosse partie du vignoble est en train de s'arracher, y compris dans la région à la vitesse grand V. Mais dans cette région, vous avez une petite appellation qui s'appelle le Picpoul de Pinet donc qui correspond à ce que vous appelez la voie littorale mais qui est dans les garrigues entre Pézenas, Pinet, Pomerol, Montagnac et Mèze où là vous avez un vignoble

qui représente 1.500 ha de vigne, qui est planté à 80 % de Picpoul de Pinet, une production de l'ordre de 60 à 70.000 hecto maintenant qui fait vivre environ 350\_vignerons ou coopérateurs dans le cadre particulier. Ce marché de Picpoul de Pinet est un marché en progression parce que cette année, les ventes de l'appellation ont progressé de 14 % et les prix ont progressé de 3 %. Donc je vous demanderais quand vous allez pondérer vos facteurs de tenir compte de certaines formes de viticulture qui sont en voie de régression et certaines formes de viticulture qui apportent encore un peu de richesse dans cette région. Quelle que soit votre décision, sachez, vous le savez tous, à partir du moment où il s'agit de spéculation qui fonctionne à peu près économiquement, pour faire une vigne il faut au moins 3 ans, il faut 5 ans ; donc il faudra faire attention, si vous imposiez la voie sud, à bien communiquer avec l'ensemble des vigneron et préparer des sas qui permettrait à chacun d'entre nous de continuer à vivre de notre métier dignement sans obligatoirement utiliser d'autres méthodes que je ne partage pas. Merci.

### **Claude BERNET**

M. Couderc.

### **Raymond COUDERC**

Donc je vais essayer d'être rapide même si c'est un dossier que je travaille depuis des mois et des mois et que je connais bien. Je pense je pourrais en parler pendant 2h. Mais je veux simplement revenir sur deux points qui me paraissent essentiels parce qu'ils n'ont pas été évoqués me semble-t-il avec suffisamment de précision.

D'abord disons qu'on veut le TGV, je pense que tout le monde ici le veut et le plus vite possible parce que ça fait trop longtemps qu'on attend. Cette infrastructure dont beaucoup de Français bénéficient aujourd'hui et aujourd'hui, nous sommes à l'écart de ces flux, de ces réseaux. Donc il faut qu'on ait le TGV et le plus vite possible. Il faut qu'on s'inscrive dans le Grenelle de l'environnement. Tout le monde le comprend bien et le veut, économiser le CO2, etc. Tout à fait d'accord. Sauf que il s'avère, et je le dis avec gravité parce que je ne suis pas sûr que ça soit entendu à la fin mais au moins je l'aurais dit ; l'idée d'une ligne mixte voyageurs marchandises est une fausse bonne idée. C'est une fausse bonne idée pour plusieurs raisons.

D'abord comme tout le monde le sait aujourd'hui, les pays qui ont fait la tentative de la mixité sont toujours revenus en arrière. Et en particulier, le pays qui a fait le plus de chemin dans ce sens-là c'est l'Allemagne et l'Allemagne aujourd'hui est en train d'abandonner la mixité, de revenir soit vers de la grande vitesse voyageurs soit de la marchandise mais pas les deux sur la même voie. Ne serait-ce que parce qu'il y a des problèmes techniques énormes à régler, problèmes techniques qui sont notamment de l'ordre de l'usure des voies dans les courbes, parce que les trains n'ont pas le même tonnage et la même vitesse qui sont le croisement de trains qui roulent à 300 à l'heure et d'autres qui roulent à 120 à l'heure avec le souffle au passage de l'un et de l'autre. Donc l'obligation de ralentir les trains pour... c'est pour ça que votre hypothèse à 300 km/h pour les voyageurs et sur la même voie à 120 ou 150 pour les marchandises, permettez-moi d'en douter parce qu'on n'y est arrivé nulle part ailleurs.

Donc problèmes techniques, très graves et d'ailleurs il se trouve que j'ai rencontré 3 conducteurs de TGV qui tous les 3 m'ont dit la même chose, à leur avis c'est totalement irréaliste que d'afficher 300 km/h pour les voyageurs et sur la même ligne, 120 ou 150 pour les marchandises. Voilà.

Voilà. Donc c'est déjà un point qui paraît important. De notre côté, nous allons être les seuls pénalisés en France. Toutes les autres lignes TGV sont des lignes spécialisées voyageurs à 320 et demain à 360 km/h. Toutes les autres lignes. En Espagne le seul morceau de ligne qui va être mixte, c'est Barcelone la frontière mais au sud de Barcelone pour aller sur Madrid, c'est une ligne à très grande vitesse. Ce n'est pas une ligne mixte. Ce qui est prévu entre Narbonne

et Toulouse dans les années à venir et qui va être lancé au débat public prochainement, c'est une ligne à très grande vitesse, ce n'est pas une ligne mixte. Nous allons être les seuls à avoir ce que j'appelle une ligne au rabais. C'est-à-dire que ça ne donnera véritablement satisfaction ni pour les marchandises, ni pour les voyageurs. Et je suis intimement persuadé qu'une fois que ce sera fait, on ne reviendra pas en arrière. Et donc, nous serons les grands perdants dans cette affaire comme on a été perdant puisque depuis 95 la ligne devait être faite et puis elle n'a jamais été faite parce qu'il y en a d'autres qui sont passés devant nous. Je vous rappellerais, l'Aquitaine, le TGV Est, bientôt Lyon - Turin, Provence - Alpes - Côte d'Azur vers Nice, etc. Tout ça qui nous passe devant parce qu'on a trop tergiversé, parce qu'on n'a pas eu suffisamment de volonté de faire avancer les choses, et bien, on aura peut-être à ce moment-là la ligne au rabais qu'on n'aurait pas voulue.

Problème donc pour le tourisme aussi parce que c'est quand même une économie essentielle pour notre territoire. Chacun sait, et vous allez le voir lors de ces week-ends qui viennent, le premier mai, le 8 mai, pentecôte, etc., de plus en plus c'est du tourisme de courte durée, avec des gens qui descendent notamment de la région parisienne et qui viennent passer un week-end, un long week-end ou une semaine chez nous et éventuellement et de plus en plus certainement hors saison. Or, on sait très bien qu'au-delà de 3h de voyage, c'est un obstacle pour ce type de tourisme de courte durée. Donc il est impératif d'avoir un TGV qui aille le plus vite possible. Alors moi ce que je propose... Ah oui ! Egalement un point. En 2020, avec la ligne mixte, savez-vous quel est le pourcentage du fret qu'on fait passer par la ligne mixte ? 8 % du fret, c'est-à-dire que 92 % du fret restent sur l'autoroute, 8 % passent par la ligne TGV qu'on aura construite. Donc il faut aussi garder les proportions. Alors pour 8 % du fret, on va perdre la vitesse, on va perdre l'avantage de la vitesse qui est impérative pour le tourisme, pour recevoir de nouvelles clientèles.

Et puis un milliard et demi de plus quand même, excusez du peu, un milliard et demi de plus dont l'essentiel c'est pour construire 90 km de doublement de la ligne, parce que ça on ne l'a pas expliqué, mais il faut pour permettre aux TGV de voyageurs de doubler éventuellement les trains de marchandises, il faut faire 90 km de doublement de la ligne. Bien, je dis comme l'a dit la SNCF d'ailleurs lors de la réunion du débat public de Béziers, je dis aujourd'hui ce qu'il faut prévoir, c'est non pas une ligne mixte mais prévoir la ligne TGV voyageurs à grande vitesse, à très grande vitesse, et puis faire les réservations foncières à côté, pour permettre de construire, on va avoir la différence d'un milliard et demi, ben allons-y carrément, construire à côté une autre ligne pour les marchandises. C'est-à-dire qu'on ne ralentit pas les voyageurs, on bénéficie pour notre développement touristique d'un véritable TGV, ce n'est pas un TGV au rabais. Mais d'un autre côté, puisqu'on va payer plus cher, déjà on a prévu de faire 90 km, et de financer ces 90 km, c'est un milliard et demi. Mais faisons les réservations foncières, construisons une partie de cette voie supplémentaire. On aura ultérieurement la possibilité de construire la totalité de cette voie supplémentaire et d'avoir une voie voyageurs, une voie marchandises. Ce qui nous donnera véritablement le potentiel dont nous avons besoin et non pas un équipement au rabais comme on risque de l'avoir. Voilà le fond. Alors pour le reste je suis pour le tracé sud. Je suis évidemment également pour la gare dans le secteur Béziers est parce que c'est ce qui dessert le maximum de clientèles, Agde, le Cap d'Agde, Pézenas, en plus il y avait le croisement d'autoroutes et la bonne desserte, la possibilité d'avoir des parkings, et l'essentiel pour que ça fonctionne bien, et d'ailleurs la SNCF qui va être l'exploitant dit clairement que c'est là qu'il faut mettre la gare si on doit en mettre une. Voilà merci.

### **Claude BERNET**

Merci beaucoup. Alors, à ce stade peut-être que RFF souhaiterait notamment faire quelques réponses, notamment au Président de l'appellation Picpoul de Pinet.

**Edouard PARANT**

Oui. Donc Monsieur, c'est bien déjà que nous ayons eu l'occasion de nous rencontrer à ce stade très amont du projet finalement. On a déjà eu des contacts avec la Chambre régionale de l'agriculture, la Chambre départementale d'agriculture, le Syndicat d'appellation Coteaux du Languedoc, effectivement dans le projet historique il y avait notamment, votre appellation Picpoul de Pinet et puis il y en a une autre également qui est impactée potentiellement, je crois que ce sont les Grès de Montpellier.

Donc ce que j'entends ce soir c'est que vous avez finalement une aire AOC qui est relativement restreinte en termes de surface avec un classement aujourd'hui AOC, je crois quand même que vous allez grimper d'un cran dans le niveau de l'appellation AOC, et puis vous avez une spécificité en termes de cépage, qui fait que globalement vous ne pouvez pas facilement aller replanter de la vigne ailleurs et avec d'autres cépages pour faire des assemblages. Donc qui est de plus en plus pris en compte dans les projets, et c'est pour cela que cela me paraît important ce soir de pouvoir vous rencontrer, eh bien c'est de démarrer un partenariat dès aujourd'hui, et donc qu'on puisse au fur et à mesure si c'est le couloir sud qui est retenu - mais ce soir on est là justement pour en discuter - eh bien, voir dans quelle mesure un tracé pourrait à terme s'inscrire de manière la moins péjorative par rapport à cette appellation et puis pour les cas particuliers, puisqu'on se rend compte que plus on avance dans la définition d'un projet, plus on en est à régler des cas particuliers de viticulteurs ou de caves coopératives mais très localisés avec des processus, soit de cessation d'activité, ce qui peut être une porte de sortie mais je ne pense pas que ce soit ce que les gens aient en priorité en tête, mais de pouvoir eh bien anticiper éventuellement justement puisqu'il faut 3 à 5 ans - vous l'avez dit - pour remettre en route une production anticipée et donc la poursuite de l'activité.

Voilà ce que je peux vous dire, je vous invite à venir me voir à la fin de la réunion.

**Claude BERNET**

Bien. Alors, je vais peut-être proposer à Alain Marguerit à ce stade d'intervenir pour nous parler un petit peu de l'insertion de ce genre de grands équipements dans les territoires. Alors là, voilà.

**Alain MARGUERIT**

Juste une petite rectification je ne suis pas l'auteur du grand projet des berges du Lez mais de la Place de la comédie. Et puis aujourd'hui, on travaille sur le projet Arène Esplanade Feuchères à Nîmes, donc qui permet de faire rentrer la gare de Nîmes, qui était auparavant hors la ville - ce que vous voyez sur la photo ici de gauche - et qui la maintenant dans la ville. Le tracé de cette ligne que vous voyez sur la petite photo de gauche, le plan de la France, avec les différentes dates, montre comment en 40 ans, l'infrastructure ferroviaire a participé à fabriquer le territoire français. Le passage de la ligne en dehors de la ville de Nîmes a fait l'objet d'une dizaine de débats de Conseil municipal, où le Conseil municipal demandait que la ligne qui passe dans Nîmes soit en viaduc pour pouvoir un jour aller vers le sud. Donc on voit qu'il y avait débat comme aujourd'hui avec un projet de ligne qui nous a été présenté. Et je pense qu'il y a aujourd'hui ce projet de ligne qui est me semble-t-il à trois échelles. On a une échelle internationale, je crois que l'intervention de M. Couderc était très claire à ce sujet. On a une échelle interrégionale et je pense qu'elle n'est pas seulement régionale. Et on a une échelle locale.

Je crois que l'on est en plein dans le débat, aujourd'hui sur la troisième phase de décentralisation dit le débat Balladur, comment on négocie et à quelle échelle on travaille sur ce qui est à côté du projet d'infrastructure qui me paraît assez clair, le projet de territoire ? C'est-à-dire qu'il y a aujourd'hui deux logiques en présence - et il y en a une qui est clairement affichée, d'ailleurs le débat public qui s'appelle Ligne nouvelle - on a un projet d'infrastructure. Il passe

dans un territoire et je pense qu'il passe avec sa propre logique dans lequel il y a aujourd'hui un débat, si on passe à mixte, si on ne passe pas à mixte. Mais dans tous les cas, on passe un train sur une ligne. Et à côté on a des habitants et des gens qui vivent sur ces territoires, à l'échelle interrégionale ou à l'échelle locale et qui eux voient passer les trains et subissent ou pas le passage des trains ou en tirent parti, on l'a vu avec l'intervention du Président du Club des managers.

Donc aujourd'hui, il y a deux problèmes. Pour moi, c'est de savoir si on sait faire un projet en croisant les trois échelles. C'est un peu le débat sur la mixité d'ailleurs. Et une des solutions que propose M. Couderc, parce que tout projet ne peut pas se régler que sur une seule échelle. Et quand je vois la carte de sensibilité, moi, ça me fait peur, mais j'y reviendrai peut-être après. Donc, est-ce qu'on sait d'une part croiser les trois échelles et arriver à travailler sur un projet global, qui permettent d'avoir le projet d'infrastructure qui a sa propre logique, je l'ai déjà dit, et le projet de territoire qui doit peut-être trouver sa propre logique. Qui porte le projet de territoire aujourd'hui ? Et on a une logique qui est celle du train, qui est incontournable. C'est-à-dire qu'on va arriver à trouver un consensus avec une demi-heure de plus ou de moins, mais les trains vont passer dans tous les cas. Ce que j'ai peur, c'est qu'on n'ait pas profité de ce moment et peut-être même de ce débat public pour faire que naisse avec toute la dynamique qui est là dans ce débat public qui fait émerger ou fait continuer à faire émerger parce que les projets de territoire existent, un vrai projet de territoire sur un endroit majeur de l'Europe qui est l'Arc Méditerranéen. C'est-à-dire que, est-ce que les régions Midi-Pyrénées, Languedoc-Roussillon et PACA, et les acteurs locaux, tous confondus sont capables de se mettre ensemble pour savoir autour de ces grands projets si le territoire peut, à côté du projet d'infrastructure, porter un autre projet ? Et si c'est le cas, on a la réponse à M. Couderc, parce que peut-être que la SNCF ou la grande infrastructure porte les trains, ce qui est international. Et peut-être, ce qui est la problématique du fret qui n'est pas qu'international, qui est aussi local, doit être en partie traitée par l'interrégional et par le local. Et y compris l'ensemble des déplacements, c'est-à-dire, ce que nous voyons sur cette carte, ici, en bas à gauche, la question qui a été posée sur les anciennes lignes de train. C'est-à-dire que si on ne sait pas faire travailler l'ensemble du réseau, ça a été en partie expliqué, mais régional, local, avec ces anciennes lignes de chemin de fer... Ici, on a une gare juste à côté. Il y a deux gares à Pézenas. A Marseille, quand on a fait venir le train, on a fait trois gares. Donc, on a une logique des déplacements aujourd'hui, à toutes les échelles du train grande vitesse dont on parle aujourd'hui, et qui produit des gares, comme celle que vous voyez en bas à droite, qui est une gare qui ne répond qu'à une seule logique, qui est celle du passage du train. Et celles qui sont juste au-dessus, ce sont des gares qui ont fait l'objet de discussions sur des projets de territoire. Donc, est-ce qu'on sait travailler, et le tracé de tous les réseaux et des gares pour arriver à parler de l'ensemble de l'irrigation du territoire ? C'est-à-dire qu'en même temps qu'on fait passer des TGV, si on veut répondre au Grenelle de l'environnement, il faut amener le train à Pézenas. La ligne est déjà là. Il faut continuer à amener le train à Langogne. Ça reste quand même un débat et c'est quand même assez sidérant que l'on fasse passer des trains à grande vitesse et qu'on ne sache pas continuer à faire passer des trains dans une ligne historique entre Marseille et Clermont-Ferrand jusqu'à Paris.

Donc c'est cette complexité, cette diversité de la façon de travailler, de traverser, de se déplacer dans un territoire du TGV jusqu'au vélo qui doit être le grand projet de territoire à côté du projet d'infrastructure. Et les deux ne sont pas incompatibles. Si le débat public pouvait être un débat public ligne nouvelle et en même temps un projet de territoire, je pense qu'on avancerait un petit peu mieux, et qu'on n'aurait plus des indemnités compensatoires pour savoir comment on va replanter du Picpoul de Pinet qui est un vrai problème, mais de savoir comment l'un et l'autre peuvent s'alimenter ? Comment peut-être RFF va participer au développement de la viticulture dans notre région, qui est un vrai problème, parce que la réorganisation avec le

projet agricole dans notre région, s'il n'y en a pas à côté en même temps qu'on fait un projet sur le TGV, c'est la viticulture et notre paysage qui vont disparaître. Donc, ça ne sera pas l'impact du TGV qui sera le plus important, ça sera le fait qu'on n'ait pas de projet sur nos territoires qui fera disparaître une grande partie de notre territoire. Donc moi, ma sensibilité de paysagiste et d'urbaniste, c'est de dire : attention, ne nous fixons pas sur un projet qu'on subirait, de toute façon je crois que tout le monde est d'accord, mais sachons faire naître ou faire, non pas naître parce que je suis sûr qu'ils existent déjà si on pouvait regarder dans le détail, justement au lieu de faire des cartes de sensibilité, c'est une proposition que je ferai à RFF, et à tous les acteurs, si on pouvait faire une carte du développement potentiel du territoire très élargie autour du TGV en allant jusqu'à Clermont-Ferrand, car il faut aller loin. C'est-à-dire qu'est-ce qui se passe autour de la ligne ? Et comment la ligne et projet de territoire pourraient faire un vrai projet global ? C'est-à-dire qu'on n'est pas en problème de savoir si on va gâcher ou abîmer le territoire, de toute façon le paysage naturel n'existe plus en France et même au-delà dans toute l'Europe. Et tout le paysage que l'on admire, il a été fabriqué par la main de l'homme. Donc comment aujourd'hui des ouvrages très lourds, ces ouvrages militaires, ces trains, ces choses qui traversent, qui sont durs, en fait participent au développement local aussi. C'est ça qui est la vraie question pour moi du projet. Quand on voit le canal du Midi, je ne vais pas vous raconter l'histoire parce que je serai trop long. Mais dans tous les cas, quand Vauban est venu voir le canal du Midi, vous connaissez Vauban, je crois que c'est un grand Maréchal mais pour moi, c'est surtout un grand paysagiste, il a dit une seule chose dans la note qu'il a faite au roi, il a dit : « c'est un ouvrage extraordinaire, il est extrêmement bien dessiné, le seul problème c'est qu'il ne va pas à Fos et qu'il n'est pas assez large ». Où est la plateforme aujourd'hui d'échanges entre la mer et la terre ? C'est Fos. Ça ne veut pas dire qu'il ne faut pas aller à Sète, bien sûr, je ne devrais pas dire ça ici, mais qu'il y a des objectifs sur lesquels il ne faut pas se tromper. Et quand on va de l'Atlantique à la Méditerranée, la Méditerranée, le point focal c'est le delta du Rhône. Voilà donc, ça ce sont des enjeux majeurs de territoire et ce n'est pas le canal du Midi qui pouvait porter ça. C'était : quel était le projet de territoire autour de cette infrastructure qui aurait pu amener cette idée-là. Donc est-ce qu'on peut aujourd'hui, et j'en terminerai là, avoir en parallèle du projet d'infrastructure qui, de toute façon passera, une dynamique de projet de territoire portée par qui ? Alors ça je n'en sais rien. Est-ce que c'est national ? Est-ce que c'est interrégional ? Est-ce que c'est communal ? Dans tous les cas, c'est peut-être quelque chose qui est un peu multiple, qui fasse naître en même temps un projet de territoire à côté du projet d'infrastructure, parce qu'on a le temps, car je ne sais pas combien de temps va mettre pour la réalisation de ce projet d'infrastructure, mais tout le temps pendant que les études vont se faire, je suis sûr qu'on en a la capacité, et ça va durer 2 - 3 ans je suppose... Si vous imaginez que pendant 2 - 3 ans on mettrait un débat sur l'évolution du territoire entre Midi-Pyrénées, Languedoc-Roussillon et PACA dans des grands débats publics. Ça, je pense que ça pourrait porter quelque chose. Alors, parce que c'est un problème politique, quels sont les élus qui vont porter ça ? Moi, ça me semblerait intéressant. Dans tous les cas, je crois que ça permettrait que l'on soit en dynamique et non plus en rétention de savoir comment on va subir ce train, mais comment on va utiliser ce train et le compléter par tout le reste. Voilà. Donc c'est un appel en grand projet global et peut-être à doubler ce débat public en même temps qu'on puisse avoir des interventions, des acteurs locaux, que les projets soient expliqués et exposés en même temps qu'on montre le train. En même temps que vous faites des études, est-ce qu'il peut y avoir une maison du projet avec la même porte et puis à gauche, j'ai les études RFF et à droite j'ai les études de territoire. Et puis il y a une synergie de secrétariat, d'appel, machins et tout ça. Et déjà ils travaillent ensemble, ils sont côte à côte, ils n'ont pas la même logique. Vous, vous avez une logique claire, il faut passer les trains, et ce n'est déjà pas mal si vous y arrivez. Mais est-ce que les gens du territoire vont utiliser ce que vous faites pour pouvoir eux faire du vrai développement ou de la préservation ? Et pour moi, c'est un enjeu. Et

on ne sait jamais mettre les choses en même temps, on les met côte à côte. On est une société de la sectorisation. Excusez-moi c'est la société des ingénieurs. Chacun fait son boulot et puis au bout, on se dit : le tableau, les grilles multicritères, vous savez moi je déteste ça. Je vous dis, les grilles multicritères vous disent : « voilà, c'est ça le projet ». Ce n'est pas ça le projet, ce n'est pas ça faire des projets. C'est se mettre ensemble autour d'une table et de dire : voilà ce qu'on veut ensemble et puis on s'engueule, on se confronte. On se dit : on n'est pas d'accord, mon train ne va pas aller assez vite, et là, la gare est mal placée, etc. Et si on arrivait à faire ces ateliers qui dépassent le cadre du travail sectorisé que l'on a, en gros, si on changeait de façon de travailler, je suis sûr qu'on arriverait à des projets beaucoup plus riches et porteurs - je ne dis pas que votre projet n'est pas riche et pas porteur - mais qui embrasseraient beaucoup plus d'ambitions et qui répondraient à d'autres demandes qui sont sociales et des demandes économiques. Enfin moi, je suis très inquiet de l'évolution de l'agriculture dans la France entière et dans l'Europe entière. On n'a pas de projet de territoire qui aborde la problématique de l'agriculture et des espaces naturels et de la biodiversité même si c'est inscrit dans le Grenelle de l'environnement. Mais si ce projet d'agriculture, le projet de la forêt, le projet des espaces naturels ne sont pas à côté des projets urbains ou des projets de déplacement, on va rater notre aménagement du territoire. Et quand la PAC va terminer, eh bien il y a beaucoup d'agriculteurs qui seront mal. Donc ça, c'est de faire mener de vrais projets et on peut, si on démarre tout de suite, peut-être doucement utiliser le temps pour mettre à profit le vrai projet. Mais il faut être d'accord politiquement pour dire : il n'y a pas de projet côte à côte, il y a des projets ensemble. Et peut-être qu'avec ça, je pense qu'on va, au moins on va réfléchir ensemble. Je ne sais pas ce que ça donnera mais à mon avis, ça sera sûrement un peu plus riche. Merci.

### **Claude BERNET**

Alors, c'est une ouverture très politique et je pense que la Commission en fera bien entendu état dans son rapport mais qu'ensuite, ce sont des balles à saisir Messieurs, c'est à reprendre. Ce n'est effectivement pas à cet organisme technique qui est le maître d'ouvrage que revient de prendre ça en charge, c'est beaucoup plus politique et c'est beaucoup plus au niveau des citoyens et de leurs élus. Et donc, je pense que c'est une question qui mérite d'être avancée. Alors on va peut-être rendre un peu la parole à la salle pour réagir un peu sur tout ça, il y a de quoi. Micro n°2, bonjour Monsieur.

### **Alain JEANTET**

Oui bonjour, M. Jeantet, maire de Villeveyrac.

Je voudrais revenir un peu à un débat un peu plus terre à terre si vous voulez, je dirais même sous terre parce que le tracé, le projet nord passe sur la commune de Villeveyrac. Quand on passe en avion, on se rend compte que c'est une petite entité qui est nichée au pied du Coste d'Aumelas. Mais de l'avion, on ne peut pas se rendre compte que sous la terre, il y a quelque chose comme 15 millions de tonnes de bauxite dont 7 ou 8 millions de tonnes aujourd'hui économiquement exploitables, que cette bauxite est très convoitée par les cimentiers puisque le groupe VICAT vient de s'installer à Villeveyrac et va entrer dans la production de la bauxite et que donc, le TGV qui passe au milieu va passer au milieu de concessions minières, va passer au milieu de travaux miniers qui existent déjà depuis plus de 100 ans.

La commune de Villeveyrac, c'est aussi une commune qui a une forte vocation agricole, et qui s'est dotée grâce justement à l'exploitation minière dans le réseau d'irrigation et le TGV va passer sur Villeveyrac et va donc croiser plusieurs fois le réseau d'irrigation. Comment on va pouvoir le gérer ? Lorsqu'il y aura une cassure, comment on va pouvoir réparer si ça se trouve sur le passage du TGV ? Voilà tout un tas de questions que je pose. Ensuite, dernière question, notre petite commune s'est dotée d'un agenda 21 qui a pris en considération pour son

développement durable ses richesses naturelles, à savoir ses agriculteurs, l'eau, le vent, le soleil et la bauxite. Ce dossier agenda 21 a eu l'agrément puisque nous l'avons présenté au Ministère du développement durable cette année. Nous faisons partie des 96 collectivités territoriales qui vont de la plus petite commune jusqu'aux communautés d'agglomération et jusqu'aux parcs naturels. Nous faisons partie de ces 96 communes et je vous dis, votre projet TGV côté nord nous affecte d'une façon irréversible. Donc vous comprenez très bien que nous serons plutôt pour le tracé sud et en disant cela, je me fais le porte-parole de tous les acteurs économiques dans notre village.

**Claude BERNET**

Merci M. le Maire. Il y avait quelqu'un au micro n°1. M. Artis, bonjour.

**Louis Jean ARTIS**

Bonjour M. le Président, Louis Jean Artis, Président de TGV Développement. On est arrivé à peu près au milieu du débat maintenant, du débat public et indépendamment du cahier d'acteurs, notre association est en train de préparer un petit document de synthèse, un document pour finaliser un petit peu tout ce qu'on a entendu jusqu'à présent. Et en particulier, on est en train de décortiquer les cahiers d'acteurs où on trouve des renseignements intéressants, des idées mêmes très intéressantes et à côté de ça, quelques énormités pas mal. Bon, je ne parlerai pas de certains comités économiques qui ne se sont pas aperçus que la mixité était plus chère que la ligne à grande vitesse, ils préconisent la mixité pour faire des économies et avec cette économie, s'offrir une ligne à grande vitesse Narbonne - Toulouse. Mais là, à grande vitesse uniquement. Bon ça c'est une chose. Il y en a une autre. C'est la Catalogne qui préconise ouvertement, enfin qui exige presque la mixité sur notre ligne avec beaucoup d'idées, beaucoup d'études du réseau français mais pas de financement par contre. Ils ont bien précisé ça à Perpignan il me semble. Donc par contre il y a quand même quelque chose d'intéressant sur le réseau espagnol. C'est que le réseau espagnol à part la ligne Barcelone frontière, sur la frontière française, qui sera mixte, le réseau espagnol à grande vitesse est entièrement dédié à la grande vitesse et il a paru ces jours-ci un chiffre intéressant. Les espagnols ont terminé la ligne à grande vitesse entre Madrid et Barcelone il y a un an. Ça fait un an en février. Savez-vous de combien d'augmentation a été sur le trafic voyageur ? Ils sont passés de 11 % de part de marché en un an à 48 % de part de marché. Mais ce n'est pas en roulant à 220 km/h, c'est en roulant plutôt à 350. Vous voyez tout de suite l'impact. Mireille Fougères de la SNCF chiffrait à un point de part de marché, 2 min gagnées dans un document. Je pense que c'est toujours vrai, que c'est toujours d'actualité et que c'est assez intéressant à ce niveau-là. Donc ce sont des éléments complémentaires. Nous sommes pour la ligne à grande vitesse, ce n'est pas nouveau, on l'a déjà dit. Mais ça reflète bien l'étendue du désastre si on fait une ligne mixte qu'on ne sait pas gérer. Voilà ce que je souhaitais vous dire ce soir.

**Claude BERNET**

Merci beaucoup. Alors Monsieur au micro n°2.

**Louis GRANDJACQUET**

Bonjour. Louis Grandjacquet, association de TGV Sud territoire environnement. Je comprends parfaitement les préoccupations des intervenants précédents. Simplement, d'abord je voudrais souligner pour moi, l'importance des propos de M. Marguerit et de l'invitation qu'il lance et donc de la nécessité que ce projet s'inscrive réellement dans le territoire, soit au service de ce territoire, permette son développement, encore faut-il qu'on ait une idée la plus précise possible de ce que peut être le développement de ce territoire.

En ce qui concerne la question du fret, je suis assez étonné que les chiffres qu'on cite en termes de report modal soient aussi faibles. Alors est-ce que c'est dû au fait tout simplement qu'on prend des projections du trafic fret tel qu'il se fait actuellement et tel qu'il est exploité actuellement ? Mais est-ce que l'objectif c'est de continuer à exploiter le fret de cette manière-là ? Est-ce qu'il n'est pas indispensable d'avoir des objectifs plus ambitieux, une meilleure utilisation de l'infrastructure et donc des tonnages reportés sur le ferroviaire d'une façon beaucoup plus importante que ce qui est annoncé.

Il me paraît à notre association indispensable qu'à l'horizon 2020, une vraie solution fret sur le rail existe et que ce report modal soit possible. Sinon, et on risque fort de voir ressurgir un projet de doublement de l'autoroute A9, chose qui pourtant avait été refusée lors du débat public sur le couloir Rhodanien et l'Arc Méditerranéen. Il nous paraît également indispensable que, ayant plusieurs couloirs ferroviaires, il y a possibilité de passer l'un sur l'autre pour les raisons que M. Parant a expliqué, à savoir quand ça bloque d'un côté, on peut passer les trains sur l'autre et on n'est pas condamné à l'immobilisation. Il nous paraît également absolument important que la connexion avec les autres moyens de transport, les autres transports collectifs, et le réseau secondaire ferroviaire, soit le meilleur possible. De ce fait, nous pensons que dans un premier temps c'est l'adaptation des gares actuelles qui est à envisager ne serait-ce aussi que pour éviter que les trains qui passeraient sur la future ligne et qui ne doivent pas s'arrêter dans les gares ne traversent les parties les plus habitées.

Enfin, il nous paraît particulièrement important que cette ligne, cette nouvelle ligne à grande vitesse soit accessible aux populations concernées, c'est-à-dire pas simplement des territoires traversés mais tous les territoires auxquels peuvent venir des gens qui peuvent être intéressés par ce nouveau moyen de transport.

Et en ce qui concerne le tracé donc, nous privilégierons plutôt le tracé sud dans l'état actuel de nos connaissances et un cahier d'acteurs va vous être émis bientôt.

### **Claude BERNET**

Merci beaucoup. Je vois un intervenant là, je vais lui donner la parole. Bonjour Monsieur.

### **Henri BÉNAU**

Bonsoir Messieurs. Je suis Henri BÉNAU, je suis agriculteur sur disons le passage du TGV, et je me joins disons à l'intervention de ce Monsieur, qui m'a fait beaucoup plaisir, puisqu'on n'en parle pas beaucoup des agriculteurs, on n'en a pas beaucoup parlé. J'étais à la réunion de Montpellier, il n'y avait eu personne, il n'y a pas eu d'intervenant. Je remercie M. Bascou, Président du Syndicat des Coteaux du Languedoc qui a intervenu dans ce sens, et je pense que d'avoir eu l'intervention du Maire de Villeveyrac pour l'ensemble de la commune, l'intervention la mienne pour un particulier, et je ne suis pas le seul dans ce cas je pense, peut être intéressante pour vous. Donc nous avons une exploitation de 80 ha, qui est traversée d'est en ouest, dans le cas du projet sud, sur la totalité. Cette exploitation agricole a de la vigne et a des activités agritouristiques. Ces activités agritouristiques dans nos projets ont été très difficiles à mener à partir du moment, depuis 90, où il y a eu le projet de TGV. La raison est simple, au point de vue de l'urbanisme, refus pour des aires, des créations d'activités de plein air, résidence de plein air, hôtellerie de plein air, chambres d'hôte, les banques étaient très frigides aussi puisque nous avons un projet TGV, une seule issue c'était vendre l'exploitation et reporter nos projets ailleurs. Inutile de vous dire que les gens qui se sont pointés sur l'exploitation pour acheter l'exploitation sont aussitôt repartis. Or, j'estime que nous avons un préjudice depuis 90, que ce préjudice s'augmente encore pendant 10 ans. Et je voulais savoir comment Réseau Ferré de France à qui nous avons posé des questions plusieurs fois, nous nous connaissons, n'a jamais pu apporter de réponses à ceci parce que les projets jusqu'alors étaient très flous. On avait un projet, il y a eu Barcelone en 93 qui devait faire le projet Réseau

Ferré de France. Mais donc il y a eu des projets qui ont avorté, mais maintenant il semblerait qu'ils se concrétisent. Or quand même, on pourrait un peu s'occuper au cas par cas des gens qui sont dans cette situation, parce que là nous sommes largement oubliés. Voilà, c'est tout ce que je voulais dire.

### **Claude BERNET**

Merci beaucoup, je vais demander à RFF d'apporter un élément de réponse. Bon, M. Parant, d'abord je vais dire combien je me réjouis de voir que à partir d'aujourd'hui des agriculteurs, mais j'étais sûr que ça se produirait à Pézenas, bien sûr, des agriculteurs prennent la parole dans ce débat parce qu'effectivement, il n'y a pas eu beaucoup d'interventions, s'il y en a eu une à Montpellier tout de même, et effectivement avec les grandes infrastructures, les agriculteurs sont toujours souvent très fortement concernés. Alors M. Parant.

### **Edouard PARANT**

Oui, alors sachez que je comprends tout à fait votre problématique pour une raison très simple, c'est que mon père a deux champs et il y a l'autoroute A19 qui passe dedans depuis six mois. Donc je vois bien à peu près ce qui peut vous arriver. Concernant le préjudice depuis 1990, effectivement ce projet ça a été rappelé à plusieurs reprises, globalement a été mis en sommeil pour des raisons politiques et d'aménagement du territoire et de choix qui ont été faits sur l'ensemble du territoire. Ce que je comprends et peut-être ce qu'il faut rappeler aux personnes qui ne connaissent pas particulièrement votre problématique, c'est que à l'époque suite aux études menées par la SNCF en 1995, un tracé, aujourd'hui on vous parle de couloir mais à l'époque un tracé d'une centaine de mètres de large, donc quelque chose de très précis, a fait l'objet, ce que l'on appelle un projet d'intérêt général, et votre parcelle de 80 ha est, si je comprends bien, traversée par cette bande de 100 m de large. Donc évidemment, tous les 100 m de large on a 1ha d'intéressé. Alors quelle est la réponse de RFF par rapport aux gens qui, si il y en a deux dans la salle, sont concernés par le projet d'il y a 15 ans. Et bien la loi oblige Réseau Ferré de France à vous faire une proposition financière si vous en faites la demande. Donc ce que je peux vous dire c'est que globalement il faut que vous transmettiez à Réseau Ferré de France si vous le souhaitez, eh bien une demande pour qu'on puisse examiner et vous faire une offre financière. C'est entièrement régi par la loi et c'est totalement possible, donc je pense que vous avez déjà eu affaire à nos services fonciers notamment puisque on a eu une équipe en Direction régionale qui traite de l'ensemble de cette problématique-là sur les 150 km entre Montpellier puis la commune de Toulouges. Est-ce que vous avez pris contact avec nos services, Monsieur ? Oui ? Vous n'avez pas reçu de réponse ? Bon, écoutez, sachez que la Direction régionale et mon Directeur, nous prenons ... La procédure c'est qu'il faut que vous transmettiez à votre mairie qui elle, puisque en fait c'est inscrit dans le document d'urbanisme de la mairie, ce qu'on appelle maintenant le plan local d'urbanisme, doit nous transmettre officiellement votre demande.

Bon, nous allons vérifier en tout cas que nous l'avons reçu, mais n'hésitez pas à nous relancer ou à vérifier auprès de votre mairie que le courrier a bien été transmis.

### **Claude BERNET**

Bien. Monsieur...

### **René MARTINEZ**

Je suis M. Martinez, Maire de Cos et Vice-président de la Communauté d'agglomération. M. Marguerit, j'ai été intéressé par votre intervention là, mais elle m'a effrayé un petit peu. Elle m'a effrayé parce que, est-ce qu'elle veut dire au fond que Réseau Ferré de France a décidé d'un tracé sans tenir compte de l'aménagement des territoires qu'il allait traverser ?

**Alain MARGUERIT**

Non sûrement pas. Mais je ne vais pas répondre pour eux mais ce que je voulais dire pour être plus précis, c'est que s'il n'y a pas un projet de territoire décidé par vous, élus, mené par vous élus, dans tous les cas, la réponse particulière de Monsieur de tout à l'heure, agriculteur, elle restera particulière, et tout ça il n'y aura jamais une bonne réponse, sinon d'acheter ces terrains, donc comment, vous élu, le projet n'étant pas encore décidé aujourd'hui, enfin je suppose, vous allez répondre mais dans tous les cas...

**René MARTINEZ**

Il y a au moins deux tracés, donc s'il y a deux tracés, ça veut dire qu'il y a des études qui ont dû être faites et à mon avis, on aurait dû si on ne l'a pas fait, mais rassurez-moi ou dites-moi le contraire, on aurait dû s'occuper de savoir quel était le développement économique, les projets des agriculteurs dans les secteurs agricoles, etc, ou alors on a juste fait un trait et dire le train il va passer là et voilà.

**Alain MARGUERIT** Oui, je pense que c'est possible...

**René MARTINEZ**

Je croyais que les débats publics étaient faits justement pour apporter des réponses à des questions plus particulières des personnes, mais que globalement le projet quand même avait été sérieusement, et je dirais entre guillemets « étudié ».

**Alain MARGUERIT**

Mais, enfin moi je serais très clair pour ce qui me concerne, ce n'est pas à RFF de faire le projet de développement des territoires, c'est aux élus des territoires dans la globalité de faire les projets de territoire.

**René MARTINEZ**

Non, non. Mais je pense que je me suis mal exprimé, je pense que les élus dans leurs territoires, ils ont fait des projets. Mais vous avez eu l'air de nous dire que le tracé avait été fait indépendamment des projets qui étaient faits à des territoires, ça c'est grave.

**Alain MARGUERIT**

Ils ont leur propre logique, ça j'en suis sûr. Après, il faut croiser les autres logiques. Celle du territoire comment elle existe ? Est-ce qu'elle existe ? C'est celle-là qu'il faut faire naître de...

**Claude BERNET**

On va essayer d'éclaircir un petit peu. Monsieur Parant.

**Edouard PARANT**

Et ça m'ennuie énormément ce que j'entends. Premièrement, on a bien compris que les gens de RFF n'étaient que des ingénieurs. Alors je vais vous apporter une précision. Dans l'équipe de RFF que j'encadre, il n'y a aucun ingénieur. Donc, il n'y a que des incompetents. Or, que sont ces gens ? Eh bien, il y en a un qui a fait du béton et donc la bauxite ça m'intéresse particulièrement pour faire du ciment alumineux fondu. Donc, je vous encourage à développer votre carrière de bauxite. J'en ai un autre qui a fait un doctorat en géographie et en socio-économie. Deux thématiques qui, globalement en termes donc d'aménagement du territoire et de développement économique, je pense, et assez pertinent, il y a Jean-François Ruiz à mes côtés qui lui, est spécialiste de l'environnement. Et puis, évidemment, il y a tous les ingénieurs

qui, eux sont à Paris évidemment, et qui travaillent en complément de l'équipe que j'anime. Alors, de quelle manière l'aménagement du territoire a été pris en compte ? Evidemment, l'aménagement du territoire a été pris en compte, c'est une des six thématiques qui a été menée pendant plus d'un an et demi, et avec l'ensemble des collectivités. Pourquoi je précise ce point-là ? Depuis maintenant deux ans, eh bien, le débat public auquel vous assistez ce soir, les études qui vous ont été présentées mais de manière extrêmement rapide, il y a un rapport de 100 pages, mais vous avez plus de 42 rapports qui sont consultables sur Internet, eh bien, ont été cofinancées par les collectivités. Ça veut dire quoi ? Ça veut dire qu'elles étaient partenaires de l'ensemble des études et des choix qui ont été pris. Donc, ce n'est pas une personne morale, un établissement public qui a travaillé dans son coin, et puis aujourd'hui, on vous présente les résultats. Ça fait 2 ans qu'on travaille ensemble avec les collectivités, mais aussi avec les citoyens, puisque l'année dernière, pour ceux qui ont eu l'occasion d'y assister, on avait déjà fait des réunions d'informations pour préparer les gens au débat public. Que moi-même, j'ai animé 3 ateliers d'aménagement et de desserte du territoire, il y a maintenant plus d'un an, pour alimenter le processus d'étude et l'enrichir justement. Que l'ensemble des projets de développement économique de quartier, nouvelles liaisons routières, nouveaux projets de transport en commun, ont été intégrés par Réseau Ferré de France, mais également par la SNCF au moment de présenter les couloirs de passage, de présenter les sites potentiels de gares nouvelles.

Donc, je peux pendant 2h vous expliquer tout ce qui a été fait le mieux pour vous en rendre compte, et lever vraiment toute ambiguïté, c'est vous reporter aux dernières pages du dossier support qui était à l'entrée. Il y a la liste des études. Et donc, il suffit de la lire et vous verrez un petit peu tout le travail qui a été mené. Donc, rapport d'étude n°1 : synthèse thématique aménagement du territoire. Rapport d'étude n°2 : synthèse thématique desserte des agglomérations. Bon, je vais m'arrêter là, et voyez que ce sont les premiers items qui arrivent dans ce dossier. Et quand vous ouvrez ce dossier, premier chapitre, comment s'appelle-t-il ? Il s'appelle territoire et transport. Bon.

### **Claude BERNET**

Très bien. D'ailleurs, je crois que M. Parant voulait souhaiter encore dire un mot....

### **Edouard PARANT**

Dernier point. Les projets de développement de territoire sont effectivement de la responsabilité des collectivités. Sur cette région, eh bien, il y a un schéma régional d'aménagement et de développement du territoire qui est mené par le Conseil régional. Alors, ils ont démarré un petit peu en retard par rapport à nous, mais évidemment, on travaille ensemble. Et ce SRADT, c'est comme ça qu'on l'appelle, eh bien, il concerne l'ensemble des acteurs socio-économiques et politiques de la région, et nous participons à leurs ateliers. Evidemment, eux, avaient participé préalablement aux ateliers que nous avons animés.

### **Claude BERNET**

Merci.

### **Alain MARGUERIT**

Si je peux faire une petite réponse pour compléter mon propos. Vous semblez vous défendre, moi, je n'oppose rien. Je dis simplement aujourd'hui, il faut que le débat soit riche, il faut que les projets ici aient un schéma régional de l'aménagement du territoire. Il faut qu'ils soient exposés en même temps qu'on parle du tracé, qu'on voit la cohérence. Si ça existe, c'est parfait. Simplement, ce n'est pas vous, RFF qui devez faire l'aménagement du territoire. Ou alors, je me trompe sur le rôle des politiques. Ce sont les élus qui font l'aménagement du territoire. Et ce

sont les élus locaux qui font l'aménagement du territoire. Aujourd'hui, ce n'est pas très clair de savoir si la région, le Conseil général et communes ne vont pas rentrer dans ce débat. Mais en tous les cas, moi la question que je pose, est-ce qu'il y a un projet d'aménagement du territoire à côté du vôtre ? Et ce n'est pas remettre en cause le vôtre, qu'ils disent : voilà comment les deux projets fonctionnent ensemble et travaillent ensemble, et vont faire un futur développement ensemble. Quand Maréchal a fait les bassins de la Fontaine à Nîmes, ça a duré 40 ans, 40 ans pour savoir comment on retenait l'eau des sources pour pouvoir alimenter les moulins à eau quand il n'y avait plus d'eau à Nîmes. On a mis 40 ans, il est venu le faire et il a fait de l'aménagement foncier. C'est qu'il a vendu du foncier pour faire la ville, ce sont les Allées Jean Jaurès qui ont payé les bassins du Jardin de la Fontaine. Voilà ce que je veux dire. La synergie, un projet d'infrastructure et un projet de territoire peuvent être alliés pour faire un vrai projet d'ensemble. C'est ça que je veux dire, je n'oppose pas, je ne mets pas en cause votre travail d'ingénieur. Je dis, vous faites très bien votre travail d'ingénieur, ce n'est pas le propos, y a-t-il un projet de territoire apporté par les élus à côté, voilà, c'est tout. Et ça, ça me semble très important parce que Monsieur a raison d'avoir peur de savoir qui fait le projet, et est-ce qu'il y a un projet de territoire... Est-ce qu'on peut l'afficher à côté du projet d'autoroutier ou du projet d'infrastructure ferroviaire et les deux doivent être liés en même temps. Monsieur Couderc a raison, il faut faire un vrai projet de fret à côté, parce qu'il y a tous ces camions sur l'autoroute, et on sait très bien qu'ils ne vont pas tous passer avec les TGV, qu'ils ne vont pas pouvoir : on en reporte combien, pas beaucoup. Donc ce vrai problème c'est un autre problème à côté, le fret à côté du transport des voyageurs, mais pour quel territoire, si tout ça ce n'est pas lié avec le projet de desserte, de l'ensemble des habitants qui soient à tous les niveaux. Quand j'arrive à la gare de Montpellier, comment je vais à Pézenas ou à Roujan ou dans tous les villages, en train, et que je ne suis pas obligé de louer une voiture, et voilà. Et après comment je trouve un vélo à la sortie de la gare pour aller à tel et tel endroit, c'est tout ça qui est le schéma du territoire, et ça ce n'est pas la ligne TGV qui va le faire. La ligne TGV déjà si elle arrive à passer les TGV, ce n'est pas mal. Et le projet de territoire, il vient mais si les deux projets se font en même temps, on a des chances que ça marche. Aujourd'hui, dans la ligne TGV méditerranée, on a fait des gares dans les champs et puis après les choses sont venues et arrivent petit à petit, mais ça aurait pu arriver de manière beaucoup plus dynamique dans le même temps. Là, il va se passer des années, pendant ces années d'études, les élus locaux peuvent porter, je dis bien les élus locaux, peuvent porter et initier un projet de territoire à côté du projet d'infrastructure nationale qui est le TGV, je pense qu'on aura gagné quelque chose. Et il faut que ça se fasse ensemble, ce n'est pas en opposition. Il n'y a pas de loup, il n'y a pas de truc caché, je pense, je n'en sais rien dans tous les cas. Je sais la seule chose, c'est que s'il n'y a pas de projet de territoire, le projet il sera raté.

### **Claude BERNET**

Merci beaucoup. La commission du débat public qui a travaillé pendant 6 mois, très proche de l'équipe projet de RFF puisque, on l'a regardé en quelque sorte élaborer le dossier support sur lequel nous avons à émettre au final un avis. Eh bien, cette commission peut attester du fait qu'effectivement RFF a toujours essayé de fonder sa démarche justement sur une connaissance approfondie du territoire. Et M. Ruiz en a d'ailleurs cité un certain nombre de points.

Donc, je pense que M. MARGUERIT ne formulait pas du tout une critique, il appelait à une démarche pour l'avenir immédiat et il nous a dit : « Je vous rassure, ce n'est pas 3 ans, c'est 10 ans. Pendant les 10 ans de la construction du projet, construisez... »

### **Intervenant**

Plusieurs mandats d'élus.

### **Claude BERNET**

Oui, ça fait, bon, plusieurs mandats d'élus. Au fond, moi si vous me permettez une réflexion personnelle, je ne devrais pas en faire, mais il y a une chose qui me frappe beaucoup dans cette région que je connaissais un petit peu il y a très longtemps, c'est qu'au fond, il est en train de lui arriver deux choses tout à fait extraordinaires et qui ne s'étaient pas encore produites il y a 20 ans. La première chose, c'est le phénomène de l'héliotropisme qui fait qu'elle accueille des dizaines de milliers d'habitants de plus chaque année pour des tas de raisons, des jeunes et des moins jeunes. Et ça c'est en train de changer complètement sa sociologie et son économie. Et puis une deuxième chose si vous permettez qui est que, son voisin du sud qui a longtemps joué la belle endormie, en tout cas la belle renfermée, en tout cas jusqu'à la fin du franquisme, est en train de devenir - malgré ces difficultés conjoncturelles actuelles, elles sont conjoncturelles espérons-le comme les nôtres - est en train de devenir une des grandes zones de force économique. Et c'est pour ça d'ailleurs que je ne comprends pas tellement certaines critiques sur le fait que nous ayons demandé à la Généralité et aux milieux économiques et sociaux de la Catalogne de s'exprimer dans le débat, parce que c'est un élément important. Et si vous construisez un projet de territoire, moi, je vous conseillerais vivement de réfléchir à ce que ces deux données, cette donnée démographique et héliotropique - excusez-moi l'expression un peu cuistre - et cette donnée franco-espagnole, franco-catalane peuvent apporter à votre territoire.

Alors cela dit, j'ai une demande de parole depuis longtemps au micro 1. Il s'agit de M. Boisseau, il a la parole.

### **Eric BOISSEAU**

Donc, M. le Président je me représente : Eric Boisseau, Fédération nationale des associations d'usagers de transport. On parle beaucoup de projet d'infrastructures. On parle peu des besoins et des attentes des usagers de transports. Donc, je vais avoir une expression à ce sujet mais juste avant, j'aurais une question à laquelle M. Parant répondra plus tard sur sa présentation.

Il parle des trains supplémentaires selon les 4 scénarios. J'ai noté pour le premier 10, pour le second 70, pour le troisième 50. Je n'ai pas compris si ces trains supplémentaires, c'étaient les trains qui seraient mis en service d'ici 2020 ou si c'est la réserve de capacité postérieurement à la mise en service en 2020, une fois que toutes les entreprises ferroviaires auront commandé leurs sillons sur ce doublé de lignes. Donc, ça c'est la question à laquelle vous répondriez tout à l'heure.

Maintenant, je vais parler des attentes des usagers. Comme vous le savez, quand on prend le train actuellement sur la Transversale sud, on est confronté à un certain nombre de dysfonctionnements. M. Parant a parlé d'un suicide tout à l'heure, il n'y a pas que les suicides. Et si aucun investissement n'est fait sur la ligne actuelle et que tous les investissements sont faits uniquement sur la ligne nouvelle, les utilisateurs de la ligne classique que cela soit des trains de fret ou que cela soit les trains express régionaux seront toujours confrontés aux mêmes dysfonctionnements.

Donc, notre priorité à nous les usagers, c'est d'avoir une offre ferroviaire qui fonctionne de manière performante et 24h sur 24. Et quand on dit 24h sur 24, c'est y compris pour les trains de fret, de manière à ce que les chargeurs qui disent dans les différents documents publics que l'on peut télécharger, qui voudraient prendre, utiliser le mode ferroviaire pour les marchandises mais qu'ils ne le font pas et qu'ils le font de moins en moins parce que le mode ferroviaire actuel, en particulier sur cet axe nord-sud, n'est pas assez fiable.

Donc, notre priorité en termes de choix de scénario va vers celui qui permettra la plus grande fiabilité tant pour les trains de fret que pour les trains de la vie quotidienne. Donc pour résumer,

ça veut dire que nous choisissons le scénario 220 - 120. Une raison supplémentaire du choix de scénario réside dans la faible différence de temps de parcours. Ce sont vos projections, sur Montpellier - Perpignan, un train qui roulerait à 220 à l'heure et un train qui roulerait à 300, 300 et 320 c'est le même temps de parcours. Vous avez d'un côté un temps de parcours de 45 min, vous avez de l'autre côté un temps de parcours de 55 min. L'écart de 10 min justifie-t-il de mettre 1,3 milliards d'euros à peu près supplémentaires ? Nous, nous estimons que ce n'est pas utile.

Concernant l'exposé sur la non-possibilité de mixer des trains de fret sur une ligne nouvelle avec des trains de voyageurs roulant vite, M. Parant vous l'avez déjà cité dans de précédentes réunions donc je le ferai à votre place. Sur Tours - Bordeaux, les TGV roulent à 220 à l'heure et les trains de fret ils roulent entre 120 et 160 à l'heure. En plaine d'Alsace, entre Strasbourg et Mulhouse, les trains de voyageurs y circulent à 200 à l'heure et les trains de fret y circulent à, entre 100 et 140 à l'heure. Il n'y a donc aucun problème de mixité des trains vis-à-vis du scénario que la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports privilégie.

Pour terminer et au regard de l'excellente intervention de notre paysagiste, je vais parler de l'absence du schéma régional d'infrastructures de transport et de l'absence du plan régional de déplacement des voyageurs.

De nombreuses régions depuis 2004 ont mis à l'étude, ont voté des schémas régionaux d'infrastructures de transport et des plans régionaux de déplacement des voyageurs. Ici en Languedoc-Roussillon, nous n'avons aucun schéma. Nous n'avons aucun plan. Les seules esquisses d'un tel schéma régional d'infrastructures de transport sont dans ces documents publics lorsqu'on nous annonce qu'il y aurait un train toutes les 10 min entre Nîmes et Montpellier, entre Montpellier et Sète. Mais ce plan, ce n'est qu'indicatif. Il n'a pas été voté par l'autorité organisatrice des transports qui est le Conseil Régional.

Donc on ne sait pas s'il y aura une véritable amélioration des dessertes ferroviaires de proximité. Et quand on regarde les différents documents qui sont mis à notre disposition, je me suis focalisé sur Nîmes, la zone de chalandise de Nîmes. Et j'ai regardé le document produit par Régis Rail. Et on trouve dans ce document que le nombre de personnes qui vont accéder par le train à la gare de Nîmes n'est que de 12 %. Tous les autres acheminements se font par la voie routière, à peu près à 80, 85 %, autour de 80 % par des véhicules particuliers et le reste par taxi, bus, etc. Alors même que notre infrastructure va s'inscrire comme ça a été dit pour le siècle à venir, et nous venons d'avoir un Grenelle de l'Environnement qui nous dit qu'il faut mettre l'accent sur les transports publics, comment accepter que la desserte de différentes gares d'arrêt de ces trains à grande vitesse et à grand parcours... (je dis train à grande vitesse et à grand parcours parce que TGV est une marque déposée de la SNCF. Et il faut savoir qu'en Décembre 2009, si Réseau Ferré de France lui accorde les sillons, Trainitalia va mettre en service une ligne Milan - Lyon - Paris en concurrence avec la SNCF. Donc on ne peut plus parler de TGV puisque c'est un produit SNCF et qu'il y aura d'autres offres qui arriveront sur le marché.)

Donc comment accepter que lorsque cette ligne nouvelle sera mise en service, on reste toujours à 10, 12 % de pré-acheminement ou de post-acheminement par le mode ferroviaire et tout le reste est laissé au mode routier. Nous en tirons la conclusion à la FNAUT que c'est justement parce que l'autorité organisatrice des transports compétente, si elle a conçu un schéma régional de développement et d'aménagement du territoire qui est excellent parce que porté par Eric Andrieu, qui est un bon connaisseur en la matière, il n'y a rien eu concernant ce schéma régional des infrastructures de transport et on le voit de manière pertinente en lisant l'ensemble des documents. Merci.

### **Claude BERNET**

Merci beaucoup. J'avais une demande de parole là-haut, bonjour Monsieur.

**Daniel CALLAT**

Oui, M. le Président, je m'appelle Daniel CALLAT. Bonsoir Mesdames et Messieurs membres de la commission particulière. J'appartiens à la Fédération Frêne 66. J'ai participé bien sûr aux nombreux ateliers dirigés par M. Parant et avec M. Ruiz. Et je voulais souligner que moi, qui ait participé aux projets Perpignan, le Perthus - Barcelone qui est entièrement terminé côté français, lors des différentes réunions, il y avait quand même très peu d'élus qui participaient, et je ne suis pas là pour faire de la polémique, je suis là en tant que membre d'association environnementale simplement pour souligner que dans ce cas de figure précis de ces grands projets. Donc, que les élus se prennent en charge, c'est tout ce que j'ai à dire. Je le dis gentiment avec beaucoup de respect, mais il faut qu'ils soient absolument associés à tout projet de cette importance. Ça c'est le premier point.

Deuxième point, dans les ateliers techniques de ce projet proprement dit, M. Parant peut le confirmer, il y avait finalement, globalement très peu d'élus qui participaient. Donc, c'est comme ça.

Je ne reviens pas sur ma préoccupation première qui est le financement mais je reviens simplement sur mon intervention du Cap d'Agde de l'autre jour, au niveau de la mixité. Je voulais simplement rappeler plusieurs choses. La première, c'est que étant donné que vous avez réussi à organiser une réunion à Barcelone, et que vous aviez invité le représentant M. Nadal à Montpellier qui est venu également à Perpignan, ils sont quand même très très gentils mais ils exagèrent un petit peu et je voudrais quand même que la commission retienne mes propos parce qu'on ne peut pas imposer d'un côté une mixité obligatoire de la ligne et n'apporter aucune contribution financière sachant que la problématique du financement est la première des problématiques. Vous le savez, je ne vais pas revenir là-dessus.

Autre point, depuis le début de ces débats publics, moi qui assistais à toutes ces séances, je retiens en première chose que dans les P.O., il y avait une demande très forte pour une mixité de la ligne. Même chose pour la séance qui a eu lieu à Narbonne. Même chose concernant Montpellier. Même chose concernant la région qui vient de faire voter par l'ensemble des élus et à l'unanimité, un cahier d'acteurs qu'elle doit vous remettre, je ne sais pas si vous l'avez déjà eu, donc demandant la mixité de la ligne. Et je voudrais terminer mon propos en soulignant auprès de M. Parant et de M. Ruiz, l'engagement formel que j'avais déjà souligné à Perpignan, mais je le redis à nouveau parce que je demande à ce que mes propos soient saisis de façon officielle, c'est que lorsque le projet Perpignan, le Perthus, Barcelone a fait l'objet du choix du consortium pour trouver un financement, M. Parant le sait, le financement donc avait pour conséquence que la ligne serait bien mixte obligatoirement. Le consortium imposait une mixité. Pourquoi ? Parce qu'elle voulait rentabiliser au maximum l'opération, puisque c'est elle qui la finançait et c'est elle qui assurait la réalisation et c'est elle qui doit assurer donc la maintenance. Donc, elle vous a dit, et à l'Etat français et espagnol : « nous, d'accord, on finance mais on veut que la ligne soit mixte ». Donc je vois mal comment on ne pourra pas retenir obligatoirement un projet de mixité pour les chaînons manquants. Merci.

**Claude BERNET**

Merci beaucoup. Madame, on va vous passer un micro. Bonjour Madame.

**Viviane GARBIT**

Bonjour. Viviane Garbit. J'habite sur la commune de Florensac. Je suis directement je pense, impactée par le tracé du sud. Moi, je suis un peu choquée effectivement qu'il y ait pas plus de gens des villages environnants et je regrette ce couloir. Bon, je suis pour la modernité mais ce qui me gêne un peu, c'est que pour la commune de Florensac je trouve que l'on a déjà l'autoroute, c'est déjà un gros préjudice avec tout le trafic qu'il y a dessus, et franchement, ça

ne m'emballe pas qu'il y a en plus une ligne TGV et encore moins si c'est mixte, parce que je ne sais pas si c'est le cas, mais est-ce qu'il y aura du fret la nuit ? Donc, moi qui habite à 500 mètres de l'autoroute, c'est l'enfer assuré. Donc, voilà. C'est un petit avis, une petite goutte d'eau mais bon, je tiens à le dire.

**Claude BERNET**

Je souhaitais que s'exprime comme ça un certain nombre d'avis. M. Parant, vous souhaitez répondre à Madame ?

**Jean-François RUIZ**

Oui. Donc, je vais vous répondre sur le fret la nuit. Bon je vais dire cela va dépendre du scénario. Donc déjà dans un premier temps, si c'est le scénario n°1 donc le scénario tout voyageur qui est retenu, le fret restera sur la ligne existante Sète - Marseille en Agde, Cesse - Villeneuve - Béziers. Si c'est un des deux scénarios mixtes qui est retenu, effectivement il y aura du trafic la nuit. Et nous avons pris en compte dans nos hypothèses un report de 30 à 35 % du trafic fret de la ligne actuelle sur la ligne future.

**Viviane GARBIT**

Ce n'est pas une bonne nouvelle.

**Jean-François RUIZ**

Après bon, on va peut-être parler des nuisances sonores et des mesures qui sont mises en œuvre.

**Viviane GARBIT**

Oui c'est sûr. Bon moi je ne sais pas. Est-ce que le tracé qui avait été un petit peu défini en 95, est-ce que c'est quelque chose qui restera ou ça serait complètement remis en cause ? Moi j'ai l'impression quand même que les dés sont un peu pipés. Je pense que vous jetez un petit peu en pâture le tracé Nord et qu'en fait le Sud est déjà un peu choisi. Moi c'est mon sentiment.

**Claude BERNET**

M. Parant.

**Edouard PARANT**

Je pense qu'un des éléments de réponse a été fourni en fait par la présentation du Président Claude Bernet. A savoir si les dés étaient pipés, on ne serait pas venu à Pézenas. On aurait écarté au stade des études ben tous les couloirs de passage et on n'aurait même pas proposé un couloir de passage. On aurait directement proposé le tracé d'origine. Or aujourd'hui, on n'en est pas là justement parce que la réflexion qui a été menée, ce n'est pas de vouloir faire passer un tracé. Justement la réflexion, elle est beaucoup plus en amont et beaucoup plus large. C'est-à-dire, sans aller jusqu'à un projet de territoire, c'est en quoi le projet peut-il participer à l'aménagement du territoire languedocien. Et qu'est-ce que ça veut dire apporter un projet ferroviaire vis-à-vis de la région et donc où est-ce qu'il est le plus pertinent de venir inscrire cette infrastructure. A ce stade des études, il y a donc des problématiques de desserte du territoire. Globalement ce qui est ressorti c'est que l'ensemble des élus sont plutôt favorables à des couloirs proches du littoral ; parce que c'est là comme l'a présenté Jean-François Ruiz, qu'il y a environ un million d'habitants qui habitent. Donc ça c'est le premier point important. Les élus voulaient que la ligne ne passe pas trop loin de chez eux. Après, y a-t-il des problématiques de coût qui ont pesé, eh bien oui.

**Viviane GARBIT**

Excusez-moi de vous couper. L'important, ce n'est pas - je pense - le passage de la ligne, ce sont les gares. On est d'accord, parce qu'on ne prend pas le train au bord de la voie, il faut forcément une gare. Donc, qu'est-ce que ça change ?

**Edouard PARANT**

Qu'est-ce que ça change quoi ?

**Viviane GARBIT**

Parce que de toute façon vous n'avez pas prévu de gare aussi bien au tracé Nord qu'au tracé Sud. Les gares sont prévues à l'est et à l'ouest. Non ?

**Edouard PARANT**

Mais par rapport à quelle ville ou territoire ? Je vous repasse la carte, s'il vous plaît !

**Viviane GARBIT**

Par rapport aux deux tracés. Le couloir nord et le couloir sud... il n'y a pas de gare au milieu, ni d'un côté ni de l'autre.

**Edouard PARANT**

Voilà les secteurs de gare, que tout le monde les ait. Et par rapport à votre problématique, vous estimez qu'il n'y a pas de gare où ?

**Viviane GARBIT**

Non, vous me dites les communes souhaitent...

**Edouard PARANT**

Les élus.

**Viviane GARBIT**

Les élus souhaitent le tracé... Mais je ne vois pas, que ça passe au nord ou au sud, ce que cela apporte aux communes. Le tracé passant par ces communes-là, ça ne rapporte rien directement. C'est intéressant pour les communes à l'est et à l'ouest mais il n'y a pas de gares ni en haut ni en bas.

**Edouard PARANT**

Par rapport à l'échelle régionale ? ou par rapport au couloir de passage ? Par rapport au couloir de Florensac ?

**Viviane GARBIT**

Par rapport au couloir. Je me pose la question : pourquoi plus le nord que le sud et vice versa ? Qu'est-ce qui fera pencher la balance plus d'un côté ou de l'autre ? Moi j'ai le sentiment que c'est déjà décidé, voilà. Ce n'est pas... vous nous parlez d'une proximité mais c'est pareil que ça passe au nord ou au sud, ça ne change rien pour les gares.

**Edouard PARANT**

Eh bien si justement puisqu'une des questions qui est posée donc entre le couloir nord et le couloir sud, appelons-les comme ça, c'est : faut-il mettre une gare dans le couloir nord ou faut-il mettre une gare dans le couloir sud ou faut-il ne pas mettre du tout de gare et continuer de desservir toute cette aire par la gare actuelle de Béziers, et d'Agde éventuellement. Faut-il

finalement la gare ne pas la mettre à l'est ou au nord-est ? Mais faut-il la mettre entre Béziers et Narbonne ? Ce sont les questions qui sont posées ce soir. Vis-à-vis de la desserte du territoire et donc, entre les deux couloirs, la problématique ce soir c'est : dans le cas où on retiendrait l'un ou l'autre, est-ce que l'on fait une gare dans un couloir ou est-ce qu'on continue de desservir par Béziers actuellement ? C'est-à-dire vous continuerez d'aller prendre le TGV en gare centre de Béziers si c'est finalement l'attente des citoyens parce que dans tous les cas, il y a la possibilité non pas de réaliser des gares nouvelles mais à ce moment-là de prévoir des raccordements entre la ligne nouvelle et la ligne classique. C'est une autre option. Mais peu importe... et si vous voulez, ce qui est important c'est que, vis-à-vis de ces problématiques de couloir, est-ce que pour vous qui êtes riverain de ces couloirs, est-ce que vous avez une préférence ou pas ? Et après deuxième point, mais qui ne vient qu'après ; est-ce que dans le cas où cela passerait dans un couloir ou dans un autre, vous souhaitez effectivement plutôt la création d'une gare nouvelle ou est-ce que ça vous est égal ? Et que finalement, aller chercher le train en gare de Béziers centre comme actuellement, c'est plutôt celui qui a votre faveur. C'est un petit peu les 2 questions que l'on vous pose ce soir. Priorité, où est-ce que vous voulez que ça passe ? Deuxième priorité, où est-ce que vous allez prendre le train en 2020 ?

**Viviane GARBIT**

Moi, je pense que ça serait bien entre Béziers et Narbonne ; je pense qu'une gare suffirait.

**Edouard PARANT**

Eh bien, voilà, tout à fait une réponse. Je pense que...

**Viviane GARBIT**

Je pense que c'est raisonnable qu'il y en ait une.

**Edouard PARANT**

Je pense que la CPDP entendra.

**Viviane GARBIT**

Merci !

**Claude BERNET**

Pour être clair Madame, il y a effectivement, actuellement il y a un débat en réunion publique. Il y a un autre débat qui se déroule par courrier et par Internet. Et nous avons pas mal de messages nous disant : la gare nouvelle devrait se situer à mi-chemin entre Béziers et Narbonne. C'est un peu le syndrome de Genève - Cointrin ou de Bâle - Mulhouse. Sur ces affaires de couloir de passage, je suis tout de même frappé par le fait qu'il n'y a pas énormément de messages dans un sens ou dans un autre. Même ce soir, j'aurais peut-être attendu est-ce qu'il y a ici plus de gens qui nous disent : non au couloir nord ou non au couloir sud ? Bon, voilà, je ne critique pas. Je dis simplement que je suis un peu surpris. Et je vous laisse simplement réfléchir. Vous savez que jusqu'au 3 juillet, vous pouvez vous adresser à la commission en écrivant sur notre site, ou en nous envoyant un mot au 80, place Ernest Granier. Vous pouvez donc, tout à fait, intervenir dans le débat sur ces affaires de couloir.

Alors, je vais donner la parole au Monsieur qui est au micro 2. Puis, ensuite, je vais demander à Claude Brulé de se préparer un petit peu à nous parler des points de vue bruit ; puisque Madame a évoqué toute à l'heure le problème des trains de fret de nuit. Mais on va commencer par le micro 2. Bonjour Monsieur.

**Daniel COULAUD**

Bonjour M. le Président. Daniel COULAUD, je suis géographe urbaniste mais j'y suis surtout en qualité de citoyen. Donc, je ne représente pas une organisation quelconque ici ce soir. Et en tant que citoyen, je trouve tout d'abord que, vous vous étonnez qu'il n'y ait pas de choix délibéré entre couloir nord et couloir sud. Pour ma part, j'ai été un peu déçu de la problématique que vous nous proposez parce que finalement, ce sont deux couloirs qui ne sont pas très éloignés ; dont les caractéristiques ne sont pas très éloignées. C'est 5 kilomètres de large donc on n'a pas de choix ni de proposer plus au nord, ni plus au sud. On est donc enfermé dans un débat qui, je comprends qu'il ne soit pas très passionnant tel qu'il est présenté. Mais on est enfermé également sur la ligne TGV. On a bien compris le représentant de RFF. Pour ma part en tant que citoyen, je prends le TGV de temps en temps, je prends le TER, je prends le bus un peu plus rarement, j'ai ma voiture, j'ai un vélo, bon... et je vis chaque jour différentes situations. Et il n'est pas du tout étonnant que le débat soit parti et j'en remercie très vivement notre paysagiste qui l'a proposé, parce le mot d'intermodalité je crois, n'a même pas été prononcé dans la soirée. Quand on arrive dans une gare TGV, qu'est-ce qu'on fait ? Donc vivant ces différentes situations, il faudrait qu'on ait les différents moyens. Or, quand je suis dans le TGV, c'est l'Etat qui me transporte. Quand je suis dans le TER, c'est la région qui le fait. Quand je suis dans un bus, c'est en ville. Quand je suis en vélo, je risque ma vie parce qu'il n'y a pratiquement pas de piste cyclable dans la région, sauf peut-être à Agde pour des besoins touristiques. Mais à Pézenas faites donc du vélo, vous verrez les pistes cyclables qui vous sont proposées.

Donc ce qui me paraît intéressant effectivement et je tenais à y revenir même si c'est redondant. Et même si ça déplaît au représentant du RFF, j'en suis désolé, c'est bien le projet de territoire. Comment ce TGV s'inscrit sur le territoire par rapport aux intermodalités ? C'est-à-dire, qu'est-ce qu'on nous propose ? Alors de toute manière actuellement, il y a une chose qui est sûre tout de même, si vous voulez une proposition concrète, c'est qu'il faut des gares nouvelles parce que si on veut faire de l'intermodalité, ce n'est pas à la gare d'Agde ou à la gare de Béziers ; peut-être un peu à la gare de Béziers mais encore ce sera difficile. Et encore moins à Montpellier, qui est totalement inaccessible.

Donc, il faut bien avoir des espaces nouveaux où on puisse arriver en voiture, où on puisse trouver d'autres moyens de transport que les gares actuelles qui sont totalement dépassées quand on est sur les quais. Tout le monde ici connaît les quais de la gare d'Agde. Je vois bien un TGV passer à 300 à l'heure sur la gare d'Agde, tous aux abris !

Donc, c'est ce genre de préoccupation que nous avons. C'est qu'il faut effectivement absolument que les élus des différents niveaux se mettent à la disposition et au service du citoyen, du citoyen utilisateur pour avoir un service complet de déplacement parce que ce n'est pas la peine de nous répéter tous les jours que c'est faire œuvre de citoyen responsable que de prendre le train plutôt que de prendre sa voiture pour faire moins de CO2. Mais on fait comment ? C'est quand même ce genre de chose qu'il faut résoudre. Du point de vue qui est de ce citoyen qui est un peu basique, les besoins qu'il exprime. Donc, vous avez fait parfaitement votre travail de proposition à RFF. Nous, il me semble et c'est bien que vous soyez venus à Pézenas, il faut que le citoyen exprime aussi ses besoins par rapport aux TGV. Parce qu'on va le prendre comment le TGV depuis chez nous ? Quand on fait un voyage assez loin, est-ce qu'on laisse sa voiture mais où ? Ce n'est en tout cas pas à la gare d'Agde, etc. Voilà, je vous remercie de m'avoir écouté.

**Claude BERNET**

Merci beaucoup. Il y a le Monsieur du n°1. Allez-y.

**Jean VIGUIER**

Vous illustrez parfaitement ce que je voulais dire dans mon propos sur le projet de territoire mais je crois que par rapport aux gares, je citerais l'exemple de la Belgique qui est un pays dans lequel on travaille sur deux projets dans les villes. Et leur projet est politique, il est d'abord politique avant d'être un projet technique qui est lié au traitement des infrastructures ferroviaires ; c'est de faire les gares dans les villes et de dire aux techniciens : « réglez les problèmes techniques ». Mais les TGV continuent à passer dans les villes et on met les parkings sous les TGV ou à côté des TGV, on fait arriver les transports en commun dans une gare en Belgique dans une petite ville comme Gand... il y a 4.500 places de vélo à côté de 1.500 places de voiture, et avec 3 lignes de tram qui se croisent à l'endroit où arrivent les trains, dessous. Donc, c'est un vrai projet technique lourd, qui est ambitieux et qui prend du temps dans lequel la région, l'Etat et les collectivités seront impliqués, chacun à leur niveau. Et aujourd'hui qu'est-ce qui se passe ? Les grandes administrations décident de se construire sur les gares. Dire que les lieux d'activité et les lieux de travail sont sur les gares. Donc, il y a synergie entre un projet d'infrastructures de déplacement et d'intermodalité. Vous avez raison. J'avais peur que ce soit un gros mot dont je ne voulais en parler. Mais c'est comment on se déplace dans la ville qui est le vrai problème et dans la campagne, sur l'ensemble. Quand moi, je vois la gare TGV de Valence avec des gens garer leurs bagnoles jusque dans les champs parce qu'ils ne veulent pas payer le parking, c'est scandaleux. Cela ne va pas. Ce n'est pas possible. Il faut régler ce problème de l'intermodalité. Il ne faut pas aller à la gare TGV avec sa voiture. Cela n'a aucun sens. Il faut organiser le réseau local, le réseau régional. Et je pense que la région est en train de le faire. Je ne sais pas très bien puisque je ne suis pas au courant de tout mais dans tous les cas, on voit comment la desserte depuis quelques années, les dessertes TER sont en train de totalement changer. Mais ce n'est pas la région seule qui doit le faire. C'est avec l'ensemble des autres collectivités et qu'il faut pouvoir penser du petit chemin communal jusqu'à la gare TGV. Et ça c'est sûr, jusqu'à la ligne TGV. Ce n'est pas que le problème de ce débat aujourd'hui. Vous avez bien traduit le fait qu'il faut qu'il y ait à côté un vrai débat citoyen, en complément, il n'est pas en opposition. Avec celui-là, il n'y a pas d'opposition entre les ingénieurs et les citoyens. Il faut dépasser tout ça. Comment tout le monde travaille ensemble pour que tout ça soit cohérent, pour que les déplacements se fassent vraiment autrement que par le seul système que nous propose aujourd'hui l'industrie automobile. Il y a sûrement mieux à faire.

### **Claude BERNET**

Merci beaucoup. Micro n°1. Monsieur.

### **Patrick DELBAC**

M. le Président, Mesdames et Messieurs, j'interviens en mon nom propre. Je suis conseiller pour les entreprises et c'est peut-être aussi ça qui me fait être sensible à cette question. Il y a un siècle a été choisi le tracé de la ligne que nous connaissons aujourd'hui entre Marseille et Toulouse. Quelles ont été les conséquences économiques, pour les villes qui ont été desservies par cette ligne et pour les villes comme la nôtre, de Pézenas, qui n'ont pas été desservies par cette ligne ? Je pense qu'il faut qu'on mesure cet enjeu-là. Donc, il est bien compréhensible que chacun ait à cœur de défendre ses intérêts propres, et il faut les prendre en compte, les indemniser, aménager, etc., bien évidemment. Mais il faut prendre en compte beaucoup plus, me semble-t-il, l'enjeu économique pour nos villes non pas sur 10 ans, sur 20 ans ou sur 30 ans mais, là aussi, vraisemblablement sur un siècle ou voire plus. Car la ligne que j'ai évoquée tout à l'heure qui existe actuellement entre Marseille et Toulouse, elle irrigue encore ces conséquences pour de nombreuses années.

Donc, je pense qu'il faut qu'on ait conscience, en tout cas, pour ceux qui sont dans le Piscénois, de l'importance à la fois du tracé mais surtout de la gare. Si on veut promouvoir une

gare entre Narbonne et Béziers, très bien pour les Narbonnais, peut-être très bien pour les Biterrois, mais très mauvais pour nous, pour très longtemps, pour notre activité économique, pour le développement du commerce, pour le développement des emplois de nos enfants. Donc, il est fondamental, me semble-t-il, que nous puissions avoir une gare qui ne soit pas trop loin. Elle est justifiée. Je veux être court là-dessus parce que d'autres l'ont dit par le croisement des deux autoroutes, par l'aéroport, d'une certaine façon parce que le port de Sète n'est pas si loin que ça. Et que c'est vrai que la connexion principale est sûrement avec Montpellier. Mais, bon, peut-être que ça peut aussi jouer. Donc, il est quand même extrêmement important qu'on puisse avoir cette gare qui soit sur l'est de Béziers de façon à ce que, autour de ça, bien sûr, on développe de l'intermodalité sur les transports. Ça a été dit et c'est extrêmement important bien entendu, parce qu'il faut pouvoir aller à cette gare facilement. Il faut développer aussi d'autres trains parce que c'est très bien que des Parisiens puissent venir ici ou que nous, nous puissions aussi aller à Paris. Mais il faut aussi, tout le monde n'habitant pas juste à côté de la gare où qu'elle soit, pouvoir aller après ailleurs. Et c'est important aussi, par exemple, pour d'autres développements - je pense à l'aéroport - si on veut se contenter que l'aéroport amène des low cost pendant l'été, c'est peut-être moins important. Mais si on veut que cet aéroport puisse aussi être un élément de dynamisme économique, donc de création d'emplois, eh bien, il faut qu'il y ait effectivement cette intermodalité avec notamment la gare qui soit à cet endroit-là.

Il y a de la réserve foncière, il y a d'autres avantages, je n'insiste pas plus lourdement là-dessus. Mais prenons bien conscience, encore une fois, qu'il est normal de défendre chacun ses propres intérêts mais que c'est un enjeu historique d'avoir une gare qui soit à proximité. Alors, quand on habite, en plus Pézenas, puisque c'est mon cas et je pense aussi le cas d'un certain nombre d'autres gens, si on veut que cette ville qui est une ville magnifique puisse se développer autour d'elle des emplois, des gens qui viennent, il faut bien qu'il y ait des modes de transport qui soient des modes de transport de demain et pas des modes de transport d'hier.

Et ce qui est vrai pour Pézenas est vrai pour l'ensemble des villes qui sont autour. Donc, ça je pense que c'est extrêmement important et je pense qu'il faut que chacun d'entre nous ici le mesure, y compris dans ses propres actions. Et nous attendons, bien sûr, de nos élus qu'ils défendent cela parce que c'est à eux aussi de défendre ces éléments-là, ces éléments de prospective, et de faire en sorte qu'autour de ce TGV, il y ait effectivement les plans, les infrastructures, les attractivités économiques qui feront que notre territoire redeviendra un territoire dynamique et qu'il permettra d'avoir des emplois, d'avoir des impôts et de faire en sorte que nous pourrions être fiers quand nous disparaîtrons, d'avoir laissé à nos enfants un territoire économique qui soit en expansion et qui ait les moyens d'être en expansion tout en respectant, bien sûr, l'environnement. Mais ça c'est une donnée aujourd'hui qui est une donnée obligatoire, si on veut faire de l'environnement et y compris pour avoir une attractivité économique.

Mesurons ces enjeux-là, je pense qu'ils sont très importants pour nous et battons-nous là-dessus. Je crois que nous avons la chance que la ville de Béziers est favorable à une gare plutôt à l'est de Béziers. Ce serait quand même terrible que des gens ici défendent une gare entre Béziers et Narbonne. Défendons nos intérêts. Qu'il y ait aussi sûrement une gare à Narbonne parce que c'est sûrement nécessaire mais encore une fois, ayons une vision historique et une vision de développement économique parce que le développement économique, c'est ce qui nous fait vivre tous.

### **Emmanuel NAVARRO**

Messieurs dames, bonsoir. Donc, je m'appelle Emmanuel NAVARRO. Je parlais à titre citoyen même si je fais partie aussi du club des managers. Bien, écoutez, je crois que monsieur qui vient de passer a tout résumé sauf une partie importante. Je crois qu'aujourd'hui, on ne peut pas changer l'histoire. Sur la communauté d'agglomération, viennent aujourd'hui plusieurs dizaines de

millions de personnes qui ont fait le choix naturel. Tout à l'heure, on parlait d'une gare entre Béziers et Narbonne. Des millions de touristes ont choisi de venir dans ce secteur en voiture, aujourd'hui, parce qu'ils n'avaient pas le choix. Et de toute façon, ils ont déjà choisi. Pourquoi vouloir les faire partir ailleurs ? Donc, ça c'est une première question. Je crois que c'est important. Alors, moi je propose quand même une chose qui n'a pas été dite, on a parlé de réunion à Barcelone, mais des gens qui viennent ici, moi, dans le cadre du fameux Club des managers de la pétition qu'on vous a remis ou qu'on vous remettra, j'étais très étonné de ce que me disaient les visiteurs qui étaient Allemands, Anglais, Espagnols, Italiens, et qu'ils disaient plein de choses qui peuvent être intéressantes. Moi, je propose, quand même, que ce débat, il nous concerne mais concerne aussi les gens qui viennent nous voir, les gens qui nous font travailler, les gens qui nous font développer. Et pas uniquement les gens qui résident ici parce que les gens qui résident ici, si demain il n'y a plus de touristes, bien, il y aura certainement quelques nuisances au niveau de l'économie. Écoutons aussi, je propose qu'on aille chercher l'avis de ces gens qui viennent chez nous, pour qu'ils disent ce qu'ils pensent aussi. Bon ça c'est un premier point.

Deuxième point, j'étais aussi frappé tout à l'heure par le monsieur qui était vigneron qui a dit : « Depuis 95, je ne peux plus avoir un prêt bancaire parce que je vais avoir hypothétiquement un tracé TGV sur mes vignes ». Donc, aujourd'hui, même si je sais que la décision va être prise assez rapidement, sachez que vous engagez pendant des dizaines d'années au moins 15 ans le devenir économique de la région. C'est-à-dire qu'en fonction du tracé, en fonction du choix, en fonction de l'emplacement de la gare, il y a des gens qui vont être extrêmement touchés ou du moins vont peut-être rendre les banquiers frileux sur les investissements futurs. Alors, je crois qu'il est très important que ça aille très très vite, très très important que tous ces choix soient validés et communiqués à tout le monde parce que je crois qu'effectivement, toute la communauté d'agglomération aujourd'hui attend cette réponse qu'on attend déjà depuis au moins 15 ans.

Voilà. Merci.

### **Claude BERNET**

Bien, merci beaucoup. Micro 1.

### **Jacques BILHAC**

Bonjour, M. le Président. Bonjour, Mesdames et Messieurs. Je suis M. Bilhac. Je suis Président du syndicat du terroir Pézenas. C'est une appellation qui porte le nom de la ville dans laquelle nous nous trouvons ce soir, qui est relativement jeune parce qu'elle a 2 ans d'existence et elle a demandé plus de 12 années de travaux avant de voir le jour.

Alors, nous, pour notre part, nous serons très inquiets par le tracé nord et surtout s'il passait encore à commencer comme sur le schéma mais... je pense que j'ai toujours espéré que c'est une erreur sur le nord de Pézenas parce que c'est là que se trouve notre zone de production qui est déjà assez inquiétée par l'extension éventuelle d'une carrière qui se situe en plein cœur de son territoire.

Sur ce territoire, il y a de nombreux investisseurs étrangers qui s'installent, qu'ils soient Américains, qu'ils soient Russes, et dernièrement, avaient l'acquisition d'un domaine prestigieux du Languedoc-Roussillon, Français, bien évidemment, et même Héraultais pour leur part, pour la plupart. Donc, ce tracé nord nous inquiète un petit peu s'il empiétait sur notre zone d'exploitation et si, d'autant plus, il n'y avait même pas de gare dessus d'ailleurs que pour regarder passer des trains à 320 km/h, on s'ennuie parfois dans la zone rurale et mais enfin pas au point d'attendre le passage d'un TGV pour nous distraire. Donc, je comprends bien les inquiétudes des personnes sur le tracé de sud. Mais pour notre part et pour l'activité

économique naissante de notre appellation, je serais fortement défavorable au passage sur le tracé nord et surtout nord de Pézenas. Voilà.

**Claude BERNET**

Merci beaucoup !

**Laurent DUPONT**

Oui, bonjour ! Laurent Dupont. Je suis Adjoint au Maire à Paulhan. Paulhan, une Commune qui est à mi distance entre Pézenas et Clermont-l'Hérault. Et donc, j'aurais le plaisir de vous revoir aussi à Clermont-l'Hérault le 14 mai. Je ferais sûrement hurler M. Marguerit en lui disant que je vais prendre le TGV à Montpellier, et cela me coûte cher, alors que Paulhan malgré tout a un passé ferroviaire remarquable, puisqu'il y a encore quelques dizaines d'années, il y avait un nœud ferroviaire à Paulhan avec deux voies qui se croisaient, l'une qui faisait Montpellier - Bédarieux et l'autre Vias - Lodève. Et donc, eh bien, moi je suis élu depuis un an. Je rejoins effectivement les questions qui nous sont posées : que font les élus ? Comment ils interviennent ? Comment ils participent à un schéma d'aménagement du territoire ? Ce n'est pas facile, pas facile effectivement d'avoir des contacts à la région quand on est un nouvel élu, quand on n'a pas forcément un réseau de connaissances important, pas facile non plus d'avoir des relations avec Réseau Ferré de France. On a des emprises ferroviaires intéressantes sur ce territoire. On aimerait savoir ce qu'elles vont devenir. On sait qu'elles sont bloquées. Malheureusement, on a de plus en plus de constructions dans les communes voisines, enfin, les riveraines de la voie, qui font que... on craint que ces emprises ne puissent plus jamais être utilisées parce que ces constructions obèrent un petit peu de nouvelles lignes ferroviaires. Donc, moi, la question que je pose à Réseau Ferré de France, c'est est-ce qu'on peut compter sur vous pour un projet de complémentarité avec la ligne nouvelle ? Alors, moi, effectivement, je serais plutôt favorable à un tracé sud qui ferait qu'on aurait après une vraie complémentarité avec l'ancien réseau qu'on avait sur le nord du tracé, qui passe effectivement à Pézenas. Alors, je tends un peu aussi la main aux élus de Pézenas. Il y a une ligne de fret aujourd'hui qui fait Vias - Pézenas - Lézignan-la-Cèbe. Qu'est-ce qu'on attend pour que des voyageurs l'empruntent, hein ? Il y a une infrastructure, alors, bon, peut-être qu'on pourrait faire un essai l'été ; l'été il y a du monde. On pourrait faire un petit train d'été une fois pour essayer et puis peut-être effectivement de fil en aiguille continuer comme cela et puis monter jusqu'à Paulhan et jusqu'à Lodève, puisqu'en fait de grandes zones d'activité économique se construisent sur Technoparc de Lodève, sur Clermont-l'Hérault, bon. Alors, effectivement, l'autoroute A75 nous a un petit peu empiété sur cette emprise ferroviaire et on nous doit encore un pont, mais, bon, un pont, ce n'est pas grand-chose. Donc, si on pouvait effectivement avoir une réflexion, alors, moi je rejoins un petit peu l'idée de la maison de projet. Le projet, c'est vraiment un truc intéressant, parce que pour les élus que nous sommes, et même pour les citoyens bien sûr, c'est vrai qu'il manque un espace, un lieu où on affiche des plans, où on met des maquettes, où on échange les idées, on partage les savoirs et les envies. Et c'est vrai que, quelque part, il manque une maison du projet où les gens puissent se retrouver et que le débat qu'on a ce soir ou qu'on aura dans les prochains jours ici dans la région, eh bien, on puisse l'avoir ailleurs dans un endroit qui soit bien déterminé et bien défini et où les gens aient envie de venir partager des choses, parce qu'on a rarement l'occasion effectivement pour en discuter. Voilà.

**Claude BERNET**

Merci. Bon, alors, il est 10h moins le quart. Moi, j'ai fait une promesse, c'est de vous rendre la liberté à 22h00, 22h10 maximum. Et donc je souhaiterais qu'on écoute M. Brulé puis qu'on parle éventuellement avec lui du bruit. Voilà. Allez-y !

**Claude BRULE**

Oui, bonjour. Donc, le temps est compté, je vais essayer d'être court, pour être très court en vous disant trois choses. Premièrement, en ce qui concerne le bruit, celui qui fait du bruit, il paie les réparations, c'est ce qu'on appelle le principe du pollueur payeur. Ensuite il y a un deuxième principe qu'il faut bien mettre dans sa tête, le bruit émis doit respecter des seuils maximums légaux. La loi est passée par là et la loi, elle date du 31 décembre 1992. Ensuite il y a un troisième principe, il faut réparer, diminuer le bruit à la source, ce qui veut dire qu'en priorité quand vous avez un projet qui émet des pollutions de bruit, la diminution du bruit, tout ce qui peut être installé au plus près ou aux abords, alors il y a quand même certaines tolérances. C'est-à-dire que si pour des questions de coûts exorbitants ou pour des questions d'insertion des ouvrages dans l'environnement, donc pour des questions d'esthétique, de paysage, une partie disons de cette réparation peut être faite directement sur le récepteur. Le récepteur, par exemple, c'est la maison d'habitation. Et à ce moment-là, ça se traduit par une isolation de façade mais pas n'importe comment, c'est-à-dire une isolation en fonction des pièces qui sont impactées par le bruit. C'est-à-dire que si sur la façade qui reçoit la pollution de bruit, si ce sont des chambres, par exemple, ce sont des pièces où, disons, le niveau sonore doit être le plus faible possible. Donc, vous voyez qu'il y a des grands principes. A la limite, je pourrais me limiter à ces trois principes qui sont plutôt rassurants : celui qui fait du bruit, il répare ; celui qui fait du bruit, il paie, et celui qui fait du bruit, il répare sur son infrastructure ou à ses abords. Mais on oublie quand même une chose. On croit simplement, je prends une image, on a l'impression que c'est totalement du négatif. Or, je ne vous apprends rien en vous disant que le bruit c'est sous-tendu par une politique. La politique, c'est quelque chose qui fixe des grands principes et cela ne s'attache pas uniquement au projet qui émet du bruit. Par exemple, vous avez un certain nombre de dispositifs et vous en avez un en premier qui se situe au niveau des documents, des documents de planification. C'est-à-dire que le bruit, il ne doit pas simplement être pris en compte au moment où une infrastructure nuisible ou nuisante plutôt arrive, il faut faire de la prévention. Autrement dit, dès qu'une idée germe en matière de projet, je crois qu'on en est au premier germe, il faut prendre déjà des dispositions, et les dispositions elles se prennent à quel niveau ? Elles se prennent, comme je viens de vous le dire, au niveau de la planification. Ce sont les schémas directeurs, ce sont les plans d'urbanisme. Je ne vais pas vous détailler les plans d'occupation des sols, les plans locaux d'urbanisme. Autrement dit, les personnes en charge de ces documents d'urbanisme, entendent parler de ces projets et doivent déjà à l'intérieur de leurs documents anticiper. Cela ne sert à rien de mettre très à l'avance une zone constructible pour y mettre du pavillon d'habitation, si dans quelques années une infrastructure du type LGV vient longer ce secteur. Autrement dit, la personne en charge, que ce soit la commune ou une autre entité, va mettre sur ces zones qui vont être fragilisées par l'arrivée de l'infrastructure, des zones par exemple de bureaux, des zones d'activités, des zones d'activités qui vont donner aussi des moyens de lutter contre le bruit. Vous avez déjà entendu parler de bureaux, de parkings. Autrement dit, vous installez des constructions qui servent d'écran acoustique. Autrement dit, c'est une œuvre... la prise en compte du bruit est quand même une œuvre de longue haleine. Il ne s'agit pas d'attendre la mise en service du TGV ou le fait que RFF vienne installer des obstacles à la propagation du bruit. C'est dès à présent qu'il faut envisager le système. Alors, bien entendu, il y a quelque chose, disons, qui est très gênant, c'est que nous en sommes à l'heure actuelle dans le jargon administratif aux préétudes fonctionnelles, qui vont être suivies par ce qu'on appelle des études préliminaires. Alors, les études fonctionnelles, c'est à l'échelle que vous vivez. C'est du 1,250 millième avec des secteurs de terrain qui sont larges de plusieurs dizaines de kilomètres. Vous allez passer aux études préliminaires qui sont aux échelles de un millième, ensuite vous allez passer aux échelles du... Qu'est-ce que je vous ai dit un millième, non, plus que cela. Vous allez arriver disons à l'avant-projet sommaire au moment où se déroule l'enquête préalable à la déclaration

d'utilité publique. Et vous en êtes à des échelles du 1,25 millième. Vous aurez ensuite les projets détaillés. Autrement dit, vous voyez que ces projets arrivent lentement sur une période de temps extrêmement importante, 15 ans, 20 ans. Et ce n'est pas dès à présent qu'on va pouvoir vous dire à quel niveau de bruit va être exposé votre habitation si vous vous trouvez à proximité d'un des tracés. Vous n'en êtes aujourd'hui que simplement à l'idée de est-ce qu'on fait une LGV ou est-ce qu'on n'en fait pas. Donc, je ne pourrais rien vous dire de très précis, en matière de lutte contre le bruit si ce n'est que vous répéter tous ces grands principes, à savoir que c'est dès à présent qu'il faut penser à ces problèmes, et ne pas attendre l'enquête publique où le projet, disons, suffisamment précis viendra vous être exposé par RFF. Et je m'arrêtera là. Je pense que c'est un problème qui est plutôt rassurant pour vous avec les trois principes que je vous ai édictés en premier, à savoir, c'est RFF qui paie. C'est RFF qui protège le long de sa ligne et, en plus de ça RFF au niveau des travaux et de l'exploitation de la ligne, devra respecter les niveaux maximums de bruit qui sont édictés par la loi et dont je vous donne simplement un ordre de grandeur, c'est 60 dB le jour et 55 dB la nuit avec une petite spécificité pour le bruit ferroviaire, à savoir que le bruit ferroviaire est quand même un bruit très spécifique qui conduit à découper la journée en deux périodes. Une période de 6h00 à 22h00, c'est la période de jour et une période de 22h00 à 6h00 après qui est une période de nuit. Et vous vous rendez bien compte que c'est une période beaucoup plus sensible que le jour parce que les habitants sont chez eux. Ils se livrent à leurs occupations personnelles. Ils écoutent de la télé. Ils écoutent de la musique. Ils dorment. Il faut pouvoir s'endormir. Autrement dit, ces niveaux de bruit ne sont pas calés à la légère mais sont calés sur des enquêtes, des enquêtes de gêne qui se sont déroulées sur plusieurs années. Et on peut considérer finalement et je pourrais vous dire simplement deux choses, est-ce qu'on peut être garant de ces niveaux de bruit qui sont des bruits, des niveaux de bruit réglementaires ? Vous devez savoir que la SNCF a pour une première fois installé un observatoire environnemental sur la ligne TGV Méditerranée entre Valence, Marseille et Nîmes. Et au niveau, disons, du suivi environnemental qui s'est déroulé sur plusieurs années et dont le bilan a été rendu il y a très peu de temps, très peu de temps, en 2005 je crois ou 2006, les niveaux réglementaires de bruit ont été scrupuleusement observés. De la même façon sur le projet de ligne à grande vitesse dit le projet est, qui a fait l'objet d'un contrôle du bruit un an après la mise en service, ça fait un an que la ligne est en service, les niveaux sont conformes à la réglementation. Donc, sur cet aspect du bruit, je crois que vous pouvez être rassuré. Ça n'empêchera pas, disons, qu'il y ait des problèmes particuliers qui se passent ici ou là mais grossièrement la boîte à outils est suffisamment, disons, fournie. L'ingéniosité est suffisamment existante pour faire en sorte que toute la réglementation soit respectée pour votre bien-être bien entendu. Je vous remercie.

### **Claude BERNET**

Alors, y a-t-il des questions qui s'adresseraient à M. Brulé plus particulièrement sur ces problèmes du bruit. Bon, je ne pense pas que vous soyez quand même totalement rassurés ? Il y a quelqu'un qui a levé la main ? Bonjour Monsieur.

### **Philippe MANEGRE**

Philippe MANEGRE, je suis le trésorier de la LPO34, c'est-à-dire la Ligue pour la Protection des Oiseaux. C'est plutôt le chant des oiseaux qui m'importe que le bruit du passage des TGV.

Ma question est assez spécifique, c'est que, dans les couloirs de passage, vous connaissez les zones sensibles, les ZPS pour l'avifaune, ainsi que les espèces qui ont déterminé leur classement. Vous êtes capables d'identifier la dangerosité de vos interventions pour ces espèces et d'en évaluer l'impact aussi bien pendant la durée des travaux que pendant la durée d'exploitation de la LNMP. Aux différentes périodes du cycle annuel de ces espèces, nidification, hivernage, halte migratoire, etc., quelles mesures compensatoires avez-vous

l'intention de mettre en œuvre notamment préalablement aux travaux ? Cette question est un peu pointue, si vous voulez, elle provient d'une association que vous connaissez tous. Mais notre souci, c'est d'être, comme on l'a dit aussi pour d'autres, et pour le bruit, par exemple, d'être bien en amont de la période de démarrage des travaux. Merci.

**Claude BERNET**

Jean-François Ruiz.

**Jean-François RUIZ**

Oui. Donc, dans votre question, j'ai entendu mesures compensatoires avant travaux. Donc, comme il est vu dans les plannings qu'on nous avait présentés ce soir, les travaux de la ligne nouvelle Montpellier - Perpignan ne sont pas pour maintenant. Par contre, j'ai un cas concret pour vous expliciter un petit peu les mesures que nous pouvons mettre en œuvre avant le début des travaux. Et pour cela, je vais vous parler très brièvement de mesures que nous mettons en œuvre dans le cadre du contournement de Nîmes et de Montpellier, qui est un projet ferroviaire dont les travaux devraient débuter en 2012. Donc, d'ici deux ou trois ans. C'est un projet qui traverse les Costières de Nîmes. Donc, à l'instar des zones de protection spéciales que nous avons entre Montpellier et Perpignan, les Costières de Nîmes est un secteur qui est très important pour la nidification d'un oiseau, l'outarde canepetière, qui est une espèce protégée au titre de la Directive européenne oiseaux et pour laquelle il faut prendre des mesures très particulières. Donc, pour diminuer l'impact de ce projet sur ces populations d'oiseaux, nous travaillons déjà depuis deux ans avec les agriculteurs dans ce secteur et nous avons passé avec une vingtaine d'entre eux des conventions de gestion de territoire, notamment pour pratiquer des cultures agricoles favorables à la présence de l'oiseau. Donc, concrètement, c'est maintenir des friches en état, c'est faire de l'enherbement dans les vignes, c'est planter des plantations style colza pendant une certaine période de l'année. Donc, ça ce sont des choses que nous avons mis en œuvre depuis deux ans, donc, sur pratiquement 300 ha et nous allons renouveler cette action encore pendant un an, donc, avec une dizaine d'agriculteurs. Et donc, l'année prochaine, nous devrions commencer les acquisitions sur la costière pour mettre en œuvre ce type de mesure et nous nous sommes engagés vis-à-vis du ministère de l'écologie, engagés à peu près une centaine d'hectares d'acquisition pour mettre en place de la gestion agricole adaptée à cette espèce avant le début des travaux, et ceci pour minimiser au mieux les impacts de la phase travaux et de la phase exploitation. Donc, bien entendu, c'est vraiment un cas concret que je viens de vous citer là parce que les travaux vont bien commencer dans les années qui viennent. Cette démarche sera bien entendu étendue sur la ligne nouvelle Montpellier - Perpignan et selon les spécificités et les degrés de sensibilité des habitats et des espèces que nous rencontrerons donc jusqu'à Perpignan.

**Claude BERNET**

M. Brulé souhaitait apporter un complément.

**Claude BRULE**

Oui. Je voudrais apporter un complément parce qu'il y a un problème délicat, c'est-à-dire que dans notre pays, on a la triste manie de ne pas rendre compte des effets des infrastructures de transport terrestre. Je citerais simplement un cas : le TGV méditerranée. La SNCF a eu la bonne idée d'installer un observatoire pendant 4 à 5 ans. Elle a été confrontée à certains problèmes qui viennent d'être évoqués et notamment un problème qui me tient à cœur qui est la protection de l'aigle de Bonelli, qui est un rapace et une espèce en voie de disparition. On ne savait rien avant. Bien sûr la SNCF au cours, disons, de ses travaux a pu tirer des enseignements. Etes-vous au courant de ces enseignements ? Est-ce que le grand public est

au courant de ces enseignements ? Eh bien, non ! Nous avons la triste manie dans ce pays de travailler en circuit clos, alors que l'on prêche la transparence, la concertation, la participation citoyenne, encore faut-il que vous, public, vous ayez entre les mains un certain nombre de points de repère. Si tous ces résultats scientifiques qui ont été réunis notamment sur le TGV Méditerranée étaient mis largement à la disposition du public, peut-être que vous aurez à l'occasion d'un projet comme celui-ci en disant : tiens à tel endroit on va se trouver à peu près dans la situation qu'on a vécu à l'occasion de telle infrastructure de transport terrestre, que ça soit une autoroute, un chemin de fer en particulier, vous auriez des points de repère. Ainsi, au niveau de l'aigle de Bonelli, la SNCF, disons, dans les résultats de son observatoire a constaté finalement que, disons, l'effet sur cette espèce n'était pas trop alarmante. Mais je crois savoir qu'au moment où le ministère de l'environnement à l'époque avait attiré l'attention de la SNCF puisque c'est la SNCF qui était le maître d'ouvrage de la ligne Valence - Marseille et Nîmes. Le ministère de l'environnement de l'époque avait attiré l'attention de la SNCF en disant : « Attention ! Ici il y a une espèce en voie de disparition, il convient de la préserver. Faites-moi des propositions ». Et je crois savoir que la SNCF, après avoir regardé le problème, a pris des mesures qui se sont révélées performantes, à savoir que la première recommandation, c'est d'essayer de faire des travaux en dehors de la période de fécondation. C'est de faire des travaux de telle façon que pendant les périodes de chantier, les travaux fassent le moins de bruit possible. Et je crois savoir que dans cette zone qui a été fréquentée par ce rapace, il y avait un ouvrage à construire, un ouvrage d'art. Il a fallu que la SNCF conçoive un ouvrage, je dirais, un peu du type mécano qui puisse permettre de réduire la durée des travaux. Autrement dit, vous voyez que ce qui est important, c'est l'expérience et le retour d'expérience. Le réseau autoroutier français a fait ce type d'expérience sur des dizaines d'années. A l'heure actuelle, nous disposons de deux mille kilomètres de ligne à grande vitesse. Quelle est l'expérience qui a été reproduite auprès du grand public ? Certes, la SNCF a beaucoup d'expériences, et je tire mon chapeau car il y a des techniciens de haut vol. Je tire mon chapeau à RFF. Mais ce sont leurs enseignements à eux. Il faut qu'ils en fassent profiter le grand public. Et pour répondre à la question précise qui a été posée, on peut arriver effectivement à réduire au minimum les désagréments parce que, tout à l'heure, je vous ai parlé de bruit. Mais le bruit, c'est en premier sur les humains. Mais le bruit, il affecte aussi les milieux naturels. A telle enseigne que sur l'observatoire environnemental mis en place par la SNCF, la SNCF a conduit des études détaillées en ce qui concerne les élevages. Ça va vous paraître un peu bizarre, les élevages de volailles et les élevages porcins. Et ils se sont aperçus que le bruit de circulation des TGV arrivait à avoir des perturbations extrêmement importantes sur ces élevages. Et elle a presque préconisé, je dirais, qu'il ne fallait pas arriver à plus de 60 dB sur ces élevages pour qu'il n'y ait pas un taux de mortalité extrêmement élevé. Donc, vous voyez que le bruit, c'est un grand problème. Il est à la fois sur les habitations, les activités, mais il est essentiellement dans la nature. On parlait tout à l'heure... Vous parliez de l'outarde. L'observatoire mené par la SNCF a eu le même problème. Ils ont été confrontés sur ces problèmes de maintien de l'outarde canepetière. Autrement dit, je vais arrêter là, si vous voulez, ma diatribe, en vous disant : de l'expérience, il y en a, encore faut-t-il qu'elle vienne jusqu'à vous, et qu'elle vienne au milieu des experts scientifiques.

### **Claude BERNET**

Ça pourrait nous faire une bonne conclusion. Question micro n°2, on va prendre une dernière question, bien sûr.

### **Pierre FOLI**

Merci, je serais bref pour ne pas alourdir et faire passer le temps. Mon intervention a peut-être peu d'importance, mais elle ne se range pas dans le cadre du bruit actuellement mais elle ne se

range pas dans les autres cadres non plus, alors, vous me l'excuserez. Depuis 8 ans, je ne prends plus le train que ce soit le régional ou le national ou le TGV parce que j'ai mon épouse qui est handicapée physique et qui est sur fauteuil roulant et c'est une mission impossible de se rendre. On a les gares que ce soit à Agde, à Fos. Vous parliez de Fos, Martigues etc. C'est une mission impossible. A Martigues, il y a un ascenseur qui est de l'autre côté de la voie pour franchir les voies. J'étais seul, je n'étais pas avec mon épouse. Si je n'avais pas été là, si je n'avais pas regardé derrière moi, un handicapé se trouvait devant la cage d'ascenseur qui était en panne, il n'y avait personne dans la gare. Alors, je crois que le TGV n'a pas fait trop de progrès pour l'accès. Vous m'excuserez mais ce n'est peut-être pas important. On a entendu parler de réseau intermodal etc., d'accès vélo etc., mais je crois que malgré les lois, malgré les campagnes, on ne fait pas assez d'effort et c'est quand même dommage. Voilà, je vous remercie.

### **Claude BERNET**

Je vous remercie également. C'est ce genre de question qu'il faut toujours avoir en tête et personnellement quand je prends le tram à Montpellier, je dis : tiens, voilà, enfin, un système de transport qui a été conçu pour les personnes handicapées, en tout cas, en termes de mobilité. Voilà, on va s'arrêter là, c'est une conclusion qui nous permettra à chacun de rentrer chez soi et de réfléchir. En tout cas, je vous remercie de votre participation. Vous avez été 18 à intervenir, ce qui est vraiment très bien, dans une réunion qui a durée exactement 3h et donc au cas où certains auraient encore envie de reposer d'autres questions ou de reréfléchir etc., ce n'est pas loin Clermont-l'Hérault. Quelqu'un a dit tout à l'heure qu'il y serait, ou à la réunion de conclusion à Montpellier le 25.

Merci de votre participation.