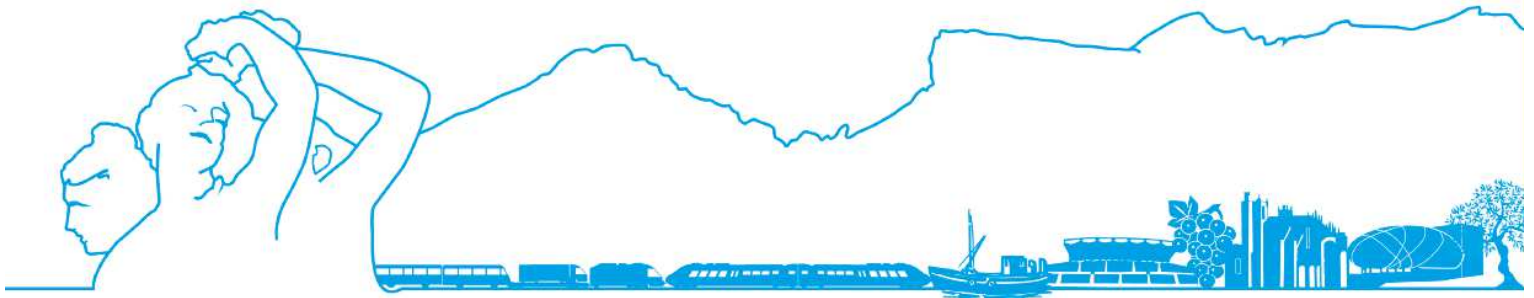


Compte-rendu

6^{ème} COMMISSION CONSULTATIVE – Séquence 3

mercredi 19 novembre 2014 – NARBONNE

Campanile - ZI de Plaisance



LISBOA – SALAMANCA – MADRID – BARCELONA – NARBONNE – MARSEILLE – VILNI
SVERIGE – DANMARK – SUOMI – DEUTSCHLAND – SLOVENSKO – EESTI – SLOVENIJA – ELLÄS – PORTUGAL – ESPAÑA – POL
— PARIS — KØBENHAVN — CALAIS — DOVER — LONDON — MONTPELLIER — WARSZAWA — BRISTOL — BRUXELLES — PERPIGNAN — DEN HAAG — AMSTERDAM — DORTMUND — BEZIERS — HANNOVER — BERLIN
LISBOA – SÈTE – SALAMANCA – MADRID – BARCELONA –
BELGIQUE — UNITED KINGDOM — ČESKÁ REPUBLIKA — SVERIGE — DANMARK — SUOMI — DEUTSCHLAND — SLOVENSKO — EESTI — SLOVENIJA — ELLÄS — PORTUGAL — ESPAÑA — POLSKA —
OUVERTURE — INNOVATION — INTERCONNEXION — PARTENARIAT — ÉCO-RESPONSABILITÉ — RÉSEAU — AVENIR — MOBILITÉ — ACCÈS — EUROPE — TERRITOIRES — ÉVOLUTION — PERF
BERLIN HAUPTBAHNHOF — LONDON SAINT PANCRAS — DUBLIN HI

Début de la réunion à 10h00 en présence de 22 personnes.

NOM	Prénom	Fonction	Organisme
OBARA	Béatrice	Sous-préfet	Préfecture de l'Aude
BUSSONE	Karine	Adjointe au service Transport	DREAL
FRIOT	Maxime	Assistant parlementaire de Marie-Hélène FABRE	Assemblée Nationale
NADIAI	Laurence	Chargé de mission service infrastructure ferroviaire	Représentant de la Région Languedoc-Roussillon
BARO	Hervé	Vice-Président	Conseil Général de l'Aude
DEJEAN	Robert	Conseiller Général	Conseil Général de l'Aude
DEGAEFF	Jean Pierre	Chargé de mission	Conseil Général de l'Aude
CARBONNEL	Didier	Vice-Président	Communauté d'agglomération de Carcassonne
MARTIN	Henri	Vice-Président en charge des Grands Projets	Communauté d'agglomération du Grand Narbonne
HERAIL	Jean-Roch	Directeur Général Adjoint	Communauté d'agglomération du Grand Narbonne
SENEQUE	Pierre	Urbanisme opérationnel	Communauté d'agglomération du Grand Narbonne
PESCE	Serge	Vice-Président	Communauté de communes La Domitienne
PARRA	Eric	Adjoint	Mairie de Narbonne
HERAIL	Jean-Pierre	Adjoint	Mairie de Coursan
LAURENS	Claudine	Adjointe	Mairie de Cuxac d'Aude
GARCIA	Gérard	Adjoint	Mairie de Cuxac d'Aude
LAFFON	Aimé	Maire	Mairie de Marcorignan
BANCILHON	Christian	Adjoint	Mairie de Montredon-des-Corbières
CODORNIUO	Claude	Maire	Mairie de Moussan
CROS	Pierre	Maire	Mairie de Nissan-lez-Ensérune
TREMOULET	Patrick	Conseiller municipal	Mairie de Nissan-lez-Ensérune
RICHER	Jean-Pierre	Garant	

Les intervenants de Réseau Ferré de France (RFF) à la Direction régionale Languedoc-Roussillon pour cette commission :

- Édouard PARANT, chef de mission du projet Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan
- Antoine HANTZ, responsable environnement du projet Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan
- Nicolas ALADERN, responsable technique du projet Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan
- Anne-Lise GIBBE, chargée de concertation du projet Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan

Déroulé de la commission

- Rappel des précédentes décisions
- Présentation de la variante de tracé proposée
- Que reste t-il à faire d'ici au prochain COPIL ?
- Comment va s'organiser la concertation ?

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



- **Béatrice OBARA, Sous-Préfet de l'Aude** souhaite la bienvenue à tous les participants et laisse le soin à Edouard Parant de refaire un point sur l'historique du dossier, son évolution, ses perspectives et l'objet de la commission.

Édouard PARANT, RFF, souhaite à son tour la bienvenue aux participants. Il annonce l'ordre du jour de la réunion :

- un rappel des précédentes décisions sur le projet,
- la présentation des variantes de tracé et de la variante de tracé proposée par Réseau Ferré de France,
- un point sur les arbitrages à faire d'ici au prochain comité de pilotage du 17 juin 2015,
- une présentation de l'organisation de la concertation à venir.

Il propose de faire dans un premier temps une rétrospective de l'ensemble du processus d'études et des décisions prises via un film introductif.

Un film introductif est diffusé. Il est disponible sur le site Internet www.lalignenouvelle.com.

Édouard PARANT, RFF, demande si les participants souhaitent réagir par rapport au film introductif. Il rappelle par ailleurs la présence de M. Jean-Pierre Richer, garant de la concertation et ancien membre de la commission particulière du débat public en 2009, dont la mission est de veiller à ce que RFF mène correctement son travail d'information et de concertation avec l'ensemble des différents acteurs. Il précise que les participants peuvent l'interpeller en séance, par mail (garant.lnmp@gmail.com) ou par courrier.

Il propose ensuite de passer au deuxième point inscrit à l'ordre du jour : la présentation des variantes de tracé étudiées et du tracé proposé par RFF sur le territoire concerné, de Bages à Nissan-lez-Ensérune. Il rappelle que les différentes variantes de tracé à l'intérieur de la zone de passage préférentielle ont déjà été présentées en 2012 mais qu'il s'agit aujourd'hui de présenter et de recueillir les avis sur un tracé à proposer au ministre.

Présentation de l'analyse multicritère (page 4 du diaporama).

Édouard PARANT, RFF, explique que la variante de tracé proposée est le résultat de l'analyse multicritère conduite par Réseau Ferré de France. Cette analyse prend en compte trois dimensions, telles que présenter dans le fil introductif :

- la dimension sociétale,
- la dimension environnementale,
- la dimension technico-économique.

Il rappelle que la variante préférentielle a été présentée aux cofinanceurs lors du comité de pilotage du 22 octobre 2014, après avoir fait l'objet d'un débat avec les différents services techniques.

Il souligne qu'il est légitime que les acteurs du territoire se positionnent vis-à-vis du projet en fonction de leurs attentes propres.

Il détaille ensuite la nature des principaux critères utilisés pour l'analyse multicritère :

- le patrimoine productif agricole et viticole, l'acceptabilité sociale et économique et les fonctionnalités ferroviaires pour la dimension sociétale ;
- les coûts et les risques et la complexité technique pour la dimension technico-financière ;
- la prise en compte du milieu physique et naturel, des risques, du patrimoine et du paysage pour la dimension environnementale.

Présentation de la carte générale du tracé proposé (page 5 du diaporama)

Édouard PARANT, RFF, explique que l'analyse multicritère a permis de montrer qu'il est possible, sur l'ensemble du linéaire du projet, de rester à 70 % sur le tracé qui avait été imaginé en 1995, dit tracé PIG (projet d'intérêt général). Cela répond à une grande demande de l'ensemble des acteurs. Le fait de pouvoir rester complètement sur le PIG est effectif pour certains secteurs : entre Montpellier et Mèze ou entre le sud de Narbonne et la limite avec les Pyrénées-Orientales. Les autres sections nécessitent d'envisager parfois une autre variante de tracé. C'est le cas du secteur qui concerne cette commission consultative, entre Narbonne et Nissan-lez-Ensérune.

Il propose d'expliquer en détail les raisons pour lesquelles RFF est amené à présenter une autre option de passage que le PIG.

Présentation du zoom sur le secteur concerné (page 6 et 7 du diaporama)

Édouard PARANT, RFF, précise que la section concernée part de Bages-Peyriac et se poursuit jusqu'à la frontière de l'Hérault. Il indique que la commune de Nissan-lez-Enserune a été associée à cette commission afin d'avoir une vision cohérente du tracé envisagé sur l'ensemble des basses plaines de l'Aude.

- ▶ **Pierre CROS, Maire de Nissan-Lez-Enserune**, rappelle qu'une gare nouvelle avait été envisagée sur la commune de Nissan et regrette qu'elle n'ait pas été validée par la dernière décision ministérielle. Il souhaite avoir des précisions quant à la possible modification du tracé proposé par rapport au tracé historique qui avait fait l'objet d'un consensus.

Édouard PARANT, RFF, indique que ces précisions seront bien sûr apportées tout au long de la présentation.

Il propose de parcourir le territoire en partant du sud de Narbonne et en remontant les communes de Montredon, Néviau, Marcorignan, Moussan, Cuxac, Coursan, Lespignan jusqu'à Nissan-Lez-Enserune.

Il explique les raisons qui poussent RFF à s'écarter du tracé PIG sur ce secteur.

Par rapport au projet de 1990, les objectifs du projet ne sont plus les mêmes puisque qu'une gare nouvelle est désormais prévue sur l'agglomération de Narbonne. Les enjeux humains, c'est-à-dire la sécurité des populations vis-à-vis des risques naturels et des risques technologiques, ont également évolué. Toutes ces raisons font qu'il est aujourd'hui légitime de réinterroger la pertinence du tracé historique.

Il présente les différentes variantes de tracé sur le territoire et précise que sur ce secteur, elles sont en étroite relation avec les différents sites étudiés pour l'implantation d'une gare nouvelle dans l'Ouest narbonnais.

Il montre qu'en arrivant de Bages et de Peyriac, il y a relativement peu de variantes. Une fois l'autoroute A 61 franchie, les divergences sont plus marquées.

Deux variantes de tracé ont été étudiées : le tracé vert et le tracé rose, avec deux sites possibles pour l'implantation de la gare nouvelle. La première possibilité est de créer la gare sur le raccordement à la ligne Narbonne-Toulouse (matérialisé en pointillé rose sur la cartographie). La seconde possibilité est de réaliser la gare nouvelle sur la ligne nouvelle (possible sur la variante verte).

Présentation d'animations représentant les parcours des trains en fonction des deux scénarios possibles pour l'implantation de la gare.

Édouard PARANT, RFF, explique le parcours des trains pour les deux scénarios de gare nouvelle. Si le site de Pont des Charrettes était retenu, la gare serait construite sur la ligne nouvelle. Il précise que rien n'empêche un train qui voudrait aller vers Toulouse en passant par Narbonne de marquer l'arrêt. Avec ce dispositif, il est possible d'arrêter tous les trains dans toutes les directions : ceux qui, venant de Montpellier, vont directement vers Perpignan, ceux qui vont directement vers Toulouse, ceux qui s'arrêtent pour Perpignan ou ceux qui s'arrêtent pour Toulouse.

Si le site des Prax était retenu, la gare nouvelle ne serait pas construite directement sur la ligne mais sur le raccordement le long de la ligne existante. Cela ne change rien pour les personnes qui prennent le train : il s'agit toujours d'une gare avec la possibilité d'une interconnexion au réseau existant dans les deux cas. En revanche, les raccordements ainsi que « l'objet gare » sont différents.

L'objectif est désormais d'étudier l'ensemble des avantages et des inconvénients liés à chacun des deux sites potentiels, leurs raccordements et les tracés qu'ils induisent.

- ▶ **Christian BANCILHON, Adjoint au maire, mairie de Montredon**, annonce que ces variantes et projets de gares ont déjà été présentés. Il trouve que l'implantation d'une gare nouvelle sur le tracé vert (gare Pont des Charrettes) est meilleur pour trois raisons :
 - le coût,
 - le PPR1 qui impacterait moins la future gare car en partie en viaduc,
 - l'absence de travaux dans la plaine qui constitue le bassin de rétention d'eau de la ville de Narbonne en cas d'inondations.

Édouard PARANT, RFF, confirme que les études ont bien identifié ces enjeux. En ce qui concerne le PPR1, ce secteur est classé en bleu clair avec un niveau de risques RI3, qui n'interdit pas la construction d'équipements publics.

- ▶ **Christian BANCILHON, Adjoint au maire, mairie de Montredon**, souligne que la proximité du village de Montredon, qui compte 400 habitants, pose également problème pour l'autre site de gare dit « Les Prax ». En effet, le développement économique de la zone du Grand Narbonne se fait de ce côté du village. L'impact sur les futurs habitants pourrait être important. Par ailleurs, si le site des Prax était retenu, il faudrait prévoir des protections sonores et cela supposerait un coût plus élevé. Il souligne donc son intérêt pour la gare « Pont des Charrettes ».

Édouard PARANT, RFF, demande à M. Bancilhon de préciser ses craintes vis-à-vis du village, par rapport à la création de l'objet gare, sachant qu'une ligne passe déjà sur cette zone.

- ▶ **Christian BANCILHON, Adjoint au maire, mairie de Montredon**, précise que si la gare est implantée dans la plaine, cela peut présenter trois inconvénients majeurs pour la commune de Montredon :
 - un surplus de circulation dans la traversée du village,
 - une gêne physique,
 - des nuisances sonores, car la gare nouvelle serait ainsi plus près du village avec plus de trains.Il souligne que le raccordement impactera également le périmètre de la commune de Montredon, même si le village n'est pas directement touché. Il regrette que le tracé historique ait été écarté puisqu'il avait fait l'objet d'un large consensus, y compris par le SCOT.

Édouard PARANT, RFF, retient que, dans le cas où le site des Prax serait retenu et sans préjuger de la suite des études, la commune de Montredon demande de prévoir une voirie pour éviter le centre du bourg.

- ▶ **Christian BANCILHON, Adjoint au maire, mairie de Montredon**, ajoute qu'il ne faut pas oublier la problématique acoustique.

Édouard PARANT, RFF, explique que la problématique acoustique se pose sur l'ensemble des territoires traversés et que c'est effectivement une attente forte des riverains.

Il souligne que, sur ce point, Réseau Ferré de France a une obligation de résultat. Des plans de prévention des points noirs bruit sont systématiquement réalisés, quel que soit le projet. Il note cependant l'inquiétude de M. Bancilhon sur le bruit.

Il rappelle que les deux possibilités d'implantation de la gare ne changent pas beaucoup le tracé mais impactent en revanche le dispositif de raccordements associés. Ces raccordements sont assez compacts pour le tracé vert. Ils sont plus longs pour le tracé rose.

Il souligne que sur ce secteur, l'analyse doit se faire sur le tryptique tracé/raccordements/gare et ce sur l'ensemble du périmètre impacté, depuis le sud de Narbonne jusqu'à l'arrivée à Cuxac et Coursan.

Pour éclairer la réflexion, il souligne qu'il y a un incontournable sur ce secteur : une brèche qui sépare la plaine du début des Corbières dans laquelle s'engouffrent à la fois les rivières, la voie ferrée et la nationale. Quoi qu'il arrive, le projet doit franchir cette brèche par le dessus. Ce qui implique dans le cas du site de Pont des Charrettes, une gare sur deux niveaux, avec des quais TER perpendiculaires aux quais TGV et un dispositif à prévoir pour passer de l'un à l'autre (comme à Valence par exemple). Dans le cas du site des Prax, les quais seront parallèles et situés à peu près au même niveau que la ligne existante.

Il rappelle qu'en ce qui concerne l'implantation de la gare, le choix est bien sûr encore ouvert et qu'un site préférentiel devra être présenté au ministre en juin prochain, à la lumière des études et de la concertation.

Il rappelle que sur ce secteur, RFF ne propose pas de variante à retenir, celle-ci étant liée à la problématique « gare nouvelle ». Les deux variantes (verte et rose) sont donc encore proposées.

Présentation des cartes entre Narbonne et Montredon-des-Corbières (pages 8 à 15 du diaporama)

Antoine HANTZ, responsable environnement, RFF, présente les enjeux pris en compte pour l'élaboration des variantes de tracé et leur comparaison.

Le milieu physique :

cette cartographie présente le système hydraulique et les captages d'eau potable. Sur cette section, le principal enjeu est le Rec de Veyret et sa zone inondable associée et notamment le champ d'expansion des crues, sur le site des Prax (zone PPRi – Ri3). Le site de Pont des Charrettes se situe au-dessus du Rec de Veyret, sur une zone également classée en zone PPRi - Ri3. Les points bleus indiqués sur la carte représentent les puits privés recensés par les enquêtes, l'ARS et les communes. A noter que les quais TER à créer sur la ligne existante seront cependant dans le périmètre du PPRi.

Le milieu naturel :

La carte représente les continuités écologiques identifiées sur la zone de passage : les deux sites Natura 2000 sur ce secteur sont la ZPS des basses Corbières, traversée dans sa partie et la grotte de la Ratapanade, classée pour les chiroptères. Cette dernière est évitée par les variantes de tracé et les raccordements sont susceptibles d'interférer avec les routes de vol des chauves-souris.

Les zones vertes délimitent les enjeux environnementaux majeurs issus des inventaires faune, flore et habitats et représentent essentiellement les zones de chasse des chiroptères.

Le milieu humain :

La carte représente l'ensemble du bâti sur le territoire, les zones artisanales et les enjeux agricoles majeurs, identifiés par les études des chambres d'agriculture réalisées en 2011-2012. La zone artisanale de La Plaine, est concernée par le raccordement de la variante rose. Sont également représentées en rouge les communes de Montredon-des-Corbières et de Narbonne, ainsi que le bâti plus diffus : le château de Jonquières, situé à gauche de l'A6 (au sud) 1. Il faut également noter la présence de l'entreprise *Bioterra* à gauche de la ligne classique, ainsi que de zones d'entrepôt plus à droite.

Le paysage et le patrimoine :

Deux enjeux sont à prendre en compte sur ce secteur : le site inscrit des ruines du Castellans, situé à gauche de la zone artisanale de la Plaine, et le site classé de l'abbaye de Fontfroide, qui fait l'objet d'un projet d'extension jusqu'à la zone de passage préférentielle.

Présentation des cartes entre Montredon-des-Corbières et Coursan (pages 16 à 23 du diaporama)

Antoine HANTZ, responsable environnement, RFF, présente les variantes de tracé sur une zone plus élargie, entre Montredon et Coursan.

Le milieu physique :

La ligne doit traverser les basses plaines de l'Aude qui comptent une zone inondable importante. C'est l'enjeu hydraulique majeur du projet. Le périmètre de protection de captage de la commune de Cuxac et celui de Marcorignan est également à prendre en considération.

Le milieu naturel :

La carte représente les continuités écologiques associées aux cours d'eau. Les animaux se déplacent en effet en fonction des cours d'eau, le long des ripisylves. La zone Natura 2000 du cours inférieur de l'Aude est également matérialisée en grisé et est franchie par les variantes de tracé.

Le milieu humain :

Sur ce secteur, le principal enjeu est la zone de PPR de la Comurhex. La carte montre bien que la zone de passage préférentielle a bien été définie de manière à contourner ce périmètre de protection. Ce qui est représenté en violet, dans les basses plaines de l'Aude, ce sont les enjeux agricoles majeurs, présents sur l'ensemble de la ZPP dans ce secteur et qui ont été identifiés par la chambre d'agriculture.

En rouge, ce sont les zones de bâti (les communes essentiellement). Quelques hameaux sont visibles sur ce secteur comme le hameau de Fresquet, sur les collines de Moussan et les Pradines au niveau du raccordement vers Toulouse sur la ligne existante ainsi que le château de Levrettes. A noter également la présence de mas isolés.

Le paysage et le patrimoine :

Sur ce secteur, les enjeux paysagers et patrimoniaux sont également importants avec la traversée du canal de la Robine, un site classé au patrimoine mondial de l'UNESCO. En ce qui concerne les monuments historiques, il faut noter la présence de l'oppidum de Montlaurès, de l'église de Saint-Martin au niveau de Cuxac-d'Aude, et de la chapelle Saint-Laurent, au niveau de Moussan.

En synthèse, sur ce secteur, les différentes variantes doivent :

- Eviter le périmètre de protection des risques technologiques de la société Comurhex,
- Prendre en considération les enjeux hydrauliques (PPRI),
- Tenir compte de l'implantation future de la gare.

- ▶ **Hervé BARO, Vice-Président, Conseil général de l'Aude**, demande de prendre en compte les critères de coûts pour pouvoir comparer les différents sites de gares nouvelles entre eux. Il souligne qu'il faudra également inclure dans la réflexion la question des connexions au réseau routier. Pour le site de Pont des Charrettes, des connexions routières existent. Pour le site des Prax, il souligne qu'il n'y a pas réellement de connexion routière digne de ce nom. Il souhaite alerter sur l'importance de ces sujets qui doivent être mis dans la balance.

Édouard PARANT, RFF, confirme qu'il faut en effet réfléchir au coût global de l'investissement (objet gare et raccordement et tracé) et non uniquement au coût de la gare en elle-même.

- ▶ **Claudine LAURENS, Adjointe, mairie de Cuxac-d'Aude**, souhaite rappeler que des digues ont été construites à Cuxac et qu'il existe désormais un chenal qui débouche sur le projet de ligne nouvelle. Elle demande si des "arches" seront construites. Elle indique que cela entraînerait en effet un coût conséquent. Elle rappelle que la commune de Cuxac a subi de nombreux traumatismes et qu'une attention particulière devra être apportée par le RFF en termes de problématiques hydrauliques.

Édouard PARANT, RFF, assure que la traversée des basses plaines de l'Aude est l'enjeu hydraulique le plus important sur l'ensemble du projet.

Sur le secteur de Cuxac, des digues ont effectivement été construites et l'écoulement des eaux a été modifié. Il n'est donc pas possible de rester sur le tracé historique.

D'après le diaporama de l'atelier hydraulique n° 2 du 5 juin 2012, qui est en ligne sur le site Internet, Édouard Parant présente les simulations sur les ouvertures hydrauliques et précise que ce travail sera actualisé en fonction de l'avancement du projet. L'étude présentée prend en compte les digues, le cœur de village et les lotissements (Garrigo). Elle ne prend pas uniquement en compte le chenal de Cuxac mais bien l'ensemble du territoire, de l'Aude jusqu'au canal de la Robine. Il insiste sur le fait que si la solution idéale serait de faire un pont d'un bout à l'autre, le risque est que cette solution soit financièrement irréalisable. Pour autant, il n'est pas question de mettre en place des solutions qui seraient risquées pour la population en cas d'inondations. Il faut donc trouver un optimum, en préservant Cuxac et plus globalement tous les habitants de la plaine.

- ▶ **Claude CODORNIU, Maire de Moussan**, affirme que le tracé rose sur la commune de Moussan, n'est pas envisageable, il défigurerait le territoire. En effet, ce tracé, et notamment le raccordement, impacterait le massif du Plana, seul poumon vert de la commune. Ce raccordement impacterait aussi le domaine du Fresquet. Il se positionne pour le tracé vert qui implique la construction de la gare nouvelle sur le site de Pont des Charrettes.

Édouard PARANT, RFF, entend l'inquiétude du maire de Moussan. Il précise toutefois que le secteur du Plana, à la limite de la ZPP, est à plus de 500 mètres du tracé. De plus, ce tracé est en partie en tunnel compte-tenu du relief. En fonction des tracés, la longueur du tunnel pourra varier, entre 300 et 800 mètres environ.

- ▶ **Éric PARRA, Maire adjoint, mairie de Narbonne**, demande si la construction de la gare nouvelle aura un impact sur le trafic de trains régionaux en gare de Narbonne.

Édouard PARANT, RFF, précise que la gare nouvelle n'aura pas d'impact sur le trafic TER de la gare existante. Pour autant, l'objectif du projet LNMP est, en créant une ligne nouvelle, de pouvoir faire circuler plus de TER sur la ligne existante.

- ▶ **Éric PARRA, Maire adjoint, mairie de Narbonne**, souligne que pour le moment le site de Pont des Charrettes a sa préférence et semble présenter plusieurs avantages : le réseau routier existant et l'évitement d'une grappe d'entreprises narbonnaises, situées entre la rocade et le pont. Il précise qu'en revanche, il existe pour le moment un seul échangeur autoroutier (Narbonne Sud). Les aménagements à prévoir par la ville de Narbonne peuvent donc être coûteux et devront faire l'objet de discussions.
- ▶ **Hervé BARO, Vice-Président, Conseil général de l'Aude**, précise que la question des voiries se pose pour les deux sites potentiels d'implantation de la gare. Il rappelle que dans le cadre du schéma départemental d'aménagement du territoire, les services du Conseil général travaillent déjà

sur l'amélioration du réseau routier et notamment sur la rocade de Lézignan-Corbières, le doublement de la liaison entre Pont des Charrettes et l'échangeur autoroutier de Narbonne Sud et le doublement de la liaison de la route de St Pons. Il souligne que si le site des « Prax » était retenu, cela impliquerait de revoir les aménagements à prévoir. Il indique que le site de « Pont des Charrettes » a pour le moment sa préférence, du fait des connexions existantes avec le réseau routier.

- ▶ **Henri MARTIN, Maire de Port-la-Nouvelle et Vice-Président du Grand Narbonne**, souhaite faire part de son enthousiasme à soutenir le projet de ligne nouvelle. Il rappelle qu'il serait dommageable de se focaliser sur un seul des deux projets de gare. L'heure est aujourd'hui au débat.

Il appelle à la solidarité et à la meilleure prise en compte des enjeux humains. Il rappelle le consensus général sur le projet de territoire élaboré il y a deux ans et incite à un travail collectif afin de construire un projet de territoire en accord avec la ville de Narbonne.

- ▶ **Robert DÉJEAN, Conseiller général, canton de Narbonne Sud**, souhaite avoir des informations sur les acquisitions foncières, notamment en ce qui concerne les parcelles agricoles et viticoles.

Édouard PARANT, RFF, explique qu'il existe dans les documents d'urbanisme, des emplacements réservés pour le compte de Réseau Ferré de France. Il s'agit d'une bande de 100 mètres, le PIG, qui permet à tout propriétaire de demander un droit de délaissement. Les propriétaires doivent s'adresser au maire de leur commune, qui transmet leur demande à Réseau Ferré de France. RFF demande alors aux services de l'État compétents de procéder à l'estimation du bien. Si un accord est trouvé sur le prix, la transaction se fait à l'amiable. Sinon, le processus judiciaire suit le code de l'expropriation. Dans tous les cas, ce n'est pas RFF qui fixe le prix. Il souligne qu'aujourd'hui, RFF ne fait que des acquisitions d'opportunité sur demande et qu'il n'y a pas encore de stratégie d'acquisition puisque le tracé définitif n'est pas encore validé.

Il rappelle qu'une convention d'acquisitions foncières a été signée avec les cofinanceurs en juin 2014 à hauteur de 20 millions d'euros pour permettre de poursuivre ces acquisitions d'opportunité.

Il rappelle que, concernant les gares, l'analyse des deux sites doit être faite en comparant les avantages et les inconvénients de chacun des sites : possibilités en terme de phasage, qualité de la desserte routière, raccordements à créer, impacts sur les zones d'activités existantes, sur le paysage, présence de zones inondables, coût... Les remarques exprimées pendant la concertation pèseront également dans le choix final.

Présentation des cartes entre Cuxac d'Aude et Nissan-lez-Ensérune (pages 26 à 33 du diaporama)

Antoine HANTZ, responsable environnement, RFF, présente les enjeux territoriaux sur ce secteur.

Le milieu physique :

Sur ce secteur, se trouve à l'extrémité est de la zone inondable de l'Aude, l'étang de Capestang et tous ses canaux associés, donc le canal des Clairs, le canal de l'Aiguille de Londres, le canal de la Collocation, ainsi que de multiples puits privés.

Le milieu naturel :

Sur ce secteur, deux sites Natura 2000 ont été identifiés : le site de l'étang de Capestang, qui sera tangenté à son extrémité sud quelle que soit la variante de tracé retenue, et le site des Collines du Narbonnais, qui vient tangenter la limite sud de la zone de passage préférentielle. En termes de continuités écologiques, il faut noter des enjeux importants en termes de faune et de flore, notamment aux abords des canaux et la présence d'un étang le long du canal de l'Aiguille de Londres à fort enjeu environnemental.

Le milieu humain :

Ce secteur présente des enjeux agricoles majeurs sur toute la largeur de la zone de passage préférentielle. En ce qui concerne le bâti, les communes de Nissan-lez-Ensérune, de Cuxac-d'Aude et de Coursan sont représentées en rouge ainsi que le bâti diffus et notamment les domaines de Coutelle et de Ricardelle. La zone artisanale de la Mouline, sur Nissan-Lez-Enserune, le long de la voie ferrée existante, est identifiée, de même que le hameau de Périès.

Le paysage et le patrimoine :

En termes de patrimoine, les études ont pris en compte les églises Saint-Saturnin et Notre Dame de la Miséricorde. Il y a également le Canal du Midi, classé au patrimoine mondial de l'UNESCO. En effet, la zone de passage et les variantes sont concernées par sa zone de sensibilité.

En synthèse, les enjeux sont multiples sur ce secteur. RFF propose de retenir la variante violette, c'est-à-dire celle qui passe le plus au nord de la zone de passage, parce qu'elle permet d'éviter au maximum :

- l'habitat (le hameau de Périès),
- les principaux enjeux agricoles (enjeux majeurs un peu moins présents au nord),
- les principaux enjeux environnementaux associés au canaux et à l'étang le long de l'Aiguille de Londres.

- **Pierre CROS, Maire de Nissan-lez-Enserune**, souligne qu'il est important de s'éloigner au maximum du hameau de Périès car 150 personnes y habitent.

Édouard PARANT, RFF, précise qu'au niveau de la traversée de la voie ferrée existante, les variantes de tracé passent toutes quasiment au même endroit, à 10 mètres près. Il rappelle que la présentation faite aux élus cofinanceurs a été plus succincte que celle présentée ce jour.

Il synthétise les avis exprimés :

- la nécessité de sécuriser les populations dans la plaine,
- la nécessité de travailler sur les coûts pour apporter des éléments quantitatifs précis sur les différentes options,
- des avis positifs sur le site de Pont des Charrettes.

Il souligne qu'aucun avis positif n'a été exprimé sur le site des « Prax », les acteurs s'étant plus fermement exprimés sur le site « Pont des Charrettes ».

Il retient également l'intervention de Monsieur Martin sur l'importance de continuer à travailler sur les deux sites potentiels de gares et d'approfondir l'analyse pour éclairer le choix.

- **Pierre CROS, Maire de Nissan-lez-Enserune**, soulève la question de l'emprise actuelle et future de la ligne en matière d'urbanisme et des procédures à suivre au niveau de sa commune. Il demande si un entrepreneur peut actuellement déposer un permis dans la zone de passage préférentielle, et hors du PIG.

Édouard PARANT, RFF, précise que ces situations sont traitées au cas par cas. Les projets doivent être décrits précisément, plans à l'appui. Il souligne que ce n'est pas RFF qui attribue les permis. Les dossiers complets doivent être adressés à la DDTM, qui saisit ensuite RFF pour avoir l'avis du maître d'ouvrage.

Présentation du calendrier du projet jusqu'au prochain comité de pilotage et du dispositif de concertation et de communication (pages 22 à 31 du diaporama).

Anne-Lise GIBBE, chargée de concertation, RFF, présente l'organisation de la concertation à venir. Le dernier comité de pilotage a eu lieu le 22 octobre dernier. Il a demandé d'ouvrir une large période de concertation sur le tracé notamment. Le point d'orgue sera le comité de pilotage qui aura lieu le 17 juin 2015, où Réseau Ferré de France devra proposer un tracé à retenir. Cette proposition devra être actée par le ministre via une décision ministérielle attendue pour la fin 2015.

Les arbitrages à faire pour la décision ministérielle n°3 sont les suivants :

- le tracé, de l'ordre de 100 à 120 mètres
- la faisabilité d'une halte sur l'agglomération de Perpignan
- l'emplacement des gares nouvelles, sur les agglomérations de Narbonne et de Béziers
- le phasage du projet.

Le projet devra être réalisé à un coût acceptable et raisonnable, d'où l'idée lancée par le dernier comité de pilotage de nommer un M. Financement.

La concertation est organisée selon 3 axes : le dialogue, la consultation et l'information, qui permettent de recueillir les perceptions et avis de chacun, avis ensuite transmis au comité de pilotage qui les fait remonter au Ministre, pour décider d'un choix.

Cette concertation est régie par une Charte de la concertation. M. Richer, garant de la concertation, veille à sa bonne mise en place. Tout un chacun peut le contacter via mail : garant.lnmp@gmail.com ou par courrier.

Réseau Ferré de France organise du 17 au 21 novembre cinq commissions consultatives sur l'ensemble du territoire. Ces commissions consultatives, réservées aux élus du territoire ont comme objectif de présenter la variante proposée par RFF et de recueillir les avis.

RFF organise également des ateliers thématiques, davantage destinés aux associations ou aux acteurs socio-économiques, sur différents sujets clés. Le prochain atelier sera l'atelier environnement numéro cinq, qui aura comme thématique les continuités écologiques. Il sera consacré à la présentation des derniers résultats des études menées. Des ateliers sur l'agriculture et la viticulture et sur les gares nouvelles seront également organisés sur le territoire.

RFF est toujours présent pour répondre aux demandes des différents maires. Les participants sont encouragés à prendre contact s'ils souhaitent échanger avec le maître d'ouvrage sur des sujets précis.

Enfin, RFF conduira une dizaine de réunions publiques, à destination du grand public. Ces réunions publiques auront lieu, suite aux cantonales à partir d'avril 2015. Des kits de communication ainsi que des expositions seront mises à disposition des communes. Des affiches et des annonces-presse seront également réalisées pour informer le plus largement possible. Les élus sont invités à consulter le site internet www.lalignenouvelle.com, sur lequel sont publiés en ligne l'ensemble des cartes et des comptes rendus des réunions de concertation. Par ailleurs, tout le monde peut poser des questions, via l'adresse mail : contact@lalignenouvelle.com, RFF y répondra.

- ▶ **Henri MARTIN, Maire de Port-la-Nouvelle et Vice-Président du Grand Narbonne**, s'interroge sur le phasage du projet et sur les délais de réalisation du projet de manière générale.

Édouard PARANT, RFF, indique qu'il faut, en moyenne, cinq ans pour construire une ligne nouvelle : un peu plus de deux ans environ pour les ponts, les talus, les remblais, les déblais, et deux ans pour réaliser les fossés, les aménagements paysagers, la pose de la voie et les raccordements avec l'électricité. Les six derniers mois sont, en général, consacrés à une phase de test avant la mise en service de l'infrastructure.

En ce qui concerne le début des travaux, il souligne que ce n'est pas RFF qui choisira la date. Le rapport Duron a reconsidéré l'horizon des grands projets ferroviaires et a donné un horizon de l'ordre de 2030. Pour autant, le gouvernement s'est engagé à réserver une somme de l'ordre de 2 à 3 milliards d'euros pour investir sur des projets de ligne nouvelle, qui seraient prêts à démarrer avant 2030.

Le préfet de région a donc souligné, lors du comité de pilotage du 22 octobre dernier, qu'il fallait faire en sorte que le projet soit prêt. L'objectif est donc aujourd'hui d'obtenir une déclaration d'utilité publique.

- ▶ **Hervé BARO, Vice-Président, Conseil général de l'Aude**, demande à ce que soit prévue une rencontre entre RFF et le Conseil général, sur la question des rétablissements routiers. Il précise que l'enjeu financier est important et qu'il sera nécessaire de bien mesurer les capacités des collectivités à réaliser ou non ces infrastructures.

Édouard PARANT, RFF, confirme que c'est une initiative importante qui intéressera également les maires, notamment pour les rétablissements routiers et agricoles. Il indique que les services du Conseil général ont déjà transmis à RFF les données relatives au trafic sur les routes départementales. RFF a également adressé un courrier au Président du Conseil général afin de solliciter la tenue d'une réflexion collective sur le dispositif de raccordement des voiries.

- ▶ **Henri MARTIN, Maire de Port-la-Nouvelle et Vice-Président du Grand Narbonne**, demande à ce que l'Agglomération soit également associée à cette réflexion.

Édouard PARANT, RFF, confirme que toutes les voies asphaltées sont effectivement concernées.

- ▶ **Didier CARBONNEL, Vice-Président, Agglomération de Carcassonne**, souhaite rappeler le soutien de l'agglomération de Carcassonne au projet de ligne nouvelle Montpellier-Perpignan. Il s'interroge sur la date à laquelle se fera le choix du site pour la gare de Narbonne.

Édouard PARANT, RFF, explique que l'objectif est actuellement d'approfondir l'analyse des avantages et

des inconvénients de chacun des sites en vue du prochain comité de pilotage, le 17 juin 2015. RFF aura à ce moment-là une vision claire des enjeux qui permettra aux partenaires co-financeurs de se prononcer sur le choix d'un site à proposer au ministre.

- ▶ **Béatrice OBARA, Sous-Préfet de l'Aude**, se pose la question de la nature de la présentation qui sera faite au grand public lors des réunions publiques prévues en avril 2015.

Édouard PARANT, RFF, précise que le grand public a eu connaissance des variantes de tracé étudiées puisqu'elles ont déjà été présentées au mois de juin 2012, lors de réunions publiques. Il explique qu'en revanche, RFF présentera en avril 2015 des éléments plus quantifiés sur les nuisances sonores, sur les routes, sur la desserte des secteurs des gares, etc.

- ▶ **Christian BANCILHON, Adjoint au maire, mairie de Montredon**, pose la question du trafic passagers estimé pour la gare nouvelle. Elle estime que ces chiffres sont importants à communiquer lors des réunions publiques.

Édouard PARANT, RFF, indique que le trafic est estimé à 1,6 million de passagers par an.

- ▶ **Christian BANCILHON, Adjoint au maire, mairie de Montredon**, réitère ses craintes sur l'impact de ce trafic sur la commune de Montredon.
- ▶ **Didier CARBONNEL, Vice-Président, Agglomération de Carcassonne**, rappelle l'importance de penser le projet de ligne nouvelle et le projet de territoire de l'agglomération de Carcassonne en cohérence. Il souligne que l'agglomération de Carcassonne se prononcera en faveur du projet qui sera le moins consommateur d'espace.

La maquette 3D est présentée, sur le secteur de Cuxac et sur les deux sites pressentis pour l'implantation de la gare.

Édouard PARANT, RFF, remercie, l'ensemble des participants.
Il incite les élus à revenir vers lui si des interrogations perdurent.

La commission se termine à 12h00, autour d'une collation.
