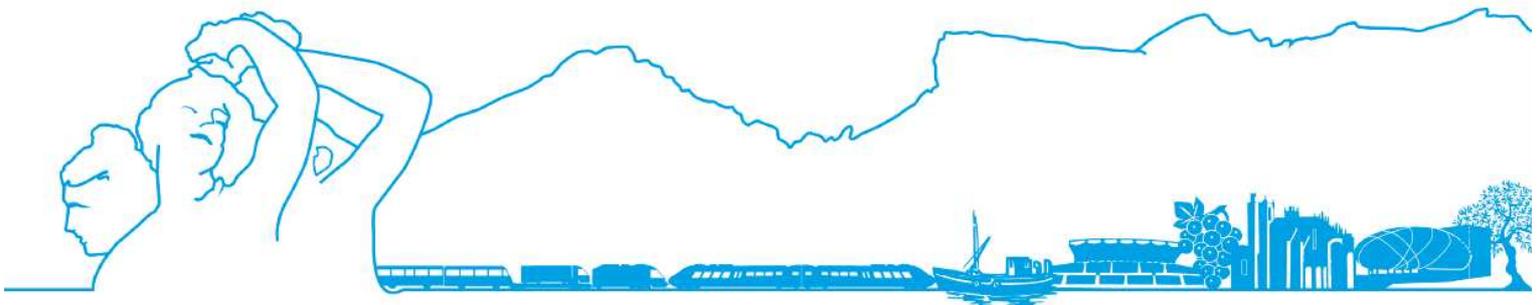


# ligne nouvelle Montpellier-Perpignan

Compte-rendu

## ATELIER « Desserte du territoire n°3 »

mercredi 20 juin 2012 – NARBONNE  
Novotel Narbonne-Sud



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 10h en présence de 49 participants.

NOM	PRÉNOM	FONCTION	ORGANISME
PAOLINI	Bruno	Chef de bureau Mission Collectivités locales et développement territorial	Préfecture de l'Aude
MORTINI	Thomas	Chef du bureau des politiques publiques	Préfecture de l'Hérault
ODORICO	Hervé	Chargé de mission transport	DREAL LR
DAIRIEN	Jean-Luc	Directeur	DDTM de l'Aude
BARO	Hervé	Vice-président et Président de la commission de l'aménagement du territoire, des infrastructures et des mobilités	Conseil général de l'Aude
COMBES	David	Conseiller général suppléant	Conseil général de l'Aude
DEGAEFF	Jean-Pierre	Chef du service Mobilité et déplacements	Conseil général de l'Aude
BASCOU	Jacques	Président Maire	Communauté d'agglomération Le Grand Narbonne Mairie de Narbonne
PERERA	José	Vice-président délégué à l'Aménagement de l'espace communautaire	Communauté d'agglomération Le Grand Narbonne
BRUNEL	Serge	Directeur général des services	Communauté d'agglomération Le Grand Narbonne
PEREA	Alain	Directeur général adjoint Aménagement durable du territoire	Communauté d'agglomération Le Grand Narbonne
PRAX	Romain	Responsable du service planification	Communauté d'agglomération Le Grand Narbonne
MAURAND	Jacques	Directeur général des services techniques	Communauté d'agglomération Béziers-Méditerranée
BOZZARELLI	Michel	Président	Communauté de communes La Domitienne
DURAND	Christian	Adjoint au Maire	Mairie de Coursan
IZARD	Solange	Adjoint au Maire	Mairie de Coursan
POCIELLO	Jacques	Maire	Mairie de Cuxac-d'Aude
GARCIA	Gérard	Adjoint au Maire	Mairie de Cuxac-d'Aude
PELLEGRY	Jean-Claude	Adjoint au Maire	Mairie de Cuxac-d'Aude
LAFFON	Aimé	Maire	Mairie de Marcorignan
GEA	Bernard	Maire Président	Mairie de Montredon-des-Corbières SYCOT de la Narbonnaise
SCHEMBRI	Jean-Paul	Maire	Mairie de Moussan
MERCADIER	Michèle	Vice-présidente déléguée	CESER LR Conseil économique, social et environnemental régional LR
DEPOIX	Nicolas	Chargé d'études	CESER LR Conseil économique, social et environnemental régional LR
CAMARASA	Michel	Président de la commission des finances	Conseil économique et social de l'Aude
FERRIÈRES	Éric	Directeur du pôle Industrie, aménagement, international,	CCIT de Narbonne/Lézignan/Port-la-Nouvelle

		innovation	
<b>MAUGER</b>	<b>Charlotte</b>	Conseillère en aménagement du territoire	CCIT de Narbonne/Lézignan/Port-la-Nouvelle
<b>AVELA</b>	<b>Marylène</b>	Directrice du service économie et développement territorial	CCIT de Béziers/Saint-Pons
<b>VIBERT</b>	<b>Claudine</b>	Chargée d'études	Chambre d'agriculture de l'Aude
<b>ARDITI</b>	<b>Maryse</b>	Présidente	Association ECCLA
<b>THIBAUT</b>	<b>Jean-Luc</b>	Membre du Conseil d'administration	Association ECCLA
<b>GERBER</b>	<b>Mariette</b>	Représentante	Association ECCLA
<b>COMBARNOUS</b>	<b>Christine</b>	Déléguée régionale	SPPEF - Société pour la protection du paysage et de l'esthétique de la France
<b>BOISSEAU</b>	<b>Éric</b>	Délégué régional	FNAUT - Fédération nationale des associations d'usagers des transports
<b>AUGER</b>	<b>Claude</b>	Président	Énergie TGV <sup>®</sup>
<b>ARTIS</b>	<b>Louis-Jean</b>	Président	TGV <sup>®</sup> Développement LR
<b>GRANDJACQUET</b>	<b>Louis</b>	Président	TGV <sup>®</sup> Sud Territoires-Environnement
<b>POLI</b>	<b>Yvonne</b>	Représentante	TGV <sup>®</sup> Sud Territoires-Environnement
<b>MICHEL</b>	<b>Pierre</b>	Représentant	TGV <sup>®</sup> Sud Territoires-Environnement
<b>QUÉTIN</b>	<b>François</b>	Adjoint au chef de département des projets de l'Arc Méditerranée et responsable des études grande vitesse	SNCF
<b>AUBELEAU</b>	<b>Jean-Michel</b>	Chef de projet Ligne Toulouse-Narbonne	RFF Midi-Pyrénées
<b>MICHEL</b>	<b>Laura</b>	Maître de conférences	Université Montpellier 1
<b>RICHER</b>	<b>Jean-Pierre</b>	Garant	Commission Nationale du Débat Public

## Les intervenants de Réseau Ferré de France (RFF) à la Direction régionale Languedoc-Roussillon pour cet atelier :

- Édouard PARANT, chef de mission Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan
- Bruno BEAUCHET, responsable des études socio-économiques
- Florence FRÉRY, chef de projet, Inexia
- Silvio D'ASCIA, architecte, Inexia

## Déroulé de l'atelier

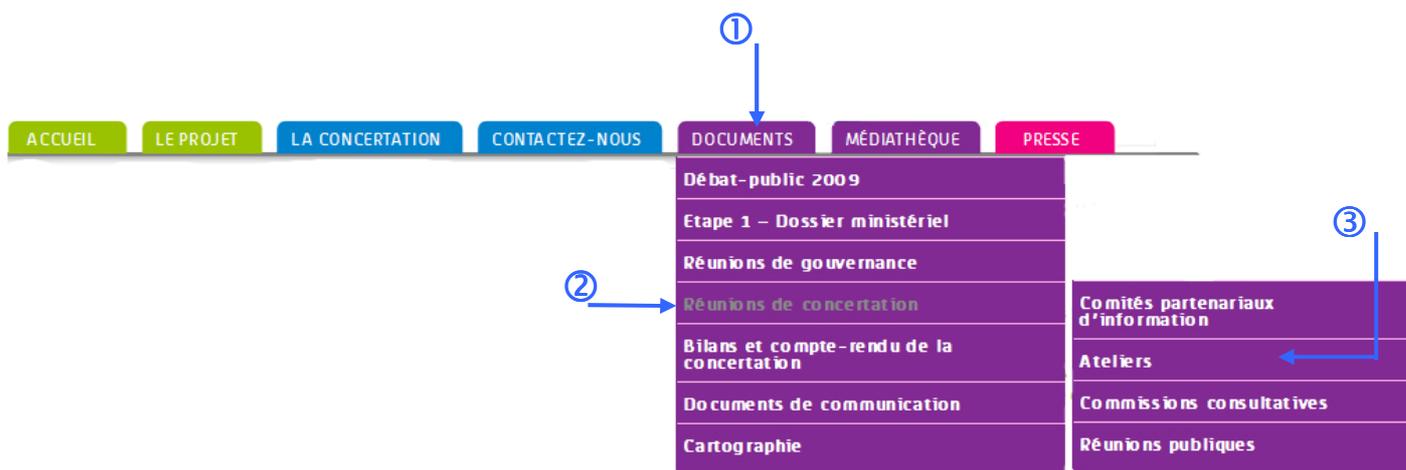
### ▪ Matin

- Propos liminaires
- Présentation du projet de territoire de la Communauté d'agglomération Le Grand Narbonne
- Présentation de l'étude sur le niveau d'équipements de l'agglomération narbonnaise

### ▪ Après-midi

- Présentation des scénarios de dessertes
- Présentation des résultats de trafic selon les scénarios

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](http://www.lalignenouvelle.com) dans la rubrique Documents – Réunions de concertation – Ateliers



## PROPOS LIMINAIRES

- **Bruno PAOLINI, Chef de bureau Mission Collectivités locales et développement territorial**, souhaite la bienvenue à l'ensemble des participants et remercie les élus et les services qui participent à cette réunion. Il demande de bien vouloir excuser Monsieur le Préfet de l'Aude, qui participe à un exercice de sécurité civile à Gruissan ainsi que Madame la Sous-préfète de Narbonne.

**Édouard PARANT, RFF**, rappelle la présence de Monsieur Jean-Pierre RICHER, garant de la concertation, qui accompagne cette démarche depuis le débat public. Il rappelle que tous les participants peuvent échanger avec lui, à tout moment, par l'adresse : [garant.inmp@gmail.com](mailto:garant.inmp@gmail.com), et peuvent également échanger avec lui lors de la pause de midi, pour des informations ou des remarques sur la manière dont travaille RFF et notamment organise la concertation.

Il rappelle l'organisation de la journée. La matinée sera consacrée à la présentation du projet de territoire et de gare portée par la Communauté d'agglomération le Grand Narbonne ainsi qu'à un point d'avancement sur le projet et notamment les prochains grands rendez-vous. En fin de matinée, un éclairage sera donné sur les équipements structurants qui pourraient accompagner le projet de gare, ce qui nourrira le débat sur l'arrivée de la grande vitesse dans l'Est audois et le Grand Narbonne. L'après-midi sera consacrée à la présentation détaillée des différents scénarios de desserte : où vont les trains, selon qu'existent une, deux ou pas de gare et suivant le site choisi sur Narbonne, Montredon-des-Corbières ou Névia/Montredon.

Il présente un point d'avancement du processus global d'études, les études de trafic et études sur les gares et la mixité, sont en voie d'achèvement. Le projet de dossier ministériel, sur la mixité et sur les gares a été adressé aux services de l'État et aux collectivités locales. Les études concernant les tracés et les variantes de tracés seront achevées d'ici la fin de l'été. Une fois l'arbitrage rendu par le ministre sur les gares et sur la mixité, RFF pourra engager l'étude d'impact et le dossier d'enquête publique, qui constitue l'étape 3 du processus d'étude, avec un horizon de mise à l'enquête publique aujourd'hui calé sur l'année 2015.

Depuis le début de l'année, plusieurs démarches de concertation ont été initiées par RFF : groupes de travail comme l'atelier qui se tient aujourd'hui et réunions publiques, comme celles qui seront engagées à partir du 26 juin. Les précédents ateliers avaient eu lieu début mars pour un point de mi-étape sur le dossier de Narbonne. Depuis, RFF a approfondi ses réflexions avec la profession agricole par l'établissement d'un diagnostic agro-pédologique sur la qualité des sols sur l'ensemble du linéaire, confié aux Chambres d'agriculture. De même, l'insertion paysagère du projet a donné lieu à des réflexions dont les premières lignes directrices avaient été présentées aux ateliers de mars. Enfin, sur le territoire narbonnais, qui présente une sensibilité particulière vis-à-vis des risques d'inondation, des études approfondies sur la modélisation des franchissements hydrauliques pour la ligne sont en cours.

Ce troisième et dernier atelier va permettre de revoir en détail le projet de Narbonne et de montrer les éléments qui seront présentés en réunion publique début juillet, le 4 à Narbonne et le 5 à Nissan. La maquette en 3D qui avait été présentée en février aux maires a été améliorée et retravaillée avec les variantes de tracés et les gares.

La prochaine grande échéance a lieu dans moins d'un mois avec un comité de pilotage qui se tiendra sous la présidence du Préfet de région : il devrait décider des éléments à transmettre pour obtenir une décision ministérielle à l'automne 2012.

**Édouard PARANT, RFF**, donne la parole à Jacques BASCOU, Député-maire de Narbonne, Président de la Communauté d'agglomération le Grand Narbonne.

- **Jacques BASCOU, Député-maire de Narbonne**, souhaite la bienvenue à l'ensemble des participants. Il rappelle que le dossier est présenté par le Grand Narbonne mais porté par plusieurs partenaires, dont le Conseil général de l'Aude, la Communauté d'agglomération de Carcassonne, la Ville de Carcassonne, la Ville de Lézignan-Corbières, la Communauté de communes de Lézignan, la Chambre de commerce et d'industrie territoriale (CCIT) de Port-la-Nouvelle/Narbonne/Lézignan et également par la CCIT de Carcassonne. C'est un vrai projet de territoire, un projet départemental, généré par la situation de Narbonne, au croisement de voies de circulation, et c'est une réflexion liée à la nécessité d'avoir une liaison sur Toulouse, qui a permis de définir ce projet. Au départ, l'hypothèse était de faire en sorte que les touristes viennent du nord de l'Europe ou du sud de l'Espagne le plus rapidement possible. Mais le projet a pris une autre dimension, et s'est transformé avec la mixité de la ligne, l'articulation avec la liaison entre l'est et l'ouest et la connexion sur Toulouse, notamment le tronçon Toulouse-Narbonne. Narbonne est un carrefour dans le réseau national et dans le réseau grande vitesse, à

plus long terme, à l'échelle européenne. Mais au-delà, la nouvelle infrastructure doit être un levier de développement. De développement du tourisme comme le tourisme dans le haut pays et d'arrière-saison, très important dans un département comme l'Aude, où se trouve le potentiel de développement. Les populations touristiques doivent venir plutôt en arrière-saison, dans l'arrière-pays et le patrimoine, l'histoire du département sont des atouts sur lesquels nous nous appuyons comme le futur musée de la Romanité. Mais Narbonne a une vision plus large, c'est la raison pour laquelle le partenariat s'étend aussi à l'aéroport de Carcassonne et à Port-la-Nouvelle qui est un port en devenir et où se préparent des investissements importants. La gare TGV<sup>®</sup> est un élément majeur du maillage du territoire. Dans un deuxième temps, la grande vitesse et la gare doivent également servir au développement de l'œnotourisme, en valorisant la viticulture.

Le Député-maire de Narbonne rappelle que ce projet a la dimension d'un projet de territoire et non d'une Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) d'opportunité. Il précise que dans le document qui va être montré, les concepteurs ont essayé de déceler les projets urbains qui seraient impactés par cette gare, et, dans le même temps les projets de ville et d'agglomération ont été adaptés à l'arrivée d'une gare à Narbonne. Pour terminer, il souligne combien une gare TGV<sup>®</sup> serait un facteur positif pour l'économie locale et constate que, déjà, beaucoup de catalans espagnols passent des week-ends à Narbonne. La réflexion s'est portée également sur la manière d'irriguer les autres villes, puisque notre projet s'inscrit dans le Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire (SRADDT).

## PRÉSENTATION DU PROJET DE TERRITOIRE DE NARBONNE

par les cabinets Inter'land et Setec organisation

- ▶ **Jacques BASCOU, Député-maire de Narbonne**, indique la préférence des acteurs locaux sur l'hypothèse de site Néviau-Montredon. Mais il note que l'hypothèse gare centre présente des éléments intéressants, principalement liés à un branchement immédiat sur Toulouse, donc sur la ligne actuelle. La question du lien rapide avec la gare TGV<sup>®</sup> est un élément important dans le projet porté par l'ensemble des collectivités audoises. Cependant si le choix se portait sur la gare centre, les collectivités seraient amenées à revoir le projet et notamment la liaison entre la gare centre et l'ensemble des secteurs économiques positionnés sur l'ensemble de l'agglomération et au-delà, notamment la liaison avec Lézignan. Enfin, il rappelle l'attachement des collectivités audoises à la mixité complète de la Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan.

**Édouard PARANT, RFF**, remercie les intervenants pour la qualité de la présentation et la complétude du dossier présenté. Il souligne que ce projet est avant tout un projet de territoire, qu'une gare TGV<sup>®</sup> dans l'ouest narbonnais pourrait venir renforcer. Concernant la gare actuelle, il interroge le Grand Narbonne pour savoir si la volonté de « retourner » la gare vers le nord reste d'actualité, gare nouvelle ou pas, ou si, finalement, la collectivité ferait le choix d'un nouvel accès par le nord en gardant l'accès par le sud.

- ▶ **Jacques BASCOU, Député-maire de Narbonne**, indique que l'étude prévoit bien le retournement de la gare pour qu'elle s'ouvre vers le quartier Sainte-Louise et que le quartier autour de la gare puisse être animé, comme dans la plupart des villes. Il ajoute que, dans le projet intégrant la gare nouvelle, la liaison entre les deux gares doit être mise en œuvre. Ce point sera traité dans le cadre du nouveau Plan de Déplacements Urbains (PDU), qui vient d'être lancé par la Communauté d'agglomération. Plus généralement, le nouveau PDU sera l'occasion d'une réflexion mais aussi d'une modification des transports puisque les transports collectifs aujourd'hui ne correspondent plus aux besoins et n'intègrent notamment pas cette dimension multimodale. Le secteur de la gare centre est, dans tous les cas, un secteur de développement sur lequel les projets ont démarré : le projet de Mirabeau a été engagé pour se réapproprier la Robine. Dans un deuxième temps, la ZAC des berges de la Robine permettra la mise en valeur des berges et en troisième étape, c'est la Robine/Usine Sainte-Louise qui fera le lien entre les trois quartiers de la ville, le centre, les futures berges de la Robine et le futur pôle de développement autour de la gare.

**Édouard PARANT, RFF**, conclut que ce projet, autonome, peut « vivre sa vie » indépendamment de l'avenir de la desserte grande vitesse. Il demande des informations sur le projet d'une rocade-est à Narbonne et de sa maîtrise d'ouvrage : État, Département ou Communauté d'agglomération ?

- ▶ **Jacques BASCOU, Député-maire de Narbonne**, indique qu'une réflexion globale est menée et que le projet présenté n'est pas uniquement basé sur un effet d'opportunité. Le Conseil général répondra à ces questions mais il veut souligner que les collectivités s'adapteront en fonction des

évolutions et de l'implantation de la gare. Dans tous les cas, le lien entre la Croix Sud, la sortie de l'autoroute et la future gare, sera renforcé par un élargissement de la rocade. Le prolongement de la rocade vers l'autoroute côté Coursan a démarré, avec les fouilles archéologiques. Enfin, une réflexion est en cours avec le Conseil général sur une pénétrante qui partirait de l'autoroute, avec une sortie à Salles-d'Aude : sa pertinence est étudiée conjointement avec ASF. L'objectif de cette pénétrante est de résoudre le problème de nombreuses communes, Coursan, Marcorignan, Saint-Nazaire-d'Aude, ..., qui souhaitent des contournements à cause de la circulation : la pénétrante constituerait une solution à leurs préoccupations.

**Édouard PARANT, RFF**, remercie Jacques BASCOU de ces précisions et donne la parole à Jacques POCIELLO, Maire de Cuxac-d'Aude.

- ▶ **Jacques POCIELLO, Maire de Cuxac-d'Aude**, souhaite que les hypothèses de tracé près de Cuxac et dans la traversée des basses plaines de l'Aude soient rappelées, en les articulant avec les hypothèses de localisation de gare sur Montredon. Il rappelle son opposition au tracé qui serait le plus proche des habitations de Cuxac.

**Édouard PARANT, RFF**, précise qu'effectivement la localisation de la gare fait légèrement varier le tracé bien que le tracé soit relativement contraint. Il propose que les précisions demandées soient apportées durant la présentation qui sera faite l'après midi sur les variantes de tracé.

- ▶ **Jacques BASCOU, Député-maire de Narbonne**, rappelle qu'une logique globale doit présider au débat. Suivant les choix arrêtés, des incidences sont inévitables et les collectivités demandent que des mesures concrètes soient prises pour protéger les populations, notamment au niveau hydraulique. De même, en face des inconvénients, des compensations devront être trouvées pour préserver les intérêts des populations. Ce projet est un projet économique de territoire très important qui devrait créer de l'emploi. Une logique économique et une logique générale doivent être défendues, tout en prenant en compte les intérêts particuliers.

**Édouard PARANT, RFF**, agréé à ces propos en rappelant que la question humaine est au cœur des préoccupations du projet Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan, qui est avant tout un projet de transports au service des hommes. Il rappelle qu'il est impossible d'imposer un service si ses riverains n'en voient que les inconvénients et indique que la présentation prévue dans l'après midi permettra d'échanger sur la question hydraulique. Il salue la présence du Directeur Départemental du Territoire et de la Mer et indique que les réflexions sont bien avancées avec les services de l'État en termes de méthodologie et de calage des hypothèses. Ces éléments ont été présentés lors d'ateliers hydrauliques en mai, avec les premiers résultats de modélisation des phénomènes hydrauliques liés à l'arrivée du projet de LGV. L'objectif visé est bien celui de la transparence hydraulique avec non aggravation des risques pour les populations existantes, ce qui évidemment prend en compte les digues de Cuxac-d'Aude, l'Aude, la Berre, le Libron, l'Orb, l'Hérault, l'Agly, la Têt, la Basse, la Mosson soit plus de 140 cours d'eau au total.

- ▶ **Jacques POCIELLO, Maire de Cuxac-d'Aude**, revient sur la proximité et le bruit. Il rappelle qu'aujourd'hui un porteur de projet peut voir son projet soumis au tribunal administratif parce qu'à 560 m des habitations, sa machine fait trop de bruit. Il pense qu'à 200 m des habitations, le TGV<sup>®</sup> fera autant de bruit qu'une éolienne. Il est donc nécessaire de souligner cet aspect mais également la dangerosité du transport de matières toxiques. Le débat ne peut, selon lui, se limiter à l'aspect hydraulique du projet.
- ▶ **Hervé BARO, Vice-président du Conseil général de l'Aude**, rappelle que l'essentiel a été dit par Monsieur le Député-maire de Narbonne sur l'engagement des diverses collectivités et des partenaires économiques et institutionnels du département. Ce projet concerne le territoire de la Narbonnaise mais étend ses objectifs bien au-delà. Il affirme que cette gare, portée par l'ensemble des collectivités et des acteurs économiques du département, a vocation à avoir un rayonnement sur l'ensemble du département. Il s'agit d'une porte d'entrée importante pour l'ensemble de la zone régionale. Lors de la dernière session plénière du Conseil général, la motion, reprenant l'ensemble des points de la gare TGV<sup>®</sup> à l'ouest de Narbonne, a été adoptée à l'unanimité. Ceci montre, selon lui, une forte adhésion de l'ensemble du personnel politique du département. Avec Jacques BASCOU et le Président de l'association des maires, le Conseil général vient de proposer cette motion à l'ensemble des intercommunalités et des collectivités du département pour bien montrer qu'il s'agit d'un projet collectif de territoire, qui veut profiter du

passage du TGV<sup>®</sup> pour développer l'ensemble de l'activité économique, touristique, sociale du département, à partir de la construction d'une gare à l'ouest de Narbonne. Le Conseil général élabore actuellement son schéma départemental d'aménagement et de développement durable du territoire, qui devrait être adopté en fin d'année, c'est-à-dire à un moment où sera connue la décision ministérielle concernant la gare. Il rappelle que cette gare est cependant déjà intégrée aux réflexions en cours et que l'ensemble des infrastructures routières nécessaires à sa desserte sont d'ores et déjà programmées : une gare n'a de sens que si les trains s'y arrêtent, et les collectivités veulent réunir les conditions de l'intermodalité rail-route ou route-rail et rail-rail. Pour conclure, il ajoute qu'un certain nombre d'infrastructures sont programmées, avec une obligation de réalisation à l'horizon de la construction de la gare.

**Édouard PARANT, RFF**, demande des précisions sur les infrastructures déjà programmées.

- ▶ **Hervé BARO, Vice-président du Conseil général de l'Aude**, précise que la liaison entre la RD 6113 et la RD 6007 est programmée, et que les travaux préalables sont engagés sur la rocade est de Narbonne.

**Édouard PARANT, RFF**, demande si ces différents projets sont sous maîtrise d'ouvrage du Conseil général de l'Aude.

- ▶ **Hervé BARO, Vice-président du Conseil général de l'Aude**, confirme que ces projets sont sous maîtrise d'ouvrage du Conseil général. Il précise qu'il s'agit du tracé de la rocade est, qui relie le rond-point de la sortie de l'autoroute, dit rond-point de Lenrefort, au rond-point de la route de Béziers et que le lien entre la gare, la future gare, et l'entrée ouest de l'autoroute consiste en une mise à 2 x 2 voies de la RD 6113. Enfin, il annonce que le Conseil général a intégré dans ces projets le contournement sud de Lézignan-Corbières.

**Édouard PARANT, RFF**, poursuit en demandant des précisions sur le projet de pénétrante à partir de Salles-d'Aude et notamment de son lien avec le projet de territoire lié à la gare TGV<sup>®</sup>.

- ▶ **Hervé BARO, Vice-président du Conseil général de l'Aude**, répond que le projet est à l'étude et qu'il rentre pleinement dans le projet de territoire qui vient d'être présenté. Il est lié au projet de création, étudiée avec ASF, d'une sortie d'autoroute à Salles-d'Aude et de sa liaison avec la route dite Villardoise, qui est le contournement Grand Nord de Narbonne. Ce projet ressort également de la maîtrise d'ouvrage du Conseil général, et des co-financements sont recherchés avec l'État, la Région et les intercommunalités.

**Édouard PARANT, RFF**, indique que ces précisions permettent d'avoir une vision claire des projets.

- ▶ **Maryse ARDITI, Présidente de l'association ECCLA**, souligne le préjugé favorable que son association a pour tout projet contribuant au développement du chemin de fer. Cependant, le développement tel qu'il est présenté appelle des interrogations. Ainsi, la réalisation de la gare TGV<sup>®</sup> amène le besoin d'un nombre impressionnant de routes, son développement est lié à celui de l'aéroport de Carcassonne. De plus, des projets évoqués semblaient relever du fret mais au fil du temps, il lui semble que le fret sera une option éventuelle et que le projet garde sur la route l'ensemble des transports dangereux. Enfin, elle souligne qu'une gare TGV<sup>®</sup> n'a jamais créé de l'emploi, qu'il faut qu'une volonté parte d'un territoire et que la gare TGV<sup>®</sup> peut alors devenir un levier. Si la gare TGV<sup>®</sup> n'est pas d'un accès très commode, il est probable qu'un certain nombre de personnes changeront à Montpellier et arriveront sur la gare centre. Cette situation pose la question du nombre d'arrêts dans ces gares centres.

**Édouard PARANT, RFF**, constate la diversité des positions et des points de vue sur le transport de marchandises, et notamment celui des matières dangereuses, ce qui démontre l'intérêt d'un débat ouvert sur ces questions. Il rappelle que les infrastructures routières qui viennent d'être évoquées ne sont pas générées par la gare mais qu'elles vont accompagner le projet de territoire qui vient d'être présenté. Ainsi la déviation Lézignan-Corbières n'est pas uniquement liée à la gare mais s'inscrit dans une démarche plus générale d'aménagement du territoire.

- ▶ **Jacques BASCOU, Député-maire de Narbonne**, rappelle le fort développement démographique de Narbonne avec une moyenne de 900 habitants supplémentaires par an, durant les trois dernières

années. Cette situation nécessite une réflexion générale pour anticiper les évolutions. Concernant les matières dangereuses, les élus du territoire ont demandé que la ligne Narbonne-Bise soit intégrée, notamment pour le transport de ces matières, et par rapport au site de la Comurhex. Cette ligne peut assurer également le transport de personnes, pour anticiper le développement du Minervois. Ainsi, le développement du tourisme ne se fera pas uniquement sur le littoral, ce qui n'est pas souhaitable, mais grâce à un tourisme d'arrière-pays et d'arrière-saison. L'aéroport de Carcassonne a développé des liaisons low-cost vers les pays du Nord de l'Europe : elles sont utiles pour des gens intéressés par l'œnotourisme et par un tourisme basé sur l'histoire. La réflexion est donc générale, articulant TER, TGV<sup>®</sup>, aéroport... pour anticiper toutes ces évolutions. Enfin, des parkings-relais sur la gare TGV<sup>®</sup> et sur les infrastructures routières alentour permettront d'éviter l'asphyxie de cette zone en dissuadant les automobilistes de poursuivre leur trajet en voiture. Il ajoute que le maire de Coursan a interdit les poids lourds dans sa commune, car les nuisances étaient trop fortes : cela pose un problème économique aux entreprises et montre la nécessité d'avoir une réflexion d'ensemble. Cette réflexion ne porte donc pas seulement sur une gare TGV<sup>®</sup> et le développement qu'elle pourrait apporter, mais sur la manière dont elle s'insèrera dans un schéma régional des transports. Il résume en quelques mots : « Plus de TGV<sup>®</sup> à Narbonne signifie moins d'avions ; d'un point de vue écologique le Grand Narbonne préfère le train ».

- ▶ **Louis GRANDJACQUET, Président de TGV<sup>®</sup> Sud Territoires-Environnement**, salue la qualité du travail, multidimensionnel, qui a été effectué. Il exprime le regret cependant que la limite départementale à l'est n'ait pas été interrogée. Il demande ensuite le coût global du projet en termes de terrains.
- ▶ **Jacques BASCOU, Député-maire de Narbonne**, rappelle, en le regrettant, que Béziers s'est tourné vers Agde, avec la logique de ramener les touristes sur ce secteur. Une réflexion commune entre Béziers et Narbonne aurait pu faire émerger une autre logique de projet. Narbonne s'est alors tournée vers son département. Pour préserver au mieux les intérêts agricoles, comme pour tout projet, un accord a été signé avec la SAFER pour des achats ou des échanges de terres, car, dans la réflexion générale, la Ceinture verte tient un rôle important et structurant. Le projet a été anticipé avec une forte maîtrise publique du secteur. Sur le plateau de Lebrette, 80 ha environ sont maîtrisés, mais pas pour construire des lotissements ; cela poserait d'ailleurs des problèmes en termes d'implantation de services et de desserte. La logique actuelle, déclinée dans le PLU, est la densification, comme sur les berges de la Robine ou l'avenue de Bordeaux. Cette démarche inclut une réflexion sur les transports.

**Édouard PARANT, RFF**, demande des précisions sur le projet urbain, à partir de la présentation qui a été faite.

- ▶ **Julien MITHIEUX, Chef de projet Inter'land**, précise que les zones hachurées orange représentent les projets de développement urbain, libres de contraintes environnementales. Les secteurs hachurés en vert représentent les terrains soumis à des contraintes d'inondation et sur lesquels les enjeux sont avant tout paysagers. Enfin, les secteurs hachurés en noir représentent un tissu urbain existant sur lequel est prévue une densification. L'objectif du projet territorial était avant tout de travailler avec l'existant.
- ▶ **Christian DURAND, Adjoint au Maire de Coursan**, souhaite revenir sur la position de Coursan sur les projets d'infrastructures. L'interdiction de circulation en ville pour les poids lourds constitue le premier acte d'une stratégie globale. Le deuxième acte concernera les transports dangereux : une réunion avec le Préfet abordera la réglementation nécessaire pour éviter l'asphyxie du village. Quant à la création de la pénétrante, il ajoute que seule la gare TGV<sup>®</sup> pourra accélérer les décisions.
- ▶ **Hervé BARO, Vice-président du Conseil général de l'Aude**, précise que la déviation de Coursan est un problème en soi, qui n'est pas lié à la question de la gare TGV<sup>®</sup>. Le coût de cette déviation est de 100 M€, soit le coût de la gare nouvelle. Ce problème est bien connu du Conseil général qui a fait poser les panneaux pour que la décision du maire devienne effective.
- ▶ **Bernard GEA, Maire de Montredon-des-Corbières**, estime que la première question porte sur la volonté des acteurs locaux : désirent-ils la gare TGV<sup>®</sup> ? Il ajoute que celle-ci aura sans doute des

incidences en termes environnementaux et pour les populations. « Il faudra maîtriser et réduire les impacts mais la volonté collective est d'avoir une gare TGV<sup>®</sup>. » Il rappelle l'histoire du Canal du Midi qui ne passe pas à Port-la-Nouvelle du fait des dissensions locales et conclut qu'il faut penser au territoire et à son avenir.

- ▶ **Christine COMBARNOUS, Déléguée régionale de la SPPEF**, revient sur la présentation du développement, à l'ouest de Narbonne. Elle pense que si le TGV<sup>®</sup> passe à 300 voire 350 km/h, avec des girations compliquées, le virage au sud de la route de Bordeaux posera un problème en termes de faisabilité. « Densifier le long d'une voie où passeront des trains constitue un problème. »

**Édouard PARANT, RFF**, précise ce qui relève des infrastructures actuelles, sur lesquelles les trains peuvent rouler à 160 km/h, et ce qui relève de la Ligne nouvelle. Celle-ci arrivera des basses plaines de l'Aude pour se diriger vers les Corbières, tandis que la ligne existante vient de la gare centre et suit la vallée. Enfin, des raccordements sont prévus, avec des rayons plus serrés car les trains y circulent moins vite.

- ▶ **Michel CAMARASA, Président de la commission finances du Conseil économique et social de l'Aude**, demande si les raccordements futurs avec la ligne Toulouse-Narbonne font partie intégrante du projet de Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan.

**Édouard PARANT, RFF**, rappelle que le tracé de la nouvelle liaison Toulouse-Narbonne n'est pas fixé à l'arrivée de Narbonne, au sud ou au nord de la ligne actuelle. Si cette liaison n'arrive pas sur Névian, les raccordements ne pourront pas être réutilisés intégralement. Si la liaison arrive par le nord, c'est pour s'embrancher vers Béziers, si elle arrive par le sud, les trains pourront aller vers Perpignan ou passer à la gare nouvelle mais les raccordements entre la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan et la ligne actuelle Narbonne-Toulouse ne seront plus utilisés. De même cette hypothèse sud ne permet pas la mixité au sud de Narbonne car il faudrait faire les raccordements entre les deux lignes nouvelles en tunnel. Dans l'hypothèse Nord, les trains depuis Toulouse vers Montpellier ne s'arrêteront pas dans la gare nouvelle de Montredon. Il y a deux temps : celui de la mise en service de la Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan où il faut s'assurer que les trains puissent aller ou venir de Toulouse et de Carcassonne et celui de la mise en service de la liaison nouvelle Toulouse-Narbonne.

- ▶ **Christian DURAND, Adjoint au Maire de Coursan**, demande si les deux projets peuvent se réaliser en cohérence et si le triangle – les raccordements – peut être intégré à la ligne Toulouse-Narbonne.

**Édouard PARANT, RFF**, rappelle les temporalités différentes des deux projets. Sur la ligne Toulouse-Narbonne, les études préparatoires sont en phase d'achèvement et doivent conduire à un débat public, dont la date n'est pas encore arrêtée. La ligne Toulouse-Narbonne est dans le deuxième « paquet » du Grenelle de l'Environnement tandis que la Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan est dans le premier. Il y a donc un décalage dans le temps. Cependant, en termes d'information et de cohérence, les équipes travaillent de façon partenariale pour s'assurer de l'articulation des deux projets.

- ▶ **Christian DURAND, Adjoint au Maire de Coursan**, rappelle l'hypothèse d'une gare dans le triangle. La gare présentée ne permet de desservir que deux sens sur les trois possibles.
- ▶ **Jean-Michel AUBELEAU, chef de projet de la Ligne Toulouse-Narbonne – RFF**, indique que les études préparatoires au débat public ont été validées lors d'un comité de pilotage en mars. Ces deux projets sont temporellement disjoints mais les études ont été menées conjointement, pour traiter la complexité de ces raccordements. Le champ des possibles sur Toulouse-Narbonne reste large. Deux possibilités existent pour se raccorder à la Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan : une première au nord, à proximité de la ligne existante et une deuxième arrivant plus au sud. Les raccordements doivent être pensés dans ce cadre. Dans l'option médiane ou nord du projet de liaison Toulouse-Narbonne, la réutilisation des raccordements construits dans le cadre de la Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan serait exploitée au maximum. À l'heure actuelle, il n'y a pas d'incohérence ou de risques sur l'investissement.
- ▶ **Jean-Luc THIBAUT, représentant de l'association ECCLA**, souhaite en préalable savoir si les documents présentés seront consultables sur le site internet de la ligne nouvelle. Il revient sur la première partie concernant les enjeux et qui justifie la localisation de la gare en soulignant que la

deuxième partie, sur le projet urbain est moins liée à la gare en elle-même. Il regrette le peu de références faites au fret. Il demande si un dossier ministériel similaire sera fait sur la question de la mixité. Sur la question des courbes, l'objectif de vitesse énoncé notamment par le ministère – 350 km/h – devrait être ré-interrogé partiellement pour mieux adapter le tracé aux contraintes locales. Concernant la ligne Toulouse-Narbonne, aucune certitude n'existe et donc on ne peut pas attendre que ce projet avance. Concernant le développement urbain, pendant plusieurs décennies, le développement de Narbonne s'est fait au gré des opportunités. Depuis trois ans, des opérations de densification sont en cours. Le projet présenté est cohérent mais représente un étalement en longueur. D'un bout à l'autre, il faudra un tramway et il existe un risque d'asphyxie des pénétrantes.

**Édouard PARANT, RFF**, rappelle que la réunion actuelle concerne la desserte, le fret faisant l'objet de réunions dédiées. Il fait l'objet d'un dossier ministériel spécifique qui a été transmis aux collectivités.

- ▶ **Jacques BASCOU, Député-maire de Narbonne**, revient sur la cohérence du projet avec l'aéroport en rappelant le partenariat avec le Conseil général et le Comité de tourisme et rappelle qu'au regard de l'éclatement des sites touristiques, il est nécessaire de proposer des circuits avec la cité de Carcassonne, le musée de la Romanité... « Ce territoire est riche en termes d'histoire et la synergie en termes touristiques est évidente. » Concernant l'étalement urbain, la société d'économie mixte est un outil de densification, qui permet de racheter des maisons en centre ville. Le quartier de la Robine est un exemple de densification mais le projet est plus large et inclut zones d'activités, zones de logement et équipements pour éviter les déplacements. Cette réflexion a été engagée il y a plusieurs années par le SYCOT. Le potentiel du Minervois implique une maîtrise également sur les bourgs : c'est pourquoi l'agglomération utilise son droit de préemption pour éviter des lotissements. Enfin, l'étalement induit de l'activité car nous ne pouvons nous satisfaire des emplois saisonniers. L'investissement dans l'enseignement supérieur et la recherche concourt au développement de l'agglomération. Il s'agit de développer le Minervois pour éviter des liaisons quotidiennes avec la ville centre et pour qu'il devienne un territoire équilibré.
- ▶ **Jean-Luc DAIRIEN, Directeur de la DDTM de l'Aude**, rappelle, en préalable, que les ministères ont des services territoriaux, afin d'appréhender les réalités locales. Il se félicite de l'existence de ce projet de territoire, qui montre les intentions des élus et leur réflexion stratégique, et propose des actions qui permettront la construction d'un document programmatique avec les projets, les coûts et les délais de réalisation. Ce document permettra d'articuler les équipements de grande ampleur comme la gare TGV<sup>®</sup> et tout ce qui contribue à la vie quotidienne, que ce soit la politique du logement, la politique des transports et celle de l'habitat. Le débat de ce matin montre le besoin d'information : il doit se poursuivre. Il souligne ensuite la fragilité des territoires traversés, notamment en termes de risques d'inondation. Le rôle des services de l'État sera de veiller à la conformité du projet par rapport à la légalité. Ce rôle, souvent mal perçu, est d'indiquer et d'assumer le fait de ne pas prendre de risques. Il faut assurer la complémentarité et la cohérence entre cette politique publique – de transport – et d'autres politiques, notamment la politique foncière. La Densification de l'habitat est une orientation forte qui est en toile de fond de ce projet. La sécurité est également un élément important en termes de politiques publiques, de même que le développement du fret. Les problèmes de sécurité routière doivent donner lieu, par ailleurs, à des solutions générales et non à des réponses ponctuelles, qui poseraient d'autres problèmes. Le dernier point soulevé est celui des coûts. La situation dégradée de l'ensemble des comptes publics rend nécessaire la prise en compte de la contrainte budgétaire qui sera forte. Un consensus local sur la localisation de la gare est indispensable pour peser favorablement dans le cadre des arbitrages qui seront rendus à l'échelle ministérielle. Enfin, le calendrier présenté est serré et le consensus départemental devra être exprimé dans ces délais. Sur l'ensemble des points soulevés, des convergences doivent s'effectuer dans les semaines qui viennent pour que ce dossier puisse être examiné de la manière la plus favorable possible.

**Édouard PARANT, RFF**, salue l'intervention de Jean-Luc DAIRIEN en soulignant l'intérêt d'expliquer comment l'État prend ses décisions. Cela permet de fixer des objectifs et les responsabilités de chacun.

- ▶ **Louis GRANDJACQUET, Président de TGV<sup>®</sup> Sud Territoires-Environnement**, souhaite revenir sur le consensus à trouver et s'interroge sur la pertinence qu'il soit départemental ou interdépartemental.

- ▶ **Jean-Luc DAIRIEN, Directeur de la DDTM de l'Aude**, note que l'atelier est départemental et qu'il convient d'œuvrer préalablement à cette échelle avant d'ouvrir la discussion à un autre niveau.
- ▶ **Claude AUGER, Président d'Énergie TGV<sup>®</sup>**, revient sur les discussions relatives au tracé en précisant que l'accroissement du rayon de giration est dû à la circulation d'un train fret sur la ligne, plus qu'à la vitesse de pointe des trains voyageurs, pour des raisons de devers. Cela explique également pourquoi une ligne mixte est plus coûteuse qu'une ligne voyageurs.
- ▶ **Jacques BASCOU, Député-maire de Narbonne**, affirme que l'on ne peut arrêter la réflexion au niveau départemental. La réflexion sur la pénétrante, à partir de Salles d'Aude, s'intègre dans une réflexion d'accessibilité intégrant l'Hérault. La réflexion sur le projet de territoire doit donc s'élargir au-delà de l'échelle départementale.

## PRÉSENTATION DE L'ÉTUDE SUR LES NIVEAUX D'ÉQUIPEMENTS DE L'AGGLOMÉRATION NARBONNAISE

par Florence FRÉRY, Inexia

- ▶ **Jacques BASCOU, Député-maire de Narbonne**, rappelle que la logique développée dans le projet ne s'arrête pas à Narbonne, l'agglomération comptant le double d'habitants. Il s'interroge sur le système de comparaison utilisé, avec des villes de 60 000 habitants et non 120 000, comme l'agglomération. Il revient également sur la capacité hôtelière en ne partageant pas le point de vue développé dans la présentation : celle-ci n'est quantitativement et qualitativement pas à la hauteur des enjeux selon lui. Les collectivités ont engagé des réflexions sur l'accueil touristique pour répondre à ses insuffisances. Il semble nécessaire d'actualiser les données présentées. La gare s'est développée sur le transport du vin mais aujourd'hui, les perspectives de développement concernent plus la matière grise que l'industrie autour de l'environnement, de l'énergie avec des pépinières d'entreprises, ce qui nécessite des déplacements qui se font aujourd'hui par avion et qui pourraient se faire en TGV<sup>®</sup>. Il est important de développer les liaisons avec les métropoles mais ces évolutions entraînent nos agglomérations à accueillir de nouvelles populations qui travaillent ailleurs : elles ont donc à faire face à de nouvelles charges. Il s'agit désormais de pouvoir faire en sorte que les gens travaillent près de leur habitation.
- ▶ **Éric BOISSEAU, délégué régional de la FNAUT**, revient sur le prévisionnel de 2 millions de personnes en gare par an, qui a été présenté. Cela correspond à environ 5 000 personnes par jour dont la majorité viendrait ou arriverait par la route. L'agglomération de Narbonne représente 120 000 habitants, qui chacun génère, selon les statistiques de l'Insee, un peu moins de 4 déplacements par jour soit environ 500 000 déplacements quotidiens. La gare nouvelle représenterait donc 1 % des déplacements de l'agglomération. Faut-il organiser les réseaux par rapport à 1 % des déplacements ou par rapport à 99 % ?

**Édouard PARANT, RFF**, rappelle que les projets présentés ne sont pas générés uniquement par la gare mais ont leur intérêt vis-à-vis du projet de territoire.

### Conclusion de la matinée

Édouard PARANT remercie les participants, conclut le travail de la matinée, et invite l'assemblée à poursuivre les échanges autour d'une collation.

Reprise de l'atelier à 14h30.

**Édouard PARANT, RFF**, annonce que l'après-midi sera consacrée à la présentation de l'ensemble des possibilités de dessertes.

## PRÉSENTATION DES DIFFÉRENTS SCÉNARIOS DE DESSERTE par Bruno BEAUCHET, RFF

- ▶ **Bernard GEA, Maire de Montredon-des-Corbières**, indique que les trains utilisent la ligne nouvelle entre Narbonne et Perpignan, en l'absence de gare nouvelle.

**Bruno BEAUCHET, RFF**, acquiesce en précisant que c'est le cas lorsque le train continue vers Perpignan ou Barcelone après avoir desservi Narbonne centre. En complément il précise que le scénario de desserte par la gare centre n'est pas compatible avec la mixité au sud de Narbonne car le raccordement permettant de rejoindre la ligne nouvelle au sud de Narbonne serait en tunnel.

- ▶ **Bernard GEA, Maire de Montredon-des-Corbières**, insiste. « Ce n'est pas uniquement entre Montpellier et Béziers. »

**Bruno BEAUCHET, RFF**, explique qu'il s'agit du cas où le train continue vers Toulouse et Bordeaux que le train ne circule sur la ligne nouvelle qu'entre Montpellier et Béziers.

- ▶ **Bernard GEA, Maire de Montredon-des-Corbières**, indique que, dans ce cas-là, il n'y a que le tronçon Béziers-Narbonne qui se fait par l'ancienne ligne, selon lui.
- ▶ **Christian DURAND, Adjoint au Maire de Coursan**, s'interroge sur la ligne classique entre Béziers et Narbonne, qui est la plus utilisée. En cas d'incident, entre Montpellier et Perpignan, il n'y a plus aucun TGV<sup>®</sup> qui s'arrêtera à Béziers et à Narbonne, car ils seront dirigés sur la ligne nouvelle.

**Bruno BEAUCHET, RFF**, précise que les études de trafic montrent que la desserte du Biterrois et du Narbonnais est essentielle pour un transporteur car ce périmètre constitue un bassin de population important. Une partie des TGV<sup>®</sup> sera constituée de trains directs (exemple : Paris-Barcelone, Francfort-Barcelone) circulant sur la ligne nouvelle, une autre partie desservira Narbonne et Béziers par la ligne existante entre ces deux villes.

- ▶ **Christian DURAND, Adjoint au Maire de Coursan**, rappelle qu'en cas d'incident, le système ne fonctionne plus et qu'un délestage par bus est mis en place au départ de Montpellier. Ce scénario lui semble assez utopique.

**Bruno BEAUCHET, RFF**, souligne l'intérêt de ces animations qui permettent de comprendre, qu'avec une gare nouvelle à Nissan ou deux gares nouvelles à Narbonne et Béziers, les TGV<sup>®</sup> restent sur la ligne nouvelle.

- ▶ **Éric BOISSEAU, délégué régional de la FNAUT**, souscrit à la remarque de Christian DURAND. Il ajoute que tout dépend des objectifs visés par la ligne nouvelle. La priorité de la FNAUT va au doublet de ligne. Les études ne vont pas déterminer le nombre et la qualité des raccordements, c'est aux acteurs du territoire de se positionner par rapport aux objectifs de cette ligne nouvelle. Dans le cadre d'un doublet de ligne, il rappelle que la FNAUT a indiqué dans son cahier d'acteurs en 2009, que la priorité va au maintien de la promesse faite au client du ferroviaire (usagers ou chargeurs) d'être en capacité d'arriver en temps et en heure à destination ; il faut donc disposer d'infrastructures fiables. Il est indispensable d'avoir une deuxième ligne entre Nîmes et Narbonne qui permette le détournement inopiné des trains d'une ligne sur l'autre, quelle que soit la nature de l'événement (accident, incident, travaux sur la voie...). Les raccordements sont indispensables et la discussion doit porter sur leur nombre. Il regrette que les raccordements soient conditionnés aux études de trafic. Il ajoute que la ligne actuelle a un tracé qui permet de rouler à 200 km/h de Nissan à Narbonne. Dès lors qu'existe un raccordement double-sens au niveau de Nissan, la gare actuelle de Narbonne peut être desservie à grande vitesse.
- ▶ **Christian DURAND, Adjoint au Maire de Coursan**, ne partage pas cette analyse. Selon lui, la ligne entre Béziers et Narbonne ne peut pas être parcourue à 220 km/h car il faudrait supprimer tous

les passages à niveau. Une ligne à 200-220 km/h ne doit comporter aucun passage à niveau, selon lui et il ajoute que la suppression d'un passage à niveau est hors de prix.

- ▶ **Louis-Jean ARTIS, Président de TGV<sup>®</sup> Développement Languedoc-Roussillon**, rappelle qu'il y a 12 passages à niveau entre Montpellier et Narbonne à supprimer en cas de mise à grande vitesse et autant entre Narbonne et Perpignan, à supprimer. Il s'interroge sur le prix qui est aujourd'hui évalué par certains à 18 M€ soit l'équivalent d'1 km de ligne nouvelle.

**Édouard PARANT, RFF**, souligne que le scénario prôné par la FNAUT implique deux lignes à terme. En revanche, la simple réalisation des infrastructures ne permet pas la mise en œuvre automatique d'une déviation telle qu'on peut l'observer sur la route. Chaque train a un horaire, et dès qu'un train est en retard, une nouvelle case horaire doit lui être affectée ; décider de faire passer un train sur une autre ligne de façon inopinée ne se fera pas en 5 mn, mais plutôt en 30 mn, voire une heure. Les raccordements ajoutent de la robustesse, mais il faut avoir à l'esprit que chaque raccordement représente plusieurs kilomètres, donc plusieurs dizaines de millions d'euros. « Actuellement, sur ce projet, le moindre raccordement coûte 150 M€ et renchérit le coût du projet. »

Il constate que le projet suscite l'opposition de certains élus, ainsi dans le Biterrois, les élus ne veulent pas du raccordement de Béziers-est, car chaque raccordement est généralement proche d'une zone urbanisée ou s'oppose à une logique territoriale. Il en conclut que les raccordements sont intéressants pour la robustesse du réseau, mais ne permettent pas de faire changer un train inopinément de trajet et posent un problème de coût et d'acceptabilité sociale.

**Bruno BEAUCHET, RFF**, poursuit la présentation des dessertes par les gares centres.

- ▶ **Christian DURAND, Adjoint au Maire de Coursan**, demande une précision sur le raccordement de Narbonne qui permet d'aller directement de Toulouse à Perpignan sans passer par la gare centre : « Existe-t-il déjà ? »

**Édouard PARANT, RFF**, confirme que ce raccordement existe, et l'affiche à l'écran.

**Bruno BEAUCHET, RFF**, précise que si le projet n'est pas mixte au sud de Narbonne, les trains de fret Toulouse-Perpignan utiliseront le réseau existant et ce raccordement qui permet actuellement aux trains d'aller directement de Toulouse à Perpignan sans passer par la gare centre.

- ▶ **Christian DURAND, Adjoint au Maire de Coursan**, indique que ce raccordement est utilisable dans les 2 sens : Perpignan-Toulouse et Toulouse-Perpignan.

**Bruno BEAUCHET, RFF**, le confirme : « Il est en voie unique, mais utilisé dans les deux sens ».

- ▶ **Christian DURAND, Adjoint au Maire de Coursan**, ajoute que les trains qui arrivent de Toulouse, desservent la gare centre et vont vers Perpignan, font un « tête-à-queue » et constate que dans ce cas, il n'existe pas de gain de temps entre Narbonne et Toulouse, mais que le trajet est allongé de 20 mn.

**Bruno BEAUCHET, RFF**, rappelle qu'aujourd'hui, la très grande majorité des trains de voyageurs pratiquent ce rebroussement.

- ▶ **Christian DURAND, Adjoint au Maire de Coursan**, s'étonne que ce scénario maintienne le statut quo actuel et pense que la ligne nouvelle y perd son intérêt.

**Bruno BEAUCHET, RFF**, confirme ce statut quo sur Narbonne-Toulouse, car aujourd'hui les trains font ces rebroussements.

**Silvio D'ASCIA, Inexia**, demande une précision sur le scénario dans lequel la ligne nouvelle s'arrêterait à Nissan, avec un raccordement vers Narbonne et un autre vers Toulouse.

**Bruno BEAUCHET, RFF**, répond que cela n'a pas fait l'objet d'études approfondies. « Si la décision d'arrêter le projet à Nissan est prise, Narbonne peut être desservie par la gare centre. » Dans ce cas, tous les TGV<sup>®</sup> sortent et circulent sur la ligne existante entre Narbonne et Nissan. Par contre la desserte du

Biterrois poserait un problème. Il faudrait examiner la possibilité de créer une gare nouvelle à Béziers pour desservir le Biterrois.

- ▶ **Christian DURAND, Adjoint au Maire de Coursan**, indique que cela avait déjà été envisagé mais que, les trains roulant à gauche, ceux qui desservent Perpignan-Montpellier et ceux qui desservent Montpellier-Toulouse, ne peuvent pas se croiser. Un saut-de-mouton au niveau de Narbonne avait été envisagé, puis abandonné en raison du coût prohibitif.

**Bruno BEAUCHET, RFF**, confirme qu'il faudra faire un raccordement à deux voies, avec un saut-de-mouton.

**Édouard PARANT, RFF**, explique qu'un saut-de-mouton est un pont ferroviaire qui permet de passer par-dessus les voies de la ligne principale. Cela évite que les trains se croisent au même niveau.

- ▶ **Éric BOISSEAU, délégué régional de la FNAUT**, indique que la FNAUT est favorable à un phasage de la réalisation de la ligne nouvelle de manière à ce que l'argent des territoires ne soit pas fléché exclusivement sur la réalisation d'une ligne nouvelle qui survaloriserait les trains de voyageurs à longue distance et à grande vitesse. Cette solution permettrait au Conseil régional de réaliser sa promesse d'une desserte cadencée avec 80 trains régionaux/jour. La région a annoncé à la SNCF un budget dédié de 105 M€ jusqu'en 2014. La FNAUT est favorable au développement des trains de la vie quotidienne et donc au développement de la fréquence des trains régionaux.  
Le phasage signifie deux choses : il faut inscrire les raccordements dans les PIG, par exemple celui de Villeneuve-le-Béziers. La suppression des passages à niveau entre Nissan et Narbonne pour pouvoir hausser la vitesse à 220 km/h, sera mise au compte du réseau classique et incluse dans le programme annuel de suppression des passages à niveau pour des raisons de sécurité. Comme un renouvellement de la voie est prévu d'ici 2015, ce phasage sera validé. Entre Nissan et Narbonne, la sinuosité de la ligne permet de rouler à 220 km/h. Après le TGV<sup>®</sup>, le train de nuit, Narbonne va accéder à la grande vitesse.

**Édouard PARANT, RFF**, interroge **Éric BOISSEAU** sur le scénario qui privilégie la desserte de Narbonne-centre, du moins au démarrage, en s'arrêtant à Nissan pour desservir Narbonne-centre. « Qu'en est-il de la desserte du Biterrois ? »

- ▶ **Éric BOISSEAU, délégué régional de la FNAUT**, précise qu'il existe selon lui, deux types de dessertes, pour les trains voyageurs à longue distance : les liaisons Paris-Provence, qui captent la majorité des flux et où l'essentiel du gain de temps est obtenu sur la section de ligne nouvelle, Paris-Valence ou Paris-Valence-Nîmes. Ensuite, que l'on passe dans les gares de centre-ville ou les gares actuelles ou que l'on passe dans les gares exurbanisées, l'écart de temps de parcours ferroviaire est minime. En revanche, si l'on choisit de ne passer que par des gares exurbanisées, pour la majorité de la clientèle, la perte de temps est liée à la nécessité d'utiliser un mode de transport motorisé.

**Édouard PARANT, RFF**, demande où s'arrêteraient les trains à Béziers, dans le scénario porté par la FNAUT.

- ▶ **Éric BOISSEAU, délégué régional de la FNAUT**, indique que pour les liaisons Paris-Provence, l'écart des temps de parcours entre les gares exurbanisées et les gares actuelles est très faible : les gares actuelles depuis Montpellier jusqu'à Narbonne sont donc utilisées, d'autant que RFF modernise la ligne actuelle. « Les trains grande distance qui vont s'arrêter à Nissan sont des trains intersecteurs régionaux ou internationaux. »

**Édouard PARANT, RFF**, rappelle qu'avec l'arrêt du projet à Nissan, il n'est pas possible de construire de gare à Nissan, car elle est située après le raccordement.

- ▶ **Éric BOISSEAU, délégué régional de la FNAUT**, souligne qu'il doit y avoir un nombre suffisant d'arrêts pour les TGV<sup>®</sup> intersecteurs, et ils s'arrêtent sur les pôles majeurs de correspondance. Pour la FNAUT, Nissan semble être le pôle majeur de correspondance.

**Édouard PARANT, RFF**, résume le scénario de la FNAUT qui comporte deux cas de figure : les trains longue distance avec peu d'arrêts s'arrêtent à Nissan ; ceux qui ont pour vocation de desservir des gares

centre passent par Béziers et Narbonne au départ de Montpellier : ces derniers ne sont donc pas concernés par la ligne nouvelle.

- ▶ **Éric BOISSEAU, délégué régional de la FNAUT**, précise que les trains Paris-Provence sont sans arrêt avant Valence : les voyageurs utilisent les gares existantes. Pour les TGV<sup>®</sup> intersecteurs qui ne passent pas par la région parisienne, ce sont les pôles majeurs de correspondance qui sont utilisés, et pour lui, dans ce secteur, la gare de Nissan.

**Édouard PARANT, RFF**, demande une précision quant au phasage.

- ▶ **Éric BOISSEAU, délégué régional de la FNAUT**, précise que la gare de Nissan est située précisément au nord de la section de phasage, selon le ministère des Transports.

**Édouard PARANT, RFF**, précise que la gare de Nissan-village est située après les raccordements qui marqueraient la fin du projet et donc au sud-ouest de la section de phasage.

- ▶ **Bernard GEA, Maire de Montredon-des-Corbières**, demande confirmation sur le cas de figure exposé : « S'il n'y a pas de desserte directe, le flux croissant de voyageurs ne sera pas contrôlable, ce qui exclut de fait ce scénario ». Il ajoute, au sujet du cadencement des trains régionaux, que la gare de Narbonne comporte 4 voies plus 1 voie en impasse. « Si le cadencement est mis en place, que les trains sont multipliés, la gare de Narbonne ne pourra pas les assumer. » Il lui semble que la ligne nouvelle permet justement de délester les TGV<sup>®</sup> en créant des quais supplémentaires dans une gare supplémentaire. Le scénario de la FNAUT impliquerait de construire de nouveaux quais en gare de Narbonne : le coût en serait exorbitant.

**Édouard PARANT, RFF**, propose de passer à l'étude du scénario suivant : une seule gare nouvelle à Narbonne-Ouest.

- ▶ **Christian DURAND, Adjoint au Maire de Coursan**, précise que, jusqu'à présent, les usagers préfèrent l'avion pour se rendre à Paris puisqu'il n'y pas d'offre efficace d'y monter en train. Avec une gare à Narbonne-Ouest, des TGV<sup>®</sup> origine avec un temps de parcours de 3h50 peuvent être mis en place, ce qui se fait à ce jour au départ de Béziers. Tout le bassin du Narbonnais pourrait alors profiter de ce service pour être à Paris à 9h avec un départ le matin même. « Dans l'état actuel des choses, il faut prendre la voiture jusqu'à Béziers pour le train de 4h30 puis un changement à Montpellier pour finalement arriver à Paris à 9h15 ». Il ajoute que les demandes réitérées pour que ce TGV<sup>®</sup> arrive à Narbonne en terminus n'ont pas abouti, pour des raisons d'alimentation et de caténaires. Mais avec une gare nouvelle à Narbonne-Ouest, tout le bassin du Narbonnais pourrait se rendre à Paris, avec un TGV<sup>®</sup> origine en gare de Narbonne.

**Édouard PARANT, RFF**, constate qu'il existe un point de discordance avec la FNAUT quant à la gare d'origine dans le Narbonnais pour les trajets vers Paris.

- ▶ **Jean-Luc THIBAUT, représentant de l'association ECCLA**, pense que l'offre de train rapide pour monter régulièrement et rapidement à Paris est aberrante : cette démarche est, selon lui, anti-écologique, anti-développement durable, le contraire de toute évolution humaine. Il ajoute qu'il serait souhaitable que les gens qui habitent à Narbonne aient du travail à Narbonne, voire qu'ils n'aient pas à se déplacer en voiture, mais à vélo. Mais la logique de développement des trains rapides pour aller travailler n'importe où en France, qui constitue des dépenses considérables pour les entreprises, est une catastrophe sur le plan écologique, bien qu'il s'agisse de trains électriques. Il conclut que cette notion du développement est à revoir complètement.

**Édouard PARANT, RFF**, constate que s'opposent ici une vision du service ferroviaire du point de vue de son utilité pour la société et l'organisation d'un schéma de déplacements au niveau national.

- ▶ **Louis-Jean ARTIS, Président de TGV<sup>®</sup> Développement Languedoc-Roussillon**, est d'accord sur le fait d'intégrer une démarche écologique dans le raisonnement, mais rappelle qu'un des principes qui régit le projet de ligne nouvelle est le transfert modal, pour prendre de la clientèle aux autres modes de transports, avion et voiture, plus polluants qu'un chemin de fer électrique. La rentabilité doit être assurée en mettant en place des trains qui circulent vite.

**Édouard PARANT, RFF**, constate que le débat s'est écarté de la problématique de départ : pour certains, la mobilité grande distance est indispensable au développement économique alors que pour d'autres, il faut d'abord privilégier des modes de déplacements locaux pour relocaliser le développement économique. Ce qui ne constitue par véritablement l'objet du débat d'aujourd'hui. Il propose donc de passer au dernier scénario, celui de deux gares nouvelles.

**Édouard PARANT, RFF**, souhaite préciser la différence entre les deux schémas. Il existe deux sites sur Narbonne-Ouest. Le premier consiste à réaliser la gare sur la ligne nouvelle, à l'interconnexion avec la ligne actuelle : une ligne passe donc au-dessus de l'autre, avec les quais du TGV<sup>®</sup> en haut, les quais du TER en perpendiculaire, en bas. Quoi qu'il arrive, la gare est sur la ligne nouvelle.

Le deuxième schéma présente un autre scénario de gare nouvelle, située sur le raccordement et non pas sur la ligne, ce qui modifie légèrement le principe de gare, sa construction et la circulation des trains. Ce schéma a aussi des répercussions en termes de projet de territoire pour l'agglomération.

- ▶ **Bernard GEA, Maire de Montredon-des-Corbières**, revient sur les problèmes de coûts et ajoute que tous les scénarios présentés se valent. Il comprend que le coût d'une déviation représente celui d'une gare, et plus précisément dans le cas de Nissan.

**Édouard PARANT, RFF**, indique qu'une seule gare nouvelle à Nissan nécessite, dès la mise en service, de construire le raccordement pour aller vers Toulouse en venant de Montpellier et le raccordement pour aller de Perpignan à Toulouse. Ce qui ajoute au coût de la gare nouvelle de Nissan celui des deux raccordements du triangle de Narbonne.

Le scénario avec deux gares nouvelles, à Béziers-Est et à Narbonne-Ouest implique le coût d'une gare supplémentaire, mais offre la possibilité de décaler dans le temps le raccordement Montpellier-Toulouse.

**Bruno BEAUCHET, RFF**, ajoute qu'avec une gare nouvelle à Narbonne ouest, 10 trains grandes lignes entre Montpellier et Toulouse direct circuleraient sur le raccordement Montpellier-Toulouse. Avec la gare nouvelle de Narbonne-Ouest, une majorité de trains desservirait le Narbonnais.

Dans le scénario de Nissan, tous les trains Montpellier-Toulouse circuleraient sur ce raccordement, soit une dizaine de trains, plus une vingtaine qui desservent Nissan. Ce raccordement est donc indispensable dans ce scénario. Alors que le scénario avec une gare nouvelle de Narbonne, permettrait de l'optimiser, voire de le phaser. L'autre intérêt concerne le projet de liaison Toulouse-Narbonne. Si ce projet arrive au sud, des raccordements devront être construits ; les trains grandes lignes continueront sur la ligne nouvelle et partiront alors sur la liaison Toulouse-Narbonne au sud de la gare nouvelle, il n'y aura donc plus de train sur ce raccordement Montpellier-Toulouse qui deviendra inutile.

- ▶ **François QUÉTIN, Adjoint au chef de département des projets de l'Arc Méditerranée et responsable des études grande vitesse – SNCF**, s'interroge sur la nécessité des deux raccordements, Montpellier-Toulouse et Toulouse-Perpignan dans le cas d'une gare nouvelle sur le deuxième site à Narbonne ouest. « Sont-ils circulés à la même vitesse ? »

**Édouard PARANT, RFF**, confirme que ce schéma de gares nouvelle site 2, nécessite la création de la section de ligne nouvelle où les trains directs vers Perpignan et l'Espagne circulent à 350 km/h ; comme il n'y a pas de gare sur cette section de ligne nouvelle, il existe moins de contraintes pour le tracé. Pour ce site de gare nouvelle, le raccordement Montpellier-Toulouse sert aux trains qui veulent s'arrêter à Narbonne-Ouest et aux trains directs vers Toulouse.

- ▶ **François QUÉTIN, Adjoint au chef de département des projets de l'Arc Méditerranée et responsable des études grande vitesse – SNCF**, revient sur la question de la vitesse : « À quelle vitesse circulent les trains sur ce raccordement ? »

**Édouard PARANT, RFF**, précise que la vitesse est au maximum de 160 km/h puisque soit les trains marquent un arrêt à Narbonne-Ouest soit ils sont directs et rejoignent la ligne existante Narbonne-Toulouse où les trains circulent à 160 km/h.

- ▶ **François QUÉTIN, Adjoint au chef de département des projets de l'Arc Méditerranée et responsable des études grande vitesse – SNCF**, demande si un TGV<sup>®</sup> pourrait prendre la ligne classique pour aller vers Narbonne, en partant de la gare ?

**Édouard PARANT, RFF**, le confirme et précise que les communications sont prévues, puisque les voies, en gare de Narbonne-Ouest site 2, sont au même niveau dans ce scénario. La possibilité, pour les trains, de passer d'une ligne à l'autre est envisageable à faible vitesse.

- ▶ **François QUÉTIN, Adjoint au chef de département des projets de l'Arc Méditerranée et responsable des études grande vitesse – SNCF**, rejoint le questionnement de **Éric BOISSEAU** sur le doublet de lignes : « S'il y a avait un problème quelconque, est-ce que les trains pourraient venir par la ligne classique depuis Perpignan puis prendre le raccordement pour rejoindre la ligne nouvelle en gare de Narbonne-Ouest ? » Il précise que ceci se ferait dans un souci de robustesse.

**Édouard PARANT, RFF**, pense que ce scénario proposé par RFF offre plus de souplesse d'exploitation, mis à part un problème lié à un positionnement de la gare en zone inondable.

- ▶ **Éric BOISSEAU, délégué régional de la FNAUT**, revient sur l'intérêt de ce scénario : lorsque le doublet de lignes, à priorité fret, sera mis en service, il permettra de rentrer à Narbonne depuis la vallée du Rhône lorsqu'il n'est pas possible de rentrer par le Nord. Il permet également, grâce aux raccordements, qu'un train fret court-circuite la gare de Narbonne. La question des raccordements n'est donc pas anecdotique. Il rappelle l'intérêt de la FNAUT pour les questions de robustesse et de fiabilité, en soulignant l'implication de la direction régionale de la SNCF sur ces aspects. La robustesse a permis l'augmentation notable de la fréquentation des TER, par le report d'un certain nombre d'utilisateurs de l'A9.
- ▶ **Jacques POCIELLO, Maire de Cuxac-d'Aude**, demande si ce scénario aboutit au tracé le plus éloigné du centre de Cuxac. Cette hypothèse lui paraît intéressante et il souhaite disposer de l'ensemble des éléments.

**Édouard PARANT, RFF**, indique que ces éléments seront présentés dans quelques minutes et rappelle que la réflexion ne s'organise pas simplement sur les arrêts mais intègre les différents aspects de la desserte du territoire : elle ouvre ainsi un nombre de possibilités important. Les choix doivent être faits en cohérence avec les projets des collectivités, en fonction de la facilité technique à construire ces gares et ces raccordements, évidemment en termes d'acceptabilité – inondations et risques – et enfin de coût. La gare en viaduc est plus chère qu'une gare à plat mais cette dernière pourrait se révéler impossible à construire au regard des inondations. Il rappelle que le but de l'atelier est de donner à voir ces différentes dimensions pour mener une réflexion d'ensemble.

- ▶ **Jean-Luc THIBAUT, représentant de l'association ECCLA**, souhaite revenir sur l'ensemble des scénarios présentés. En premier élément, il constate que la vitesse de 350 km/h est la vitesse maximale et qu'il faut 10 mn pour y parvenir. « Si les trains s'arrêtent à Béziers et à Narbonne, ils ne seront à 350 km/h que sur 500 m à Nissan. » Il pense que ces scénarios servent plus à disqualifier qu'à choisir et ajoute que les élus veulent deux gares, à Béziers et à Narbonne. Il ajoute que l'un des Présidents de la Chambre de commerce considère que ces dossiers sont de pure forme. Avant de voir les scénarios, il souhaitait améliorer les deux gares existantes car, d'un point de vue écologique, il est préférable d'utiliser l'existant. Il pense maintenant que construire deux gares nouvelles semble plus simple techniquement et satisfait les deux bassins de vie ; sans que cela soit beaucoup plus cher. « Lorsque l'on dit que le TGV<sup>®</sup> se substitue à l'avion il faut faire attention. Sur Lyon, le TGV<sup>®</sup> a permis l'arrêt des avions vers Paris mais dans le même temps, le trafic a augmenté sur Lyon Satolas. » Il ajoute que, depuis vingt ans, la fréquentation des autoroutes et des aéroports a continué à augmenter : le TGV<sup>®</sup> n'est donc pas globalement une alternative. Il l'est temporairement pour quelques personnes mais la course effrénée à la vitesse continue. Enfin, il regrette que le débat se focalise sur les 350 km/h et qu'il vaudrait mieux que les voyageurs traversent la région à 220 km/h, si l'on veut qu'ils apprécient le paysage.

## PRÉSENTATION DE L'ORGANISATION SPATIALE DES DIFFÉRENTS SITES de Sylvio D'ASCIA, Inexia

- ▶ **Bernard GEA, Maire de Montredon-des-Corbières**, indique que dans le schéma présenté avec la gare nouvelle sur Montredon, il y a une possibilité de ne pas passer dans la gare.

**Édouard PARANT, RFF**, précise qu'effectivement les trains de marchandises n'ont pas à s'arrêter à la gare et restent sur la ligne, en passant en tunnel dès le franchissement du Rec-de-Veyret, sur 4 km. Dans ce cas, une partie des TGV<sup>®</sup> s'arrêtent en gare et ne peuvent plus récupérer la ligne car elle est en tunnel. Ils s'arrêtent dans la plaine et ne peuvent pas – avec les pentes acceptables par le TGV<sup>®</sup> – récupérer la ligne en tunnel. Il ajoute qu'il serait alors nécessaire de construire un tunnel à deux étages.

- ▶ **Bernard GEA, Maire de Montredon-des-Corbières**, conclut que l'hypothèse 2 de gare à Montredon n'est possible qu'avec une mixité partielle de la ligne s'arrêtant au nord de Narbonne.

**Édouard PARANT, RFF**, le confirme et ajoute que ce problème ne se pose pas pour le premier site de gare nouvelle (gare en viaduc), la gare se situant sur la ligne nouvelle. Pour la gare centre, le fret pose le même problème que sur l'hypothèse 2 de Montredon. Un TGV<sup>®</sup> partira de la gare de Narbonne pour aller à Perpignan en empruntant au départ la ligne Toulouse-Narbonne puis il devra emprunter un raccordement similaire à celui évoqué sur Montredon, en zone de tunnel. Ces deux scénarios ne sont pas compatibles avec du fret au Sud de Narbonne.

- ▶ **Maryse ARDITI, Présidente de l'association ECCLA**, indique que ce point est donc un atout important pour choisir la localisation en viaduc afin de désaturer l'A9.

**Édouard PARANT, RFF**, agrée en soulignant que les études démontrent simplement que toutes les options envisageables ne sont pas réalisables à un coût raisonnable.

- ▶ **Jacques POCIELLO, Maire de Cuxac-d'Aude**, revient sur les propos précédents en soulignant que cette solution de gare à plat, sans doute moins coûteuse, serait en capacité de créer un véritable consensus.

**Édouard PARANT, RFF**, précise que cette localisation est dans une zone d'expansion des crues et donc la faisabilité de cette gare n'est pas encore démontrée.

- ▶ **Jacques POCIELLO, Maire de Cuxac-d'Aude**, rappelle que la gare en viaduc se situe également en zone bleue du Plan de Prévention du Risque Inondation (PPRI). Cette gare à Montredon, à plat, pourrait réunir un large consensus avec la possibilité de faire passer le fret sur la ligne actuelle et enfin éloigner le tracé de Cuxac.
- ▶ **Bernard GEA, Maire de Montredon-des-Corbières**, souligne que la localisation en zone d'expansion est un problème important. Le choix en viaduc permet de ne pas être dans ce cas. D'après Silvio D'ASCIA, le projet prévoit d'utiliser le relief du terrain pour construire les parkings hors zone inondable.

**Édouard PARANT, RFF**, indique que, dans le cas de la gare TGV<sup>®</sup> en viaduc, il existe un problème lié à l'inondation non pas pour la ligne nouvelle mais pour la ligne existante – nécessité de créer une halte TER.

- ▶ **Jean-Luc THIBAUT, représentant de l'association ECCLA**, précise qu'ECCLA défend plutôt la position en viaduc car elle préserve la possibilité du fret et indique que ce n'est qu'une condition nécessaire et non suffisante vis-à-vis de la mixité de la ligne. Il rappelle que cette gare serait construite dans une zone de fort vent avec un effet venturi, ce qui pose des contraintes fortes en termes de protection au vent. Il s'interroge sur la vitesse d'un TGV<sup>®</sup> qui passe en gare sans s'arrêter.

**Édouard PARANT, RFF**, précise qu'il y a quatre voies en gare comme la gare de Valence TGV<sup>®</sup> et que les TGV<sup>®</sup> passant circuleront sur les voies centrales. Ils pourront passer à 350 km/h.

- ▶ **Jean-Luc THIBAUT, représentant de l'association ECCLA**, revient sur les tracés et les courbures en indiquant qu'il suffit que le TGV<sup>®</sup> soit ralenti sur une section proche pour que la courbure puisse être infléchie au niveau de Cuxac, tout en restant compatible avec une gare en viaduc.
- ▶ **Christine COMBARNOUS, déléguée régionale de la SPPEF**, propose de profiter de cet effet venturi en plaçant des éoliennes sur la gare.

- ▶ **Jacques POCIELLO, Maire de Cuxac-d'Aude**, rappelle que les élus de la Narbonnaise souhaitent qu'un maximum de trains s'arrête à Narbonne : ils devront donc ralentir. Il est possible que les trains directs ralentissent aussi. Il indique que sur ce point un consensus est possible et nécessaire.
- ▶ **Bernard GEA, Maire de Montredon-des-Corbières**, rappelle qu'une gare dans le Narbonnais est un enjeu pour le territoire dans son ensemble et que c'est à la lumière de cet intérêt général que la réflexion doit être menée.
- ▶ **Jacques POCIELLO, Maire de Cuxac-d'Aude**, exprime son assentiment et précise qu'il est possible de concilier intérêt général et intérêt particulier.

**Édouard PARANT, RFF**, retient que certains acteurs souhaitent ralentir les trains pour s'affranchir de certaines contraintes et s'éloigner de Cuxac. Toutefois, il précise que cela ne correspond pas à la décision ministérielle du 14 novembre 2011.

- ▶ **Jean-Paul SCHEMBRI, Maire de Moussan**, souligne son attachement au consensus à condition qu'il ne conduise pas à simplement déplacer un problème. Il affiche son soutien à la solution en viaduc.
- ▶ **Jacques POCIELLO, Maire de Cuxac-d'Aude**, rappelle son accord pour une gare à Montredon, en hypothèse 1 comme 2 et demande à ce que la possibilité de baisser la vitesse des trains soit intégrée à la réflexion.
- ▶ **Bernard GEA, Maire de Montredon-des-Corbières**, se réjouit de la prise en compte des remarques qu'il avait faites lors de la précédente présentation concernant le site 2 de gare nouvelle à Montredon.

**Édouard PARANT, RFF**, souligne que la principale contrainte de ce site est hydraulique et qu'une position de l'État est attendue. Puis il revient sur les tracés autour de Cuxac : le tracé le plus proche correspond à la gare en viaduc.

- ▶ **Jacques POCIELLO, Maire de Cuxac-d'Aude**, demande si le tracé le plus éloigné de Cuxac et la gare en viaduc ne peuvent pas être rendus compatibles.

**Édouard PARANT, RFF**, indique que les études vont essayer de répondre à cette demande mais que les contraintes sont fortes. « La vitesse peut être réduite jusqu'à un certain niveau seulement, avec l'effet « puits de vitesse. » La Comurhex est une autre contrainte forte et sa localisation près du tracé de 100 m de large est à prendre en compte.

- ▶ **Louis-Jean ARTIS, Président de TGV<sup>®</sup> Développement Languedoc-Roussillon**, indique qu'en l'absence de fret, le rayon de courbure maximal peut être diminué pour optimiser le tracé retenu.

**Édouard PARANT, RFF**, agrée en soulignant que ce choix est suspendu à la décision ministérielle sur la mixité. Les études présentées n'excluent rien et permettent la mixité.

- ▶ **Christian DURAND, Adjoint au Maire de Coursan**, demande si la question hydraulique a bien été prise en compte dans la solution de parking en sous-sol, proposée sur la gare centre. Il rappelle qu'il y a une quinzaine d'années, lors de la rénovation de l'auto-train, les quais devaient être prolongés ainsi que les souterrains pour aller de la gare vers la gare auto-trains. La gare recueille toutes les évacuations d'eau, ce qui peut créer des problèmes avec les souterrains qui se rempliraient lors des orages. Cette solution avait été abandonnée au profit de passages aériens.

**Sylvio D'ASCIA, Inexia**, indique que cette problématique a été prise en compte, les parkings étant conçus avec une double cuvette, qui n'a cependant pas encore été chiffrée. Dans la coupe, il existe un premier terrassement puis les trois niveaux de parking.

**Édouard PARANT, RFF**, rappelle la nécessité d'effectuer un cuvelage pour qu'il n'y ait pas d'arrivée d'eau dans les étages inférieurs des parkings. « Il est souvent nécessaire d'accrocher le dernier étage du parking

pour qu'il ne bouge pas sous la pression de l'eau. » La dernière information concerne la taille et le dimensionnement des bâtiments voyageurs.

## PRÉSENTATION DES PRÉ-PROGRAMMES GARES

par Sylvio D'ASCIA, Inexia

- ▶ **Jacques POCIELLO, Maire de Cuxac-d'Aude**, demande si les études de trafic ont intégré le TER à 1 €.

**Édouard PARANT, RFF**, répond qu'actuellement les études ne prennent pas en compte cet élément. 80 trains par jour circulent entre Montpellier et Narbonne et la question sera de savoir s'il est nécessaire de mettre d'autres trains.

- ▶ **Jacques POCIELLO, Maire de Cuxac-d'Aude**, souligne que la situation n'est cependant pas la même avec un billet à 1 € ou avec un billet beaucoup plus cher.

**Édouard PARANT, RFF**, répond que, pour les trains allant à Montpellier, la vraie question sera de choisir la vitesse et de payer plus cher ou, pour un motif personnel, de prendre son temps, avec un billet à 1 €.

- ▶ **Jacques POCIELLO, Maire de Cuxac-d'Aude**, demande quand sera connu le tracé.

**Édouard PARANT, RFF**, rappelle qu'il y aura d'abord un choix ministériel sur les gares et sur la mixité. Ces deux choix supprimeront des scénarios et, dans un deuxième temps, le ministère pourra statuer sur le tracé.

- ▶ **Jacques POCIELLO, Maire de Cuxac-d'Aude**, ajoute que la vitesse est un paramètre important.

**Édouard PARANT, RFF**, rappelle que la vitesse a déjà fait l'objet d'un choix ministériel et qu'il est peu probable qu'il soit ré-interrogé. D'autres demandes, tout aussi légitimes, comme celles de Fabrègues et de Fitou, attendent des réponses. Mais le projet doit garder la fonction qui a été demandée au départ.

- ▶ **Jacques POCIELLO, Maire de Cuxac-d'Aude**, souligne que les trains devront freiner pour s'arrêter en gare de Narbonne.

**Édouard PARANT, RFF**, rappelle que des trains seront directs et que les gares sont conçues pour laisser passer des trains à grande vitesse.

- ▶ **Louis-Jean ARTIS, Président de TGV<sup>®</sup> Développement Languedoc-Roussillon**, demande si dans le cadre de la gare centre, les activités trains-couchettes ou auto-trains seront réduites car il semble que le foncier RFF/SNCF soit en question.

**Édouard PARANT, RFF**, répond que le projet ne comprend pas de ré-affectation du foncier ferroviaire.

- ▶ **Jean-Luc THIBAUT, représentant de l'association ECCLA**, lit un extrait de la précédente décision ministérielle qui rappelle que la ligne doit être compatible avec un passage à 350 km/h. Il ajoute que si les gens manifestent, le ministère devra le prendre en compte et les écouter. Après l'expérience de la THT (ligne à très haute tension), ils peuvent encore se mobiliser.

**Édouard PARANT, RFF**, souligne que le jeu démocratique où chacun fait entendre ses arguments est légitime. RFF, pour sa part, a une lettre de mission, la décision ministérielle lui indiquant les éléments à étudier et à porter au débat. Il conclut en rappelant les paroles du représentant de l'État dans la matinée, sur la nécessité d'avoir un consensus entre les acteurs locaux, et pense que chacun prendra ses responsabilités.

### Conclusion

**Édouard PARANT, RFF**, remercie les participants pour la qualité du travail présenté et conclut en annonçant le calendrier des réunions publiques.

**Fin de l'atelier à 16h30.**