

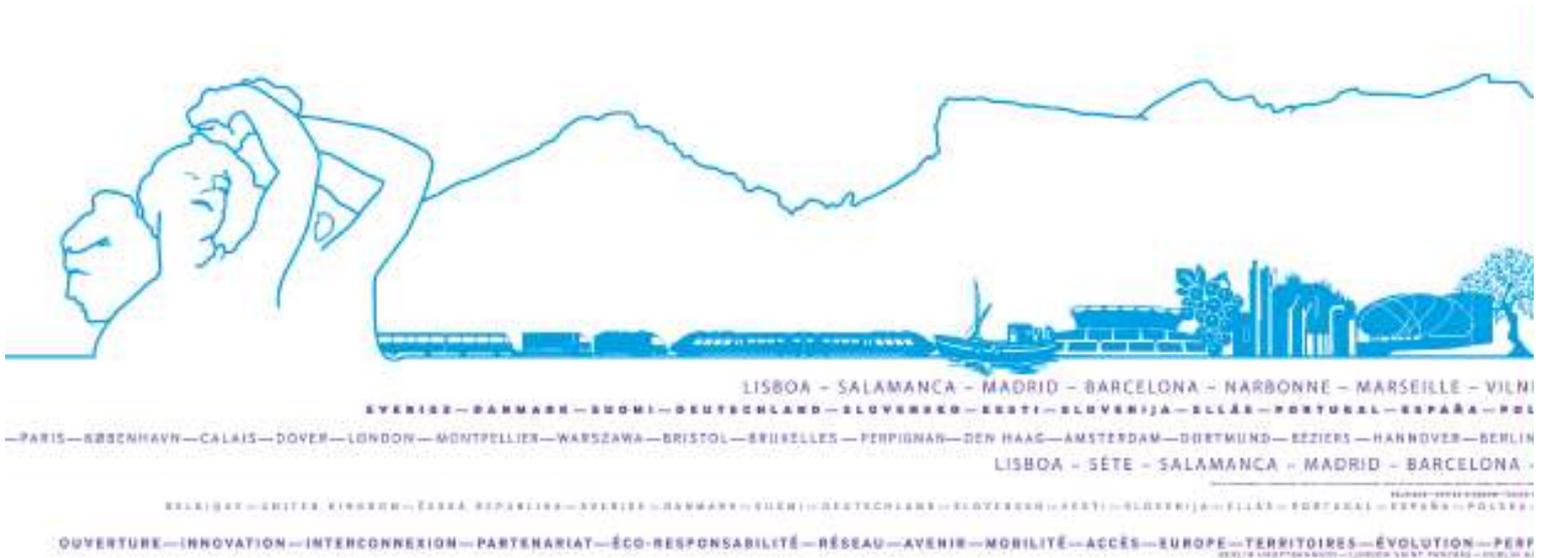
ligne nouvelle Montpellier-Perpignan

Compte-rendu

ATELIER ENVIRONNEMENT ET ZONES DE PASSAGE

Mardi 6 juillet 2010 – MONTPELLIER

Hôtel Mercure Antigone – 285 bd de l'aéroport international



Début de la réunion 10h15 en présence de 40 participants

NOM	PRENOM	ORGANISME
REGAD	JACQUES	DREAL
DOMANGE	OLIVIER	DREAL
DROSS	PIERRE	DREAL
SAINT-SARDOS	MURIEL	DREAL
ALEXANDRE	OLIVIER	DDTM 34
MICHEL	CYRIL	DDTM 66
SYLVESTRE	GENEVIEVE	DDTM 66
PEIS	SOPHIE	CG 34
DUMENIER	VINCENT	CG11
ALLAOUI	SARAH-FATIMA	CA Béziers et CR Languedoc-Roussillon
PONTIES	STEPHANE	CA Béziers
PIN-RUIZ	SYLVIE	CA Béziers
BARRIERES	SOPHIE	CA Hérault Méditerranée
KAPPELL	YVES	CA Bassin de Thau
AESBACHER	JACQUES	CA Perpignan
COT	JEAN-PIERRE	Communauté de communes Rivesaltais Agly
BROCARD	GILLES	SMBT
MOLINA	JAMES	Conservatoire Botanique National Méditerranéen de Porquerolles
ROMET	EMMANUELLE	PNR la Narbonnaise
COMBARNOUS	CHRISTINE	Société pour la protection des paysages
NOYER	JEAN-LUC	Les Gardiens de la Gardiole
CALLA	DANIEL	Fédération Régionale des espaces naturels
GUITTET	MATLDE	Fédération Régionale des chasseurs du LR
PUIG	JEAN-MARIE	Société de protection de la nature-Comité de l'Aude
PUIG	SIMONE	Société de protection de la nature-Comité de l'Aude
POUSSIN	CLAUDE	Amis et Riverains du Ponant
AUBERT	BERNARD	Ligue Urbaine et Rurale
MAILHEAU	MARIE	RIVAGES Salses Leucate
GILOT	FABIEN	Groupe Ornithologique de Roussillon (GOR)
THILBAULT	JEAN-LUC	ECCLA
ROUSSEAU	EMMANUEL	Ligue de protection des oiseaux de l'Aude
ADAM	BENJAMIN	BIOTOPE
LAGRANGE	CATHERINE	BIOTOPE
CAREL	DAMIEN	INGEROP
GOBIN	ANNAELLE	INGEROP

Les intervenants de Réseau Ferré de France Direction Régionale Languedoc-Roussillon pour cet atelier :

- **Edouard Parant** - Chef de mission Ligne nouvelle Montpellier Perpignan
- **Jean-François Ruiz** - Responsable environnement

L'atelier environnement de la Ligne nouvelle Montpellier – Perpignan

Réseau Ferré de France (RFF) conduit actuellement les études environnementales et techniques de définition d'une zone de passage préférentielle d'une largeur d'environ 1000 mètres, étape n°1 sur 3 des études préalables à la Déclaration d'Utilité Publique. Ce 1^{er} atelier environnement et zones de passage intervient dans le planning d'étude au moment du diagnostic et de l'analyse des enjeux du territoire concerné par ce projet.

RFF a pour ambition de concevoir un projet de manière partenariale et concertée dans la continuité de la démarche adoptée lors des études préalables au débat public. Afin de préparer au mieux la définition de la zone de passage, RFF propose d'organiser des groupes de travail sous forme d'ateliers thématiques ciblés permettant des échanges directs lors desquels les acteurs contribueront à la réflexion sur le projet.

Dans le cadre du volet environnement, RFF souhaite associer le plus en amont possible des études préalables à la Déclaration d'Utilité Publique des experts naturalistes, associations, scientifiques, organismes gestionnaires de milieux naturels, état, collectivités... afin de recueillir les avis de chacun sur la méthodologie de conduite des études de définition d'une zone de passage préférentielle, sur la pertinence de la base de données, le besoin de précisions éventuelles...

Le déroulé de l'atelier portait sur :

- La décision de RFF à l'issue du débat public
- Les études, la concertation et le calendrier
- Les études de définition d'une zone de passage préférentielle

La présentation a duré une heure durant laquelle des questions ont été posées au maître d'ouvrage. Elle a été suivie d'un échange sous forme de questions réponses avec la salle.

Le PowerPoint de présentation est en ligne sur le site www.lalignenouvelle.com sous la rubrique documents – réunions de concertation / ateliers

Les questions posées lors de cet atelier :

➤ **James Molina du Conservatoire Botanique National de Porquerolles** s'interroge sur l'étude d'une zone de passage d'environ 1Km de large en étape 1, puis d'une bande de 500 mètres et d'un tracé de 80 mètres en étape 2.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Le projet, correspondant à une emprise moyenne de l'ordre de 80 m, est étudié dans une bande de 500 m qui est soumise à Déclaration d'Utilité Publique (DUP). Cette bande d'étude permet des optimisations du tracé suite à l'enquête publique. Cette bande de 500 m permet également de prendre en compte les aménagements comme les rétablissements routiers, les bassins et les équipements connexes (sous stations électriques).

➤ **James Molina du Conservatoire Botanique National de Porquerolles** revient sur la traduction cartographique de la hiérarchisation des enjeux (slide 15 du PowerPoint de présentation) et s'étonne que dans aucune étude, il n'y ait pas d'impossibilité, que l'on soit toujours dans du possible c'est-à-dire « détruire / compenser » mais jamais d'interdit. Il recommande à RFF de bien expliquer l'absence de niveau rédhibitoire.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Aucune réglementation n'interdit le passage d'une infrastructure. Par contre, RFF s'est posé la question. L'absence de données de profil en long à ce niveau d'étude a conduit à ne pas créer d'« interdit ». Par exemple, le passage au droit d'un monument historique pourrait être envisagé en tunnel. Un enjeu très fort (le monument historique) peut selon les caractéristiques du projet avoir une sensibilité faible voire nulle (exemple du passage en tunnel sous le monument historique classé).

➤ **Daniel Calla de l'association FRENE 66** s'inquiète par rapport à la loi votée au niveau du Grenelle sur les trames vertes et bleues qui demandent juste leur « prise en compte » et non plus une « compatibilité ».

Réponse de l'Etat par Pierre Dross, DREAL LR :

Il existe une différence entre compatibilité et prise en compte, ces notions ont un sens juridique bien précis. Le schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme (SDAU) de Lille a ainsi été annulé car il ne prenait pas en compte le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE). Pour appliquer la notion de compatibilité, il faut un règlement clair, précis et non soumis à interprétation or ce n'est pas le cas pour les trames vertes et bleues. Le projet de ligne nouvelle devra toutefois montrer qu'il préserve les fonctionnalités (= prise en compte).

➤ **Christine Combarous de la Société de Protection des Paysages et de l'Esthétique de la France (SPPEF)** s'interroge sur le classement des espaces boisés en enjeu modéré, alors qu'un décret est nécessaire pour leur déclassement.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Les espaces boisés classés sont en enjeux modérés à ce niveau du projet car ils sont pris en compte dans les documents d'urbanisme et dans le milieu humain où ils apparaissent comme servitude.

Ils ont une valeur moindre qu'une zone Natura 2000 ou qu'une réserve naturelle mais cela ne veut pas dire qu'ils ne seront pas considérés dans l'analyse. Ils constituent tout de même un enjeu.

Réponse de l'Etat – Jacques Regad responsable service Biodiversité, Eau, Paysage DREAL LR :

Ce qui est indiqué sur le document présenté aujourd'hui sont les espaces boisés classés des POS et PLU, ce qui n'implique pas un décret car c'est une procédure strictement liée au PLU. En revanche, les sites classés sont une procédure nettement plus forte qui nécessite un décret ministériel de classement. Ils apparaîtront en enjeu très fort dans les diapositives suivantes du PowerPoint de présentation dans la partie Patrimoine et Paysages.

➤ **Gilles Brocard du syndicat mixte du bassin de Thau** pose une question sur les enjeux physiques, notamment sur l'hydrologie et l'hydraulique.

Il s'étonne, d'une part, de ne pas voir mentionner les schémas d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) sur le territoire et d'autre part, la manière dont Réseau Ferré France mentionne les cours d'eau à grands migrateurs et/ ou présentant une « très bonne qualité » écologique. Il rappelle l'objectif de la directive cadre sur l'eau de 2000 qui est l'atteinte du bon état quantitatif et qualitatif écologique, chimique pour l'ensemble des cours d'eau sur l'ensemble du périmètre du SDAGE Rhône Méditerranée Corse et du territoire national donc l'enjeu de « bonne qualité » écologique concerne tous les cours d'eau.

Réponse Maître d'Ouvrage

Concernant les « autres cours d'eau », il y a les cours d'eau non pérennes c'est-à-dire temporaires qui sont nombreux dans notre région et qui sont classés en enjeux forts. Les SAGE sont bien pris en compte, mais ne sont pas toujours cartographiables.

Réponse de l'Etat Pierre Dross DREAL LR

Les enjeux très forts sont les cours d'eau grands migrateurs ou ceux de « très bonne qualité » et non pas de « bonne qualité ». Dans la directive cadre sur l'eau, il y a obligation de ne pas les déclasser, c'est un enjeu supérieur donc il faut les maintenir en « très bonne qualité ».

➤ **Fabien Gilot (Groupe Ornithologique du Roussillon)** demande sur quels documents de référence RFF va s'appuyer pour réaliser les analyses de trames vertes et bleues.

Réponse du Maître d'Ouvrage, Benjamin Adam du bureau d'études BIOTOPE

La donnée essentielle qui va être utilisée pour les trames bleues, les cours d'eau et les zones humides est celle qui a déjà été inventoriée dans les inventaires départementaux. Pour les trames vertes, la base documentaire s'appuie sur le Schéma Régional de Biodiversité (SRB) et une analyse qui va être menée en parallèle à partir des ZNIEFF de nouvelle génération qui recensent bien la richesse écologique de certaines zones et un travail d'affinage en croisant le périmètre des ZNIEFF avec des cartes d'occupation des sols, mais aussi avec des personnes qui connaissent bien le terrain (étude du PNR de la Narbonnaise notamment).

Réponse de l'Etat – Jacques Regad responsable service Biodiversité, Eau, Paysage de la DREAL LR

Le Schéma de Cohérence Ecologique sera établi pour 2012. En attendant, la DREAL demande que la méthode servant à déterminer les trames vertes et bleues soit clairement définie, notamment vis à vis du document de cadrage du CSRPN (Conseil Scientifique Régional du Patrimoine Naturel) qui devrait être transmis à RFF courant juillet 2010.

➤ **Emmanuelle Romet du Parc Naturel Régional de la Narbonnaise** souligne qu'en 2009, une première étude a été réalisée à l'échelle du parc sur les trames vertes et bleues. Le PNR met à disposition de RFF ces données. Cette approche méthodologique a permis au PNR de tester l'approche COMOP du Ministère de l'environnement. Le parc a établi une analyse critique qui pourrait être utile à la propre démarche de RFF. Cette année, le parc continue d'affiner cette étude pour aller au-delà des limites qu'elle pose et ce, afin de préciser les zones d'enjeux et de bien identifier les continuités sur le territoire du parc.

Benjamin Adam confirme que BIOTOPE prend bien évidemment en compte des données qui seraient plus précises que celles du SRB, ce qui est effectivement le cas pour celles du PNR.

➤ **Bernard Aubert du collectif de l'Association de la Protection de la Nature et des Usagers de la baie d'Aigues Mortes** pose une question sur les aléas naturels. Quelle est l'échelle de l'intensité de l'aléa que Réseau Ferré de France s'est fixé ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Les études portent sur des aspects macro du territoire et elles ne portent pas sur le calage fin des ouvrages hydrauliques. Aujourd'hui, les études considèrent le niveau des plus hautes eaux pour le pré-dimensionnement des ouvrages (estimations des coûts). Pour les grands cours d'eau, la périodicité classiquement retenue est la crue centennale ou la crue historique. L'analyse fine des écoulements sera réalisée dans le cadre de la procédure Loi sur l'Eau (phase APD voire PRO). Par exemple, des modélisations seront réalisées lorsque le projet sera défini très précisément (tracé en plan, profil en long, rétablissements...).

➤ **James Molina** se demande si la notion de cumul d'impact peut être prise en compte.

Réponse du Maître d'Ouvrage

La prise en compte des impacts interviendra plus tard, au niveau de l'APS et dans la réalisation de l'étude d'impact. Pour ces études d'étape 1, RFF est bien dans la démarche de « détermination de zones d'enjeux et définition d'une zone de passage préférentielle ». Le tracé est la première mesure pour limiter les impacts potentiels.

➤ **James Molina** pense qu'il manque le niveau « sans enjeu », concernant les cartes simplifiées pour la recherche de zones de passage.

Réponse du Maître d'Ouvrage

Pour RFF, il n'y a pas de zone du territoire sans enjeu. De plus, ces cartes sont destinées à la concertation avec les élus et doivent être synthétiques. Seule trois niveaux ont ainsi été retenus.

➤ **Daniel Calla de l'association FRENE 66** souhaite savoir ce qu'il est prévu pour que l'engagement fort des deux gouvernements espagnol et français concernant la mixité de la ligne (Perpignan le Perthus Barcelone) soit respecté ? Comment va-t-on faire par la suite quand les trains de fret arriveront à Perpignan ?

Réponse du Maître d'Ouvrage

Les termes exacts du contrat de concession de TP ferro (ligne entre Figueras et Perpignan) demandaient l'accès à la section internationale (TP ferro) par les deux entrées. Il s'agissait donc pour la France qui avait le même écartement européen que la concession de raccorder la concession au réseau existant, ce qui est fait depuis février 2009. Côté espagnol, ils n'ont pas le même écartement que l'écartement européen donc ils avaient l'obligation de construire une ligne nouvelle pour laquelle ils ont rencontré quelques difficultés techniques ce qui fait qu'ils auront 3 à 4 années de retard. A terme, avant la mise en service de la Ligne nouvelle Montpellier

Perpignan, la continuité ferroviaire sera respectée avec des standards européens de Madrid, Barcelone à Perpignan et vers le reste de l'Europe.

Les gouvernements auront accompli leur devoir qui était d'amener des trains de personnes et de marchandises aux portes de la concession.

➤ **Daniel Calla de l'association FRENE 66** intervient de nouveau afin que le maître d'ouvrage lui précise s'il y aura bien une ligne mixte entre Narbonne et Perpignan ?

Réponse du Maître d'Ouvrage

Cette question est l'une de celles auxquelles les études qui démarrent devront répondre.

Le doublet de ligne (la ligne actuelle et la Ligne nouvelle Montpellier Perpignan) doit permettre de faire circuler l'ensemble des circulations attendues en 2020 mais aussi en 2050. La question du coût est loin d'être neutre. Ceci ne concerne pas uniquement le coût des travaux mais aussi celui des mesures compensatoires. La question actuelle est : quelles sont les sections sur lesquelles il faut assurer la mixité et quelles sont les sections sur lesquelles on peut s'en passer y compris à l'horizon de 50 ans ? Traverser les Corbières avec des pentes à 12 pour 1000, cela sera impactant pour le paysage et très impactant pour le coût du projet compte tenu des mouvements de terre très importants. Le nombre de trains n'est pas identique partout. Le projet doit-il être identique sur tout son linéaire ?

La finalité, ce n'est pas l'infrastructure mais le service rendu. Ce qui importe à RFF, c'est, à terme, d'avoir un projet qui réponde aux besoins des collectivités. Ce qu'il faut retenir, c'est comment assurer la circulation de l'ensemble des trafics (voyageurs et marchandises) à un coût acceptable ?

➤ **Jacques Regad responsable du service BEP, DREAL LR** : Est-ce qu'au stade de la définition des zones de passage, la mixité impacte le choix ou est-ce un critère qui interviendra plus tard dans la définition du projet ?

Réponse du Maître d'Ouvrage

Aujourd'hui, ce critère ne va pas être discriminant sauf si l'on réfléchit aux pentes (terrassement). Par contre, en termes d'aménagement connexes comme les bassins de rétention il y aura des coûts supplémentaires par rapport à une plate forme qui n'accepterait que des TGV.

RFF va définir des zones de passage en identifiant les zones contraignantes si le projet est mixte. Par exemple, si le projet est à proximité d'une zone Natura 2000, la réalisation de sections à 3 ou 4 voies est moins opportune, car elle consomme de plus grandes emprises.

L'objectif de la démarche de hiérarchisation des enjeux est d'identifier les secteurs du territoire sur lesquels le projet doit éviter de s'inscrire. Pour faciliter les choix, un travail visant à contraster les cartes d'enjeux est proposé. Si au final, tout est classé « très fort », le volet « environnement » ne pourra être utilisé comme critère de choix par rapport à la technique et aux coûts.

Penser à l'inverse qu'en protégeant tout, les techniciens paieront les mesures compensatoires, ceci conduira à renchérir le coût du projet, au point de remettre en cause sa pertinence socio-économique. Or, sans projet, point de report modal.

➤ **Jean-Luc Noyer des Gardiens de la Gardiole** demande à RFF de le mettre en relation avec les bureaux d'études pour qu'ils puissent leur faire part de leurs remarques.

Réponse du Maître d'Ouvrage

RFF propose de rencontrer M. Noyer au mois de juillet pour échanger sur ses demandes précises et intégrer, si besoin, de nouvelles données.

➤ **Pierre Dross de la DREAL LR** précise que la réflexion sur le choix des couloirs de passage, présentés aux participants aujourd'hui à une échelle du 100 000^{ème}, ne représente pas la démarche prévue à une échelle de 25 000^{ème}.

Réponse du Maître d'Ouvrage

Le choix des zones de passage se fera aux deux échelles pour avoir l'analyse précise des enjeux sur un secteur donné, mais aussi pour avoir une vue d'ensemble sur plusieurs kilomètres (du fait des caractéristiques de la grande vitesse). Éviter un enjeu dans un point donné peut en impacter un autre plus important 3 Km plus au sud

par exemple. Cette vision d'ensemble des enjeux présents entre Montpellier et Perpignan est une notion primordiale pour l'évaluation environnementale qui sera à réaliser ultérieurement.

➤ **Jacques Regad responsable du service BEP, DREAL LR** Sur l'état des lieux environnemental, quel est le planning de la phase de récupération des informations ?

Réponse du Maître d'Ouvrage

RFF accumule l'information au fil de l'eau. Les données ne sont pas toutes récoltées surtout au niveau des documents d'urbanisme. L'état initial de l'environnement devrait être complet sous 15 jours (du moins les 59 enjeux environnementaux considérés dans la hiérarchisation). Mais il est toujours enrichi si une donnée intéressante parvient ultérieurement.

➤ **Sylvie Pin Ruiz de l'Agglomération de Béziers** Comment dans cette étude de zones de passage, l'étude des gares nouvelles est-elle prise en compte? Les critères sont-ils les mêmes que ceux de l'étude de l'infrastructure? A quel moment intervient l'analyse des différents sites de gare retenus dans les études pré-fonctionnelles ?

Réponse du Maître d'Ouvrage

L'étude des gares, existantes et/ou nouvelles, relève d'une réflexion fonctionnelle qui se fait à partir des études de trafics et socio-économiques (accessibilités). Il s'agit de répondre à la question : comment desservir le territoire ?

Des enquêtes dans 29 gares vont être réalisées le 18 et le 19 juillet prochains, après une première vague en mars 2010.

Aujourd'hui, le couloir n'exclut aucune possibilité. En revanche, il sera important d'appréhender en fonction des zones de passage identifiées si la fonctionnalité de la desserte est possible via un raccordement ou via une gare nouvelle.

➤ **Emmanuel Rousseau de la Ligue de la Protection des Oiseaux de l'Aude** Dans le département de l'Aude, les zones de protection spéciales directives oiseaux ont des périmètres très larges. Avez-vous prévu des zonages beaucoup plus précis au niveau des espèces qui ont permis la désignation de ces sites et comment ?

Réponse du Maître d'Ouvrage

Il y aura le zonage Natura 2000 qui est un enjeu très fort et l'exploitation des données existantes notamment sur la ZPS Basses Corbières à travers le document d'objectifs qui a été réalisé par la Chambre d'Agriculture des Pyrénées-Orientales, sur le volet oiseaux. Il n'y aura pas d'inventaire en étape 1, mais RFF en réalisera en étape 2.

➤ **Emmanuel Rousseau** souhaite savoir si des mises à jour sont prévues sur cette ZPS qui commencent à dater (3 ans) ?

Réponse du Maître d'Ouvrage

La compétence pour la révision des documents d'objectifs revient à l'Etat et non à RFF. Il faut donc demander à l'Etat s'il souhaite les réviser.

Réponse de l'Etat – Jacques Regad responsable service Biodiversité, Eau, Paysage de la DREAL LR

L'Etat a une obligation de résultats par rapport à la Commission européenne et veillera donc à la mise à jour des documents objectifs. Mais l'effet du projet sur le site Natura 2000 et/ou sur les espèces protégées qui seront sur le site dépend d'une étude spécifique liée au projet en lui-même. Il y aura, dans le cadre du projet et de l'avant projet, la nécessité de faire des études complémentaires pour des espèces protégées donnant lieu à des mesures de dérogation ou à des mesures de compensation.

Réponse du Maître d'Ouvrage

Des inventaires seront réalisés. Ces révisions pourront alimenter la révision du DOCOB, si l'Etat le demande. RFF mettra à disposition de l'Etat ses données par le biais de conventions. C'est le cas sur la zone de protection spéciale des Costières à Nîmes où le document d'objectifs est en cours de réalisation.

➤ **Jean-Luc Thibault d'ECCLA** pose une question sur les enjeux humains par rapport au bruit. A quel moment des études vont être étudiés les impacts du bruit ? Y-a-t-il depuis le débat public une évolution sur la façon d'appréhender le bruit ?

Réponse du Maître d'Ouvrage

Dans le cadre des études vont être définies des zones « bâti » pour estimer les populations concernées dans une zone de passage. Il y a des zones de passage qui sont plus densément peuplées que d'autres. Les études acoustiques sont menées en phase d'Avant Projet Sommaire lorsque plusieurs variantes de tracé sont étudiées en considérant les circulations de trains à l'horizon 20 ans après la mise en service. RFF prend des hypothèses de trafics : fréquence/ temps/ vitesse/ type de trains qui sont traités par un logiciel (MITHRA). Ce logiciel de simulation de propagation du bruit est éprouvé (ex : comparaison modélisation bruit après mise en service sur la LGV Est. De plus, il prend en compte les effets météorologiques dans la propagation du bruit, du vent).

L'ambiance sonore initiale (mesures sur une semaine avec des micros en un lieu donné) détermine les seuils réglementaires à respecter pour les habitations riveraines. Une personne habitant au milieu des Corbières (zone d'ambiance calme) aura un niveau de protection plus important que la personne qui vit dans une zone ambiance bruyante (zone non modérée), par exemple en zones périurbaines (routes, autoroute). Les études seront faites en Avant Projet Sommaire (dimensionnement des ouvrages) et c'est en phase d'Avant Projet Détaillé que seront définis très précisément les dispositifs (écrans, isolation de façade...).

➤ **Daniel Calla de l'association FRENE 66** s'inquiète du manque de financement. Y-a-t-il aujourd'hui un pré engagement des acteurs pour mener les études jusqu'en 2015 (date de l'enquête d'utilité publique) ?

Réponse du Maître d'Ouvrage

Sans argent, le projet ne verra pas le jour. Aujourd'hui, le projet n'a pas de convention de financement pour boucler l'ensemble des études décrites jusqu'en 2015.

Si en septembre 2010, il n'y a pas de convention de financement, le projet prendra du retard. RFF a apporté 5 millions d'euros par anticipation. Il faut donc trouver d'autres partenaires pour le financement. Il manque environ 37 millions d'euros pour couvrir toute cette période.

➤ **Gilles Brocard du Syndicat Mixte du Bassin de Thau**

Quel est votre programme de consultation et de recueil d'informations auprès des collectivités, notamment pour être sûr d'intégrer les préoccupations de développement, d'aménagement ou les projets futurs de ces collectivités pour en faire un projet partagé ?

Réponse du Maître d'Ouvrage

Avant de lancer les études, RFF a rencontré individuellement les 70 maires concernés par le couloir de passage de 5 Km. Le travail de recensement (SCOT, SAGE, PLU...) a pour objectif la création d'une cartographie partagée des documents existants et leur traduction en termes d'enjeux. Pour les collectivités, notamment toutes les communes, il est difficile de recueillir de l'information cartographique car les maires ont envisagé des projets qui n'ont pas été inscrits dans les documents d'urbanisme. Les PLU ne sont pas à jour. Les données sont très hétérogènes.

RFF ou les bureaux d'études ont des contacts réguliers avec les agglomérations, le Conseil régional... RFF recense l'ensemble des réseaux y compris ceux en projection comme le projet du dédoublement de l'A9 ou Aqua Domitia.

➤ **Jean-Marie Puig de la Société de Protection de la Nature (SPN) - Président du Comité de l'Aude -**

Pourquoi choisir l'option « est » plutôt que « ouest » Narbonne ? En référence à la page 63 du dossier support du maître d'ouvrage, produit pour le débat public.

Réponse du Maître d'Ouvrage

Suite au débat public, le couloir de passage Sud a été préféré au couloir Nord. Les schémas figurant à la page 63 du dossier support proposent des couloirs qui ont été étudiés mais qui n'ont pas été retenus par les cofinanceurs à l'issue des phases d'études.

- **Jean-Marie Puig** Est-ce qu'il y aura un phasage dans la réalisation des travaux et lors de la mise en service ?

Réponse du Maître d'Ouvrage

Le projet tel que RFF l'envisage est bien un projet en continu de Montpellier à Perpignan. S'il y a un phasage, il le sera d'un point de vue économique. Il ne faut pas conduire un projet uniquement en fonction des coûts. Parfois, en allant plus loin, de nouvelles circulations sont créées et la rentabilité socio économique s'en trouve améliorée. Cependant, il est nécessaire de créer des points de connexion entre la nouvelle infrastructure et l'existante (ex. passer à l'ouest de Narbonne parce que cela permet d'envisager plus facilement une connexion vers Toulouse).

- **Jean-Luc Thibault de l'association ECCLA** A quel moment dans le calendrier d'études intègre-t-on l'éventuelle connexion du projet avec la ligne Toulouse-Narbonne?

Réponse du Maître d'Ouvrage

A la mise en service de la Ligne nouvelle Montpellier Perpignan, la nouvelle liaison entre Toulouse et Narbonne n'existe pas. Mais RFF a deux ans voire deux et demi pour mener des études assez détaillées. En 2012 le débat public sur la ligne Toulouse - Narbonne devrait avoir lieu. Une réponse sera alors apportée pour savoir s'il y aura une ligne nouvelle ou un réaménagement de la ligne classique. Il est donc préférable en termes de coûts et de consommation d'espace d'attendre la définition du projet Toulouse - Narbonne. C'est le projet Toulouse - Narbonne qui devra s'adapter au projet de ligne nouvelle Montpellier - Perpignan, ce dernier étant plus avancé en termes d'études.

- **Daniel Calla de l'association FRENE 66** pose une question sur les gares de Narbonne et de Béziers. Est-ce que RFF a pris en compte cet aspect « incongru » de faire deux gares si proches l'une de l'autre ?

Réponse du Maître d'Ouvrage

Suite au débat public, il n'y a pas eu de décision pour ce territoire là. Les Audois demandent la réalisation d'une gare nouvelle pour l'Aude. Il y a des élus régionaux qui défendent une gare unique. RFF va devoir réaliser des études pour ne pas avoir un à priori mais pouvoir donner des arguments qui permettent de construire une réflexion cohérente pour le territoire (gare nouvelle versus gare centrale). Dans le Biterrois, la problématique est la suivante : « plus que la gare, il s'agit de voir s'arrêter les trains ».

Conclusion de la séance

RFF remercie l'ensemble des participants pour leur présence à ce 1^{er} atelier environnement de définition d'une zone de passage préférentielle de la Ligne nouvelle Montpellier - Perpignan et les invite à clore cette demi-journée autour d'une collation. RFF rappelle brièvement les prochaines échéances :

- Organisation d'un atelier agriculture, viticulture et foncier le 8 juillet prochain à Narbonne
- présentation des propositions de zones de passage en septembre
- présentation de la zone de passage préférentielle proposée en novembre.

Fin de l'atelier 12h00
