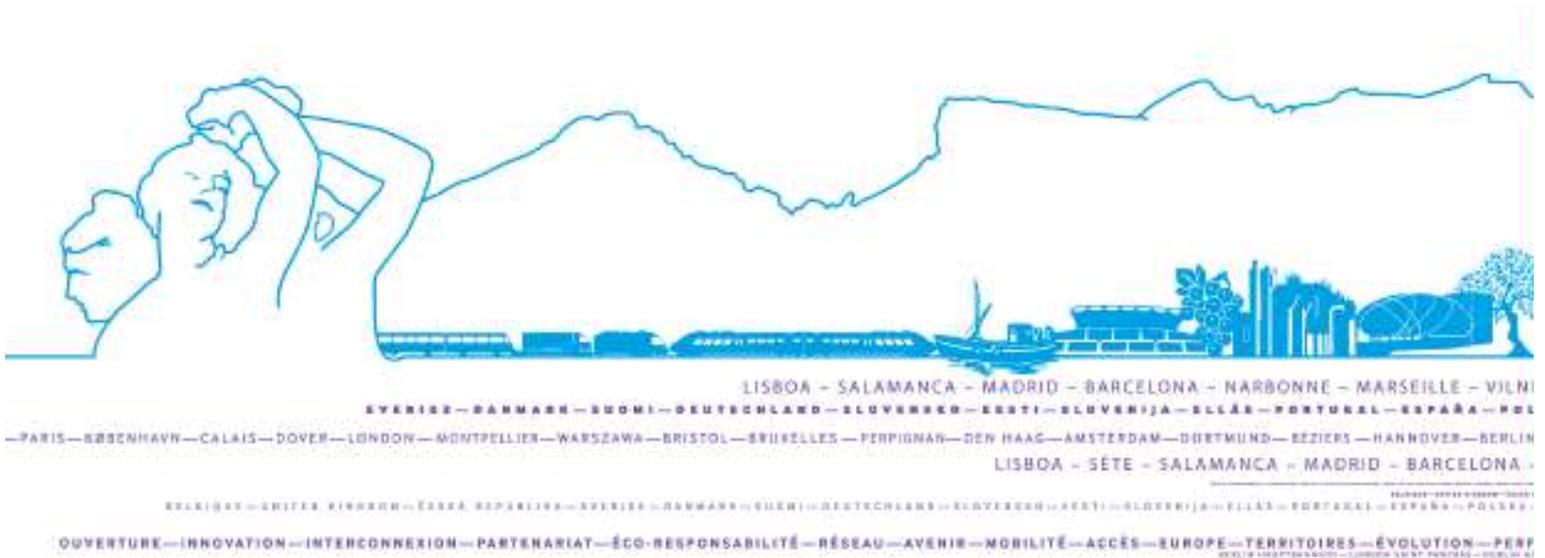


Compte-rendu

COMMISSION CONSULTATIVE 2

Mardi 14 septembre 2010 – LA PALME
Foyer communal – Place de la République



Début de la réunion 10h05 en présence de 20 participants

NOM	PRENOM	ORGANISME
CHARVET	Anne-Marie	Préfecture de l'Aude
FABRE	Marie-Hélène	Sénat
MOULIN	Philippe	Assemblée nationale
FOULQUIER	Dany	Conseil Général de l'Aude
DEGAEFF	Jean-Pierre	Conseil Général de l'Aude
THERON	Christian	Conseil Général de l'Aude, Mairie de Roquefort-des-Corbières
MIAILHE	Roger	Communauté de communes Corbières en Méditerranée
HAEDENS	Sébastien	Communauté de communes Corbières en Méditerranée
BRUNEL	Serge	Communauté d'agglomération du Grand Narbonne
LAUS	Renaud	Mairie de Narbonne
BRUNEL	Roger	Mairie de Portel-des-Corbières
COMBES	Roger	Mairie de Sigean
PLA	André	Mairie de La Palme
DESMIDT	Jean	Mairie de Caves
BOUTON	Alain	Mairie de Treilles
CROS	Valérie	Mairie de Leucate
PRAX	Romain	SYCOT de la Narbonnaise
CAREL	Damien	Ingérop
ROSSI-FERRARI	Isabelle	Ingérop
RICHER	Jean Pierre	Garant

Les intervenants de Réseau Ferré de France Direction Régionale Languedoc-Roussillon pour cette commission :

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

Objectif de la commission consultative

Suite à la décision du Conseil d'Administration de Réseau Ferré de France (RFF) en date du 26 décembre 2009 de poursuivre le projet, la mission Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan conduit actuellement les études de définition d'une zone de passage préférentielle, étape n°1 des études préalables à la Déclaration d'Utilité Publique. Dans ce cadre, 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.

Ainsi, Réseau Ferré de France souhaite associer le plus en amont possible des études préalables à la Déclaration d'Utilité Publique les élus des territoires concernés afin de recueillir leurs avis sur les options de passage.

Afin de préparer au mieux la définition de la zone de passage préférentiel, Réseau Ferré de France a mis en place des commissions consultatives permettant des **échanges directs** lors desquels **les élus contribuent à la réflexion sur le projet**.

Les objectifs de la Commission consultative sont donc de:

- Apporter la connaissance du territoire
- Formuler des avis sur les résultats des études et les productions des ateliers
- Transmettre les avis des élus au COPIL (financeurs)

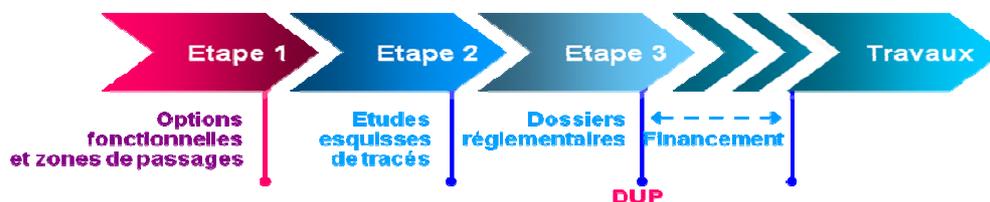
Le déroulé de la commission:

Madame le Préfet, Anne-Marie CHARVET, ouvre la séance en souhaitant que cette commission consultative permette d'avancer dans l'élaboration du projet.

Un tour de table de présentation est fait. Madame le Préfet profite de celui-ci pour rappeler que l'Etat et les élus présents sont intéressés par l'établissement rapide d'options de passage précises.

Edouard PARANT signale l'absence d'un représentant de la mairie de Fitou.

- La présentation de Jean-Pierre RICHER, Garant : indépendant du Maître d'Ouvrage
 - Veille au bon déroulement de la concertation, à la qualité de l'information
 - Dresse le bilan de la concertation en fin d'étape
 - garant.inmp@gmail.com / www.lalignenouvelle.com
- La décision de Réseau Ferré de France (présentée individuellement aux Maires entre février et mars 2010)
- La poursuite des études en 3 étapes :



- Objectif de l'étape 1 :
 - Recueil des données
 - Diagnostic territorial
 - Propositions des options de passage
 - Analyse comparative
 - Etude et définition de zone de passage prioritaire (~1 000m)
- Le dialogue avec les acteurs (COPART, réunions publiques, ateliers, Commissions consultatives)

- Le couloir d'étude (800 km² - 74 communes) :
 - Séquence 1 : Toulouges – Salses-Le-Château
 - Séquence 2 : Salses-Le-Château – Peyriac-de-Mer
 - Séquence 3 : Peyriac-de-Mer - Vendres
 - Séquence 4 : Vendres - Loupian
 - Séquence 5 : Loupian - Lattes

- La démarche : les sensibilités du territoire, « porte d'entrée » des études
 - Le couloir d'étude : synthèse et la hiérarchisation des enjeux
 - La séquence 2 : principaux enjeux (physiques, humains, naturels, patrimoniaux et paysagers)

- La méthode pour déterminer les options de passage :
 - Concilier environnement, besoins fonctionnels (vitesse minimale de circulation, desserte, connexion Toulouse-Narbonne) et contraintes techniques (contexte hydraulique, relief, infrastructures...)
 - Séquence 2 :
 - Retour sur les 1^{ères} réflexions de l'atelier Environnement n°2 du 7 septembre 2010
 - les 1^{ères} réflexions de Réseau Ferré de France sur les options de passage

La présentation a été suivie d'un échange sous forme de questions réponses avec la salle.

En appui à la présentation, RFF distribue aux participants un atlas cartographique au format A3 comprenant un plan de localisation, ainsi que, pour la séquence 2, l'ensemble des enjeux présentés par grand thème (milieu naturel, patrimoine et paysage, milieu physique, milieu humain), les principaux enjeux environnementaux et la synthèse des enjeux.

Le PowerPoint de présentation est en ligne sur le site www.lalignenouvelle.com sous la rubrique Documents – Réunions de concertation – Commissions consultatives

L'ensemble des cartes présentées lors de la commission consultative sont également disponibles sur le site Internet du projet à la rubrique cartographie.

La restitution par RFF des études en cours

Les principaux enjeux identifiés dans la séquence 2

RFF précise que l'environnement a constitué la porte d'entrée principale des études, conformément aux exigences du Grenelle.

Le couloir d'études retenu à l'issue du débat public, large de 5 kilomètres, a été étudié au travers d'une soixantaine de critères répartis selon 4 grands thèmes, conformément aux échanges menés avec la DREAL :

- Le milieu physique

Les principaux enjeux rencontrés sont la présence de zones inondables, les zones de submersions marines ainsi que les mares souterraines.

- Le milieu naturel

Les secteurs les plus sensibles correspondent aux zones naturelles d'intérêt écologique et au réseau NATURA 2000 notamment les « Basses Corbières », les étangs de Bages Sigean et des secteurs sur Montredon, présence de grands rapaces, projet de réserve naturelle du massif de Fontfroide, site classé et son projet d'extension.

- Le milieu humain et les activités

Les enjeux principaux sont les zones urbaines, actuelles et futures, ainsi que les zones d'activités, également actuelles et futures, mais aussi les zones AOP et zones cultivables et les équipements techniques tels le dépôt d'explosifs d'Opoul-Périllos (procédure de PPRT en cours) et les parcs éoliens avec leur périmètre de protection de 500 m.

- Le paysage et le patrimoine

Les enjeux à préserver en priorité au titre du paysage et du patrimoine sont les monuments historiques et sites classés et inscrits. (Château de salses, villages perchés, Parc naturel de la Narbonnaise).

La synthèse des enjeux

La méthodologie de hiérarchisation des enjeux a été présentée lors de l'atelier environnement n°1 du 6 juillet 2010. Elle permet d'identifier des zones plus ou moins sensibles au regard de l'ensemble des critères étudiés.

En partenariat avec les services de la DREAL (SBEP, SECE, SRNT), à chaque enjeu a été associé un niveau de sensibilité : modéré, fort ou très fort. Ces niveaux de sensibilité ont ensuite été transcrits sur les fonds de plan à l'aide de hachures dont l'épaisseur plus ou moins importante traduit la sensibilité plus ou moins forte des enjeux.

A chaque thème a été associée une couleur et les hachures des 4 thèmes ont été juxtaposées. Les cartes résultantes, parfaitement exploitables par les techniciens permettent de ne pas occulter d'information, contrairement aux aplats de couleurs habituellement utilisées, mais restent difficilement présentables aux élus ou au grand public. C'est pourquoi RFF a fait réaliser plusieurs tests qui ont permis d'établir des cartes simplifiées plus lisibles, avec un code couleur en facilitant l'appropriation.

La carte de cumul des enjeux présente les zones d'enjeux majeurs, d'enjeux très forts, d'enjeux forts et de moindre enjeu. Certaines zones d'enjeux majeurs sont transversales au couloir d'étude et ne peuvent donc être évitées. Sur ces secteurs tout particulièrement, l'analyse devra être approfondie au cours des études ultérieures. La méthode d'analyse a été présentée à la DREAL qui a demandé certains ajustements (notamment la prise en compte des projets de classement de certains sites) afin de pouvoir valider l'approche.

RFF insiste sur la phase des tests pour l'élaboration des cartes de cumul des enjeux. Afin de pouvoir servir à la détermination des zones de passage, il fallait que ces cartes soient discriminantes : une omniprésence de zones rouges (enjeux majeurs) n'aurait en effet pas permis d'identifier les zones de passage les moins dommageables pour l'environnement. Il a donc fallu faire ajuster les curseurs entre les différents niveaux de sensibilité pour en faire un outil d'aide à la décision.

L'observation de la carte générale des enjeux cumulés des 5 séquences montre que :

- le couloir d'études est contrasté sur l'ensemble du linéaire tout en présentant un environnement remarquable ;
- le choix, à l'issue du débat public, de s'éloigner de la zone littorale a été judicieux, puisque l'ensemble de la bande littorale présente un figuré rouge et se situe donc en enjeu majeur.

Les zones d'enjeux majeurs de la séquence 2 correspondent au futur PPRT d'Opoul-Périllos, le site classé du château de Salses le Château, aux zones urbaines, aux zones de biodiversité du milieu naturel (site NATURA 2000 des Basses Corbières).

La présentation par RFF des zones de passage identifiées

RFF rappelle que l'objet de la réunion de ce jour est d'avancer sur les options de passage.

Le projet est bâti à partir de besoins fonctionnels (permettre des circulations voyageurs et fret, rouler vite, assurer une desserte locale) et doit prendre en compte les enjeux de l'environnement, les contraintes techniques telles que le relief, l'hydraulique, les infrastructures existantes.

Les zones de passage identifiées en atelier environnement du 7 septembre 2010

Lors de l'atelier environnement du 7 septembre 2010, les participants se sont livrés à un exercice de définition d'options de passage possibles. Celles-ci sont présentées à l'assemblée.

Les propositions de l'atelier environnement sont visibles sur le PowerPoint de présentation, sur les diapositives 34 et 35.

Les positions des élus sur les zones de passage identifiées par RFF

RFF présente ensuite ses propres réflexions en termes d'option de passage avec les fonctionnalités et contraintes suivantes :

- Etudier un projet apte à la grande vitesse pour les voyageurs ;
 - Relier la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan à la ligne Toulouse-Narbonne ;
 - Implanter ou pas des gares nouvelles ;
 - S'affranchir de la présence d'éoliennes ;
 - Adapter le projet aux zones inondables ;
 - Adapter le projet au relief ;
 - Respecter les infrastructures existantes.
- **Anne-Marie CHARVET – Préfet de l'Aude** demande des précisions ; la superposition des options de passage proposées par RFF et celles issues des réflexions de l'atelier environnement ne facilite pas la lecture.

Réponse Maître d'Ouvrage :

La zone bleue représente les options issues de l'atelier environnement. Cette proposition est intéressante car elle propose un projet normalement plus sécurisé du point de vue juridique.

En effet les éventuels recours au niveau environnemental devraient être moins nombreux. A noter que la zone bleue correspond à l'une des options de passage proposée par RFF.

- **Anne-Marie CHARVET – Préfet de l'Aude** souligne qu'à partir du sud de la séquence, trois options de passage sont aujourd'hui soumises à discussion. Celle qui tient le plus en compte la solidité juridique (zone bleue) est celle qui est le plus à l'Est.

Madame le préfet demande si cette option retient aussi la faveur de RFF notamment en termes de coût, de contraintes techniques et si elle est la plus réaliste. Guidé par l'efficacité, Madame le Préfet souhaite avant tout éviter d'égarer les élus sur des options irréalisables.

Réponse Maître d'Ouvrage :

RFF rappelle que le projet imaginé il y a 15 ans ne passait pas du tout dans l'option de passage la plus à l'Est. Le PIG (projet d'intérêt général) traversait le massif des Corbières au centre du couloir de passage retenu suite au débat public.

Il faudra démontrer dans le dossier d'enquête publique que le projet proposé ne peut pas être optimisé par rapport à l'environnement à un coût raisonnable ce à quoi s'attachent les études actuelles. Il existe par ailleurs des contraintes nouvelles liées à la mixité (rayons, dévers, pentes).

Les options de passage plus à l'Ouest dans les Corbières nécessitent de nombreux tunnels et viaducs qui pourraient remettre en cause la solidité du projet. RFF s'interroge sur le caractère supportable de ces coûts pour la puissance publique.

L'option la plus à l'Est permet de se rapprocher des infrastructures existantes et de concentrer les nuisances. De plus, les environnementalistes ont indiqué qu'il y existait deux milieux naturels : les Corbières et les milieux aquatiques des étangs.

Ces deux milieux communiquent assez peu. Passer dans l'un ou l'autre n'est pas favorable car le projet entraînerait une fragmentation de l'espace. A la frange de ces deux milieux, les incidences sont moindres. En revanche, on se rapproche des villages.

- **Marie-Hélène FABRE – Assistante parlementaire du Sénateur Roland COURTEAU** s'interroge sur le tracé du PIG qui est aujourd'hui un tracé pas forcément optimal mais qui fait l'objet d'une réservation d'emprise d'une bande de 100 m dans laquelle les terrains sont gelés. Mme FABRE se demande quel est l'avenir de cette bande.
- **André PLA – Maire de La Palme** rappelle qu'il a vécu avec le maire de Roquefort les mêmes types de débat dans les années 1990 avec l'aboutissement d'un emplacement réservé voire l'achat de certains terrains à des viticulteurs. Le PIG passe dans une zone rouge alors qu'à l'époque il n'y avait pas de contestation écologiste.

Réponse Maître d'Ouvrage :

Les zones Natura 2000 ne sont pas des zones sanctuarisées. Cependant, quand une infrastructure passe à l'intérieur de son périmètre, une compensation de chaque hectare prélevé est demandée.

Actuellement cette compensation varie du quintuple au décuple.

Par exemple, sur la gare nouvelle de Nîmes Manduel, l'autorité environnementale demande l'acquisition de 50 ha pour la gare ainsi que 500 ha de mesures compensatoires du fait notamment de la présence d'outardes canepetières.

- **André PLA – Maire de La Palme** s'inquiète car le tracé le plus à l'Est traverse la plaine viticole et une future zone d'activité. L'ancien tracé est moins pénalisant que le nouveau tracé proposé.
- **Anne-Marie CHARVET – Préfet de l'Aude** rappelle que le Grenelle de l'Environnement a certes donné des préconisations. Mais concernant la loi, il convient de concilier la lettre et l'esprit. L'expérience du contournement Nîmes Montpellier doit attirer notre vigilance. Le président du Conseil régional veut que cette ligne se fasse pour des raisons évidentes de désenclavement du territoire. Il existe un consensus des élus. Il faut que la ligne se réalise, certes en tenant compte de l'environnement, mais aussi de la préservation du vignoble. L'esprit du Grenelle est la préservation du vignoble de qualité, des zones humides, des sites Natura 2000. Il faudra sans doute distinguer le vignoble

« de qualité » et « de moins grande qualité » et éventuellement trancher entre les deux pour permettre un passage compatible.

Réponse Maître d'Ouvrage :

RFF est en accord avec la synthèse de Madame le Préfet qui rappelle la nécessaire cohabitation entre les hommes et la préservation du territoire au sens large (vignobles et zones naturelles).

Autour de Fitou, les cartes présentent les surfaces classées en AOP. Les zones cultivables ont été identifiées. RFF a identifié qu'aujourd'hui 70% des surfaces cultivables sont plantées.

Il reste donc 30% de surface disponible en AOP qui n'est pas plantée. Même en passant dans les plaines de Fitou, le projet ne prendrait pas 30% de la surface déjà plantée. Ce même travail a été mené sur l'ensemble des AOP du couloir.

Les aires d'appellation sont plantées entre 50% et 70% de la surface classée cultivable. RFF rappelle qu'une décision a été actée à l'issue du débat public : la mixité du projet sur les sections les plus circulées. Le développement du transport ferroviaire de marchandises est important et la demande provient essentiellement des plateformes logistiques des Pyrénées-Orientales.

Pour autant la réflexion doit s'orienter vers la question : doit-on réaliser une ligne apte aux trains de marchandises sur l'ensemble du linéaire si la demande de transport ne le justifie pas ?

En effet, un tracé uniquement « voyageurs » donnerait plus de liberté pour inscrire un projet par endroit.

- **Anne-Marie CHARVET – Préfet de l'Aude** se demande où passerait le fret si la ligne nouvelle était uniquement voyageurs.

Réponse Maître d'Ouvrage :

RFF répond que le fret emprunterait alors la ligne actuelle, avec les TER. Cette possibilité n'a sens que sur les parties d'itinéraires les moins circulés.

- **Marie-Hélène FABRE – Assistante parlementaire su Sénateur Roland COURTEAU** exprime son incompréhension. En 1992, le tracé était une ligne voyageurs avec du fret à haute valeur de technicité. Un débat a eu lieu, un tracé a été défini et tout a été bloqué par le financement. Madame FABRE qui suit depuis 20 ans le projet a le sentiment d'être toujours dans le même débat et de ne pas avancer.

Réponse Maître d'Ouvrage :

RFF précise qu'il s'agissait de TGV postal, pas de train de fret. Concernant le fret à haute valeur ajoutée, RFF précise qu'il s'agit de rames de transport de petits colis, comme les TGV adaptés au TGV postaux jaunes. Ces trains ne sont donc pas à proprement parler des trains de fret.

Concernant le projet de 1992, c'est le meilleur endroit d'un point de vue technique pour faire passer un TGV. Aujourd'hui, le débat public a conclu la mise en place de la grande vitesse et des trains de marchandises sur les sections les plus circulées.

Il faut à présent se poser la question : doit-on faire une ligne apte aux trains de marchandises d'un bout à l'autre ?

- **Anne-Marie CHARVET – Préfet de l'Aude** pense que l'expression de Marie-Hélène FABRE résume parfaitement la position des élus lors de la réunion publique à Narbonne pendant le débat public : Montpellier Narbonne en ligne mixte, sans problème. Au-delà, en fonction des contraintes, il faut réfléchir à la possibilité de réaliser une ligne mixte ou non. La seule question à se poser ce matin est : est-ce que le fait d'introduire la mixité offre des avantages supérieurs aux contraintes. Madame le Préfet souhaite que les élus se positionnent sur le tracé qui apparaît le plus compatible à la fois pour la préservation des zones naturelles Natura 2000 et des zones humides. Ce tracé, inscrit dans l'option la plus à l'Est, est somme toute assez proche du tracé de 1995, et s'en écarte entre Salses et La Palme.
- **Romain PRAX - SYCOT de la Narbonnaise** indique que sur la Narbonnaise, il existe deux enjeux : le premier est la question de la gare et du raccordement avec la ligne Toulouse Narbonne et le second est la question du fret. Le troisième port méditerranéen de grains se situe sur la Narbonnaise. Or ce point n'a

pas été abordé aujourd'hui. La question du fret sur Port-la-Nouvelle est essentielle. Le développement envisagé du port va induire une saturation de la circulation du fret à l'horizon 2010.

Réponse Maître d'Ouvrage :

Le fret issu de Port-la-Nouvelle continuera de se connecter sur la ligne actuelle. RFF ne dispose pas d'étude de marché puisque le port est déjà embranché sur la ligne classique, qui montre que Port-la-Nouvelle va saturer la ligne classique par le fret.

Aujourd'hui 1,8 millions de tonnes arrivent sur Port-la-Nouvelle. Hambourg, par exemple, représente 200 trains par jour. La Région estime que le port de Sète (3 millions de tonnes) va générer 10 trains de fret aller-retour.

Le fret viendra de Port-la-Nouvelle, mais surtout de la mise en œuvre ou pas des plateformes logistiques intermodales du département des Pyrénées-Orientales et du nombre de trains qui proviendront effectivement d'Espagne par le tunnel. Mais RFF sera le premier partenaire du port de Port-la-Nouvelle pour faciliter ses projets de développement.

- **Alain BOUTON - Maire de Treilles** rejoint l'ensemble des intervenants en annonçant que le tracé de 1992 a énormément pénalisé le territoire puisque des réservations foncières ont été faites en « gelant les terrains ». Que vont faire les élus de ces terrains gelés si le tracé ne se réalise plus à cet endroit ? Plus particulièrement sur Treilles, le tracé de 1992 était perfectible. Treilles est un balcon ouvert sur la mer et le passage du TGV était une gêne visuelle et sonore. Monsieur le Maire préfère le tracé proposé aujourd'hui car même si le vignoble est touché, il reste suffisamment d'espaces cultivables en AOP pour accompagner les effets d'emprises du projet et en coût, ce tracé sera moins onéreux que le tracé de 1992. Plus le tracé s'éloigne du littoral, plus les terrassements seront importants donc in fine le coût sera important. Le financement provient de l'Etat, de la Région, des collectivités donc des contribuables et dans le contexte actuel, il faut prendre en compte aussi l'enjeu financier. Enfin, pour ne pas hypothéquer l'avenir, quitte à faire une ligne nouvelle, il conviendrait de la faire aussi pour du fret.
- **Christian THERON - Maire de Roquefort-des-Corbières** a beaucoup échangé avec les responsables de la mission Quérien. La solution qui conviendrait au plus grand nombre serait de suivre au plus près l'autoroute existante. Il n'y a pas de Natura 200 et la nuisance existe déjà par la présence de l'autoroute. Les options plus à l'Ouste ne le satisfont pas.

Réponse Maître d'Ouvrage :

RFF présente les résultats de la Commission consultative n°1 qui s'est tenue le 13 septembre 2010 à Perpignan. Les choix retenus par les Pyrénées-Orientales en séquence 1 interféreront la séquence 2 et vice versa ?

Les élus catalans ont retenu l'option qui intègre le PIG (à l'Ouest de Perpignan) ; à l'approche des Corbières et du site Titanobel, l'option se rapproche de l'autoroute A9 en évitant le château de Salses au départ dans la plaine du Roussillon par l'Ouest puis oblique plein Est vers Fitou.

- **André PLA - Maire de La Palme** remarque que l'option proposée le plus à l'Est tangente une zone rouge où il est interdit à la mairie de réaliser toute construction pour cause de Natura 2000, étangs, oiseaux. Il pense que RFF propose des options qui ne sont pas possibles et qu'en fait, il n'y a pas de choix.
- **Anne-Marie CHARVET – Préfet de l'Aude** voit sa crainte de début de réunion s'effacer avec l'avancement des discussions. Le bon sens est l'option qui passe au plus près du fuseau autoroutier avec les cumuls de nuisances car c'est là que les contraintes urbanistiques sont les moindres, tout comme les zones protégées.
- **André PLA - Maire de La Palme** demande quelle est la différence entre passer le long de l'A9 à Caves ou plus à l'Est le long de la RN vers La Palme. Ceci éviterait de créer un « no man's land ». Il demande pourquoi à cet endroit, l'option de passage ne reprend pas l'ancien tracé.

Réponse Maître d'Ouvrage :

RFF a conscience l'attente très forte que suscite le projet en région. RFF a ainsi rencontré le monde viticole au travers un l'atelier le 8 juillet 2001, notamment Monsieur VERGNE.

Les retours sont extrêmement positifs. Le compte-rendu de cet atelier est en ligne sur le site Internet du projet. Monsieur VERGNES a précisé que 80% des exploitations du monde viticole sont malheureusement en crise.

Les viticulteurs ne feront pas de manifestation contre le projet mais souhaitent être respectés dans leur travail et que la valeur patrimoniale du vignoble soit reconnue.

RFF retient qu'il faut donc se rapprocher des infrastructures existantes, en logeant soit la nationale soit l'autoroute.

RFF apportera aux élus des éléments de coûts. RFF tient à préciser qu'il est moteur sur ce sujet particulier, les cartes produites aujourd'hui ont été réalisées car RFF a débloqué 5 millions d'euros par anticipation. Mais pour l'instant aucun comité de pilotage ne s'est réuni, donc les choix ne peuvent pas être validés.

- **Christian THERON - Maire de Roquefort-des-Corbières** pense que la solution la plus simple et qui avantagerait tout le monde serait de passer entre la nationale et l'autoroute. Les communes de Treilles, caves, La Palme, roquefort, Sigean, Portel et Peyriac ne sont pas touchées. De plus, toutes les nuisances sont au même endroit.
- **Anne-Marie CHARVET – Préfet de l'Aude** qualifie cette solution d'intéressante.

Réponse Maître d'Ouvrage :

RFF demande s'il vaut mieux se rapprocher de l'autoroute ou de la nationale, afin de limiter les délaissés.

- **Anne-Marie CHARVET – Préfet de l'Aude** résume les propos entendus par le fait d'une unanimité semble se dégager pour l'option la plus à l'Est.
- **Romain PRAX - SYCOT de la Narbonnaise** souligne que l'option la plus à l'Est couperait les deux projets économiques en cours : l'ECOPARC et la zone d'activité de La Palme.
- **André PLA - Maire de La Palme** n'est pas favorable à une solution qui coupe son territoire. Il y déjà la voie ferrée, la départementale, la nationale et l'autoroute. Sa préférence irait à un tracé jumelé avec l'autoroute.

Réponse Maître d'Ouvrage :

RFF fait remarquer que la commune de Caves est impactée dans ce cas.

- **Anne-Marie CHARVET – Préfet de l'Aude** insiste pour que soit cernées les priorités. La priorité n°1 est la réalisation du projet. Aujourd'hui, le but est de voir ce qui est le moins contraignant par rapport à des règles de plus en plus nombreuses que le législateur a mis en place. Madame le Préfet entend avec satisfaction que Monsieur VERGN a fait connaître de manière très positive la position de la profession dans le secteur. Il ne faut pas perdre de vue l'intérêt général en conciliant économie, tourisme, cadre de vie... Elle rappelle que la majorité des élus se sont exprimés pour un rassemblement des contraintes dans une option de passage.
- **André PLA - Maire de La Palme** exprime son désaccord car les nuisances concentrées dans une option de passage, personne ne viendra s'installer à La Palme, voire les habitants quitteront la commune pour s'éloigner des nuisances.

- **Anne-Marie CHARVET – Préfet de l'Aude** répond que c'est pour cette raison que RFF doit analyser plus finement les options de passage afin de réduire au maximum les nuisances.
- **Alain BOUTON - Maire de Treilles** rappelle qu'il faut garder la raison et entendre aussi les enjeux financiers.
- **Roger BRUNEL – Maire de Portel-des-Corbières** souligne qu'aux deux extrémités de la séquence il existe certains écueils : à Salses avec l'autoroute et la nationale à franchir et à Peyriac pour aller sur Narbonne. La solution de rapprochement avec les infrastructures existantes fait l'unanimité.
- **Christian THERON - Maire de Roquefort-des-Corbières** ne pense pas que les franchissements soient un problème. En plus, les travaux feront travailler les entreprises locales.
- **Marie-Hélène FABRE – Assistante parlementaire du Sénateur Roland COURTEAU** doute que les entreprises locales bénéficient des travaux compte tenu du montant de l'investissement qui entraîne des appels d'offre au niveau européen.

Réponse Maître d'Ouvrage :

RFF certifie qu'il existe des clauses dans les marchés de travaux pour qu'un pourcentage d'entreprises locales soient retenues pour les travaux.

C'est ainsi que les négociations sont menées sur le contournement Nîmes Montpellier.

- **Roger BRUNEL – Maire de Portel-des-Corbières** demande comment est pris en compte l'impact du vent. En janvier et février de cette année, il y a eu 40 jours de vents à plus de 100 km/h.

Réponse Maître d'Ouvrage :

Sur le TGV Méditerranée, des déflecteurs ont été mis en place sur certains viaducs. Dans certains cas, par jour de grand vent, la vitesse de circulation des trains est réduite.

- **Christian THERON - Maire de Roquefort-des-Corbières** voudrait que cette réunion de concertation soit une vraie réunion de concertation où les idées et observations soient prises en compte..

Réponse Maître d'Ouvrage :

Les décisions sont prises par le Ministre sur proposition du COPIL. Ce COPIL réunit tous ceux qui financent les études : l'Etat, la Région, les Conseils généraux, les agglomérations. Sans tour de table financier finalisé, RFF ne pourra présenter les études. RFF espère que le COPIL soit rapidement formé pour avancer sur les optimisations. Les Commissions consultatives n'ont pas de pouvoir de décision mais elles existent pour que le COPIL puisse avoir connaissance des demandes du terrain. Un compte-rendu sera rédigé et les cartes présentées seront en ligne sur le site Internet.

- **Serge BRUNEL – Directeur général des services du Grand Narbonne** demande aux élus présents s'ils souhaitent la mixité de la ligne et quelle est leur position concernant la gare nouvelle dans le Narbonnais.
- **Christian THERON - Maire de Roquefort-des-Corbières** défend les intérêts audois et souhaite la gare à Montredon-des-Corbières. Il défend également la mixité.

- **Alain BOUTON - Maire de Treilles** défend une plateforme intermodale située au carrefour de la liaison avec Toulouse car il s'agit d'un enjeu pour le développement économique du Narbonnais.
- **Serge BRUNEL – Directeur général des services du Grand Narbonne** ne veut pas opposer la position d'une gare nouvelle à Narbonne à celle de Béziers, les deux étant complémentaires.
- **Anne-Marie CHARVET – Préfet de l'Aude** a assisté au débat public voilà un an. L'ensemble des participants se sont exprimés en faveur d'une gare à proximité de Narbonne. Selon le positionnement de la gare à Narbonne (gare nouvelle ou réaménagement de la gare actuelle), découlera ensuite la nécessité d'une gare nouvelle ou non à Béziers.
- **Christian THERON - Maire de Roquefort-des-Corbières** demande au Préfet si la bande du PIG peut être supprimée et sous quelle forme ?
- **Anne-Marie CHARVET – Préfet de l'Aude** répond que les demandes seront étudiées au cas par cas dans le respect des règles
- **Serge BRUNEL – Directeur général des services du Grand Narbonne** souligne que cette ligne nouvelle est un levier de développement économique et d'aménagement du territoire, d'où la nécessité de créer une desserte à proximité de Narbonne.
- **Dany FOULQUIER - Conseil général de l'Aude** informe RFF que la décision du Président du Conseil général du le financement a été prise et qu'une lettre en ce sens sera adressée à RFF et au Préfet de Région.
- **Philippe MOULIN – Assistant parlementaire de l'Aude, 2^e circonscription** voudrait que RFF résume en une phrase l'orientation générale qu'il retient de cette réunion de travail.

Réponse Maître d'Ouvrage :

Les nombreux échanges fournis lors de cette réunion pourraient se résumer comme tel :

- Avancer rapidement pour ne pas bloquer les projets des territoires ;
 - Apporter des éléments pour pouvoir faire des choix et notamment de coûts ;
 - Préciser l'option la plus à l'Est pour affiner si possible l'option de passage et faire passer le projet au plus près des infrastructures existantes en fragmentant le moins possible les espaces.
-
- **Anne-Marie CHARVET – Préfet de l'Aude** affirme que cette synthèse lui convient. L'option la plus à l'Est requiert le maximum d'accord avec l'implantation de la ligne le plus près possible des équipements notamment de l'autoroute. Cette solution permet de préserver l'ensemble des communes.

Conclusion de la séance

L'échange a été nourri et les élus ont défendu des options convergentes. La réunion montre l'intérêt de poursuivre la concertation.

Réseau Ferré de France remercie l'ensemble des participants pour leur participation à cette réunion et les invite à clore cette demi-journée autour d'une collation.

Fin de l'atelier 12h00
