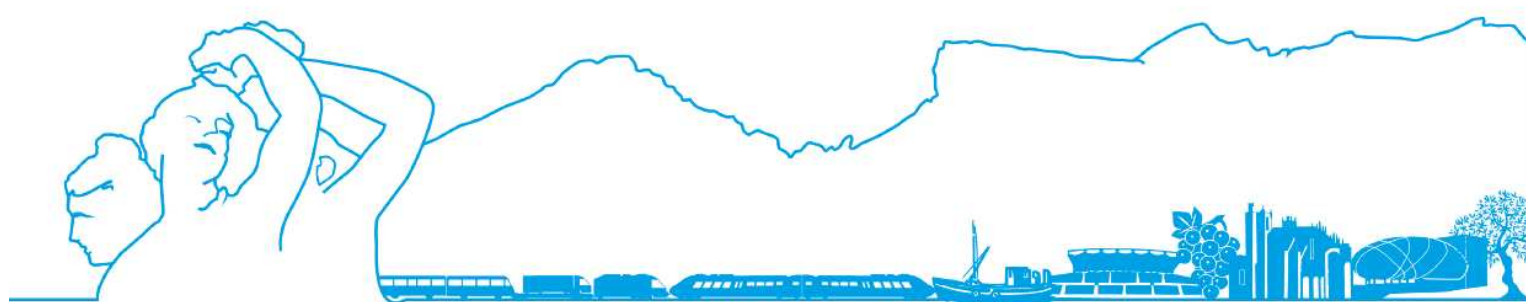


ligne nouvelle Montpellier-Perpignan

Compte-rendu

RÉUNION PUBLIQUE

mercredi 4 juillet 2012 – NARBONNE
Théâtre municipal



LISBOA – SALAMANCA – MADRID – BARCELONA – NARBONNE – MARSEILLE – VILNI
SVERIGE – DANMARK – SUOMI – DEUTSCHLAND – SLOVENSKO – EESTI – SLOVENIJA – ELLÁS – PORTUGAL – ESPAÑA – POL

—PARIS—KØBENHAVN—CALAIS—DOVER—LONDON—MONTPELLIER—WARSZAWA—BRISTOL—BRUXELLES—PERPIGNAN—DEN HAAG—AMSTERDAM—DORTMUND—BÉZIERS—HANNOVER—BERLIN
LISBOA – SÈTE – SALAMANCA – MADRID – BARCELONA –

BELGIQUE—UNITED KINGDOM—ČESKÁ REPUBLIKA—SVERIGE—DANMARK—SUOMI—DEUTSCHLAND—SLOVENSKO—EESTI—SLOVENIJA—ELLÁS—PORTUGAL—ESPAÑA—POLSKA—
BELGIQUE—UNITED KINGDOM—ČESKÁ

OUVERTURE—INNOVATION—INTERCONNEXION—PARTENARIAT—ÉCO-RESPONSABILITÉ—RÉSEAU—AVENIR—MOBILITÉ—ACCÈS—EUROPE—TERRITOIRES—ÉVOLUTION—PERF
BERLIN HAUPTBAHNHOF—LONDON SAINT PANCRAS—DUBLIN NI



RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

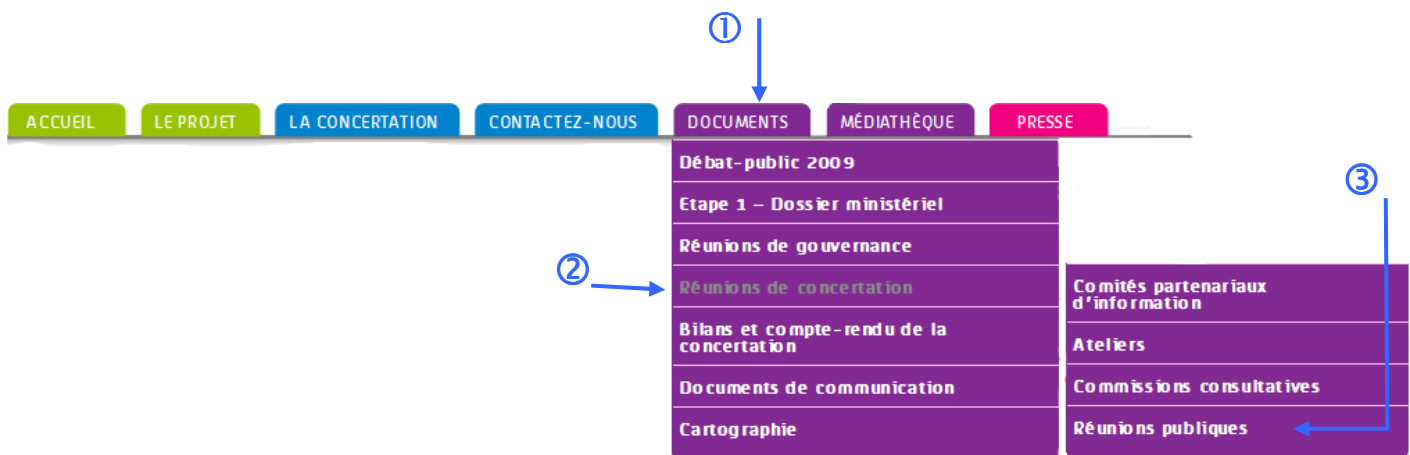
Les intervenants de Réseau Ferré de France (RFF) à la Direction régionale Languedoc-Roussillon pour cette réunion publique :

- **Édouard PARANT**, chef de mission du projet Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan
- **Bruno BEAUCHET**, responsable des études socio-économiques
- **Jean-François RUIZ**, responsable environnement
- **Patrick LINSALE**, responsable foncier
- **Bruno PÉAN**, responsable cartographie

Déroulé de la réunion

- Propos liminaires
- Présentation de l'état actuel des études
- Présentation des tracés en 3D
- Échanges avec la salle

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



Début de la réunion à 18h40 en présence de 68 personnes.

PROPOS LIMINAIRES

Édouard PARANT, RFF, souhaite la bienvenue au public, puis cède la parole à Marie-Paule BARDECHE, Sous-préfète de Narbonne.

- Marie-Paule BARDECHE, Sous-préfète de Narbonne, salue le public, puis remercie Édouard PARANT et son équipe pour l'organisation de cette réunion. Elle rappelle le caractère progressif de la démarche suivie par RFF. Le débat public organisé en 2009 a révélé l'intérêt de la création de cette ligne à grande vitesse pour le territoire languedocien, tant pour ses habitants que pour son développement économique. La première phase des études conduites de 2010 à fin 2011 a porté sur les zones de passage. Fin 2011, la ministre a pris des décisions sur cette zone de passage, large d'environ 1 000 m. Elle a ainsi demandé la poursuite des études sur les fonctionnalités de la ligne, ainsi que sur les dessertes et le tracé dans la zone de passage préférentielle choisie. Ces études ont fait l'objet de réunions de concertation avec les élus. Elles sont présentées lors des réunions publiques et le seront auprès d'un comité de pilotage régional réunissant RFF, l'État et l'ensemble des collectivités qui financent les études. D'ici fin 2012, le ministre prendra des décisions sur la fonctionnalité de la ligne et sur les gares, puis sur le tracé. Marie-Paul BARDECHE rappelle que cette démarche progressive est bâtie en concertation avec les élus et les professionnels de tous les secteurs d'activité concernés par ce projet, projet qui ne viendra en aucun cas aggraver les risques d'inondation, un travail très fouillé étant mené sur ce point. Enfin, elle salue Jean-Pierre RICHER, nommé par la Commission nationale du débat public comme garant de la concertation sur ce projet.

PRÉSENTATION DE L'ÉTAT ACTUEL DES ÉTUDES

Édouard PARANT, RFF, rappelle que ce projet est avant tout au service du territoire, et vise à développer en Languedoc-Roussillon la mobilité tant des hommes que des marchandises. Il s'agit donc de créer une nouvelle ligne pour libérer de la place sur la ligne actuelle, pour permettre à des trains à grande vitesse de circuler plus rapidement entre les villes régionales mais aussi de rallier les villes du territoire national, et enfin de constituer une ouverture sur la péninsule ibérique tant pour les voyageurs que pour les marchandises en accélérant pour ces dernières le report modal de la route vers le rail. Ce projet vise donc à renforcer la compétitivité et l'attractivité économique et touristique du Languedoc-Roussillon.

Le débat public de 2009 a arrêté un couloir de passage large de 5 km. Une première étape d'études a ensuite été engagée, qui a permis à la ministre de retenir une zone de passage validée le 14 novembre 2011, large de 200 à 1 500 m. Ne disposant pas de tous les éléments pour arbitrer, la ministre a demandé à RFF de continuer à étudier deux zones de passage dans le secteur contraint des Corbières – seul endroit où cela est encore à l'étude sur les 150 km du linéaire qui contient encore 95 % du projet imaginé en 1995.

La deuxième étape, portant sur la définition des gares, des portions de la ligne qui accueilleront des trains de marchandises et du tracé, touche à son terme. Quand les décisions ministérielles auront été rendues, il s'agira de monter l'étude d'impact dans le cadre de la troisième étape, puis le dossier de l'enquête publique.

RFF est chargé de l'information et de la concertation autour de ce projet : réunions publiques – celle de ce soir est la cinquième sur les six engagées –, commissions consultatives, ateliers de travail sur des thématiques spécifiques parallèlement au processus d'études, avec des experts, des représentants ou des syndicats, sur l'environnement, l'agriculture, l'eau, le paysage, le fret et les gares. Un comité de pilotage se réunira le 13 juillet autour de deux questions, l'une relative aux gares, l'autre aux fonctionnalités de la ligne, en vue d'une décision ministérielle rendue à l'automne 2012. Un tracé pourra par la suite être arrêté sur la base des variantes présentées ce soir.

La réutilisation des gares de Béziers et Narbonne est étudiée, ce qui nécessite de prévoir des échanges entre les lignes actuelle et nouvelle. Une autre solution est de créer une nouvelle gare pour les TGV[®], avec trois choix : Béziers, Narbonne ou Nissan-lez-Ensérune. Une dernière solution est de positionner deux nouvelles gares, l'une à Béziers, l'autre à Narbonne. Par ailleurs, une nouvelle gare sera créée à Montpellier – le choix a été établi il y a deux ans et demi –, vers Odysseum. Quant à Perpignan, les collectivités ont souhaité que la desserte des Pyrénées-Orientales se fasse par la gare actuelle, à l'horizon de la mise en service du projet.

- ▶ **Un intervenant** indique s'être rendu à la permanence de Marie-Hélène FABRE, nouvelle député, avant l'élection présidentielle : il lui a été dit qu'une nouvelle gare serait construite soit à Narbonne, soit à Béziers, en fonction du candidat élu. Il s'interroge donc sur les raisons de cette réunion publique.

Édouard PARANT, RFF, répond que le choix est plus vaste puisque cinq scénarios existent.

- ▶ Il semble à **une intervenante** que l'option d'une gare au centre de Narbonne n'a jamais été évoquée lors des études préliminaires.

Édouard PARANT, RFF, assure qu'elle a bien été étudiée même avant le débat public dès 2007. Trois zones de passage existaient en 2011 : une première en souterrain sous Narbonne, une deuxième en bordure de la RD 6009, une troisième à l'Ouest de Narbonne – c'est cette dernière qui a été retenue, mais sans exclure la possibilité d'organiser une desserte par le centre de Narbonne.

PRÉSENTATION DES TRACÉS EN 3D

Édouard PARANT, RFF, propose d'aller de Peyriac-de-mer à Vendres, via une visualisation en 3D basée sur des photos aériennes réalisées il y a un an ; des aménagements ont donc peut-être eu lieu depuis.

- ▶ **Un habitant de Narbonne** souhaite savoir qui décidera de la fonctionnalité de la ligne.

Édouard PARANT, RFF, répond que le choix appartiendra au ministre sur la base des dossiers produits par RFF et présentés dans le cadre de plusieurs réunions qui se sont tenues depuis septembre,. Un arbitrage du Comité de pilotage, qui réunit l'État, la Région, les Départements et les Agglomérations qui cofinancent le projet, interviendra, si possible, le 13 juillet.

- ▶ **Un membre de l'association ECCLA** s'enquiert du différentiel financier selon que cette portion de ligne comprend un seul ou plusieurs tunnels, au droit de Bages.

Édouard PARANT, RFF, confirme qu'il y aura un impact financier important selon qu'il s'agira de réaliser un tronçon de 4,5 km en tunnel, ou une tranchée couverte plus courte.

- ▶ **Un habitant de Narbonne** souligne l'avantage du tunnel long de 4,5 km, qui constituera une protection anti-bruit pour les habitants du secteur, tout en permettant la mixité.

Édouard PARANT, RFF, précise que des solutions de lutte contre les nuisances sonores existent, sans aller jusqu'à enterrer la ligne.

Jean-François RUIZ, RFF, explique que des mesures sont effectivement mises en œuvre pour éviter la propagation des bruits liés aux passages des trains sur les habitations et établissements riverains. Les seuils réglementaires sont plus élevés pour les projets comprenant du fret, car ces trains émettent des bruits plus longs que les TGV[®]. La tranchée couverte et le tunnel constituent des solutions, mais la réglementation en impose également dans les situations de déblai, remblai ou terrain naturel, comme des mouvements de terre végétalisée, ou des écrans acoustiques lorsque l'espace est plus contraint.

Édouard PARANT, RFF, revient sur le tracé en 3D, montrant que la ville de Narbonne est contournée par l'Ouest, avant que le tracé aborde le relief puis rejoigne l'autoroute A61 qui sera traversée soit en tunnel, soit avec un passage inférieur.

- ▶ **Un intervenant** souhaite visualiser le tracé au niveau de Jonquières.

Édouard PARANT, RFF, propose un zoom sur le site demandé, soulignant que le projet initial passait déjà sur ce secteur. L'animation arrive sur un premier site de gare nouvelle. Ce site est porté par le Grand Narbonne et les élus audois. Positionner la gare à cet endroit, en viaduc, permettrait une future correspondance entre la ligne nouvelle et le réseau de trains régionaux. Une deuxième possibilité existe pour créer une gare nouvelle, en la positionnant sur la ligne actuelle, cette ligne devant également permettre de rejoindre Carcassonne et Toulouse.

- ▶ **Une intervenante** souhaite savoir pourquoi l'interconnexion entre le TGV[®] et la future ligne TGV[®] de Toulouse n'est pas évoquée ici.

Édouard PARANT, RFF, explique que les deux possibilités présentées prévoient bien d'amener des trains vers Carcassonne et Toulouse.

- ▶ **Une intervenante** s'interroge sur l'impact que ces solutions auront sur le relief. En outre, elle demande si le fret implique la création de voies plus larges.

Édouard PARANT, RFF, répond que l'impact ne concerne pas la largeur des voies, mais celle des emprises. Le fret oblige à circuler sur des pentes plus faibles, donc à creuser davantage, voire à réaliser des tunnels plus longs. Quant à la future liaison TGV[®] Toulouse-Narbonne, soit elle arrivera par Marcorignan, et les raccordements auront déjà été construits vers Montpellier et Perpignan, soit elle arrivera plus au Sud et il conviendra de construire, le moment venu, de nouveaux raccordements vers Montpellier et Perpignan. La future ligne Toulouse-Narbonne s'adaptera à ce qui sera décidé sur la ligne Montpellier-Perpignan.

- ▶ **Un habitant de Montredon-des-Corbières** comprend que la desserte servirait uniquement aux TGV[®] si la gare n°2 était retenue, et que le fret ne l'emprunterait pas.

Édouard PARANT, RFF, explique que les options gare n°2 et mixité sont incompatibles, car la fin du raccordement se situerait au niveau de l'autoroute, soit dans une zone de tunnels situés à différents niveaux sous terre, une solution non retenue car compliquée et coûteuse en termes de travaux d'infrastructures.

- ▶ **Un habitant de Montredon-des-Corbières** en conclut que seuls des trains voyageurs circuleront au Sud de Narbonne si l'option de la gare n°2 est retenue.

Édouard PARANT, RFF, le confirme.

- ▶ **Un habitant de Montredon-des-Corbières** demande des précisions sur le passage de la ligne dans le prolongement de la gare n°1.

Édouard PARANT, RFF, explique que la gare est construite en viaduc, ce qui suppose d'araser la colline située au Nord. Puis le tracé longe le relief en remblai.

- ▶ **Un habitant de Montredon-des-Corbières** souhaite savoir si une étude de l'impact sonore sera menée au niveau du village de Montredon-des-Corbières.

Édouard PARANT, RFF, précise que ce dernier est situé à plus de 1,5 km du site n°1. L'étude d'impact qui sera réalisée devra montrer que les enjeux acoustiques ne perturbent pas ce secteur.

- ▶ **Un habitant de Montredon-des-Corbières** indique que les habitants du village entendent parfaitement les trains qui passent sur la ligne existante lorsque le vent vient de la mer.

Édouard PARANT, RFF, souligne que la ligne nouvelle sera plus éloignée de la ligne classique que le village l'est de la ligne classique actuelle.

- ▶ **Un habitant de Montredon-des-Corbières** en convient, mais s'inquiète du bruit généré par les trains de fret si le choix de la ligne mixte est retenu, et souhaite connaître la fréquence de passage des trains de fret, sachant qu'ils roulent la nuit.

Édouard PARANT, RFF, précise qu'ils circulent aussi en journée. Il assure qu'une étude d'impact sera réalisée sur les 155 km de ce projet.

Bruno BEAUCHET, RFF, explique que si la ligne est mixte, cette portion accueillera tous les trains de marchandises à destination de Perpignan, venant tant de Montpellier que de Toulouse *via* le raccordement, soit environ 140 sur les deux lignes confondues. Les trains de marchandises circuleraient donc sur les lignes actuelle et nouvelle, le jour et la nuit.

Édouard PARANT, RFF, ajoute que les trafics en Languedoc-Roussillon concernent les longues distances. Faire circuler les trains de marchandises uniquement la nuit créerait des blocages le matin dans les régions limitrophes.

- ▶ **Un habitant de Cuxac-d'Aude** souhaite savoir si le raccordement a été étudié, en cas de choix d'une gare au centre de Narbonne.

Édouard PARANT, RFF, répond par l'affirmative. Si les trains arrivaient de Béziers centre par exemple, ou de Nissan-lez-Ensérune avec un raccordement de la ligne nouvelle vers la ligne classique, ils parviendraient au Nord en gare de Narbonne, et seraient envoyés vers Carcassonne pour rejoindre la ligne nouvelle *via* le raccordement présenté. Là encore, cette solution est incompatible avec la circulation de trains de marchandises au Sud de Narbonne, car ce raccordement termine lui aussi son linéaire dans une zone de tunnels.

- ▶ **Une habitante de Moussan** souhaite savoir si le choix du raccordement au niveau de Moussan est nécessairement lié à la gare n°2.

Édouard PARANT, RFF, répond par la négative. Il est tout à fait possible de ne pas construire de nouvelle gare à Narbonne, mais de réaliser les raccordements. En cas d'absence de gare, les trains ne feraient donc qu'emprunter les deux raccordements directs, Montpellier-Toulouse et Perpignan-Toulouse.

- ▶ **Une habitante de Moussan** demande si le fret pourrait circuler si cette solution était retenue.

Édouard PARANT, RFF, répond par l'affirmative.

- ▶ **Une habitante de Moussan** est étonnée que les sondages hydrologiques ne soient pas prévus dans ce secteur moussanais d'où est pourtant extraite toute l'eau utilisée dans la commune. Seuls des sondages géotechniques y sont prévus.

Édouard PARANT, RFF, explique que les sondages géotechniques, qui étudient les types de sols, montrent que ce secteur est très faillé, ce qui compliquera les travaux. Quant à l'eau, RFF a demandé le recensement de l'ensemble des puits à tous les maires, ainsi que la localisation des sources au BRGM (Bureau de recherches géologiques et minières).

- ▶ **Une habitante de Moussan** s'inquiète de l'impact sur le réseau hydrique du village de Moussan.

Édouard PARANT, RFF, propose de projeter la carte hydrogéologique qui a été présentée le matin même aux élus.

Édouard PARANT, RFF, commente la carte projetée : le massif concerné date de l'ère du Jurassique, et présente un très faible enjeu vis-à-vis de l'hydrogéologie.

Patrick LANSALÉ, RFF, ajoute que tous les sondages n'ont pas encore été réalisés. Il n'est pas exclu que de nouvelles opérations interviennent dans les jours ou semaines à venir, plusieurs entreprises étant sollicitées sur des plannings et des natures de travaux différentes. En outre, des informations précieuses, issues des sondages menés dans le cadre du tracé historique de 1995 ont été récupérées.

- **Un habitant de Montredon-des-Corbières** s'enquiert de l'emprise d'une gare nouvelle, et souhaite savoir si RFF prendrait en charge la réalisation des éventuelles dessertes routières nécessaires.

Édouard PARANT, RFF, explique que RFF, grâce à son expérience, est en capacité de déterminer la surface du bâtiment voyageurs, le nombre de voies nécessaires, la longueur et la largeur des quais, ainsi que le nombre d'escaliers et d'ascenseurs. En fonction des prévisions de trafic et du nombre de passagers attendus, RFF est également capable de définir le nombre de places de parking nécessaires. En revanche, la desserte routière ne relève pas de sa compétence. C'est pour cette raison que les études ont également été menées sur le volet urbain par les partenaires de RFF, en l'occurrence le Grand Narbonne.

- **José PERERA, Vice-président du Grand Narbonne, conseiller municipal de la ville de Narbonne**, confirme qu'un report modal avec des bus a été prévu dans l'hypothèse d'une gare nouvelle sur Montredon-des-Corbières, en étroite collaboration avec le Conseil général de l'Aude. Parallèlement, une liaison avec la gare du centre-ville et une desserte sur l'ensemble du territoire avec des bus propres intègrent le plan de déplacement urbain qui vient d'être lancé, avec cette hypothèse.

Édouard PARANT, RFF, ajoute que le volet urbain doit être anticipé avant la construction de la gare, d'où l'association des partenaires à la réflexion.

- **Un intervenant** comprend que les trains ne s'arrêteront pas sur le trajet Montpellier-Toulouse.

Édouard PARANT, RFF, comprend que sa présentation a été mal interprétée et propose de visualiser des animations.

Bruno BEAUCHET, RFF, explique qu'il existe cinq grands principes de desserte du territoire biterrois, piscénois et narbonnais.

Le premier scénario étudié a porté sur la desserte de ce territoire par les gares centre, ce qui nécessite la création de raccordements de la ligne nouvelle vers la ligne existante pour desservir les gares centre. Ainsi, les trains arrivant de Montpellier doivent emprunter un raccordement qui serait construit à l'Est de Béziers pour desservir le territoire biterrois, puis restent sur la ligne existante entre Béziers et Narbonne, la desserte du territoire narbonnais se faisant *via* la gare centre. Les trains qui poursuivent vers Perpignan utiliseraient alors le raccordement situé au Sud-Ouest de Narbonne pour rejoindre la ligne nouvelle. Quant aux trains assurant la liaison Montpellier-Toulouse, soit ils sont directs et empruntent la ligne nouvelle *via* le raccordement situé près de Moussan, soit ils utilisent le raccordement à l'Est de Béziers, desservent Béziers centre, restent sur la ligne existante, desservent Narbonne centre, puis continuent sur la ligne existante pour rejoindre Toulouse.

Le deuxième scénario a porté sur la desserte du territoire par une seule gare nouvelle. La première possibilité est d'avoir une gare nouvelle commune pour Béziers et Narbonne, à Nissan-lez-Ensérune. Il n'est donc pas nécessaire de créer de raccordements entre les lignes nouvelle et existante. Les trains venant de Montpellier restent sur la ligne nouvelle jusqu'à Perpignan, desservent le territoire par la gare de Nissan-lez-Ensérune et profitent au maximum de la grande vitesse entre Montpellier et Perpignan. Quant aux trains circulant entre Montpellier et Toulouse, ils desservent la gare de Nissan-lez-Ensérune, puis utilisent le raccordement à l'Ouest de Narbonne pour rejoindre la ligne existante et poursuivre leur trajet.

Le troisième scénario a porté sur la desserte du territoire par une seule gare nouvelle à proximité de Béziers. Les trains arrivant de Montpellier desservent Béziers-est. La possibilité d'une desserte du Narbonnais par la gare-centre a été envisagée, ce qui nécessite la création d'un raccordement au niveau de la commune de Nissan-lez-Ensérune : ce dernier permettra aux trains de rejoindre la ligne existante jusqu'à Narbonne centre, puis d'emprunter le raccordement au Sud-Ouest de Narbonne pour retrouver la ligne nouvelle jusqu'à Perpignan. Quant aux trains Montpellier-Toulouse, ils desservent le Biterrois par la gare nouvelle, puis utilisent le raccordement à Nissan-lez-Ensérune pour rejoindre la ligne existante et desservir le Narbonnais par la gare-centre.

Le quatrième scénario a porté sur la desserte du territoire par une seule gare nouvelle positionnée sur le Narbonnais. Dans cette option, les trains arrivant sur la ligne nouvelle depuis Montpellier ne peuvent plus desservir le Biterrois. Ils roulent jusqu'à la gare nouvelle de Narbonne, puis continuent jusqu'à Perpignan. Les trains Montpellier-Toulouse empruntant la ligne nouvelle desservent le Narbonnais par la gare nouvelle

de Narbonne, où ils font un demi-tour pour prendre le raccordement décrit précédemment, afin de rejoindre la ligne existante et continuer vers Carcassonne et Toulouse. La desserte de Béziers se ferait alors par la gare centre, *via* des TGV[®] qui circuleraient depuis Montpellier sur la ligne existante. La ligne nouvelle n'offrirait donc aucun gain de temps pour le Biterrois puisqu'elle ne pourrait pas être rejointe.

Le cinquième scénario a porté sur la desserte du territoire par deux gares nouvelles, l'une à l'Est de Béziers, l'autre à l'Ouest de Narbonne. Les trains en provenance de Montpellier restent sur la ligne nouvelle, desservent le Biterrois par la gare nouvelle, continuent sur la ligne nouvelle jusqu'à Narbonne, desservent le Narbonnais par la gare nouvelle puis continuent jusqu'à Perpignan. Quant aux trains circulant entre Montpellier et Toulouse, ils desservent le Biterrois puis le Narbonnais par les gares nouvelles, et font un demi-tour pour continuer jusqu'à Narbonne et Toulouse.

- **Jacques POCIELLO, maire de Cuxac-d'Aude**, demande des précisions sur l'abandon d'un raccordement entre Nissan-lez-Enserune et Béziers.

Édouard PARANT, RFF, propose de regarder la localisation de cet emplacement sur le tracé en 3D, révélant un système de canaux qui drainent toute la plaine. La configuration du secteur est donc assez compliquée, sans que soient ajoutées des constructions pour un nombre de trains potentiellement très faible, car uniquement destinés aux voyageurs.

- **Un intervenant** maintient qu'une gare nouvelle située à Narbonne-Ouest n'est pas idéale, le rebroussement d'un train en gare prenant plus de 10 mn.

Édouard PARANT, RFF, explique que les rebroussements peuvent être plus rapides. Il convient néanmoins que cette manœuvre prend plus de temps que de repartir dans le sens de la marche, mais ajoute que cela ne changera rien pour les Narbonnais qui, eux, ne souhaitent que monter dans le train – seul l'heure de départ les intéresse.

- **Un intervenant** invite à laisser de côté les seuls intérêts de Béziers et Narbonne, la construction d'une gare entre ces deux villes présentant tous les avantages précédemment cités. Il estime aberrant de procéder à un rebroussement faisant perdre 10 mn dans une gare moderne. Il souhaite savoir comment RFF parviendra à décider Béziers à participer au financement du projet, si la gare est finalement construite à Narbonne.

Édouard PARANT, RFF, souligne que le positionnement de la gare à cet endroit permet de gérer les trois flux, et que le rebroussement n'est consommateur de temps que pour les trains marquant l'arrêt à Narbonne puis repartant vers Toulouse. Une gare positionnée à Nissan-lez-Enserune ne permet pas d'intercepter les flux assurant la liaison entre Toulouse et Perpignan, soit une dizaine de trains par jour à l'horizon de la mise en service du projet.

Bruno BEAUCHET, RFF, ajoute que RFF a mené des études d'accessibilité de zone de chalandise afin d'analyser le périmètre d'attractivité des gares selon les divers scénarios de dessertes.

Dans le cas où la gare est positionnée à Nissan-lez-Enserune, le choix des personnes voulant rejoindre le Nord ou l'Est dépendra de leur lieu d'habitation : la gare de Montpellier pour celles habitant par exemple Agde, Pézenas ou Clermont-l'Hérault ; celle de Nissan-lez-Enserune par des trains régionaux ou la route pour les personnes habitant à Béziers, ou celle de Béziers centre *via* des TGV[®] ; Nissan-lez-Enserune pour celles habitant Narbonne. Quant aux déplacements vers Toulouse, Perpignan ou la Catalogne, le Biterrois se rabattra à Nissan-lez-Enserune, mais les habitants de Narbonne rejoindront Nissan-lez-Enserune par un train régional, ou iront à Perpignan, souhaitant privilégier le sens du déplacement ; les habitants du Sud de l'Aude iront plutôt directement prendre le train à Perpignan. La zone de chalandise sera donc limitée et très orientée en fonction du sens de déplacement.

La gare nouvelle à l'Est de Béziers parvient à capter, quel que soit le sens du déplacement, tout le Biterrois, mais aussi le Piscénois et l'Agathois jusqu'à Clermont-l'Hérault, les choix de la gare s'opérant alors en fonction des habitudes de chacun.

Si une gare nouvelle est positionnée à l'Ouest de Narbonne, les habitants du Sud et de l'Ouest de l'Aude s'y rabattront car cette gare parvient à capter les trois flux. En outre, ces deux sites de gares nouvelles seront

interconnectés avec les trains régionaux pour les rejoindre, y compris pour les habitants de Carcassonne et Lézignan-Corbières.

La présence d'une gare à l'Est de Béziers et d'une autre à l'Ouest de Narbonne étend la zone de chalandise, donc leur périmètre d'attractivité, portant le gain de trafic à 3 millions de voyageurs par an à la mise en service, contre 2,3 millions de voyageurs avec une seule gare nouvelle à Nissan.

- ▶ **Un intervenant** souligne que deux entreprises autres que la SNCF circulent sur le réseau français, et demande si les élus de la région les ont contactées pour connaître leur point de vue.

Édouard PARANT, RFF, répond que la lettre du ministre demandait un éclairage des entreprises ferroviaires, et pas spécifiquement de la SNCF. RFF essaie de motiver les concurrents afin que ceux-ci apportent une réponse, mais pour l'instant, ils n'ont pas de stratégie sur les territoires narbonnais et biterrois.

Bruno BEAUCHET, RFF, précise que c'est RFF, et pas la SNCF, qui a mené les études par rapport au débat public, après avoir réalisé des enquêtes en 2010 dans 29 gares françaises afin de connaître la mobilité des voyageurs. La ministre a demandé à RFF d'avoir l'expertise des exploitants ferroviaires, qui ont été contactés – l'ADB, Trenitalia et la SNCF –, mais seule la SNCF a répondu.

Édouard PARANT, RFF, revient sur le tracé en 3D, au niveau des collines de Lebrettes et de Moussan. La descente sur le territoire des basses plaines de l'Aude contourne le périmètre du Plan de prévention des risques technologiques (PPRT) de la Comurhex.

- ▶ **Une intervenante** demande un zoom sur le secteur de Lebrettes, et souhaite savoir si le tracé touche le château.

Édouard PARANT, RFF, répond qu'il passe juste à côté.

- ▶ **Un intervenant** demande un zoom sur le château de Védilhan, puis sur le domaine du Plana avec la connexion vers Toulouse.

Édouard PARANT, RFF, montre que le Plana se situe en dehors de la zone d'études, et que la connexion se trouve sous terre à cet endroit.

- ▶ **Un intervenant** demande un zoom sur le domaine de Pardeilhan.

Édouard PARANT, RFF, indique qu'il existe deux variantes de tracé à ce niveau en fonction de l'éventuelle présence d'une gare et de sa localisation. Viaducs et remblais s'enchaînent, avec une configuration essentiellement en remblai par rapport au domaine de Pardeilhan. Le projet historique passait dans l'actuel PPRT de la Comurhex : c'est pourquoi le tracé a été repoussé vers l'Ouest en restant dans le périmètre FAI, en accord avec les services de l'État.

- ▶ **Un intervenant** demande un zoom sur le domaine de Montlaurès.

Édouard PARANT, RFF, indique qu'il se situe à plusieurs centaines de mètres du tracé, qui sera en hauteur à cet endroit pour être hors champ d'inondation.

- ▶ **Une intervenante** souligne que, selon elle, tous les bâtiments se trouvant en contrebas de l'oppidum subiront un bruit épouvantable, car l'oppidum fera écran. Elle souhaite connaître les mesures envisagées à cet endroit.

Jean-François RUIZ, RFF, explique que l'oppidum n'aura pas d'incidence sur la propagation du bruit au vu des distances. RFF utilise des modèles acoustiques pour s'assurer que les riverains ne sont pas soumis à des seuils supérieurs à ceux admis par la réglementation : pour un projet fret, 58 décibels la nuit, 63 décibels le jour. Il commente la projection d'une coupe acoustique sur le projet du TGV[®] Rhin-Rhône, avec des courbes isophones dont la couleur rouge croissante signale des niveaux de bruits élevés – le bruit va moins

loin avec un déblai qu'avec un remblai. Il apparaît que la pose d'écrans acoustiques de plusieurs centaines de mètres permet de limiter la propagation du bruit.

- ▶ **Une intervenante** indique que le train devrait passer en remblai dans la portion qui la concerne, ce qui générera du bruit. Or plusieurs hébergements touristiques de haut de gamme, sont implantés dans cette zone – les domaines de Pardeilhan, Montlaurès, Matefer –, accueillant une population importante tout au long de l'année ; leurs propriétaires n'ont jamais été consultés sur ce projet.

Jean-François RUIZ, RFF, assure que les études relatives au bruit seront menées. Si les niveaux sonores en façade des habitations proches du projet retenu, sont supérieurs aux seuils réglementaires, les dispositifs acoustiques seront mis en place, et leur efficacité sera vérifiée après leur mise en service. Il est apparu sur plusieurs projets que les niveaux sonores sont bien inférieurs aux seuils fixés par la réglementation.

Édouard PARANT, RFF, convient que ce projet se verra dans le paysage et générera du bruit, mais RFF a une obligation de résultat et respectera la loi en la matière.

- ▶ **Une intervenante** demande si RFF s'engage à compenser les éventuelles pertes financières que pourra entraîner cette nouvelle infrastructure sur l'activité professionnelle des domaines concernés.

Patrick LINSALE, RFF, répond qu'il existe la possibilité et l'obligation de prendre en charge tout préjudice direct lié à l'implantation de la ligne nouvelle. RFF a l'habitude de mettre en place, avec les exploitants, un suivi comptable dès le début des travaux, pour un suivi semestriel de l'évolution de leur chiffre d'affaires en vue d'intervenir au plus tôt en cas de préjudice. Il ajoute que seront pris en compte tous les éléments liés à la présence de l'infrastructure, tant négatifs que positifs.

Patrick LINSALE, RFF, confirme qu'une analyse des conséquences sera menée tant au niveau sonore que paysager, une fois que toutes les mesures auront été mises en œuvre. Il ajoute que l'arrivée de la Ligne nouvelle devrait avoir, néanmoins, des conséquences positives dans cette région touristique.

- ▶ **Une intervenante** en convient pour ce qui est de la région, mais en doute pour les sites impactés.

Édouard PARANT, RFF, indique que RFF a l'habitude d'établir des constats propriété par propriété, sur la base des trois derniers chiffres d'affaires et de ceux des trois années suivantes, pour aider le juge à statuer, en cas d'absence d'un accord amiable.

- ▶ **Jacques POCIELLO, maire de Cuxac-d'Aude**, souhaite connaître la distance entre les habitations et la ligne, dans l'exemple de mesures de réductions de bruit donné dans la diapositive précédente.

Jean-François RUIZ, RFF, répond qu'il n'existe pas de règles, l'impact sonore dépendant du territoire et du profil en long. S'agissant ici d'une plaine, il précise que le bruit ne sera donc pas gêné par des montagnes et ajoute que les collines de Lebrettes empêchent sa propagation. En outre, la ligne se situera au-dessus du sol et les études analysent les niveaux sonores sur 300 m de part et d'autre de la voie.

Patrick LINSALE, RFF, note que les premières maisons présentées sur la diapositive se situent à 150 m de la voie, et sont déjà dans la zone verte, entre 53 et 55 décibels, avec un projet de TGV[®] en remblai.

Jean-François RUIZ, RFF, précise que ce type de travail est mené lors de la comparaison des variantes pour apprécier ces dernières en termes de bruit sur le bâti et déterminer les protections à installer, sachant que le fait de gagner un peu en altimétrie permet au bruit d'aller moins loin.

- ▶ **Jacques POCIELLO, maire de Cuxac-d'Aude**, souligne que la ligne passera à 150 m des premières habitations dans sa commune.

Édouard PARANT, RFF, reprend le tracé en 3D à partir du territoire de Cuxac-d'Aude. Il explique que le tracé prévoit un arc de cercle pour contourner Narbonne, avec la nécessité d'éviter le village et le périmètre du PPRT. Ce secteur est donc assez contraint techniquement, et les variantes de tracé sont réduites.

- ▶ **Jacques POCIELLO, maire de Cuxac-d'Aude**, signale que la digue de protection n'apparaît pas sur le tracé en 3D.

Édouard PARANT, RFF, explique qu'elle n'était pas construite lors du passage de l'avion.

- ▶ **Jacques POCIELLO, maire de Cuxac-d'Aude**, s'enquiert des impacts éventuels du passage du TGV[®] sur la digue lors d'une crue de l'Aude, en termes de vibrations, ainsi que de ceux des remblais et des piles supports au viaduc posés dans la plaine, sur l'écoulement de la crue.

Édouard PARANT, RFF, présente une diapositive qui montre les surcotes par rapport à la crue : dans ce secteur, la surcote est inférieure à 5 cm et il précise que le projet ne devrait pas amener d'eau à l'intérieur des digues.

- ▶ **Jacques POCIELLO, maire de Cuxac-d'Aude**, espère qu'il n'y en aura jamais.

Édouard PARANT, RFF, assure que l'État regardera cet élément avec attention lorsqu'il instruira le dossier.

- ▶ **Jacques POCIELLO, maire de Cuxac-d'Aude**, maintient qu'ériger des remblais dans le champ d'écoulement de la crue ralentira ce dernier et le déviera, ce qui aura une incidence sur la durée du ressuyage. Il suggère des mesures compensatoires d'élargissement des passages d'eau sous la voie ferrée actuelle et la nationale.

Édouard PARANT, RFF, indique que RFF regardera les résultats des modèles qui permettent de calculer les vitesses d'écoulement, afin de vérifier l'existence d'éventuels impacts. En effet, RFF devra répondre à cette question posée par la MISE 11 (Mission inter-services de l'eau) et le Commissariat général au développement durable (CGDD). Quant aux vibrations, il ne connaît pas d'exemple d'un passage de train qui aurait des impacts sur une digue en période de crue.

Jean-François RUIZ, RFF, ajoute que des études seront menées sur ce point. Il estime néanmoins que les vibrations n'iront pas au-delà des clôtures du projet de RFF, un corps de remblai étant tassé et compacté. En revanche, durant le chantier, des mesures seront prises vis-à-vis des riverains, selon les types de travaux réalisés, et afin de ne pas porter atteinte à cette digue.

- ▶ **Un intervenant** demande si des mesures compensatoires sont prévues pour les habitants dont le bien sera déprécié.

Édouard PARANT, RFF, répond que la dépréciation doit être prouvée.

- ▶ **Un intervenant** ne pense pas que le fait d'entendre des trains passer la nuit donnera de la plus-value à sa maison.

Édouard PARANT, RFF, ajoute qu'il convient d'estimer le préjudice sur la valeur vénale du bien.

- ▶ **Une intervenante** comprend que c'est aux riverains d'anticiper et de prouver la dépréciation de leur bien. Elle demande à partir de quelle distance, leur situation sera prise en considération, sans qu'ils soient obligés de se battre.

Édouard PARANT, RFF, indique qu'il n'existe pas de distance réglementaire. Ainsi, la loi de 1872 autorise à construire un projet à 2 m des habitations. La question du bruit est récurrente, et ne dépend pas de la distance de la ligne à laquelle se trouve l'habitation, mais de l'environnement, du relief et de l'ambiance sonore initiale. En outre, des dispositifs d'atténuation des sources de bruit seront mis en œuvre, ce qui doit permettre de descendre en dessous du seuil réglementaire.

Patrick LINSALE, RFF, ajoute que d'éventuelles mesures supplémentaires, à la source, peuvent être prises au-delà de la protection acoustique, ainsi que des mesures en façade, par exemple en changeant les huisseries des portes et fenêtres. Des solutions techniques existent toujours, mais il peut arriver que l'usage de l'habitation devienne anormal. Le « catalogue » des mesures étant épuisé, une indemnisation est alors versée pour compenser une éventuelle perte de la valeur vénale de la propriété.

Édouard PARANT, RFF, l'invite à préciser ce qu'est un usage anormal.

Patrick LINSALE, RFF, cite l'exemple d'une terrasse ou d'une piscine donnant sur la ligne nouvelle et ne pouvant plus être utilisées, et ajoute qu'une part de subjectivité entre néanmoins en compte. Les maisons peuvent être situées de 25 m à 1 km, la distance devant être appréciée le moment venu en fonction de la mise en œuvre des éventuelles mesures spécifiques. Il ajoute que le niveau de bruit calculé ne correspond pas à celui généré au passage d'un train, mais au cumul du nombre de trains dans la journée. Cette analyse doit être menée au cas par cas, compte tenu du nombre de trains qui circulent et de leur nature, ainsi que de la climatologie.

- ▶ **Une intervenante** souhaite savoir ce qui justifie le choix d'un tunnel plutôt que d'une tranchée couverte.

Édouard PARANT, RFF, explique que le passage en tunnel s'impose quand la profondeur à creuser est très importante, la tranchée couverte étant généralement utilisée pour des questions d'insertion paysagère.

Patrick LINSALE, RFF, précise qu'il faut environ 30 m de couverture pour pouvoir réaliser un tunnel, cette hauteur pouvant être réduite si le matériau est de la roche.

- ▶ **Une intervenante** demande si des vignes peuvent être exploitées sur une tranchée couverte.

Patrick LINSALE, RFF, assure que RFF sait mettre à disposition de l'agriculture les surfaces récupérées sur les tranchées couvertes. La question devient plus difficile quand il s'agit de vignobles et notamment d'Appellation d'origine contrôlée (AOC). Une expérimentation de reconstitution d'un vignoble est en cours, avec les syndicats de vignerons et les experts des vignobles, sur du champagne grand cru, au Sud de Reims, sur une tranchée couverte de 300 m de longueur. La période de cinq ans pour savoir si l'Institut national de l'origine et de la qualité (INAO) donnera ou non l'appellation sur des terres remaniées n'est pas encore écoulée – l'appellation est conservée dans le cas de tunnels, mais celle-ci a jusqu'à présent toujours été refusée dans le cas de tranchées couvertes, l'Appellation d'origine protégée (AOP) étant liée la spécificité de la terre.

- ▶ **Une intervenante** s'enquiert de l'existence de vibrations sur les habitations.

Patrick LINSALE, RFF, la rassure et donne deux exemples : le TGV[®] Atlantique passe en tranchée couverte sur une vingtaine de kilomètres à l'entrée de Paris, sur une ancienne ligne RATP, lieu où de nombreuses maisons d'habitation ont été construites.

- ▶ **Une intervenante** s'interroge sur l'impact sonore en entrée et en sortie de tunnel.

Patrick LINSALE, RFF, explique que les tunnels sont dimensionnés en fonction de la vitesse des trains pour éviter le phénomène de compression, et confirme qu'il n'existe pas d'effet de « coup de canon » à la sortie. En outre, en sortie de tunnel, la partie en déblai, nécessairement présente, constitue une protection naturelle contre ce genre de désagrément.

- Selon **un membre de FRENE 66**, tout est fait pour ne pas aborder la question primordiale du financement dans ce dossier. Il ne peut pas concevoir que des études soient lancées sans avoir aucune idée du financement d'un tel projet, chiffré en 2010 entre 5 et 7,5 milliards d'euros selon l'option retenue. Il a participé aux études de la portion située entre Perpignan et Le Perthus, qui ont donné lieu, les gouvernements français et espagnol étant dans l'incapacité de les financer, à une première autorisation exceptionnelle de financement par un consortium privé, ayant débouché sur une convention de réalisation, d'entretien et d'exploitation sur 50 ans. Après avoir

posé en vain la question relative au financement lors de réunions publiques organisées à Montpellier puis à Perpignan, il profite de la présence de la représentante de l'État pour que celle-ci interpelle Paris de façon à ce que la délégation française auprès de la Commission européenne interroge à nouveau le directeur de la Commission sur le montant que l'Europe est prête à verser pour ce projet. Il exprime son inquiétude sur le fait que les élus retiennent l'option la moins coûteuse, le 13 juillet prochain, puisque la demande de financement leur sera adressée à eux en premier lieu.

- ▶ **Marie-Paule BARDÈCHE, Sous-préfète de Narbonne**, explique que les financeurs prennent des décisions au vu du contenu d'un projet, en fonction de l'intérêt général de ce dernier, après avoir opéré des choix sur la base des études menées. Elle ajoute qu'un tel projet est financé par les usagers pour une toute petite partie, et en majorité par l'impôt des différentes collectivités concernées – l'État, les collectivités locales ou l'Union européenne. Le financement est réalisé en fonction du contenu, choisi tous ensemble, d'où l'importance des concertations et des orientations que prendront les financeurs à travers le comité de pilotage qui les réunit.
- ▶ **Un membre de FRENE 66** s'enquiert du mode de financement.

Édouard PARANT, RFF, explique que l'Europe pourrait, en théorie, verser jusqu'à 25 % du coût du projet, car ce dernier concerne une liaison internationale et un goulot d'étranglement international. Mais ce projet n'est pas le seul ciblé dans la liste des infrastructures de transport en Europe. Il convient donc de se mobiliser au niveau de l'État français, un travail qui incombe aux élus locaux.

L'Europe a contribué à hauteur de 5 % au contournement de Nîmes-Montpellier : RFF espère obtenir davantage pour la ligne Montpellier-Perpignan. Il confirme que les derniers projets ont été financés par plusieurs acteurs, généralement à hauteur de 50 % par RFF et l'État et 50 % par les collectivités locales. Il convient qu'il sera difficile pour ces dernières de trouver 3 milliards d'euros, si le projet en coûte le double, au vu du budget dont disposent les Conseils généraux et les Agglomérations, ainsi que du contexte bancaire. Il est d'accord sur l'importance du sujet, le projet devant être raisonnable pour pouvoir être financé, d'où la nécessité que les financeurs soient les mêmes que ceux qui décideront du projet à construire. Chiffrer les diverses options est le dernier travail qui doit être fait par RFF afin que les décisions prises le soient en connaissance de cause. Enfin, RFF espère que ce projet servira à faire rouler des trains, sachant que ces derniers lui versent un péage. Le nombre de trains ne sera néanmoins pas suffisant pour que RFF finance seul ce projet. En revanche, certains des scénarios permettront peut-être de faire rouler davantage de trains, donc d'augmenter la contribution de RFF et par voie de conséquence de réduire celle des collectivités.

- ▶ **Un intervenant** en conclut que RFF serait davantage favorable à l'option qui prévoit la construction de deux gares nouvelles, à Béziers et à Narbonne, car elles permettraient d'accueillir plus de voyageurs.

Édouard PARANT, RFF, convient que cette option générerait *a priori* plus de trafic.

- ▶ **Un intervenant** ajoute que RFF serait aussi plus favorable à la construction d'une gare en viaduc sur Narbonne, puisqu'elle ouvre davantage de possibilités par rapport au fret, même si elle est plus coûteuse.

Édouard PARANT, RFF, indique que la situation est différente pour le fret, notamment compte tenu du coût de l'entretien de la voie.

Bruno BEAUCHET, RFF, précise que pour calculer sa participation au financement du projet, RFF prend en compte les recettes liées aux péages, en fonction du nombre de trains qui circulent sur le réseau languedocien, mais aussi des coûts d'entretien de la voie. Les trains régionaux, qui roulent sur la ligne existante, génèrent peu de bénéfices pour RFF, et aucun sur la Ligne nouvelle. Les péages seront différents pour les TGV[®] selon qu'ils circuleront sur la ligne existante ou nouvelle : en effet, cette dernière présentera plus d'attractivité, donc de trafic, grâce au gain de temps lié à une vitesse plus importante, ce qui explique un péage plus élevé. Or dans le cas des TGV[®], les recettes liées aux péages sont largement supérieures aux coûts d'entretien : ce sont donc les TGV[®] qui constitueront essentiellement la capacité de RFF à

financer le projet. Quant aux trains de fret, les recettes liées aux péages ne couvrent pas les coûts d'entretien élevés, car leur poids entraîne la dégradation de la voie. L'objectif à terme est que le montant des recettes perçues couvre au moins les coûts d'entretien, mais une éventuelle augmentation du prix du péage aujourd'hui risque de pénaliser encore davantage le fret ferroviaire au profit du transport routier. En outre, la ligne nouvelle n'apportera pas de gain de temps aux trains de marchandises, qui circuleront à la même vitesse que sur la ligne existante : le péage sera donc équivalent sur les deux lignes. Le seul intérêt pour le fret, en cas de ligne nouvelle, est de garantir que le doublet de ligne permette d'écouler tous les besoins de transport de marchandises, donc de favoriser le développement du fret ferroviaire.

- ▶ **Un intervenant** indique que l'option de la prise en charge du fret en gare de Narbonne a été présentée comme acquise lors de la première réunion.

Édouard PARANT, RFF, convient qu'un certain nombre d'acteurs souhaite une ligne mixte de Montpellier à Perpignan, mais rappelle que le comité de pilotage ne s'est pas tenu et que le ministre n'a pas pris sa décision.

- ▶ **Un intervenant** souhaite connaître le coût approximatif du projet de la gare de marchandises.

Édouard PARANT, RFF, explique que les infrastructures dédiées aux marchandises, à ce jour, ne sont pas des gares, mais des plates-formes qui existent déjà : les ports de Sète et de Port-la-Nouvelle, le chantier de transport combiné de Perpignan, la plate-forme d'autoroute ferroviaire du Boulou, le marché Saint-Charles. Aucune gare de marchandises n'est donc prévue sur la ligne nouvelle.

- ▶ **Un intervenant** s'enquiert de l'identité des cofinanceurs outre l'Europe.

Édouard PARANT, RFF, indique que ce projet relevant de l'intérêt national, sont impliqués l'État, RFF et les partenaires locaux tels que le Conseil régional Languedoc-Roussillon, les Conseils généraux de l'Aude et des Pyrénées-Orientales, les Agglomérations de Montpellier, Agde, Béziers, Narbonne, Carcassonne et Perpignan.

- ▶ **Un intervenant** demande à quel moment interviennent les services de l'aménagement du territoire.

Édouard PARANT, RFF, répond que la DATAR existe toujours, mais il ne pense pas qu'elle soit dotée d'un financement.

- ▶ **Un intervenant** souligne que l'aménagement du territoire a été très peu pratiqué au Sud de la France. C'est donc le moment de montrer l'intérêt que peut présenter le grand Sud, région peu développée par rapport à d'autres et futur passage entre l'Europe et l'Afrique.

Édouard PARANT, RFF, assure que cette intervention a été entendue par les élus ici présents.

- ▶ **Un intervenant** s'enquiert des éventuelles contraintes existant au niveau du canal de la Robine, classé au patrimoine mondial de l'Unesco.

Édouard PARANT, RFF, confirme qu'un ouvrage d'art est prévu à cet endroit.

Jean-François RUIZ, RFF, explique que RFF travaille sur un schéma directeur paysager, en collaboration avec des experts et les services de l'État, en vue de définir la meilleure insertion possible pour le projet retenu. RFF mènera une réflexion globale sur les franchissements des canaux du Midi et de la Robine, tous deux classés au patrimoine mondial de l'Unesco, en partenariat avec le pôle canal de la direction régionale de l'environnement pour garantir la cohérence des principes paysagers au niveau des deux canaux mais aussi des zones de covisibilité. Puis les choix effectués seront soumis à la Commission nationale du paysage, au ministère de la Culture.

- ▶ **Un intervenant** insiste sur le fait que toutes les collectivités territoriales ne disposent pas des mêmes capacités de financement, en particulier le Département de l'Aude qui est plus pauvre. Si

les travaux sont réalisés en fonction des possibilités de financement, cela risque d'accentuer les déséquilibres entre les régions. Or le Languedoc-Roussillon est désavantagé, perdant le carrefour voyageurs et marchandises sans rien avoir en compensation. Il ne voit pas l'utilité d'une gare TGV[®] entre Montpellier et Perpignan, sauf pour l'intersection avec la transversale européenne grand Sud, dont l'intérêt n'a pas été suffisamment mis en valeur. La ville de Béziers n'a pas besoin d'une gare TGV[®] pour rejoindre Paris, mais ses habitants peuvent venir à Narbonne *via* Montredon-des-Corbières pour rejoindre l'Espagne ou l'Aquitaine. En outre, construire deux gares partagerait inutilement le trafic et doublerait les coûts. Il ne voit pas pourquoi le ferroutage serait bénéficiaire en Suisse et aux États-Unis, et pas en France. Outre les questions de profit et de rentabilité, si une gare de marchandises ne voit pas le jour à l'Ouest de Narbonne, le transport de matières dangereuses qui circule actuellement au centre-ville s'accroîtra, posant des problèmes de sécurité urbaine. Enfin, il affirme que l'ancien gouvernement avait voté un crédit de 300 milliards d'euros pour le Schéma national d'infrastructures de transport (SNIT), et que cette somme est bloquée : il demande qu'elle soit rétablie au profit de Narbonne, qui ne doit pas être la déshéritée de l'histoire.

Édouard PARANT, RFF, entend que l'Aude s'estime oubliée de la politique d'aménagement du territoire, ce qui n'est malheureusement pas le fait de RFF. Cette position a été entendue par Madame la Sous-préfète. L'Aude a aujourd'hui la chance de voir arriver ce projet : l'une des solutions présentées prévoit bien la construction d'une gare pour le Narbonnais. Il incombe aux élus de la défendre pour que le ministre aille dans ce sens.

Quant à la transversale Grand Sud, RFF ne l'oublie pas, puisqu'elle constituera une des composantes importantes en termes de nombre de trains permettant de rentabiliser cette ligne. Il assure que la concurrence n'existe pas entre les villes régionales pour le fret, la majorité des flux traversant le Languedoc-Roussillon. Quant à la sécurité des habitants, il indique que personne ne veut accueillir les trains de marchandises tout en souhaitant la réduction du nombre des poids-lourds sur l'autoroute. Il conclut que se pose effectivement le problème de la traversée de convois en centre-ville, un problème qui subsistera avec la ligne nouvelle.

- ▶ **Un habitant de Perpignan** signale que les Espagnols ont choisi une ligne mixte entre Barcelone et Perpignan. Il lui semble donc cohérent que la ligne Montpellier-Perpignan soit apte au fret.

Bruno BEAUCHET, RFF, explique que RFF a mené des études de trafic de marchandises en intégrant les flux maritimes entre l'Asie et l'Europe, et en analysant la concurrence entre les ports de Méditerranée et ceux du Nord. Les prévisions de trafic montrent un flux important de marchandises entre la Catalogne et l'Europe du Nord, de l'ordre de 120 trains de marchandises circulant entre Narbonne et Perpignan. Les prévisions montrent qu'il est important de créer une ligne nouvelle pour écouler l'ensemble du trafic voyageurs et fret entre Narbonne et Perpignan, mais que la ligne existante permet de répondre aux besoins en termes de fret ferroviaire en 2020 mais aussi en 2050, quand les TGV[®] circuleront sur la ligne nouvelle. La mixité n'est donc pas indispensable dans ce secteur. Le même exercice a été mené entre Narbonne et Montpellier, montrant que la mixité est indispensable entre Montpellier et Béziers.

- ▶ **Un intervenant** rappelle le développement important prévu par la Région pour le port de Port-la-Nouvelle, ce qui contribuera à développer tout le territoire languedocien et en particulier le département de l'Aude.

Édouard PARANT, RFF, précise que RFF a prévu une croissance de l'ordre de 260 % du nombre de trains de marchandises roulant à terme dans la région, ce qui montre une certaine ambition.

- ▶ **Un intervenant** ajoute que le développement du tourisme renforcera celui de la viticulture méridionale.

Édouard PARANT, RFF, confirme que la liaison aux principales métropoles nationales et européennes est un gage d'accessibilité pour les touristes. Il indique que la mission de RFF se limite à l'aspect ferroviaire du projet, chacun se saisissant ensuite de l'outil pour en tirer avantage.

Il propose de terminer la présentation en 3D, à partir de Cuxac-d'Aude, mentionnant le franchissement du canal de la Robine puis de l'Aude en viaduc, pour s'approcher de l'étang de Capestang mais sans y

pénétrer. Des variantes existent en rentrant dans l'Hérault, permettant la réalisation d'une gare nouvelle, soit sur le hameau de Périès, soit plus près du village de Nissan-lez-Ensérune, à la croisée des deux lignes et à proximité de la gare existante.

- ▶ **Un intervenant** souhaite savoir si ce tracé en 3D est consultable sur internet.

Édouard PARANT, RFF, explique que cela n'est pas possible actuellement, car ces modélisations très fines requièrent de puissants calculs informatiques, et nécessitent de se familiariser avec les trois dimensions. Pour autant, l'ensemble des tracés est disponible sur des cartes sur le site du projet. Pour conclure la réunion, il cède la parole à Madame la Sous-préfète, après avoir remercié les personnes présentes.

- ▶ **Marie-Paule BARDÈCHE, Sous-préfète de Narbonne**, remercie Édouard Parant et son équipe pour les explications et les réponses apportées tout au long de cette réunion. Elle remercie également le public pour sa contribution au débat. Nombre de personnes présentes ont souligné l'intérêt de ce projet pour le territoire, un sentiment partagé par tous. Beaucoup de décisions restent à prendre, et des options importantes doivent être tranchées. L'ensemble des éléments issus des réunions de concertation et des études sera collecté en vue de la réunion du comité de pilotage régional qui se tiendra le 13 juillet, avec les représentants de l'État, RFF et toutes les collectivités qui financent les études. Puis la concertation se poursuivra afin que les ministres puissent trancher, d'ici fin 2012, sur la nature de la ligne, les gares et la desserte du territoire.

Fin de la réunion publique à 21h50.