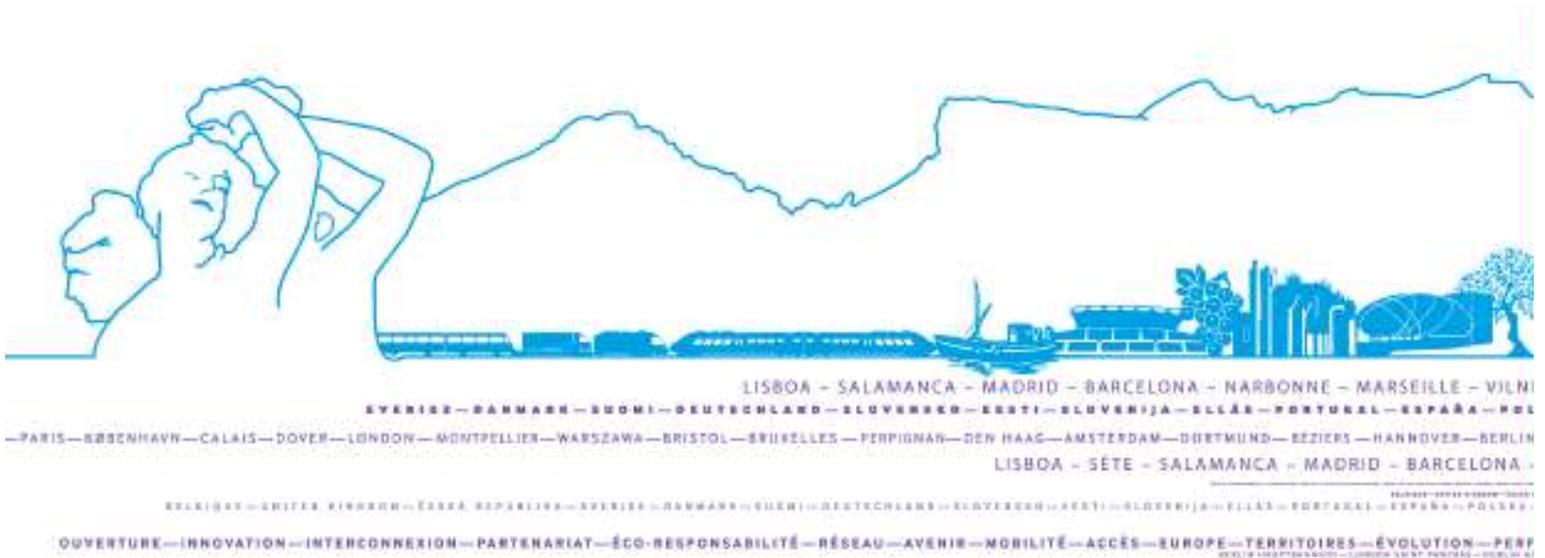


ligne nouvelle Montpellier-Perpignan

Compte-rendu

REUNION PUBLIQUE – BASSES PLAINES DE L'AUDE

Jeudi 14 avril 2011 – COURSAN
Salle polyvalente



Objectifs de la réunion publique :

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, conformément à la Charte de la concertation du projet, Réseau Ferré de France souhaite associer le plus en amont possible des études préalables à la Déclaration d'Utilité Publique le grand public afin diffuser largement des informations relatives au projet et de recueillir des avis sur le résultat des études.

Les communes concernées par cette réunion publique : de Montredon-des-Corbières à Nissan-lez-Enserune

o Coursan,
o Cuxac-d'Aude,
o Moussan,

o Montredon-des-Corbières,
o Narbonne,
o Montels,

o Nissan-lez-Enserune,
o Poilhes
o Capestang

Début de la réunion à 18h30 en présence de 351 participants

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

- o **Edouard Parant** - Chef de mission Ligne nouvelle Montpellier Perpignan
- o **Jean-François Ruiz** – Responsable de l'environnement
- o **Patrick Linsale** – Responsable du foncier

Le garant de la concertation, Monsieur Jean-Pierre RICHER est également présent lors de cette réunion publique.

Le déroulé de la réunion

- o Accueil par Monsieur le Maire de Coursan
- o Interventions de :
 - Jean-Pierre Richer, Garant de la concertation,
 - Christian Petit, Directeur régional de Réseau Ferré de France Languedoc Roussillon,
 - Marie-Paule Bardèche, Sous-Préfète de Narbonne
- o Présentation par RFF des études et du contexte hydraulique des Basses Plaines de l'Aude
- o Présentation d'une maquette en 3 dimensions des options de passage
- o Echanges avec la salle

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

Edouard Parant, chef de mission du projet, souhaite la bienvenue aux participants et remercie l'assemblée d'avoir répondu présent à l'invitation de RFF pour cette réunion publique.

Monsieur le Maire de Coursan, Monsieur Pla souhaite la bienvenue à Madame la Sous-préfète, à Monsieur le Directeur régional de RFF et à l'assistance. Il souligne que la présence très nombreuse des participants confirme leur motivation pour ce projet. Cette large assemblée est justifiée par le fait que le projet interroge, inquiète et passionne les élus et riverains des communes concernées. Effectivement, cette ligne traverse un site particulièrement riche par ses diversités, qui doit respecter l'équilibre entre l'homme, son cadre de vie, ses activités et son environnement.

En tant que Président du Syndicat Mixte du Delta de l'Aude, il tient à préciser que la démarche administrative du PAPI est finalisée ce qui se traduira à l'automne prochain par la réalisation, tant attendue, de la protection de Cuxac-d'Aude par ses digues. Cet aménagement aura un impact sur le projet de la nouvelle ligne par sa complexité technique et son aspect financier notamment. Un montant de 80 millions d'euros a été défini pour l'ensemble de la problématique hydraulique du département dont 44,5 millions d'euros uniquement pour les Basses Plaines de l'Aude. Il serait donc incompréhensible et impensable que tous ces efforts entrepris depuis plus de 34 ans ne soient pas pris en compte dans les études de RFF menées sur la transparence hydraulique des Basses Plaines de l'Aude et dans sa plus large globalité. Il conclut en souhaitant que « *la ligne nouvelle évoquée depuis très longtemps ne devienne pas un serpent de mer comme l'a été pendant 34 ans, l'aménagement hydraulique des Basses Plaines de l'Aude.* »

Monsieur Jean-Pierre Richer, garant de la concertation précise son rôle et son action en tant que garant de la qualité du débat et des échanges ; cela dépend des participants, du Maître d'Ouvrage et de la transparence de l'information transmise.

Il rappelle que toute personne peut poser librement toutes ses questions et qu'elle obtiendra une réponse précise. La concertation s'appuie notamment sur la consultation et la tenue de réunions publiques à l'image de celle d'aujourd'hui. Il réaffirme qu'en tant que garant, il n'émettra aucune opinion sur le projet et/ou ses aspects, n'ayant pas le droit.

Son action s'inscrit dans la neutralité vis-à-vis du projet ; il a été nommé par la Commission Nationale du Débat Public avec l'accord de RFF pour s'assurer du bon déroulement de la concertation ; ce qui implique qu'il soit présent en tant qu'observateur à un certain nombre de réunions. Aujourd'hui, il tenait absolument à être là pour écouter, pour observer. Il conclut « *La concertation, c'est largement vous qui en faites la qualité. Il n'y a pas de contrainte en dehors simplement de la bonne argumentation et de la courtoisie des échanges. Je vous souhaite une bonne, utile et constructive réunion publique dans cette commune de Coursan.* »

Monsieur Christian Petit, Directeur régional de RFF souligne que RFF a organisé cette réunion, souhaitée par les communes des Basses Plaines de l'Aude, avec Madame la Sous Préfète afin de pouvoir répondre à l'ensemble de questions que les participants se posent sur le niveau de précision des études actuelles. Les réunions publiques permettent de rencontrer l'ensemble des personnes concernées par le projet : élus, représentants d'associations ou citoyens qui viennent à titre personnel, défendre une opinion, un point de vue, faire part de leurs préoccupations, de leurs craintes ou de leurs attentes.

Il poursuit « *Ce soir, nous sommes là pour vous écouter, pour répondre à vos questions, ce que fera Edouard Parant et ses collègues dans quelques minutes, pour vous expliquer aussi où nous en sommes dans l'état d'avancement des études, quelles sont les procédures de décision qui sont mises en œuvre au fil du temps de façon à ce que vous soyez totalement éclairés et en toute transparence.* » C'est un engagement pris RFF au travers de la Charte de concertation. Il souhaite que le dialogue qui s'ouvre tout de suite soit nourri, et qu'il aide RFF à la prise des décisions qui seront à formuler dans les mois qui viennent. Il remercie l'assistance, et souhaite à tous un bon débat.

Madame Marie-Paule Bardèche, Sous-Préfète de Narbonne clôt les interventions en remerciant Monsieur le Maire de Coursan et conseiller général d'accueillir cette réunion dans le chef-lieu du canton audois, situé sur les Basses plaines de l'Aude. Son intervention s'articule autour de trois points :

- L'attachement de l'Etat à la mise en place d'un large dispositif de concertation sur le projet, à la qualité et à la transparence des informations qui sont données.

- L'importance de bien comprendre que cette démarche de préparation d'un grand projet d'infrastructure est une démarche progressive, qui ne peut qu'être progressive, avec des études et des concertations qui se font régulièrement.

Madame la Sous-Préfète rappelle qu'un débat public a été organisé en 2009 en Languedoc-Roussillon avec les acteurs du territoire et que ce débat a fait ressortir l'attente des habitants de Languedoc-Roussillon sur ce projet.

A la fin de 2009, RFF a lancé les études organisées en trois grandes étapes.

La première étape porte sur des options de passage, de grands faisceaux et non un tracé. Cette première étape des études préalables à la DUP aboutira au choix d'une des trois options de passage dans les Basses plaines de l'Aude proposée par RFF, options de passage qui font de l'ordre de 1 000 mètres de large chacune. Il s'agit de mesurer tous les avantages et tous les inconvénients de chacune des options, au regard de tous les aspects humains : urbanisme, protection contre les risques, risques inondation et autres risques, aspects techniques et autres. C'est une fois que ces études seront terminées que le Comité de pilotage régional donnera un avis, et que le Ministre pourra prendre sa décision sur l'option de passage, décision qui est prévue cette année en 2011.

Après ce choix, des études plus fines d'étape 2, plus détaillées porteront au sein de l'option de passage qui aura été choisie sur la délimitation d'un tracé, là aussi, en prenant en compte tous les aspects. La troisième étape vise à réaliser les dossiers réglementaires en vue de l'enquête d'utilité publique

- L'engagement de l'Etat sur la protection des populations :

« *L'Etat l'a dit et par ma bouche l'Etat le répète, la protection des populations est au cœur des missions de l'Etat, qui est très attentif et qui ne cédera en rien sur cette question.* »

L'Etat veille toujours très attentivement à la protection contre les risques auxquels sont soumis les populations. Cette engagement a été énoncé au niveau local, et Madame Kosciusko-Morizet, la ministre de l'Ecologie, du Développement durable, de l'Aménagement et du Logement a eu l'occasion, récemment, de le rappeler par écrit, et de dire son engagement total et très clair en la matière.

Présentation des études dans les Basses Plaines de l'Aude

Edouard Parant propose que la présentation soit courte afin de laisser un maximum de temps pour que les participants s'expriment sur le projet et que RFF puisse répondre à l'ensemble des questions qui seront posées. Il rappelle que l'objet de la réunion est d'apporter des informations précises et claires sur les études qui ont été menées.

La décision de RFF à l'issue du débat public de 2009

Un débat public s'est tenu de mars à juillet 2009 sur le projet. Ce débat à été un fort moment de concertation et a remporté un franc succès grâce aux avec 12 réunions publiques rassemblant plus de 3500 participants.

Edouard Parant indique que RFF a décidé de poursuivre le projet et rappelle les spécificités et les objectifs de celui-ci :

Où le projet va-t-il passer ?

C'est une infrastructure qui devra s'insérer dans le couloir littoral de 5 kilomètres de large défini après le débat public, de Montpellier jusqu'à Perpignan (soit environ 150 Km), proche des infrastructures existantes : de la voie ferrée, des nationales, de l'autoroute A9 et qui passe relativement près des agglomérations.

Les fonctionnalités de la ligne

Le conseil d'administration de Réseau Ferré de France a retenu le principe d'une ligne qui soit adaptée à la grande vitesse de Montpellier à Perpignan et également, un projet qui soit capable d'accueillir des circulations de trains de marchandises sur les sections les plus circulées.

Les bénéfices pour les hommes et les territoires

La grande vitesse. Le Languedoc-Roussillon souhaite appartenir à la famille des régions et des villes desservies par la grande vitesse ferroviaire. Connecté au nord et au sud, la volonté est que tout le Languedoc-Roussillon soit irrigué par la grande vitesse ferroviaire.

Réduire les temps de parcours entre les différentes villes de la région. Le TGV n'est pas seulement là pour s'échapper de la région. Il doit permettre de réduire le temps de parcours entre Carcassonne et Nîmes, entre Montpellier et Perpignan ou même Béziers et Perpignan.

Augmenter le nombre de train. La création d'une deuxième ligne permettra d'augmenter le nombre de TER sur la ligne actuelle. La volonté du Conseil régional, autorité organisatrice des transports depuis 1982, est de quasiment doubler le nombre de TER par jour sur la ligne actuelle.

Favoriser le report modal. Pour répondre à cet objectif, on pourrait imaginer que la ligne nouvelle permette d'augmenter le nombre de train de marchandises sur la ligne actuelle. Or ce raisonnement est erroné puisque, dans le même temps, la Région doublera le nombre de TER circulant sur la ligne actuelle. La ligne nouvelle permettra la circulation des TGV, mais certains resteront sur la ligne actuelle notamment pour desservir Sète ou Agde. Ainsi, RFF étudie la possibilité de faire circuler sur la ligne nouvelle des TGV et des trains de marchandises.

Améliorer la compétitivité du territoire en étant mieux desservi, par des infrastructures de transports modernes ce qui favoriserait l'implantation d'entreprises et le tourisme en facilitant l'accès au littoral.

Tous ces points permettront de justifier l'utilité publique du projet.

Les études préalables à l'enquête d'utilité publique.

Aujourd'hui de nouvelles études ont été engagées, afin de définir, au final, un tracé précis. Pour pouvoir identifier ce tracé, diverses études préalables sont à mener, notamment des études environnementales, dont l'importance est encore amplifiée par les nouvelles lois dont celle du Grenelle de l'Environnement. Ces études doivent être conduites avec le même souci et la même précision que celles relatives aux aspects techniques. Les études techniques doivent néanmoins être également considérées et de nombreuses contraintes doivent être respectées, tant pour la conception géométrique que pour les composantes ferroviaires proprement dites.

Les études de conception s'accompagnent d'études de trafic, pour évaluer tant le nombre de personnes susceptibles de prendre le TGV que le volume de marchandises qui seront transportées. Ces évaluations permettront de définir le nombre de trains qui devraient circuler sur la ligne et ainsi donner des indications sur le nombre de voies nécessaires pour garantir la capacité de la ligne.

D'autres études sont menées pour mieux cerner l'accessibilité des sites et définir l'emplacement pour les futures gares qui sera le meilleur pour les futurs clients.

Enfin, le dernier point est la question du financement du coût des travaux de construction de la ligne, qui seront environ cent fois supérieurs que celui des études.

L'objectif final des études est l'obtention d'un décret d'utilité publique, ce qui n'avait pas été le cas en 1995. Très concrètement, un projet a toutes les chances d'aboutir quand il obtient une déclaration d'utilité publique (DUP). Elle est, pour des projets tels que celui-ci, prise par décret du Conseil d'Etat. La DUP montre que le projet présente un intérêt pour le pays bien supérieur aux intérêts de chacun pris individuellement.

Les étapes du projet



Pour conduire à l'ouverture de l'enquête publique, cinq ans d'études seront nécessaires. Ces études sont échelonnées en 3 étapes :

- o **l'étape 1** qui est presque aboutie permet de réduire le couloir de 5 km de large (issu du débat public) à une zone de passage préférentielle de 1000 mètres de large environ.

o **l'étape 2** a pour objet, une fois la bande de 1000 mètres approuvée par le Ministre, la recherche d'un tracé. Ce tracé représentera une bande de 80 à 120 mètres de large. L'étape 2 fait aussi l'objet d'une approbation ministérielle.

o **l'étape 3** est celle de la préparation des dossiers réglementaires (étude d'impact, étude d'incidence sur le réseau Natura 2000, dossier d'enquête d'utilité publique, etc.) en vue de l'enquête d'utilité publique. Cette étape est importante pour la sécurité juridique du dossier et éviter d'éventuels recours au tribunal par une association ou un riverain qui viendrait annihiler plusieurs années d'étude et la réalisation du projet. Cette étape se terminera par la signature d'un décret d'utilité publique par le Ministre des Transports. Cette étape doit aussi permettre de réunir l'ensemble des financeurs pour qu'au lancement de l'enquête, RFF soit certain que les travaux pourront se réaliser rapidement après l'obtention du décret d'utilité publique.

L'étape suivante correspond à la phase de travaux. RFF envisage un délai d'environ 1 an entre l'enquête publique et leur démarrage. Le respect de ce délai est bien évidemment conditionné par l'obtention du financement du projet.

Les travaux se dérouleront sur 4 à 5 ans, pour une mise en service à l'horizon 2020.

La concertation depuis fin 2009

74 rendez-vous avec les Maires du couloir

RFF a besoin, pour réussir le projet, des habitants et des élus des territoires concernés. Ce sont eux qui connaissent le mieux le territoire du projet.

La loi impose désormais de ne pas séparer les temps d'études et les temps de rencontre avec le public encore appelés « concertation », comme en témoigne la réunion de ce soir. Depuis le début de l'année 2010, de nombreuses rencontres avec différents acteurs ont été initiées par RFF.

Ainsi, RFF a tout d'abord rencontré les institutions partenaires des études préalables au débat public avant même la publication de la décision suite au débat, pour s'assurer de leur accord quant à cette décision et pour qu'ils y consentent les éventuels points particuliers à ajouter.

Puis, dès la décision prise à l'issue du débat public de poursuivre les études, RFF a rencontré individuellement, début 2010, les maires des 74 communes concernées par le couloir de passage retenu.

13 commissions avec les élus locaux

Toujours dans le cadre de la concertation, RFF a organisé 13 commissions consultatives, début septembre, mi-novembre 2010 et en janvier 2011.

Les commissions consultatives, présidées par un représentant de l'Etat, associent les parlementaires, les élus des collectivités locales et les organismes publics des territoires concernés. Les commissions consultatives permettent d'échanger de manière approfondie avec les participants afin de bénéficier de leur connaissance fine du territoire ainsi que des enjeux locaux. Ces commissions leur offrent le moyen de s'approprier les éléments du projet et Réseau ferré de France peut aussi y recueillir formellement leurs avis sur les études.

6 réunions publiques sur le territoire

6 réunions publiques permettant des échanges avec le grand public se sont tenues dans des communes concernées par le projet et non dans les plus grandes agglomérations du couloir d'études. La réunion relative à la séquence 3 s'est tenue le 7 décembre 2010 à Peyriac-de-Mer.

7 ateliers thématiques

Sept ateliers thématiques ont été organisés avec pour objectif de mutualiser les compétences et d'identifier les points qui nécessiteront des focus :

o **2 Ateliers « environnement »** : ils ont permis de recueillir des bases de données et de partager la méthodologie de hiérarchisation des sensibilités en lien avec les services de l'Etat.

o **2 Ateliers « agriculture-viticulture-foncier »** : importants du fait des spécificités de l'agriculture du Languedoc-Roussillon, ces ateliers ont rassemblé les chambres d'agriculture, la SAFER, les syndicats professionnels.

o **1 Atelier « hydraulique et milieux aquatiques »** pour évoquer les problématiques liées aux inondations et la gestion de la ressource en eau. Cet atelier a rassemblé les syndicats de bassin et les DDTM.

o **1 Atelier « Transport de marchandises »** pour évoquer les spécificités du Languedoc-Roussillon et en particulier des Pyrénées-Orientales. Du fait de la proximité de la frontière, un contexte économique singulier s'est développé avec des plateformes logistiques, des installations de transports combinés, l'autoroute ferroviaire. Cet atelier a rassemblé début octobre des gestionnaires d'infrastructure et des entreprises de transport. Il a permis de connaître les projets, les demandes et recueillir les attentes vis-à-vis d'une nouvelle ligne ferroviaire.

o **1 Atelier « Massifs de la Gardiole et des Corbières »** pour évoquer l'insertion environnementale et paysagère du projet au droit de ces deux massifs emblématiques.

Ces réunions sont réalisées en présence d'un panel représentatif des acteurs concernés par la thématique.

Elles ont permis de :

- o Mutualiser les connaissances sur les différentes thématiques ;
- o Réfléchir ensemble sur les options de passage potentielles ;
- o Identifier les points à approfondir pour les étapes d'études à venir.

Une information complète

Tout ce travail de concertation s'est également traduit par l'organisation d'expositions publiques dans 56 des 74 communes du couloir d'étude.

Pendant 1 semaine, chaque mairie accueille une exposition composée de 3 panneaux.

Cette démarche est complétée par des expositions dans les Maisons de la Région de Perpignan, Narbonne et Béziers et dans plusieurs centres commerciaux de la région jusqu'à mi décembre 2010.

L'autre vecteur d'information est le site internet : www.lalignenouvelle.com. L'ensemble des documents (cartes, présentations, etc.) y sont téléchargeables, ainsi que les comptes-rendus de réunion.

D'autres moyens d'information sont mis à la disposition du grand public :

- o **le dépliant** remis à l'entrée de la réunion comporte un coupon T pré-affranchi permettant de transmettre des remarques à RFF,
- o **une newsletter** est disponible également sur Internet,
- o **un registre** est mis à disposition du public dans la salle de réunion.

Le garant de la concertation

Pour s'assurer que RFF mettra bien en pratique tout ce qui vient d'être expliqué et communiquera avec les citoyens en toute transparence sur le projet, RFF précise que la CNDP a souhaité la nomination d'un garant de la concertation.

La Commission Nationale du Débat Public (CNDP), avec l'agrément de RFF, a ainsi missionné M. Jean-Pierre Richer, Garant de la concertation pour veiller à la bonne tenue de la concertation.

Le garant de la concertation est neutre car extérieur à la région, qu'il connaît néanmoins pour avoir déjà participé en 2009 au débat public sur le projet.

Sa mission, qu'il a prise depuis le printemps 2010, est de s'assurer que tout le dialogue, les échanges entre le public et le Maître d'ouvrage se font bien avec sérieux et dans la transparence, et qu'il n'y a pas de questions qui restent sans réponse.

Le garant regarde tous les documents émis par le Maître d'ouvrage pendant la durée des études et s'assure de la bonne tenue d'un dialogue respectueux et constructif.

Il participe à la plupart des réunions publiques, des commissions consultatives, des ateliers, au Comité partenarial et aux Comités techniques et de Pilotage.

Par ailleurs, le garant de la concertation, rédige un bilan à la fin de chaque étape du projet. Ce rapport indique la manière dont s'est déroulé le processus de concertation au cours de l'étape. Il est rendu public, est transmis au Maître d'ouvrage, au Ministre en charge de prendre la décision de validation (via le Préfet de Région) et à la Commission Nationale du Débat Public.

Une adresse internet a été créée pour que le grand public puisse écrire au garant par e-mail (garant.lnmp@gmail.com).

Focus sur l'hydraulique

Edouard Parant explique de façon précise, technique et pédagogique comment RFF va en compte dans les études successives l'aspect hydraulique pour garantir la protection des populations vis-à-vis du risque « inondation ». Il est ainsi abordé :

- Le contexte hydrographique local concerné par le projet
- Les grands principes de dimensionnement des ouvrages
- La réglementation et les instructions à respecter
- Le planning des études et procédures liées à la police de l'Eau

Présentation d'une maquette en 3 dimensions des options de passage de la séquence

Edouard Parant propose à l'assistance visualiser les options de passage de la séquence 3 grâce à une maquette vidéo en 3 dimensions sur fond de photographies aériennes prises en avril 2010.

La présentation part du sud, à côté de l'Etang de Bages avec deux possibilités : soit rejoindre Narbonne et son centre-ville par la droite, soit contourner l'agglomération par l'Ouest.

Pour la première possibilité : toute l'option de passage traverse Narbonne en souterrain car malgré l'existence des voies ferrées actuelles, il n'est pas possible de construire un projet apte à 300 km/h dans Narbonne.

La desserte de Narbonne peut se faire par sa gare actuelle avec des raccordements qui permettent de sortir de la ligne nouvelle pour rentrer sur la ligne actuelle et pour les trains qui ne marquerait pas l'arrêt en gare, de passer en souterrain.

Ensuite, les trains ressortent au-delà de Narbonne, le long de la ligne existante qui est une ligne droite entre Narbonne et Coursan.

Sur la droite, se situe Coursan, l'Aude et se dessine deux possibilités : soit rester près de la ligne existante puis le bifurquer à droite au sud-est dans les collines d'Ensérune, soit bifurquer vers la gauche pour rester à l'ouest de la ligne actuelle, en passant au nord-ouest de Nissan.

Les deux autres options sont de passer en bordure d'agglomération le long de la RD 6009 ou bien plus à l'ouest sur Montredon. Les trois options, d'un point de vue hydraulique, interceptent les plaines de l'Aude, plus ou moins en amont.

Echanges avec la salle

La présentation terminée, Edouard Parant propose de passer aux échanges avec l'assistance. Il demande aux personnes qui interviendront de se lever, de se présenter, de s'exprimer dans les micros et si possible de laisser leurs noms, lieu d'habitation et s'ils le souhaitent leur adresse internet.

Monsieur Hubert REYS de Cuxac-d'Aude souhaite savoir quand le choix de l'option de passage sera opéré et, lorsque la notion de fret est évoquée, s'il s'agit de fret ou de ferroutage ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Le choix final sur l'option de passage appartient au Ministre. Ce choix sera éclairé puisque l'ensemble des partenaires du projet, c'est à dire RFF, l'Etat mais surtout la Région, les départements et les agglomérations, se seront réunis au sein d'un Comité de pilotage pour proposer au Ministre une option de passage. Cette option de passage sera retenue ou non par le Ministre.

RFF espère que le Comité de pilotage qui réunit l'ensemble des partenaires pourra statuer en juin, pour que le Ministre puisse prendre une décision avant la fin de l'année. Dans l'intérêt du projet, il serait préférable qu'il retienne le choix émis si l'ensemble des partenaires sont d'accord.

Sur le deuxième point, le Maître d'Ouvrage demande que la différence faite entre ferroutage et fret soit précisée.

Monsieur Hubert REYS explique que le ferroutage, est le transport qui permettrait d'éviter un certain flux de camions, c'est-à-dire des camions qui sont chargés sur des trains, comme cela se passe dans d'autres pays d'Europe, notamment en Suisse.

Ce principe sera-t-il appliqué à cette nouvelle ligne ?

Actuellement sur la commune de Cuxac-d'Aude, un projet d'usine de traitement des eaux usées est suspendu en raison du choix de l'option de passage. Une décision prise début juin permettrait le démarrage des travaux et le report de ce choix obligerait à repousser cette construction.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

La ligne nouvelle intégrera ce principe de ferroutage, qui existe déjà sur les lignes actuelles. Dans les Pyrénées-Orientales, plusieurs plates-formes logistiques permettent de charger des trains grâce aux remorques des camions, ou même l'ensemble du semi-remorque, comme au Boulou avec « l'Autoroute ferroviaire Perpignan Bettembourg ». Sur cette plate-forme sont chargés des semi-remorques sans leur tracteur sur des wagons spécialement conçu pour ce service

Dans son ensemble, les lignes en Languedoc-Roussillon permettent le ferroutage en plus des trains de fret conventionnel. Dans la région, le ferroutage va s'accroître alors que le transport de pondereux a de moins en moins de pertinence. A la différence de région comme la Lorraine, le Languedoc Roussillon ne possède pas d'aciéries ou des transports de pondereux, mais essentiellement des carters de voitures en provenance d'Espagne et des conteneurs déchargés depuis les ports. Donc, le ferroutage a vocation à se développer en Languedoc-Roussillon.

Le projet local de station d'épuration a été identifié par RFF dès le démarrage des études. Effectivement, la station d'épuration telle qu'elle est projetée actuellement se positionne dans une option de passage possible. C'est pourquoi, les collectivités sont d'accord pour dire qu'il serait préjudiciable de construire une station d'épuration si au final, le projet s'insère dans cette option de passage. Il est préférable de différer un investissement de quelques mois et retrouver un site approprié plutôt qu'engager des travaux qui pourraient être obsolètes. Ensuite, il faudra vérifier la conformité du projet de ligne nouvelle avec la législation en vigueur concernant la mise en service de la station d'épuration. Il semble que la date butoir administrative d'achèvement des travaux ne soit pas remise en cause pour ce projet de station d'épuration.

Monsieur Claude BOUSQUET de Moussan remercie le Maître d'Ouvrage pour sa présentation. Le projet présenté n'implique jusqu'à maintenant que des problèmes par rapport au périmètre de Malvés et à la zone inondable de Cuxac-d'Aude. Les explications apportées induisent la mise en place de viaducs dans les zones inondables. Il sera donc nécessaire d'envisager un viaduc de Nissan à Narbonne.

La ligne n'existait pas en 1999 et il y a eu quand même 34 morts dans les plaines de l'Aude. Ceci signifie que lorsque la ligne nouvelle existera, des obstacles supplémentaires seront présents.

Ce tracé présente beaucoup d'inconvénients et il conviendrait, à la sortie de Béziers, d'emprunter le Sud du Massif central ou le Nord de Narbonne pour éviter toutes ces zones à risque. Ces zones sont très peu

peuplées et ne présentent pas de risque industriel comme l'usine à Malvés. Ce tracé présente beaucoup d'inconvénients et un coût à mettre en parallèle avec l'étude d'une option de passage au nord.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Deux questions sont identifiées dans cette intervention.

Tout d'abord, le choix du couloir de passage a déjà été arbitré au moment du débat public sur la base d'études réalisées en 2007 et 2008 par RFF.

La possibilité notamment de passer au nord de Béziers n'a pas été retenue. Le double objectif de se diriger vers Perpignan et de desservir Narbonne implique de pas s'éloigner trop des villes pour que les gens qui prennent le train ne fassent pas 40 kilomètres pour atteindre la gare. En même temps, RFF est bien conscient des enjeux environnementaux et humains, liés aux inondations et aux paysages.

Sur le deuxième point, RFF n'est pas là uniquement pour rassurer l'assistance.

RFF est là pour expliquer comment se construit un projet d'infrastructure. Aujourd'hui, la crue historique de référence est celle de 1999, ce qui n'était pas le cas en 1995 quand la SNCF a fait les premières études. Ce qui est important, c'est de définir la manière dont l'infrastructure va avoir à franchir cette dizaine de kilomètres.

RFF travaillera de manière progressive et la longueur des principaux ouvrages sera dimensionnée à la fin de l'étape 2.

L'ouvrage qui traversera les Basses plaines de l'Aude sera un des ouvrages principaux de cette ligne. De même qu'il est possible d'envisager un tunnel en arrivant dans les Pyrénées-Orientales, la traversée de l'Hérault, la traversée de l'Orb, la traversée des Basses plaines de l'Aude nécessiteront des ouvrages de grande ampleur.

Le regard des services instructeurs de l'Etat ne concernera pas la longueur du viaduc, mais l'aggravation ou non du risque pour les populations. RFF devra démontrer qu'avec ou sans viaduc, la hauteur, la vitesse et le sens d'écoulement de l'eau ne seront pas modifiés. Ce qui va être demandé à RFF est beaucoup plus contraignant que ce qui a été demandé pour la construction des digues à Cuxac-d'Aude. La seule question qui vaille est de savoir si les habitants seront autant en sécurité après qu'avant le projet. Ne pas aggraver les risques d'inondation, telle est la priorité.

Jacques POCIELLO, Maire de Cuxac-d'Aude rappelle que les habitants ont vécu des traumatismes. C'est avec beaucoup de réflexion que les gens s'expriment ici.

Le projet risque d'après lui d'impacter la construction des digues de protection à Cuxac-d'Aude. Deuxièmement, la tenue de cette réunion à Coursan l'a surpris, compte tenu qu'il avait compris que le principe d'une réunion à Cuxac-d'Aude en mars était acté. Il est néanmoins ravi d'être ici à Coursan pour que chacun puisse s'exprimer.

Ensuite, il tient à revenir sur les propos de Monsieur Petit rapportés dans la presse locale où ce dernier qualifie d'« humain » le fait de s'opposer au projet. « Monsieur Petit, ce n'est pas humain, c'est légitime au regard de tout ce que la ville a vécu ».

Il remercie Madame la Sous-Préfète pour son exposé sur le déroulement de la procédure et sur sa progressivité nécessaire. Pour autant, pourquoi attendre qu'une option soit définie pour ensuite chercher à connaître son coût ?

Enfin, le maire aimerait savoir ce qu'est exactement la compensation de remblais. Il y aura un impact sur l'écoulement de l'eau, que RFF le veuille ou non.

Concernant la station d'épuration, le Grand Narbonne a déjà fait l'acquisition de nouveaux terrains, des études vont être lancées et la nouvelle station verra le jour début 2013. Donc, le Grand Narbonne a déjà relocalisé le projet de la station d'épuration.

Le Maître d'Ouvrage :

RFF demande que les plans lui soient transmis et ce, afin d'anticiper ce nouveau projet.

Jacques POCIELLO juge plus que probable un passage à l'endroit de l'actuelle station d'épuration. Il salue l'effort des ingénieurs pour construire des ouvrages qui vont dans le sens de la sécurité maximale des populations, mais s'impatiente de savoir quand sera présenté un ouvrage modélisé de l'écoulement de l'Aude. Ce modèle n'est toujours pas au point malgré le travail des ingénieurs.

Malgré ces travaux, qui nécessitent beaucoup d'argent et d'énergie, les assurances qui ont été prises il y a bientôt un an, ne sont toujours pas avérées. Donc, pour toutes ces raisons et pour toutes les contraintes qu'il y aurait à passer par une option Ouest, il aurait tendance à résumer la situation en disant : « Passons sous Narbonne » !

Monsieur Pierre RAMOND de Narbonne estime, de par son expérience en temps qu'inspecteur du cadastre, que le travail réalisé sur ce projet a été effectué à l'envers.

Il préconise de définir au préalable l'emplacement de la gare et, ensuite, d'étudier les parcours. En outre, compte tenu du développement des échanges avec l'Afrique et à travers la péninsule ibérique, le carrefour narbonnais est un carrefour international.

Par rapport aux 3 options présentées, l'option Est qui passe en souterrain sous Narbonne et sous le canal de la Robine est impensable. Elle débouchera au sud de Narbonne où il n'est pas envisageable de créer une gare de carrefour.

La deuxième option passe sous la ligne actuelle depuis Coursan et RFF prévoit une gare à la jonction avec la ligne traditionnelle de Toulouse qui ne servirait à rien.

En revanche, la troisième option (Ouest) offre un tracé incontournable avec une gare voyageurs et une gare marchandises positionnées à Montredon-des-Corbières afin que le Sud Minervois ne soit pas complètement marginalisé et étouffé.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

RFF prend note de cette préférence pour l'option Ouest et pour une gare à Montredon-des-Corbières. La réunion de ce soir montre que certaines personnes ne partagent pas totalement cet avis.

Madame Marie-France Montosson, élue et représentante du collectif de défense des intérêts Moussanais souhaite revenir sur les inquiétudes liées au fait de ne pas pouvoir passer dans la zone d'aléa du site Seveso de l'usine Comurhex, alors que tous les jours, les habitants et des cars remplis d'enfants y circulent. Elle estime même honteux de ne pas vouloir faire passer un train dans la zone alors que les habitants y passent tous les jours.

Elle demande où se situe cet aléa faible, sachant que la zone Seveso s'étend à 1,8 kilomètre et que les premières maisons sont à 2,4 kilomètres.

De plus, à la lecture des compte-rendus présents sur le site Internet du projet, il est indiqué qu'une base de travaux sera positionnée ; à quel endroit est-elle prévue ? Engendra-t-elle des nuisances ? Est-on obligé de traverser Le Planas, le massif de Moussan ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Concernant Le Planas, RFF a lu dans la presse les inquiétudes de la population, telles celles qui évoquent un passage du projet sur le stade de foot, à côté de l'église, sacrifiant le village de Moussan. Il n'a jamais été dit que le projet devait traverser Le Planas. Aujourd'hui, il n'y a pas de tracé mais des options de passage. Les options de passage présentées ce soir, et notamment celle à l'ouest, permettront d'étudier plusieurs tracés.

Les décideurs auront à se prononcer à la mi-année 2011. Les personnes, à qui mandat a été donné pour décider, proposeront un choix au Ministre. Il est vrai que l'assistance de ce soir n'est pas en position de décideur.

Concernant la base travaux, il s'agit d'un ensemble d'installations ferroviaires avec des lignes qui permettent de construire la ligne nouvelle. Aujourd'hui, RFF sait qu'il y aura une base travaux, mais son site n'a pas été identifié. Ce n'est pas à ce niveau d'études que l'emplacement sera défini. De plus, généralement, une fois les travaux achevés, la base travaux peut être rétrocédée à une collectivité qui peut l'aménager, la transformer en ZAC par exemple, puisque le terrassement a été réalisé. Cela peut être un moyen de valorisation.

Roger NUNEZ suppose que le TGV est incontournable et qu'il se fera quel que soit l'option de passage retenue. Mais, au-delà du tracé définitif, il souhaiterait savoir si le réseau TGV sera maillé au réseau ferré classique.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

C'est une question qui a été posée au moment du débat public. C'est d'ailleurs ce qui fait la richesse de la grande vitesse ferroviaire française : un TGV peut circuler sur les lignes actuelles et desservir une gare existante ; un train à grande vitesse a, en effet, le même écartement et accepte les différentes tensions électriques (1500 V ou 25 kV).

En Languedoc-Roussillon le projet prévoit un raccordement entre la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan et la ligne classique Toulouse-Narbonne. Ce raccordement pourrait se faire à l'ouest de Narbonne ou, comme cela avait été prévu en 1995, à Nissan. On peut aussi imaginer de créer un raccordement qui permettrait, en arrivant de Narbonne, de desservir Perpignan et sa gare centre par Rivesaltes. On peut aussi décider de faire une gare nouvelle à Rivesaltes et donc supprimer le

raccordement. Toutes ces options de connexion entre le projet nouveau et la ligne actuelle sont bien prises en compte et étudiées.

Robert SUERE revient sur l'option de passage Ouest qui traverse le site de Jonquière. Il ne s'agit pas d'un site classé mais néanmoins magnifique. Sa traversée risque de coûter cher.

Deuxièmement, il souhaiterait parler de contraintes concernant les déclivités. L'option de passage Ouest traverse la plaine de Cuxac-d'Aude, en passant par les collines de Moussan et en allant vers celles de Nissan. Ceci signifie qu'il y aura une déclivité de 4 à 5 mètres.

Le TGV devra donc être en remblais ou en viaduc, soit une hauteur de 4 ou 5 mètres au niveau de la plaine de Cuxac. Il interpelle RFF en demandant s'il est logique de mettre les habitants de Cuxac-d'Aude à l'abri derrière des digues de 2 mètres, alors que le TGV serait sur une digue ou sur un viaduc de 4 à 5 mètres.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

RFF a bien entendu les requêtes exprimées par le conseil municipal de Cuxac-d'Aude à savoir : pas de prélèvement sur l'agriculture, la construction d'un viaduc sur toute la traversée des basses plaines et une interrogation concernant la hauteur de la ligne.

Seulement, ce n'est qu'en fin d'étape 2 qu'il sera possible de définir s'il y aura des remblais, s'il y aura un viaduc, etc.

Les études menées à ce stade là mesureront les risques d'inondations et l'impact de la ligne nouvelle. L'Etat ne laissera pas construire un projet qui aggraverait les inondations pour les populations. RFF comprend la défiance et le Maire de Cuxac-d'Aude l'a rappelé : ce territoire a connu des événements catastrophiques. Mais les ouvrages ferroviaires ne sont pas des digues. Leur vocation n'est pas d'arrêter l'eau. L'obligation légale est la transparence hydraulique. Elle guidera les ingénieurs, les bureaux d'études et les services de l'Etat au moment d'examiner le dossier au regard de la « loi sur l'eau ».

Albert CORMARY - porte-parole Europe Ecologie-Les Verts pour le Narbonnais affirme que le plus important est d'assurer un report modal maximum de la route vers la nouvelle ligne ferroviaire. L'option 320 km/h a été choisie à l'issue du débat public alors que l'option 220 km/h, beaucoup moins chère, répondait pleinement à cet objectif de report modal.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

RFF rappelle que cette décision a été prise en toute transparence à partir des remarques exprimées lors du débat public, à partir des 2 000 questions, des 600 avis formulés sur Internet et des 80 cahiers d'acteurs recueillis durant le débat. La majorité des acteurs ont porté un scénario qui n'est pas celui préconisé par Monsieur Cormary. RFF l'invite à reprendre le rapport de la Commission particulière du débat public, en ligne sur le site Internet du projet.

Louis SAINT-LEBES revient sur les trois options dans la traversée des basses plaines de l'Aude : une sous Narbonne, une à proximité immédiate de Narbonne et la troisième appelée option Ouest, éloignée de Narbonne mais très proche de Cuxac et de Moussan.

La lecture des comptes-rendus disponibles sur Internet des différents ateliers (Environnement, Hydraulique et Milieu aquatique) et Commissions consultatives de la séquence 3, font apparaître un consensus de la quasi-totalité des intervenants, élus notamment, pour plébisciter cette option Ouest. L'option de passage est-elle donc déjà choisie ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

La phase d'étude débutée il y a un an se finalise. RFF a réuni les élus en septembre et novembre 2010, puis en janvier 2011.

Ainsi, en janvier, les avantages et inconvénients de chaque option ont pu être présentés, ainsi que les coûts. Les élus ont pu prendre position. Aujourd'hui, la majorité des partenaires et des élus présents à ces commissions se sont plutôt mobilisés pour l'option Ouest. Les comptes-rendus sont en ligne depuis deux mois et la concertation avec le territoire a été menée en toute transparence.

Les trois options ont été étudiées avec le même niveau de définition.

Franck PARDO pense que malgré la présente réunion, la décision est déjà prise.

Francis CAZES - de Narbonne, cheminot à la retraite souhaite faire une autre proposition de passage en positionnant une gare nouvelle à Céleyran et en implantant l'échangeur pour Toulouse sur la zone du plateau de Lambert.

Réponse du Maître d'Ouvrage

RFF écoute et prend note de la proposition.

Lilian SERRE représentante de l'Association C.O.L.E.R.E à Narbonne, met en avant que l'option Ouest passe dans la zone d'aléa faible de Malvés. Or, ce PPRT concerne à peu près 160 habitations avec de nouveaux lotissements en construction. Pour ces raisons, Madame Serre est contre l'option Ouest, tout en rajoutant qu'un viaduc en hauteur ferait beaucoup plus de bruit. Elle est également contre l'option médiane passant par les bassins de la Comurhex classés en installation nucléaire de base. La seule option envisageable est celle sous Narbonne qui serait la moins impactante pour les populations.

Sophia VERA souhaiterait savoir si le choix du tracé est acté ou non ?

Réponse du Maître d'Ouvrage

Il n'y a pas encore de tracé à ce jour.

Un tracé fait environ 100 mètres de large. Actuellement, il s'agit de choisir une option de passage d'environ 1000 mètres de large qui permettra d'étudier plusieurs variantes de tracé.

Pour autant, l'information disponible sur Internet et dont la presse se fait l'écho, met en évidence l'intérêt porté par les élus pour l'option Ouest par rapport aux deux autres options proposées.

Stéphane CZEREP, Cave Coopérative de Cuxac, rappelle que la cave de Cuxac est l'un des principaux sites de vinification en blanc du Languedoc-Roussillon.

Une nouvelle vigne mettant 5 ans à produire du raisin, quelle que soit l'option de passage choisie, la cave sera impactée. Sachant que les travaux ne débuteront pas avant 2016, Monsieur CZEREP souhaite rencontrer Madame la Préfète.

Le Maître d'Ouvrage demande à Monsieur CZEREP s'il est vigneron indépendant ou s'il fait partie de la Cave Coopérative et s'il a eu des contacts avec le syndicat des vignerons du Midi ou avec la FNSEA ?

Stéphane CZEREP précise qu'il a été informé des réunions.

Réponse du Maître d'Ouvrage

RFF rappelle que deux réunions ont été menées avec l'ensemble des représentants de la profession agricole dans la région, dont les principaux sont les syndicats de vignerons des trois départements, les chambres d'agriculture, la SAFER et les services de l'Etat.

Les études portent depuis près d'un an sur l'environnement humain et les surfaces agricoles. RFF invite Monsieur CZEREP à se rapprocher de ses services pour que les études lui soient présentées.

Jean-Luc GALINIER souligne l'urgence de prendre une décision pour le monde viticole en précisant l'importance du rétablissement des voiries pour l'accès aux parcelles et la nécessité de la station d'épuration à Cuxac.

Il revient sur la problématique de l'hydraulique et demande s'il ne faudrait pas faire évoluer le PPRI. Il met en avant les différences de débits pris en compte par les études conduites par le SMDA et BRL et évoque les risques de rupture de digue.

Enfin, il explique l'importance du choix d'une gare dans l'Aude pour favoriser le report modal du fret et la connexion vers Toulouse.

Réponse du Maître d'Ouvrage

Sur la question des débits, les études portent sur des valeurs de l'ordre de 4 000, 4 200 m³/seconde. La SNCF a travaillé en 1995 sur un débit de 4 500 m³/seconde. Aujourd'hui, le projet sera dimensionné

pour les dernières crues connues des bassins de l'Aude et l'ouvrage devra résister à des crues bien plus importantes.

Concernant les digues, quand il existe des digues en amont d'un projet d'infrastructure, l'Etat demande d'étudier trois scénarios dans le dossier « Loi sur l'eau ».

Un scénario d'écoulement avec inondation maximum sans le projet, puis le même scénario avec le projet afin d'assurer la transparence hydraulique. Enfin, un troisième scénario avec le projet et une rupture de digue en amont. L'ouvrage sera donc conçu afin de ne pas créer de risque pour les populations dans ce secteur.

Sur la question du choix de la gare, il apparaît que, si une majorité d'élus se sont prononcés plutôt en faveur de l'option Ouest, c'est justement parce qu'elle porte un projet de gare sur un site plutôt sur Montredon.

Henri de BELLABRE interroge RFF sur des synergies possibles entre la volonté de la population d'être protégée par des digues et la réalisation d'un ouvrage TGV qui passerait nécessairement à proximité de ces digues ? Existe-t-il des synergies financières, économiques ou autres ?

Réponse du Maître d'Ouvrage

En matière de synergie, l'important pour l'Etat et pour toutes les collectivités est de ne pas faire de fausse manœuvre, autrement dit investir dans un projet qui pourrait être remis en question par un projet de plus grande ampleur réalisé 5 ou 10 ans après.

C'est notamment ce qui survient avec le projet de station d'épuration. RFF comprend que l'ajournement de ce type de projet, tout en restant dans les délais réglementaires, crée des mécontentements, mais il s'agit bien d'optimiser les dépenses publiques et de ne pas faire d'investissements inutiles.

Concernant les digues, le projet ne va pas se servir des digues de Cuxac pour faire passer le TGV, ce n'est pas l'objectif. RFF n'est pas gestionnaire de barrage, mais de circulation ferroviaire. Il s'agit de deux métiers différents : les digues ont pour objet de protéger les populations, le projet ferroviaire vise à transporter des personnes et des marchandises. La ligne nouvelle ne sera donc pas une digue.

Henri de BELLABRE demande ce qu'il en est des questions financières ?

Réponse du Maître d'Ouvrage

La question financière a été illustrée par la station d'épuration. Actuellement, il convient de réunir les financements pour la suite des études. Dans un second tend, il faudra s'assurer que le projet porté par les partenaires est bien celui qu'il est possible de financer.

Mariette GERBER pointe la justification du projet LGV par le report du fret routier, l'économie d'énergie et la diminution de CO₂.

Réponse du Maître d'Ouvrage

Le dossier support du débat public a présenté l'effet du projet sur le report modal et donc sur l'émission de CO₂. Ce travail sera complété par une analyse de la phase « travaux », pour vérifier qu'au final le solde est bien positif pour la société et l'environnement.

* * *

Fin de la réunion à 21h00