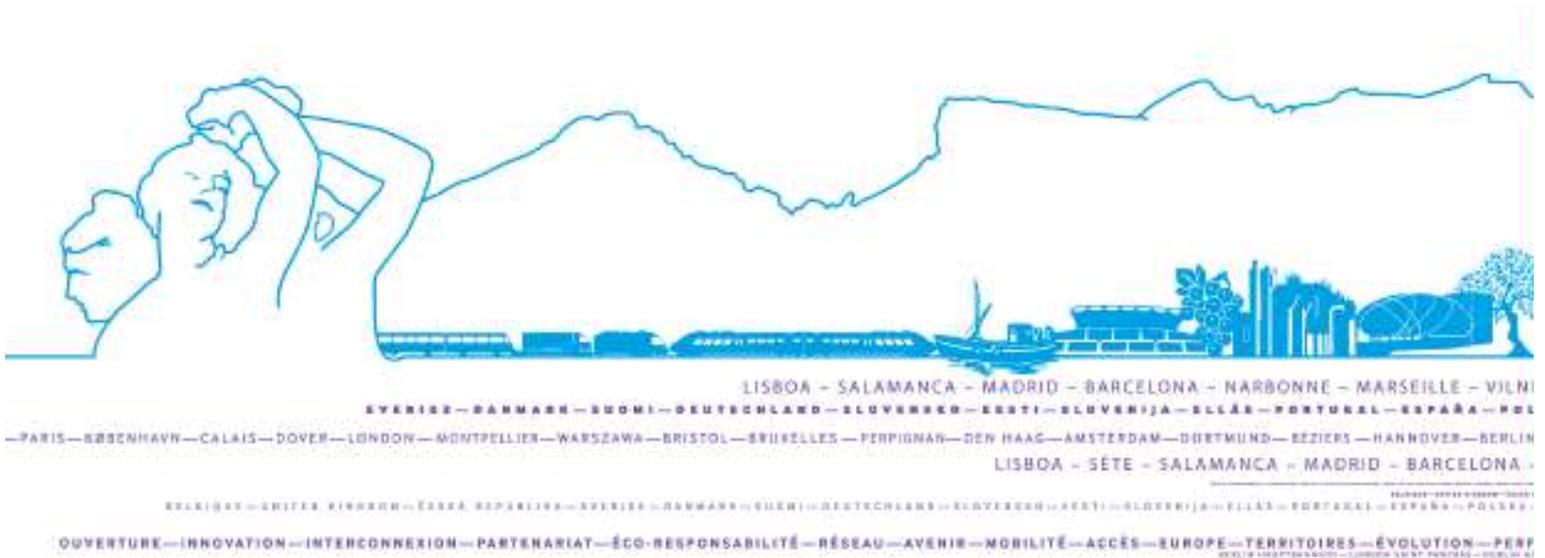


ligne nouvelle **Montpellier-Perpignan**

Compte-rendu

REUNION PUBLIQUE – SEQUENCE 3 : de Peyriac-De-Mer à Vendres

Mardi 7 décembre 2010 – Peyriac-de-Mer
Foyer des campagnes



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 Peyriac-De-Mer à Vendres

- Bages,
- Capetang,
- Colombiers,
- Coursan,
- Cuxac-d'Aude,
- Lespignan,
- Montady,
- Montels,
- Montredon-des-Corbières,
- Moussan,
- Narbonne,
- Nissan-lez-Enserune,
- Peyriac-de-Mer,
- Poilhes,
- Sallesd'Aude

Début de la réunion à 18h40 en présence de 174 participants

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

- **Edouard PARANT** - Chef de mission Ligne nouvelle Montpellier Perpignan
- **Jean-François RUIZ** – Responsable de l'environnement
- **Patrick LINSALE** – Responsable de l'action foncière

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

Le déroulé de la réunion :

- Présentation par RFF des études en cours et du dispositif de concertation
- Présentation d'une maquette en 3 dimensions des options de passage de la séquence entre Peyriac-De-Mer et Vendres
- 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

Monsieur le Maire de Peyriac-de-Mer, introduit la réunion en souhaitant la bienvenue à l'assemblée et remercie le public d'être venu assister à cette réunion d'information. Il remercie RFF d'avoir prévu et organisé celle-ci sur la commune de Peyriac-de-Mer.

Dans la mesure où le tracé de la ligne TGV est évoqué depuis les années 90, la municipalité considérait en effet, opportun de recevoir aujourd'hui le grand public de la commune et des communes concernées par cette séquence, afin de pouvoir les informer sur l'avancement du projet. Il invite l'assistance à poser toutes les questions qui les intéressent afin de sortir de la réunion, enrichis d'informations sur le projet.

Présentation des études en cours

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.

Les études de définition du tracé sont en cours et la réflexion se fait de manière progressive. RFF présentera donc en séance des options de passage large d'environ 1000 mètres et non un tracé définitif. RFF est néanmoins en mesure d'expliquer dès aujourd'hui comment va être défini le tracé et à quel horizon des plans précis pourront être présentés.

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 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 :

Les projets ferroviaires adjacents à la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan

Au sud, il s'agit de la section internationale Perpignan-Figueras, dont l'inauguration officielle est prévue au mois de janvier 2011 et dont les premières circulations s'effectueront avant Noël.

Au nord, le Contournement de Nîmes et Montpellier (CNM) est encore en projet. Il est toutefois plus avancé que le projet de ligne nouvelle Montpellier-Perpignan, car il a déjà fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique. Il correspond aux 60 kilomètres séparant l'extrémité sud actuelle du réseau à grande vitesse de l'extrémité au nord du projet LNMP.

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.

La desserte du territoire

- Le conseil d'administration de Réseau Ferré de France a acté la création d'une gare nouvelle à Montpellier sur le site d'Odysseum.
- Pour l'agglomération Nîmoise, les principes d'une desserte par une gare nouvelle, positionnée sur la commune de Manduel a été retenue.
- Pour la desserte des Pyrénées-Orientales et de l'aire de vie de Perpignan, un consensus a été dégagé entre les partenaires pour que la desserte se fasse, à l'horizon du projet, par la gare actuelle dite 'centre du monde'. RFF se doit de préfigurer ce que serait le territoire dans cinquante ou cent ans à venir et les études sont donc menées pour envisager une future halte ferroviaire au droit de Rivesaltes.
- Concernant les territoires du Piscinois, de l'Agathois, du Biterrois, l'est Audois et le narbonnais, le débat public n'a pas permis de faire émerger des solutions claires et nettes de la part de tous les acteurs. La carte projetée présente trois ronds rouges pour représenter les possibilités de gares nouvelles : les choix ne sont pas actés, mais les secteurs sur lesquels des études doivent être menées sont identifiés.

Une réflexion est menée au travers d'études spécifiques de transport de passagers, en partenariat avec les collectivités concernées, pour identifier les sites les plus favorables à l'implantation de ces gares nouvelles.

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.

Il existe deux sources possibles de revenus pour payer une ligne nouvelle. La première provient de la vente des billets : lorsque l'on achète un billet de train, environ 30 % du prix du billet va à RFF pour l'entretien et la construction des nouvelles lignes. Le deuxième vecteur possible de financement, ce sont les impôts. Pour que le projet puisse aboutir, il est indispensable que les décideurs se mettent d'accord le plus rapidement possible pour savoir qui paye, quel est le montant total perçu pour réaliser ce projet et ses caractéristiques retenues (dessertes, voies d'évitement...).

Un projet comme la Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan coûtera plusieurs milliards d'euros. Souvent, les grands projets sont bloqués pour cause de non financement ; c'est l'une des raisons qui ont conduit à l'ajournement du projet en 1995.

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 :

- **l'étape 1** qui se termine prochainement permettra 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.
- **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.
- **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.

Les rencontres avec les élus

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 consignent 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.

Toujours dans le cadre de la concertation, RFF a organisé 2 séances de commissions consultatives, début septembre et mi-novembre 2010.

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.

Le couloir de passage entre Montpellier et Perpignan est divisé en cinq commissions consultatives, chacune d'entre elles concernent environ une trentaine de kilomètres du couloir d'études.

D'autres dispositifs de dialogue et d'information sur le projet ont par ailleurs été mis en place. RFF mène des discussions avec les organismes représentatifs des chambres consulaires (chambre d'agriculture, chambres de commerce), le Conseil Economique et Social, les syndicats, les associations. Ces discussions se font lors des réunions du Comité d'information Partenarial (COPART). La première s'est tenue le 24 juin 2010 à Montpellier.

Le dialogue avec les acteurs

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

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

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

L'information du grand public

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 :

- **le dépliant** remis à l'entrée de la réunion comporte un coupon T pré-affranchi permettant de transmettre des remarques à RFF,
- **une newsletter** est disponible également sur Internet,
- **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).

Présentation de la maquette virtuelle en 3 dimensions de la séquence

Les options de passage sont présentées grâce à une maquette virtuelle en 3 dimensions sur fond de photographies aériennes du couloir d'études prises fin avril 2010.

RFF présente les différentes options de passage pour cette séquence allant de Peyriac de mer à Vendres, soit en partant du Sud vers le Nord :

- une option resserrée au droit de Portel-des-Corbières et de Peyriac-de-Mer pour rester sur le couloir de l'A9,
- 3 options dans la traversée de Narbonne : Grand ouest, ouest proche agglomération (dite « Médiane ») et centre Narbonne.
- 2 options de passage (Nord ou Sud Nissan) selon les options précédentes pour rejoindre l'A9 en amont de Villeneuve-lès-Béziers.

RFF précise que ces réflexions sont issues d'une analyse environnementale, d'une analyse territoriale mais également technique du projet.

Pour les personnes habitant plus au sud, une réunion publique se tiendra à La Palme le 8 décembre 2010, au cours de laquelle sera couvert le territoire s'étendant de Peyriac-de-Mer à Salses-le-Château.

Echanges avec la salle

- **Un habitant de Prat de Cest** s'inquiète du fait que le tracé puisse longer l'autoroute.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

L'état actuel des études laisse préfigurer que le tracé devrait suivre l'autoroute, dans le sud de la séquence, mais ceci n'implique pas une bordure immédiate de l'A9.

- **Un habitant de Coursan situé à la limite de Périès, au domaine de Lastours** souhaite savoir s'il est possible d'avoir plus de précisions sur le tracé dans ce secteur, car son habitation est implantée à l'intérieur d'une option de passage.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

L'objectif des études actuelles est de pouvoir définir une option de passage de 1 000 mètres environ dans le couloir de 5 kilomètres initial.

Par conséquent, il n'est pas possible aujourd'hui de dire à quelle distance le tracé (120 mètres de large en moyenne) de la ligne nouvelle passera par rapport aux différents lieux d'habitation. RFF informe le grand public aujourd'hui sur les options de passage d'environ 1 000 mètres définies à ce jour et non sur un tracé qui n'est pas encore défini.

- **Une participante** demande quelle est la conséquence aujourd'hui pour les personnes habitant à l'intérieur des options de passage possibles.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Il n'y a pas de conséquence aujourd'hui pour les personnes qui sont dans une des options de passage possibles large d'environ 1 000 mètres.

En fin d'étape 1, RFF demandera aux préfets de prendre un arrêté préfectoral de prise en considération «d'un périmètre d'étude». La bande de 1 000 choisie ne sera pas gelée mais sera soumise à une réglementation spécifique qui obligera les notaires, lors d'achat de terrains, de mentionner les risques de passage de la nouvelle infrastructure et permettra aux maires d'opposer un sursis à statuer aux demandes de permis de construire si nécessaire.

Au cours de l'Etape 2 des études, RFF pourra apporter des éléments de réponse plus précis sur l'emplacement du tracé, mais il est nécessaire d'avancer par étapes. La progressivité dans la précision des études va de pair avec le resserrement du couloir d'étude.

➤ **Un habitant** souhaite savoir si les personnes qui vivent dans les options de passage de 1 000 mètres délimités à ce stade risquent d'être expropriés ou si RFF va faire en sorte de passer suffisamment loin des secteurs habités, y compris pour ce qui concerne les habitats isolés.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Le projet passera dans l'une des zones de passage présentées aujourd'hui.

Pour définir les options de passage, des critères de choix ont été déterminés, tels que l'environnement humain, et notamment les zones habitées. Cela concerne les cœurs de village, les zones urbanisées ou urbanisables qui en sont proches.

L'une des principales difficultés en Languedoc-Roussillon est qu'il est constaté, depuis une vingtaine d'années, un phénomène de mitage à la périphérie des villes. Par conséquent, il existe un nombre important de maisons isolées dans les campagnes.

RFF indique que la réalisation d'un projet de ligne nouvelle est pratiquement impossible à réaliser sans destruction d'habitat, compte tenu des contraintes de la grande vitesse.

➤ **Une habitante localisée près de Périès**, déclare que le projet soit situé à 50 ou 800 mètres de leur habitation, les nuisances seront les mêmes. Elle précise qu'elle parle de nuisances sonores, qu'elle connaît déjà car elle habite près de la ligne ferroviaire existante. Elle craint d'être soit directement sur le tracé de la ligne nouvelle, soit entre les deux lignes ferroviaires.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

A ce stade, le tracé n'est pas défini et il ne s'agit que d'une option de passage de 1000 mètres où rien n'est figé. RFF comprend l'inquiétude de cette personne dans la mesure où la présence de son habitation dans la bande de 1000 mètres signifie qu'elle sera potentiellement impactée.

Vis-à-vis de la nuisance sonore, le discours de RFF n'est pas de nier le bruit ferroviaire.

La première démarche sera d'éviter d'en créer, puis si nécessaire de réduire sa propagation.

Jean-François Ruiz précise à cette habitante qu'elle habite à côté d'une voie ferrée existante classique, qui effectivement est bruyante. Il s'agit d'une voie ferrée ancienne (plus de cent ans), qui ne dispose pas de dispositifs de protection permettant de protéger les riverains situés à proximité de la voie.

Aujourd'hui, sur les lignes nouvelles, des dispositifs de protection sont mis en œuvre. Il y a quelques années, des mesures de bruit ont été réalisées dans le secteur de Périès, avec des relevés de 70-75 décibels (dB) en moyenne dans la journée.

Sur un projet de ligne nouvelle, RFF a une obligation de résultats vis-à-vis de la protection des riverains. Celle-ci, se traduira par la mise en place d'écrans acoustiques ou de merlons de terre afin de respecter un niveau sonore qui devra être compris entre 58 dB la nuit et 63 dB le jour.

Ainsi, en Languedoc-Roussillon, entre une maison située à proximité d'une ligne ancienne et une autre à la même distance d'une ligne nouvelle, il y aura une différence d'environ 10 à 15 dB, soit trois à quatre fois moins de bruit ressenti par les riverains.

➤ **Une personne** demande si la perception du bruit est fonction de la vitesse de circulation du train.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Les émissions sonores d'une voie ferrée et la perception du bruit sont effectivement liées à la vitesse du train et à la nature du train, mais pas seulement.

Par exemple, un TGV roulant à 300 km/h fait plus de bruit qu'un TGV qui roule à 200 km/h. Dans les études relatives aux protections acoustiques, RFF prendra obligatoirement l'hypothèse de trains roulant à la vitesse maximale, soit 320 km/h. Mais le bruit peut dépendre d'autres paramètres, comme la composition, la nature du trafic et le moment de passage du train.

Les premières hypothèses ont déjà été établies au moment du débat public ; elles seront affinées ultérieurement à l'horizon + 20 ans voire + 30 ans après la mise en service : RFF prendra donc les hypothèses maximales de circulation de trains sur la voie pour déterminer les protections acoustiques. Outre les écrans acoustiques et les merlons, ces protections peuvent se concrétiser par des traitements complémentaires de façade (double-vitrage), notamment pour les habitations les plus hautes (3, 4, 5

étages ou plus), et ce, dans la mesure où il n'est pas possible en termes d'insertion paysagère de construire des écrans de 5 à 6 mètres de haut le long des voies ferrées.

Enfin, exceptionnellement, lorsqu'il s'avère qu'une habitation ne peut absolument pas être protégée vis-à-vis des seuils de la réglementation que RFF doit respecter, des accords amiables sont recherchés avec les personnes concernées pour acquiescer leur bien et rechercher des solutions de relogement.

➤ **Eugène KIENZLE, de Bages**, souhaite savoir combien d'emplois vont être générés par le projet pour les habitants du Languedoc-Roussillon ?

Il fait remarquer que la ligne fret Lézignan-Narbonne a été supprimée et mentionne que la SNCF a eu une volonté de supprimer le fret dans la Région.

Par ailleurs, il souhaiterait savoir d'une part, si le projet inclut vraiment un volet fret, et d'autre part, si la circulation des trains de fret est compatible avec celle des trains de voyageurs à grande vitesse.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

A la première question concernant l'emploi, RFF répond que ce qui est important dans un tel projet ce n'est pas seulement de générer des emplois pour les grandes entreprises du BTP (pour lesquelles RFF ne pourra pas influencer sur le recrutement), mais également pour les PME de la région : aujourd'hui, à la demande de l'Etat pour les marchés de travaux publics, une partie de l'enveloppe de ces travaux est réservée à des entreprises locales.

Par ailleurs, au-delà des personnes qui travaillent sur le chantier, il y a également un effet induit pour les activités locales. Ce sont 5000 à 6000 personnes qui devraient travailler sur le projet dans la région pendant quatre ans, avec tout ce que ceci implique comme effets sur l'économie locale : hébergement des ouvriers, fonctionnement accentué des commerces de proximité.

A la deuxième question concernant la suppression du fret dans la région ces dernières années, RFF répond que la ligne Lézignan-Narbonne existe toujours physiquement. Aujourd'hui, les interlocuteurs de cette réunion représentent RFF, qui a en charge la construction et l'entretien des voies ferrées. La SNCF est une entreprise qui fait rouler des trains et qui a tout loisir de choisir ses clients. RFF ne peut rien lui imposer en la matière.

En revanche, RFF rappelle qu'au travers du projet de ligne nouvelle, le souhait est d'encourager le report modal. Par conséquent, la construction d'une ligne nouvelle capable d'accueillir à la fois les trains de voyageurs et le fret est l'un des éléments qui devrait permettre la plus grande compétitivité du mode ferroviaire.

A la troisième question sur la circulation des trains de fret et des TGV sur une même ligne, RFF précise que la mixité se fait déjà ailleurs en France et en Europe. La difficulté vient du fait de la différence de vitesse entre le TGV et le train de fret.

Le TGV va avoir tendance à rattraper le train de fret puis à vouloir le doubler. Il existe alors deux possibilités : soit il n'y a que deux voies et alors le dépassement est impossible donc le TGV doit rouler moins vite, soit il faut créer une troisième voie pour que le TGV puisse doubler le train de fret (sur des sections de 15, 20 ou 30 kilomètres).

➤ **Monsieur BONNAFOUS, de Peyriac-de-Mer** souhaite savoir dans combien de temps les habitants seront fixés sur le tracé de 1000 mètres ?

Par ailleurs, il dispose aujourd'hui d'un terrain constructible dans la zone des 1000 mètres et souhaite savoir où passe exactement le tracé et si des indemnités sont prévues.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

A la première question, RFF évoque le calendrier présenté au début de la réunion.

Aujourd'hui, l'étape 1 du projet est bientôt terminée avec une présentation d'options de passage de 1000 mètres.

Très rapidement, d'ici 3 mois, les décideurs (c'est-à-dire les partenaires de RFF qui participent au financement des études), choisiront la zone de 1000 mètres retenue pour la suite des études.

Ensuite, réglementairement, cette décision devra être confirmée par le Ministre après instruction du dossier par ses services.

Lorsque le dossier sera accepté, RFF lancera les études de tracé (étape 2 du projet). RFF annonce que le tracé précis ne sera pas connu avant 2014.

Ensuite le même processus sera mis en place, à savoir la validation par les cofinanceurs, puis par le Ministre après instruction par ses services. RFF a conscience que cette démarche peut paraître longue pour le public, mais pour un tel projet c'est un délai qui est en réalité très court, pour ne pas dire ambitieux.

Patrick Linsale explique que parallèlement aux études, le projet va s'accompagner d'échanges et de mesures de protection de la population. Lorsque la bande de 1 000 mètres sera validée par les partenaires cofinanceurs, RFF va demander aux préfets des trois départements concernés de prendre un arrêté de mise à l'étude. L'arrêté de mise à l'étude n'interdit pas de construire. Cet arrêté aura pour effet de rendre obligatoire la transmission à RFF de toute demande de permis de construire déposée auprès des maires des communes concernées. Il permettra aussi à RFF d'informer les personnes concernées en permanence de l'état d'avancement des études du projet.

Un contact sera pris par RFF dès réception des demandes de permis de construire transmises par les maires. Les risques seront expliqués, et des conseils de construction pourront être prodigués en fonction de l'évolution des études de la ligne nouvelle, afin de protéger les demandeurs. Ensuite à la fin de l'étape 2 du projet, RFF soumettra aux préfets une demande pour un arrêté de projet d'intérêt général (PIG).

Cet arrêté de PIG, une fois transcrit dans les documents d'urbanisme, créera un emplacement réservé et rendra les terrains inconstructibles. Cet emplacement réservé sera large d'environ 120 mètres en moyenne, notamment pour tenir compte des voies d'évitement (pour le dépassement des trains de fret) ou encore des mesures d'insertion environnementales.

RFF compte habituellement 12 hectares d'emprise par kilomètre de ligne nouvelle. Le législateur a également prévu que, dès l'emplacement réservé inscrit au document d'urbanisme, les propriétaires ont la faculté de faire procéder par RFF à l'acquisition de leur bien dans les meilleurs délais.

Enfin, il précise, en ce qui concerne les indemnités, que la réglementation française en vigueur veut que le prix d'achat d'un terrain soit celui du moment de l'achat.

Aujourd'hui RFF ne sait pas quelles maisons seront concernées. En temps voulu, des discussions seront entamées et des propositions financières seront faites aux propriétaires compte tenu du prix du marché immobilier du moment.

➤ **Madame MONTUSSON, de Moussan**, souhaiterait savoir quels sont les critères retenus pour le passage du tracé entre le village de Moussan et la Comurhex, compte tenu du périmètre Seveso ; la zone d'aléa léger arrivant presque aux portes du village de Moussan.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

L'Etat s'est engagé dans une révision du Plan de Prévision des Risques Technologiques du site de Malvésí.

Pour information, il existe plusieurs périmètres, les plus éloignés étant les moins soumis à risque pour la population.

Aujourd'hui, sous la supervision du préfet de l'Aude, une réévaluation des risques est en cours et RFF est associé à la démarche.

La question est de savoir quelle est l'interface entre un risque lié à l'usine et le transport de passagers. RFF a cherché à s'éloigner du périmètre Seveso (3,6 kilomètres), ce qui laisse assez peu d'espace pour une bande de 1 000 mètres dans le couloir initial de 5 kilomètres.

Les options de passage présentées essaient d'éviter ce périmètre.

RFF a besoin que l'Etat précise jusqu'où il est possible de s'approcher de l'usine et à quelles conditions.

A titre d'exemple, dans la vallée du Rhône, ont été mis en place des dispositifs permettant d'arrêter la circulation des trains avant qu'ils ne pénètrent dans les périmètres à risque en cas d'incident (cela nécessiterait que le PC de l'usine soit relié au centre de commande et de gestion des trafics ferroviaires). Si le tracé s'éloigne de l'usine, il se rapproche nécessairement des zones habitées.

RFF indique que dans le secteur de Moussan, la zone de passage est très large dans la mesure où RFF étudie différentes options de passage pour un éventuel raccordement vers Toulouse.

➤ **Jacques POCIELLO, Maire de Cuxac d'Aude**, souhaite savoir quand sera disponible le compte-rendu de la dernière réunion de la commission consultative qui a eu lieu à Narbonne ?
A quel moment, les précisions seront-elles données quant aux options de passage qui ont été proposées ?

Par ailleurs, Monsieur Pociello rappelle qu'un tracé qui serait plus proche du village de Cuxac d'Aude que celui présenté en 1995 serait difficilement acceptable pour sa commune pour plusieurs raisons : l'impact sur les terres viticoles, la non prise en compte des digues de protection contre les crues dans les basses plaines de l'Aude et l'impact acoustique.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

RFF s'engage à ce que les comptes-rendus des commissions consultatives soient très prochainement envoyés par courrier aux élus, avant d'être mis en ligne sur le site internet dédié au projet.

Par ailleurs, il rappelle que les contraintes autour de Narbonne sont extrêmement fortes. Les principales contraintes sont :

- les trains sur la ligne nouvelle doivent rouler à grande vitesse, ce qui implique un tracé rectiligne ;
- La présence d'obstacles importants dans ce secteur :
 - Le premier est le site de Malvesi. Les pouvoirs publics considèrent que la sécurité des personnes vis-à-vis de ce site est plus importante que la nuisance sonore que pourront ressentir les habitants proches de la voie ferrée.
Il est certain que le tracé devra passer plus loin de l'usine que le tracé du PIG de 1995. Cependant, ce point est handicapant pour RFF car l'éloignement de Malvesi oblige à tourner plus à l'ouest, ce qui ajouté à la contrainte technique liée à la vitesse empêche de s'éloigner facilement de Cuxac d'Aude.
 - Le second obstacle est lié au risque d'inondation sur la commune de Cuxac-d'Aude. RFF doit ainsi prendre en compte la modification des écoulements des crues liées à la présence des deux digues protégeant le village (nord et centre).
RFF a donc pris contact avec le Syndicat Mixte du Delta de l'Aude (SMDA) afin de pouvoir utiliser le modèle ayant servi à la modélisation des crues et à la mise en place des digues. L'objectif poursuivi par RFF est de réutiliser ce modèle pour caler le projet, identifier quelle partie sera en viaduc, et éviter ainsi un risque supplémentaire pour les populations vivant à proximité.
La contrainte liée au risque d'inondations oblige le projet à se positionner en hauteur par rapport au terrain naturel ; le bruit aura donc tendance à se propager plus loin.

En termes de délai, d'ici quelques mois RFF devrait savoir quelle est l'option de passage large de 1000 mètres retenue.

Aujourd'hui, rien n'est encore décidé ; les trois options sont étudiées, y compris leurs coûts. Les contraintes techniques, environnementales et humaines sont quant à elles déjà bien identifiées, comme cela a été présenté aux maires lors des deux premières commissions consultatives.

➤ **Jacques POCIELLO, Maire de Cuxac d'Aude**, considère qu'il est paradoxal de dire que rien n'est encore décidé, alors que RFF semble dire que le projet passera à un endroit bien précis, en l'occurrence au niveau de la station d'épuration de Cuxac-d'Aude.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Si, comme le demande la majorité des élus, RFF doit créer une nouvelle gare dans l'ouest Narbonne, tout en s'éloignant du site de Malvesi et en passant le plus loin possible des zones habitées, il n'y aura pas beaucoup d'options possibles. Ceci implique que la zone de passage soit très resserrée sur ce secteur si cette option devait être retenue.

Mais aujourd'hui, le principe de la gare nouvelle n'est pas arrêté. S'il n'était pas retenu, il y aurait moins de contraintes. La présence d'une gare nouvelle oblige à construire une partie de la voie ferrée en ligne droite. Ainsi, compte tenu des contraintes géométriques et techniques, implanter une gare à Montredon par exemple, influe sur la zone de passage à Cuxac-d'Aude.

➤ **Jacques POCIELLO, Maire de Cuxac d'Aude**, indique que ce n'est pas au niveau de sa commune que se décide la création de la gare.

Il n'intervient que pour défendre sa commune vis-à-vis des impacts potentiels, mais rappelle tout de même qu'une gare nouvelle sur le Grand Narbonne est souhaitée sur le plan économique.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

RFF se réjouit du caractère constructif des échanges avec le Maire de Cuxac-d'Aude et souhaite pouvoir continuer à travailler avec lui à la recherche des meilleures solutions possibles à l'avenir.

RFF précise également qu'un travail particulier sera mené sur l'acoustique et les inondations concernant le territoire de Cuxac d'Aude et plus généralement des basses plaines de l'Aude.

➤ **Monsieur Pierre RAMOND de Narbonne**, salue Jean-Pierre Richer avec lequel il a correspondu.

Il indique que plus les débats avancent, plus il est perplexe : il était quant à lui resté sur le tracé de 1995. Selon lui, ce tracé ne peut être modifié que pour quelques retouches mineures, donc il ne comprend pas que l'on parle maintenant de couloir de 5 kilomètres ou de 1 000 mètres.

Il reproche à RFF de n'avoir appris que le matin même dans le journal qu'une réunion publique avait lieu à Peyriac-de-Mer.

Il évoque également son courroux face à ce qu'il considère être des décisions de nature politique pour ce qui concerne l'abandon du projet de 1995.

Il considère que la gare nouvelle, qui était à l'époque prévue à Nissan, était « une ineptie ».

Pour résumer, les annonces et les explications qui sont fournies à la population semblent confuses et floues, il parle de manque de transparence.

Il rappelle également ses échanges de courrier avec le Président de la région Languedoc-Roussillon.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Concernant l'annonce des réunions publiques, celles-ci ont été faites via divers vecteurs : grâce à des annonces presse parues dans les quotidiens locaux une semaine avant la réunion et le jour même, grâce également à des annonces radio diffusées le jour même et grâce aux documents mis à disposition dans les mairies des communes concernées.

RFF comprend l'impatience exprimée par Monsieur RAMON qui suit, depuis longtemps, l'évolution des études. Il indique qu'aujourd'hui, RFF réalise les études et non plus la SNCF. RFF comprend que les échéances peuvent paraître très lointaines pour les populations concernées par le projet.

Edouard Parant résume l'une des remarques de Monsieur Ramon, en indiquant que ce dernier souhaite que la gare fret et la gare voyageurs soient toutes deux situées à Montredon.

Le maître d'ouvrage revient d'abord sur le concept même de « gare fret ».

Il s'agit d'un concept datant du 19^{ème} siècle, où des lignes ferroviaires étaient construites pour transporter des matériaux, notamment pour les mines dans le Gard. Ce n'est que plus tard qu'a été abordée la possibilité de transporter les hommes.

Aujourd'hui, une gare fret doit pouvoir générer des trains entiers. Il faut donc développer une aire logistique qui génère suffisamment de wagons, en regroupant des entreprises.

A l'heure actuelle, personne ne peut obliger les entreprises à se délocaliser pour venir s'installer à l'endroit où une gare fret est construite, à Montredon par exemple. La priorité est d'utiliser l'existant : il existe déjà des embranchements allant en direction des entreprises, comme la ligne Narbonne-Bize qui est utilisée pour les silos de la Toulousaine de farine, mais cette entreprise n'est pas assez importante pour générer suffisamment de wagons.

Par conséquent, si l'on construit encore des gares voyageurs, on ne construit plus aujourd'hui de gares fret : il faut plutôt s'appuyer, pour transport de marchandises, sur les plateformes logistiques existantes avec lesquelles une connexion ferroviaire est possible, comme le chantier de transport combiné de Saint-Charles, les ports, les canaux, la plateforme du Boulou.

Pour le transport de voyageurs, la réflexion est différente ; RFF est en train de mener des études pour savoir s'il faudrait placer les gares en ville, proche des villes, ou encore entre deux villes.

➤ **Claude ROUSSALIN, de Peyriac-de-Mer**, remarque que depuis le début de la réunion RFF indique que les trains passent à 320 km/h dans le secteur de Narbonne, quelle que soit l'option qui sera retenue. Par conséquent, pour lui, cela signifie qu'il n'y aura pas de gare à Narbonne. Il souhaiterait que RFF éclaire ce point.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

RFF étudie la possibilité de faire des gares nouvelles pour chacune des trois options de passage présentées.

La ligne sera effectivement dimensionnée pour être circulée à 320 km/h, car il y aura des trains qui s'arrêteront à Narbonne, mais il y aura également une partie de trains directs qui ne s'arrêteront pas à Narbonne, comme c'est d'ailleurs déjà le cas aujourd'hui.

Pour autant, les gares à l'étude seront techniquement différentes pour les trois options de passage envisagées.

Ainsi, pour l'option de passage avec un passage en souterrain en centre ville de Narbonne, la gare ne sera pas en souterrain ; le TGV rejoindra la ligne classique un peu avant pour desservir Narbonne par la gare actuelle.

Pour les deux autres options de passage, il faudrait faire des gares nouvelles aux croisements entre la ligne nouvelle et la ligne existante.

Pour information, un TGV roulant à 320 km/h commence à ralentir environ 10 kilomètres avant la gare.

➤ **Roger FONTANEL, de Peyriac-de-Mer**, souhaite savoir si RFF, à Peyriac-de-Mer entre autres, mettra en œuvre le rétablissement des cheminements permettant à la fois le franchissement de l'autoroute et de la ligne nouvelle.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

RFF explique que l'effet de coupure pour une infrastructure de ce type (routière ou ferroviaire) est un effet important.

Aujourd'hui, la géométrie du projet ne peut pas encore être définie. Il est impossible de dire à quel niveau passera la ligne nouvelle par rapport au terrain naturel, s'il y aura des remblais, etc. Seules les études détaillées ultérieures permettront de définir cette particularité.

Parallèlement aux études détaillées permettant de caler le profil en long, RFF organisera une nouvelle phase de concertation au sein des communes pour déterminer avec les habitants et la profession agricole comment rétablir au mieux les circulations.

Cela ne signifie pas pour autant que toutes les routes seront rétablies, mais plutôt que toutes les fonctionnalités existantes avant la construction de l'infrastructure seront rétablies. Cela signifie donc que certaines personnes subiront probablement des allongements de parcours, mais aussi que des ouvrages nouveaux plus sécurisés seront certainement construits.

RFF a l'obligation légale de garantir le rétablissement des accès à toutes les parcelles sans exception, qu'elles soient habitées ou non, afin de ne pas laisser de terres enclavées.

RFF rencontrera les populations locales pour déterminer quels sont les besoins des particuliers, des agriculteurs, des viticulteurs, des industriels...

➤ **Jean-Claude AFFRE, de Cuxac-d'Aude**, remarque que RFF a fait une ébauche de raccordement vers Toulouse. Si cette ébauche se trouve au niveau de Montredon, il souhaiterait savoir où se raccorderait le tracé qui passerait par la gare de Narbonne pour aller vers Montredon et vers Toulouse ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Dans l'hypothèse où le tracé passerait par Narbonne centre, aucun raccordement n'est à prévoir dans l'ouest. Les trains utiliseront dans Narbonne centre la ligne existante et son embranchement pour aller directement vers Toulouse depuis la gare de Narbonne.

Pour l'option « médiane », un raccordement vers Toulouse est très compliqué compte tenu du relief.

Pour l'option Ouest, cela est plus aisé. La zone de passage est d'ailleurs élargie pour permettre ce raccordement.

Par ailleurs, sur l'embranchement vers Toulouse, la vitesse ne sera que de 160 km/h.

➤ **Jean-Claude AFFRE, de Cuxac-d'Aude**, s'interroge sur la vitesse des trains partant de Montpellier en direction de Toulouse et qui ne s'arrêteront pas à Narbonne. Il pense que par la suite une ligne à grande vitesse sera réalisée entre Toulouse et Narbonne.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Des études viennent effectivement de démarrer pour étudier la création d'une nouvelle liaison entre Toulouse et Narbonne mais l'objet de la réunion est la Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan, qui sera vraisemblablement réalisée avant la ligne Toulouse-Narbonne.

Par conséquent, en attendant la réalisation de Toulouse-Narbonne, les trains devront emprunter la ligne existante Toulouse-Narbonne.

Par ailleurs, plusieurs solutions sont envisageables pour aller vers Toulouse. Soit une réutilisation de la ligne existante (à partir de Nissan et en passant par Narbonne), soit la création d'un nouveau raccordement depuis la ligne nouvelle aux environs de Cuxac d'Aude et Moussan.

L'une est moins rapide mais permet de réutiliser les infrastructures existantes ; l'autre est plus rapide mais nécessite de construire plus de voies nouvelles. Pour l'instant, ces réflexions sont encore en cours.

➤ **Une personne** souhaite savoir si des études complémentaires, au vu des grandes contraintes du secteur autour de Narbonne (sites Seveso, nécessité éventuelle de passer sous Narbonne, etc.), ont été menées pour passer ailleurs, par exemple dans le Carcassonnais.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Sur le secteur de Narbonne, aucune des trois options de passage étudiées ne suit l'autoroute, car celle-ci est située vers la Clape et la mer, alors que pour la ligne nouvelle, l'objectif est de passer plus au nord-ouest pour faciliter la connexion vers Toulouse.

Par ailleurs, le territoire du Carcassonnais est à l'extérieur du périmètre d'étude de 5 kilomètres du débat public.

Aujourd'hui, l'objectif est de définir une nouvelle bande d'environ mille mètres dans ce couloir d'études de 5 kilomètres. Carcassonne est donc bien en dehors du périmètre d'étude.

➤ **Madame ROQUE, du domaine de Montlaurès à Narbonne**, explique qu'elle sera pour sa part très impactée par le tracé le plus à l'ouest.

En effet, le domaine, où vivent huit familles, est situé au nord de la zone de Malvésii, au pied de l'oppidum de Montlaurès.

Elle souhaiterait savoir quels sont les coûts des trois options de passage présentées au cours de la réunion. Pour sa part, elle opte pour que le tracé s'éloigne au maximum du domaine (qui n'est lui-même pas situé dans les zones de passage possibles). Elle s'interroge sur la réverbération du bruit sur l'oppidum qui pourrait accentuer le ressenti sonore des habitants du domaine.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Une réunion s'est tenue ce matin sur les coûts avec le bureau d'études travaillant sur le projet.

Aujourd'hui, il est prématuré d'énoncer des montants non évalués. Par contre, RFF s'engage à communiquer ces derniers dès qu'ils seront connus.

Ce qui est certain, c'est que le projet entre Villeneuve-les-Béziers et Peyriac-de-Mer devrait coûter environ 1,5 milliard d'euros au minimum, quel que soit l'option retenue.

RFF ajoute que dans la mesure où ce sont des options de passage qui sont étudiées, le chiffrage sera moins précis que s'il s'agissait de tracé.

Outre la ligne elle-même, d'autres éléments doivent être chiffrés, et notamment les raccordements. Suivant leur localisation, plusieurs kilomètres de voies supplémentaires viennent s'ajouter à la ligne nouvelle. Suivant la localisation de la ligne nouvelle, peut-être que celle-ci serait moins chère mais nécessiterait des raccordements plus longs.

➤ **Un propriétaire viticulteur à Montredon-lez-Corbières, au lieu-dit Granges basses**, exprime son mécontentement sur le fait qu'à la fin de la réunion, il ne connaîtra pas avec exactitude la définition du tracé final alors que le projet est évoqué depuis plus de 20 ans.

Viticulteur, bientôt à la retraite, son fils doit reprendre l'exploitation et il ne sait pas à quel emplacement il pourra planter ses vignes. Il s'inquiète pour tous les jeunes viticulteurs de Montredon qui sont actuellement dans l'incertitude.

D'autre part, il souhaiterait savoir si la gare nouvelle sera à Montredon.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

RFF exprime sa compréhension par rapport à l'insatisfaction de Monsieur, mais renvoi à l'objectif de la réunion, très explicité.

Concernant la problématique foncière vis-à-vis de l'agriculture et de la viticulture, RFF rappelle que des réunions se sont tenues sur cette thématique avec les représentants de la profession agricole et qu'ils seront de nouveau rencontrés le 9 décembre prochain, notamment pour travailler sur l'élaboration des protocoles d'indemnisation relatifs aux travaux temporaires.

RFF précise que l'enquête d'utilité publique n'aura pas lieu avant 2015, et que ce laps de temps offre une large possibilité de discussion, tant avec les représentants des professions agricoles et viticoles qu'avec les SAFER ou les exploitants eux-mêmes.

Sachant que ces derniers sont partagés entre le fait d'être indemnisés ou de poursuivre leur exploitation, la solution serait de mettre autour d'une table ceux qui souhaitent vendre et ceux qui souhaitent continuer.

Le travail avec les SAFER permet d'anticiper le prélèvement foncier de manière à ce que les exploitants puissent retrouver aussi vite que possible un outil de travail rentable, avec en plus des compléments indemnitaires pour avoir été privés d'exploitation pendant une certaine durée ou en raison d'un rendement faible lié à la jeunesse de la vigne.

➤ **Jean-Marc DOUIN, de Peyriac-de-Mer** s'inquiète de l'impact que l'implantation de la ligne TGV va engendrer sur le foncier, entraînant éventuellement une perte de la valeur de son habitation, notamment, en raison de l'impact sonore.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

A ce stade des études il n'y a pas de tracé défini, et les zones de passage présentées aujourd'hui ne peuvent que susciter d'éventuelles inquiétudes.

Une certitude : l'habitation de Monsieur Douin est située dans le village de Peyriac-de-Mer et le tracé ne passera pas au sein du village.

Au début de la réunion publique, Jean-François Ruiz a expliqué les seuils auxquels était soumis RFF par la loi concernant le bruit, et quelles mesures de protection étaient envisageables.

Jean-François Ruiz rappelle les effets sonores avec un schéma montrant que si l'implantation du projet en plan est importante, il faut également tenir compte de la hauteur d'implantation de la ligne et d'autres caractéristiques particulières (au-dessus ou en dessous du terrain naturel, présence de relief, vents dominants etc.).

Le schéma indique la présentation des effets sonores d'un projet existant sur la commune d'Auxon-Dessous. Selon le profil du tracé, le bruit n'est pas perçu de la même façon.

En déblai, la diffusion du bruit est moins lointaine. Le positionnement d'écrans ou de merlons correctement dimensionnés respectent les seuils réglementaires, la zone de bruit se réduit fortement.

De plus, les merlons sont traités du point de vue paysager pour masquer visuellement la ligne.

Toutefois, ce n'est qu'en étape 2 que les études plus détaillées seront menées pour le bruit : il est nécessaire d'avoir des précisions sur le tracé car les calculs pour dimensionner les protections sont très sensibles à tous les paramètres, notamment celui du relief.

➤ **Jean-Pierre BOUSQUET, de Narbonne**, souhaiterait savoir où se situera la base travaux de la ligne nouvelle ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Pour construire un grand projet comme une ligne de ferroviaire, il est créé généralement à proximité du futur tracé un ensemble de constructions provisoires et de parkings pour les engins, appelé « base travaux ».

Pour le moment, le tracé n'est pas défini. Il est donc impossible de situer leur emplacement. Généralement, celui-ci est positionné au milieu du projet, sauf si la longueur à construire est très importante.

Pour la Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan, il serait peut-être nécessaire de prévoir deux emplacements plutôt qu'un.

S'il n'y en avait qu'un, il pourrait se situer vers Narbonne, et s'il y en a deux, l'un pourrait être par exemple, vers Rivesaltes, et l'autre vers Béziers, Sète ou Agde.

Par ailleurs, si la base travaux devait être près du tracé de la ligne nouvelle, elle devrait également être située près de la ligne ferroviaire existante, de manière à pouvoir acheminer des rails de 400 mètres de long par le train.

➤ **Madame Catherine BURGER, de Cuxac-d'Aude**, souligne que l'option consistant à passer par le centre de Narbonne n'a guère été évoquée au cours de la réunion. Elle souhaiterait savoir si cette option est vraiment envisageable dans la mesure où il serait certainement très coûteux.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Un tracé sous Narbonne coûterait effectivement cher, dans la mesure où il faudrait creuser un tunnel. En revanche, cette option éviterait de construire une nouvelle gare et limiterait le linéaire de raccordements nécessaires. Les calculs de ces coûts sont actuellement en cours.

Conclusion de la réunion

Réseau Ferré de France remercie l'ensemble des participants pour leur participation à cette réunion.

Fin de la réunion à 20h50
