

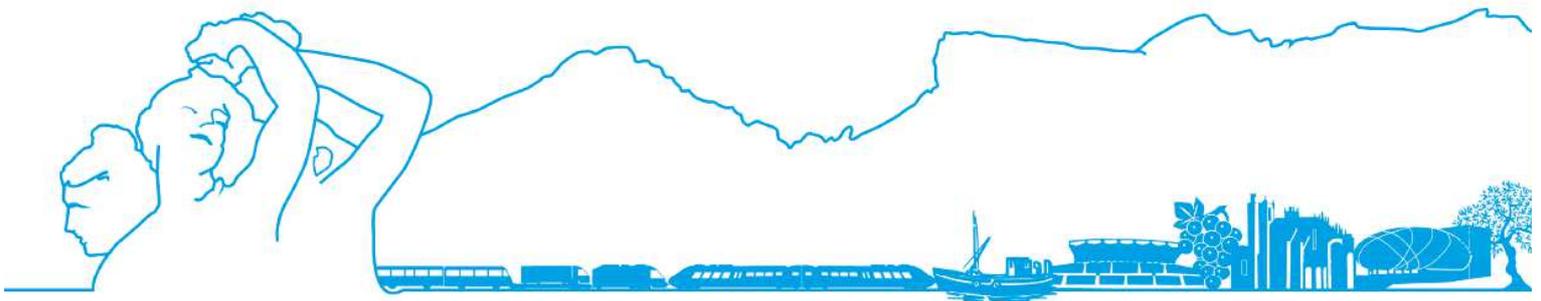
ligne nouvelle Montpellier-Perpignan

Compte-rendu

6^{ème} COMMISSION CONSULTATIVE – Séquence 2

mardi 18 novembre 2014 – CAVES

Foyer municipal



LISBOA – SALAMANCA – MADRID – BARCELONA – NARBONNE – MARSEILLE – VILNI
SVERIGE – DANMARK – SUOMI – DEUTSCHLAND – SLOVENSKO – EESTI – SLOVENIJA – ELLÄS – PORTUGAL – ESPAÑA – POL
—PARIS—KØBENHAVN—CALAIS—DOVER—LONDON—MONTPELLIER—WARSZAWA—BRISTOL—BRUXELLES—PERPIGNAN—DEN HAAG—AMSTERDAM—DORTMUND—BEZIERS—HANNOVER—BERLIN
LISBOA – SÈTE – SALAMANCA – MADRID – BARCELONA –
BELGIQUE—UNITED KINGDOM—ČESKÁ REPUBLIKA—SVERIGE—DANMARK—SUOMI—DEUTSCHLAND—SLOVENSKO—EESTI—SLOVENIJA—ELLÄS—PORTUGAL—ESPAÑA—POLSKA—
OUVERTURE—INNOVATION—INTERCONNEXION—PARTENARIAT—ÉCO-RESPONSABILITÉ—RÉSEAU—AVENIR—MOBILITÉ—ACCÈS—EUROPE—TERRITOIRES—ÉVOLUTION—PERF
BERLIN HAUPTBAHNHOF—LONDON SAINT PANCREAS—DUBLIN HI

Début de la réunion à 10h15 en présence de 23 personnes.

Prénom	NOM	Fonction	Organisme
OBARA	Béatrice	Sous-Préfet	Préfecture de l'Aude
ODORICO	Hervé	Chargé de mission	DREAL LR
FRIOT	Maxime	Assistant parlementaire de Marie-Hélène FABRE	Assemblée Nationale
DOURLENS	Nicolas	Chargé de mission service infrastructure ferroviaire	Représentant de la région Languedoc-Roussillon
BARO	Hervé	Vice-Président	Conseil Général de l'Aude
DEGAEFF	Jean Pierre	Chargé de mission	Conseil Général de l'Aude
MARTIN	Henri	Vice-Président en charge des Grands Projets	Le Grand Narbonne
HERAIL	Jean-Roch	Directeur Général Adjoint	Le Grand Narbonne
SENEQUE	Pierre	Urbanisme opérationnel	Le Grand Narbonne
DEVIC	Bernard	Maire et Président du PNR la Narbonnaise	Mairie de Caves
ORTUNO	Danielle	Adjointe	Mairie de Caves
HERVE	Robert	Adjoint	Mairie de Caves
GOMEZ	Sylvain	Adjoint	Mairie de Caves
MOULIS	André	Adjoint	Mairie de Caves
ARMANGAU	Alexis	Maire	Mairie de Fitou
FAURAN	Jean-Paul	Maire	Mairie de La Palme
GOUIRY	Catherine	Maire	Mairie de Peyriac-de-Mer
BREEM	Gérard	1 ^{er} Adjoint	Mairie de Peyriac-de-Mer
BRUNEL	Roger	Maire	Mairie de Portel-des-Corbières
THERON-CHET	Marie-Christine	Maire	Mairie de Roquefort-des-Corbières
MILHAU	Didier	2 ^{ème} Adjoint	Mairie de Sigean
BOUTON	Alain	Maire	Mairie de Treilles
RICHER	Jean-Pierre	Garant	

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

- Édouard PARANT, chef de mission du projet Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan
- Antoine HANTZ, responsable environnement du projet Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan
- Nicolas ALADERN, responsable technique du projet Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan
- Anne-Lise GIBBE, chargée de concertation du projet Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan

Déroulé de la commission

- Rappel des précédentes décisions
- Présentation de la variante de tracé proposée
- Que reste t-il à faire d'ici au prochain COPIL ?
- Comment va s'organiser la concertation ?

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



- **Béatrice OBARA, Sous-Préfet de l'Aude**, souhaite la bienvenue à tous les participants, salue les parlementaires présents, les élus et les maires et souligne le caractère actif de la concertation sur le projet depuis le débat public de 2009.

Édouard PARANT, RFF, souhaite à son tour la bienvenue aux participants. Il propose de récapituler les précédentes étapes du projet et les décisions prises au travers d'un film introductif.

Un film introductif est diffusé. Il est disponible sur le site Internet www.lalignenouvelle.com.

Édouard PARANT, RFF, présente l'objet de la réunion, à savoir recueillir l'avis des élus sur la variante qui se dégage de l'analyse multicritère dans l'objectif d'obtenir d'ici la mi 2015 un consensus sur l'ensemble du linéaire.

Il rappelle par ailleurs la présence de M. Jean-Pierre Richer, garant de la concertation et ancien membre de la commission particulière du débat public en 2009, dont la mission est de vérifier que RFF mène correctement son travail d'information et de concertation avec l'ensemble des acteurs. Il précise que les participants peuvent l'interpeller en séance, par mail (garant.lnmp@gmail.com) ou par courrier.

Présentation de l'analyse multicritère (page 4 du diaporama).

Édouard PARANT, RFF, précise que la variante de tracé proposée est le résultat de l'analyse multicritère conduite par Réseau Ferré de France. Cette analyse prend en compte trois dimensions : la dimension sociétale, la dimension environnementale et la dimension technico-économique.

Il détaille la nature des principaux critères présentés :

- le patrimoine productif agricole et viticole, l'acceptabilité sociale et économique et les fonctionnalités ferroviaires pour la dimension sociétale ;
- les coûts et les risques et la complexité technique pour la dimension technico-financière ;
- la prise en compte du milieu physique et naturel, des risques naturels, du patrimoine et du paysage pour la dimension environnementale.

Il rappelle que cette variante préférentielle a été préalablement présentée aux cofinanceurs en comité de pilotage, après avoir fait l'objet d'un débat avec les services techniques des différents cofinanceurs. Il note qu'il est cependant nécessaire que les acteurs du territoire se positionnent vis-à-vis des différentes variantes en fonction de leurs attentes propres. Réseau Ferré de France est par la suite tenu d'expliquer, parmi ces variantes, celle qu'il propose de retenir puis de vérifier son acceptabilité parmi les participants ou, à défaut, de recueillir les raisons d'un éventuel blocage ou d'une demande d'approfondissement.

Présentation de la carte générale du tracé proposé et du zoom sur le secteur concerné (pages 5 à 7 du diaporama)

Édouard PARANT, RFF, rappelle les nombreuses demandes des acteurs du territoire de rester sur le tracé historique, le FIG.

Il annonce que globalement, RFF propose de conserver 70% du linéaire de l'ensemble du projet sur le tracé historique. S'agissant du territoire de cette présente commission consultative, entre Fitou, et Peyriac-de-Mer / Bages, le tracé historique est proposé pour l'intégralité de cette séquence.

Présentation des cartes entre Fitou et La Palme (pages 8 à 10 du diaporama)

Édouard PARANT, RFF, précise l'inscription du tracé historique entre Fitou et La Palme : cette variante passe entre les deux champs d'éoliennes, à Fitou, à 120-150 mètres d'altitude, ce qui est techniquement réalisable car il s'agit de trains de voyageurs et non de trains de fret.

Vers Caves, elle se rapproche de l'autoroute qu'elle avait quittée depuis l'aéroport de Perpignan. Ce sont donc principalement des critères d'acceptabilité sociale et des contraintes techniques qui expliquent pour l'essentiel la proposition du tracé historique.

Aucune remarque des participants n'est effectuée concernant cette proposition.

Présentation des cartes entre Caves et Roquefort-des-Corbières (pages 11 à 13 du diaporama)

Édouard PARANT, RFF, décrit l'inscription des variantes de Caves en direction de Roquefort. Il montre les points de passage obligés qui tangent l'autoroute à deux reprises, la nécessité de rester à l'ouest de l'autoroute de façon à limiter les impacts sur le village de Caves, dans un secteur de type garrigue essentiellement. Il précise qu'il y a ensuite très peu de différences de tracé, une fois l'autoroute rejointe.

Antoine HANTZ, responsable environnement, RFF, détaille les trois variantes étudiées. Il rappelle que la variante verte est la variante dite de moindre enjeu territorial.

Dans ce secteur des Corbières, il existe de forts enjeux au niveau du milieu naturel. La zone Natura 2000 des Basses Corbières est particulièrement sensible mais ces enjeux environnementaux sont globalement présents sur toute la zone de passage. Il souligne que, sur ce secteur, aucune des variantes ne permettait d'éviter ces enjeux de sorte que c'est sur la base d'autres critères qu'a été privilégiée la variante historique.

Édouard PARANT, RFF, précise que la variante verte qualifiée de moindre enjeu n'avait sur ce secteur guère d'avantage tout en ayant l'inconvénient d'impacter les activités humaines présentes sur l'aire d'autoroute.

- ▶ **Marie-Christine THÉRON-CHET, Maire de Roquefort-des-Corbières**, demande si l'existence de maisons à proximité du tracé et la présence sur la commune d'espèces protégées comme l'aigle de Bonelli ou la pipistrelle constituent des contraintes prises en compte par le projet.

Édouard PARANT, RFF, explique les raisons techniques et hydrauliques qui ont conduit Réseau Ferré de France à proposer le tracé historique comme variante à retenir :

- impossibilité de passer à l'est de l'A9 compte tenu de la dépression de Sainte-Croix (cette possibilité avait été étudiée au moment où il était encore question de faire une ligne avec des trains de marchandises mais les décisions ministérielles ont décidé autrement),
 - nécessité d'éviter la plaine viticole et les activités autour de La Palme comme le souhaitait la majorité des acteurs du territoire.
- ▶ **Marie-Christine THÉRON-CHET, Maire de Roquefort des Corbières**, souligne la présence de vignes dans ce secteur.

Édouard PARANT, RFF, rappelle qu'en effet, la majorité des acteurs a fait prévaloir l'activité économique de la plaine viticole le long de la RD 6009, autour de La Palme et des autres communes. Ce qui explique en partie l'abandon des variantes de la zone de passage « Corbières-Littoral ». Il rappelle que l'ancien maire de Roquefort-des-Corbières avait demandé d'étudier une variante de tracé plus rectiligne, passant sous l'autoroute, pour s'éloigner du bourg. Cette variante n'a pas pu être retenue pour des raisons à la fois environnementales, techniques et hydrauliques.

Antoine HANTZ, responsable environnement, RFF, rend compte de la démarche environnementale dite « ERC » issue du Grenelle, qui signifie « éviter, réduire, compenser ».

Dans le secteur de Roquefort, l'évitement de tous les enjeux majeurs, issus de la réglementation des zones Natura 2000 et des inventaires faune, flore et habitat, n'est pas possible. Il convient donc de mettre en place des mesures de réduction pour limiter les impacts et si les effets ne peuvent être réduits complètement, des mesures de compensation seront proposées.

Ici les mesures de réduction concernent les mouvements de terre qui ont un impact différent sur les oiseaux selon que l'on passe en déblai ou en remblai et que des continuités peuvent être maintenues ou recrées par la mise en place d'ouvrages. Par exemple, les routes de vol des oiseaux se font souvent par les haies le long des cours d'eau, donc un travail sur le rétablissement de ces cours d'eau est une mesure de réduction possible.

En cas d'impossibilité à réduire les impacts, des mesures compensatoires doivent être proposées dans le cadre de la réalisation de l'étude d'impact qui sera soumise à l'enquête publique. Après la déclaration d'utilité publique, ces mesures seront précisées dans le cadre des dossiers d'autorisation de déplacements ou de destructions d'habitats ou d'espèces protégées et du dossier d'autorisation au titre de la loi sur l'eau notamment.

- ▶ **Bernard DEVIC, Maire de Caves et Président du PNR de la Narbonnaise**, rappelle l'engagement des communes du Parc naturel régional de la Narbonnaise à respecter les espèces protégées et le paysage ainsi que l'obligation de concertation sur ces différents sujets.
- ▶ **Marie-Christine THÉRON-CHET, Maire de Roquefort-des-Corbières**, s'interroge sur le fait qu'il ait fallu 24 ans pour arriver finalement au même tracé : le PIG. Elle demande quel sera l'horizon de réalisation du projet (2030 ou 2050) compte tenu notamment du récent rapport de la Cour des Comptes et des propos de certains journalistes à ce sujet. Elle ajoute qu'elle serait très satisfaite par la réalisation d'un tunnel reliant les deux points de tangence à l'autoroute, au niveau de sa commune.

Édouard PARANT, RFF, indique qu'un tunnel est bien prévu au Sud-Est du village pour franchir la falaise et précise par contre que la présence d'eau rendrait très délicate la réalisation d'un tel ouvrage dans le point bas que constitue la plaine viticole à l'est du village. Cette précaution n'a pas été prise lors de la construction de l'autoroute.

Concernant la durée des études, il rappelle que le projet d'origine était uniquement dédié aux voyageurs. En 2007, il a été demandé d'étudier un projet mixte (fret + voyageurs), ce qui a occasionné la reprise du processus d'études. En 2013, il a été finalement arbitré que des trains de marchandises et des trains de voyageurs circuleraient de Nîmes à Béziers.

Il rappelle ensuite qu'étudier et comparer des variantes dans la zone de passage retenue est une obligation légale, même dans les secteurs dédiés uniquement aux trains de voyageurs, ceci afin de démontrer que la variante retenue est bien la meilleure et éviter des recours juridiques pour absence de comparaison. Ce sont pour toutes ces raisons que les études coûtent 40 millions d'euros.

S'agissant de l'échéancier de réalisation du projet, il précise qu'au regard de l'état des finances publiques, l'Etat a confié à un comité d'expert le soin de définir des priorités, qui ont été exprimées dans le rapport Mobilité 21, dit rapport Duron.

En juillet 2013, il a été conclu qu'il fallait commencer par la section Bordeaux-Toulouse. Cette décision n'a cependant pas empêché le Ministre des Transports d'acter la création des gares nouvelles et la mixité de la ligne sur le projet LNMP le 15 décembre 2013. Le préfet de région a également déclaré au comité de pilotage qu'il fallait se tenir prêt à lancer l'enquête publique pour la fin 2016 comme annoncé par le ministre afin de mettre toutes les chances du côté de la réalisation du projet en cas de changement de priorité ou de meilleure conjoncture.

L'horizon 2030, annoncé par le rapport Duron pour l'ensemble du projet, n'empêche donc pas la réalisation anticipée d'un premier tronçon pour autant que le projet soit prêt.

- ▶ **Hervé BARO, Vice-Président du Conseil général**, souligne l'extrême importance du projet en termes de développement pour le territoire et notamment au moment du chantier pour les entreprises. Il se prononce pour la nécessité de poursuivre les études. Il se félicite de l'unité des élus en dépit du changement de majorités suite aux élections municipales et de la détermination des élus aux comités de pilotage à faire en sorte que ce chaînon manquant soit construit dans les meilleurs délais. Il souhaite également que les financements se mettent en place, notamment par la nomination d'un « monsieur financement » au moment où l'actuel président de la Commission européenne annonce de 250 milliards de grands travaux. Il attire l'attention des participants sur le fait que la défense des territoires en termes d'agriculture, d'environnement et de protection des populations doit aller de pair avec la détermination d'aller de l'avant et qu'il est encourageant de constater que le tracé envisagé reste dans celui d'origine : le PIG.

Édouard PARANT, RFF, souligne qu'en matière d'insertion, il faudra veiller à ce que la ligne nouvelle ne soit pas une coupure pour les communes, notamment par rapport aux voies de circulation existantes. Il

ajoute qu'un travail avec le parc naturel régional sera nécessaire pour préserver une certaine harmonie paysagère sur ce secteur.

- **Marie-Christine THÉRON-CHET, Maire de Roquefort-des-Corbières**, déclare ne pas vouloir s'opposer au développement économique mais demande que la réalisation du projet occasionne le moins d'impact négatif possible pour la commune de Roquefort.

Édouard PARANT, RFF, propose aux maires, en réponse à cette attente largement partagée, de venir répondre aux sollicitations et inquiétudes sous forme de réunions sur le terrain, ou en bilatéral.

Présentation des cartes entre Roquefort-des-Corbières et Portel-des-Corbières puis entre Portel-des-Corbières et Bages (pages 14 à 19 du diaporama)

Édouard PARANT, RFF, poursuit la description du tracé proposé en direction de Portel-des-Corbières. Il montre le bassin endoréique (Sainte-Croix) qui justifie de rester à l'ouest de l'autoroute. Ici, il s'agit de coller le plus possible à l'autoroute mais évidemment le tracé d'une ligne à grande vitesse est beaucoup plus rectiligne. Il ajoute que les études ont cherché à voir s'il était possible de franchir l'autoroute pour préserver davantage le milieu naturel et agricole. Mais aucune variante de tracé alternative n'a pu être justifiée.

A l'arrivée sur Portel-des-Corbières, une variante verte et une autre violette passant de l'autre côté de l'autoroute ont été étudiées pour des raisons environnementales ; mais les études ont montré qu'elles n'étaient pas viables. Cette variante engendre en effet des coûts importants dus à la réalisation de plusieurs ouvrages au-dessus de l'autoroute et RD 6099, autoroute qui doit rester circulaire pendant les travaux, et est sans réel bénéfice du point de vue de l'environnement.

Il montre que toutes les variantes de tracé se rejoignent ensuite à l'entrée du territoire de Narbonne et de Bages.

Antoine HANTZ, responsable environnement, RFF, explique les deux raisons justifiant l'étude de cette variante verte :

- un enjeu social du à la présence des hameaux Petit et Grand Sabot, deux exploitations situées à l'Ouest de l'autoroute,
- un enjeu relevant du milieu naturel : l'évitement d'une zone favorable au lézard ocellé, une espèce protégée.

Édouard PARANT, RFF, souligne que, pour cette variante, les critères environnementaux et humains ne l'ont pas emporté sur les contraintes techniques.

Le Grenelle de l'Environnement demande également de choisir la meilleure variante à un coût raisonnable. Or, le fait de franchir deux fois l'autoroute n'impacte pas seulement l'autoroute mais aussi la nationale, ce qui engendre des aménagements et des ouvrages dont le coût est équivalent à ceux de la construction de la ligne. Ceci conduit donc à proposer de rester sur un tracé qui, lui, ne franchit pas l'autoroute et qui, même à partir de Bages, va commencer à s'en écarter, puisque le projet doit ensuite se connecter avec la ligne Toulouse-Narbonne en contournant l'agglomération narbonnaise par l'ouest.

- **Catherine GOURIY, Maire de Peyriac-de-Mer**, demande si un passage en souterrain est envisageable pour éviter deux hameaux de huit maisons et d'une dizaine de familles aux Rouges et à Pech Vermeillé où des exploitations viticoles et une exploitation de bois sont également présentes.

Nicolas ALADERN, responsable technique, RFF, explique les contraintes techniques obligent à rester au niveau du terrain naturel sans pouvoir éviter les hameaux. Les études menées à ce jour confirment malheureusement celles effectuées il y a 25 ans dans ce secteur.

Édouard PARANT, RFF, explique que l'absence de variante de tracé à cet endroit-là s'explique par le fait

que le tracé doit rejoindre le secteur de la gare nouvelle de Narbonne, en suivant la dépression visible depuis l'autoroute, dans un couloir très étroit, obligeant à insérer une infrastructure en ligne droite, en limitant les passages en souterrain.

Il ajoute que les très faibles marges de manœuvre rencontrées au niveau des Rouges proviennent non pas de ce qui se passe sur la commune de Peyriac-de-Mer, mais de ce qui se passe au Nord en direction du centre d'enfouissement technique (qui est contourné par l'Est).

Nicolas ALADERN, responsable technique, RFF, explique les contraintes du secteur. Il est nécessaire ici de :

- passer en souterrain sous le relief à l'Est du centre d'enfouissement technique,
- rester le plus possible dans le vallon pour ne pas multiplier les zones de tunnel très long.

Seule la variante verte aurait pu permettre d'éviter les hameaux, mais au prix d'un tunnel tout le long, augmentant de 50 % le coût du projet sur cette section.

- ▶ **Hervé BARO, Vice-Président du Conseil général**, demande quelle peut être l'incidence du choix de l'emplacement de la gare de Narbonne sur le secteur concerné.

Édouard PARANT, RFF, explique sur la carte l'endroit à partir duquel l'influence de la gare nouvelle se fait sentir sur le tracé (entre le CET et le lieu-dit « Reveillon »). Il ajoute que la présence d'un relief tourmenté et d'une géologie complexe à l'approche de Narbonne réduit considérablement les marges de manœuvre et que, malheureusement, le coût des deux hameaux est hors de proportion avec celui d'un ouvrage enterré de plus d'un kilomètre de long.

- ▶ **Alain BOUTON, Maire de Treilles**, remercie d'abord RFF pour ses conseils à l'occasion de la modification de son PLU qui entre en concertation dans la commune et sera en enquête publique vers le mois de février-mars.

Il annonce que la population reste remontée contre le projet, avec des propriétaires qui ont des maisons et des parcelles qu'ils ne peuvent vendre depuis 30 ans. Il considère que le calme pourra revenir dès que RFF pourra se porter acquéreur de certaines propriétés et maisons.

Il rappelle être favorable à cette ligne nouvelle, mais regrette que la mixité n'ait pas été actée sur cette portion, celle-ci étant un gage de développement économique important à long terme avec l'Espagne et les pays du Maghreb.

- ▶ **Henri MARTIN, Maire de Port-La-Nouvelle, Vice-Président du Grand Narbonne**, souhaite que toutes les explications soient apportées afin d'apaiser les inquiétudes et de préserver l'unité autour du projet.

Il en appelle à la responsabilité de chacun de ne pas faire échouer un projet qui remonte à vingt ans. Il demande que les changements d'influence politique ne modifient pas leurs attitudes. Se déclarant optimiste tant à l'échelle de ce canton que des deux régions qui vont se regrouper et mieux communiquer, il demande à ce que la ville de Narbonne ne se bute pas sur des problèmes d'emplacement de gare. Au-delà des prochaines élections départementales, il demande aux candidats et élus actuels d'abonder dans le même sens et d'avoir l'intelligence d'être prêt à accueillir le projet.

Il demande aux futurs décideurs, y compris à l'échelle nationale, de rester solidaires et de consacrer les fonds nécessaires à la réalisation du projet.

- ▶ **Catherine GOUIRY, Maire de Peyriac-de-Mer**, répond qu'elle a toujours défendu le projet de ligne nouvelle mais qu'elle se doit de répondre aux familles qui devront faire face à des problèmes importants.

Édouard PARANT, RFF, souligne, à l'intention des familles dans l'inquiétude et qui souhaitent se faire racheter leurs biens, que la loi (le code de l'urbanisme) leur permet de saisir leur maire à partir du moment où des emplacements réservés au titre du Projet d'Intérêt Général (PIG) existent dans le PLU de la commune. Il précise que RFF ne peut étudier une demande d'acquisition au titre du PIG qu'une fois mis en demeure d'acquiescer le bien par son propriétaire.

- ▶ **Catherine GOIRY, Maire de Peyriac-de-Mer**, répond que ces personnes n'ont pas fait valoir leurs droits ne sachant pas si le projet se réalisera et qu'ils le feront surement au moment de l'enquête publique.
- ▶ **Roger BRUNEL, Maire de Portel-des-Corbières**, ajoute que les habitants attendent de connaître le tracé avant de faire quoi que ce soit. Pour l'instant, c'est l'inquiétude sans aucune certitude. Dès lors que la surface se réduit, il devient possible d'apporter des réponses plus précises aux personnes concernées. Il remercie RFF d'avoir tenu compte des informations communiquées pour préciser le tracé, et se réjouit que le PIG soit le tracé préférentiel.
- ▶ **Hervé BARO, Vice-Président du Conseil général de l'Aude**, rappelle que de nombreuses exploitations viticoles seront impactées et que la question du déplacement et du rachat des terres et des propriétés est aujourd'hui posée. Il précise que RFF est soumis à l'obligation de racheter, et que les collectivités contribuent à ce rachat via une convention de financement, dès lors que la propriété figure dans la bande des 100 mètres du PIG inscrite dans les documents d'urbanisme. En réponse à Henri Martin, il ajoute que l'activité locale, agricole et humaine doit être présente à l'esprit de tous et que c'est le but de la concertation de veiller à limiter le plus possible les contraintes qui sont imposées.
- ▶ **Henri MARTIN, Maire de Port-La-Nouvelle, Vice-Président du Grand Narbonne**, rassure Monsieur Baro en déclarant qu'en cas de changement de majorité départementale, les engagements seront maintenus. Concernant les expropriations, il demande de faire preuve de solidarité, en particulier pour les propriétaires de biens résidentiels où il est impossible d'évaluer et de compenser la valeur affective des propriétés.
- ▶ **Jean-Paul FAURAN, Maire de La Palme**, demande s'il est possible de travailler avec la SAFER dès maintenant.

Édouard PARANT, RFF, rappelle qu'un travail a été mené avec la SAFER et présenté aux organismes agricoles dont il est rendu compte sur le site internet du projet.

A ce jour le portage financier de la SAFER n'est possible que si la SAFER a déjà un acheteur pour les biens qu'elle projette de préempter. Par rapport aux impacts sur les structures économiques agricoles, il ajoute que des études sont en cours avec les chambres d'agriculture pour identifier sur la variante qui sera retenue les impacts et surtout la manière dont on va pouvoir les quantifier, les réduire, et s'il n'est pas possible de les réduire, à les compenser. Il indique qu'il faudra également être attentif à l'évolution de la loi Alur, qui pourrait créer des mesures compensatoires pour les activités agricoles.

Il présente le diaporama de l'atelier « Agriculture, viticulture, foncier n°4 » du 15 mai 2012. Sur la carte réalisée par la SAFER sur le territoire sud Piémont des Corbières, il précise les quatre classes retenues pour qualifier l'état du marché foncier agricole : actif, modéré, faible, faible et spéculatif.

Par exemple, à La Palme, en dehors de la zone de passage, on constate que les enjeux sont surtout des enjeux d'urbanisme et de mutation plutôt que des enjeux d'exploitation agricole.

Il ajoute qu'à ce jour, il y a une stratégie d'acquisition foncière, au cas par cas. Pour le moment, seules des acquisitions d'opportunité, sur sollicitation, sont possibles. En cas de succession ou pour faciliter un départ, un propriétaire situé dans la bande de 100 mètres peut solliciter son maire qui met alors en demeure Réseau Ferré de France d'acquiescer le bien.

La convention d'acquisition foncière s'élève à une vingtaine de millions d'euros à comparer aux 300 à 500 millions d'euros que coûteront la maîtrise des sols. Aujourd'hui, il s'agit donc de répondre à des situations de détresse ou de demande très forte.

Présentation du calendrier du projet jusqu'au prochain comité de pilotage et du dispositif de concertation et de communication (pages 20 à 30 du diaporama).

Anne-Lise GIBBE, chargée de concertation, RFF, présente l'organisation de la concertation à venir. Le dernier comité de pilotage a eu lieu le 22 octobre dernier. Il a demandé d'ouvrir une large période de concertation sur le tracé notamment. Le point d'orgue sera le comité de pilotage qui aura lieu le 17 juin 2015, où Réseau Ferré de France devra proposer un tracé à retenir. Cette proposition devra être actée par le ministre via une décision ministérielle attendue pour la fin 2015.

Les arbitrages à faire pour la décision ministérielle n°3 sont les suivants :

- le tracé, de l'ordre de 100 à 120 mètres
- la faisabilité d'une halte sur l'agglomération de Perpignan
- l'emplacement des gares nouvelles, sur les agglomérations de Narbonne et de Béziers
- le phasage du projet.

Le projet devra être réalisé à un coût acceptable et raisonnable, d'où l'idée lancée par le dernier comité de pilotage de nommer un M. Financement.

La concertation est organisée selon 3 axes : le dialogue, la consultation et l'information, qui permettent de recueillir les perceptions et avis de chacun, avis ensuite transmis au comité de pilotage qui les fait remonter au Ministre, pour décider d'un choix.

Cette concertation est régie par une Charte de la concertation. M. Richer, garant de la concertation, veille à sa bonne mise en place. Tout un chacun peut le contacter via mail : garant.lnmp@gmail.com ou par courrier.

Réseau Ferré de France organise du 17 au 21 novembre cinq commissions consultatives sur l'ensemble du territoire. Ces commissions consultatives, réservées aux élus du territoire ont comme objectif de présenter la variante proposée par RFF et de recueillir les avis.

RFF organise également des ateliers thématiques, davantage destinés aux associations ou aux acteurs socio-économiques, sur différents sujets clés. Le prochain atelier sera l'atelier environnement numéro cinq, qui aura comme thématique les continuités écologiques. Il sera consacré à la présentation des derniers résultats des études menées. Des ateliers sur l'agriculture et la viticulture et sur les gares nouvelles seront également organisés sur le territoire.

RFF est toujours présent pour répondre aux demandes des différents maires. Les participants sont encouragés à prendre contact s'ils souhaitent échanger avec le maître d'ouvrage sur des sujets précis.

Enfin, RFF conduira une dizaine de réunions publiques, à destination du grand public. Ces réunions publiques auront lieu, suite aux cantonales à partir d'avril 2015. Des kits de communication ainsi que des expositions seront mises à disposition des communes. Des affiches et des annonces-presse seront également réalisées pour informer le plus largement possible. Les élus sont invités à consulter le site internet www.lalignenouvelle.com, sur lequel sont publiés en ligne l'ensemble des cartes et des comptes rendus des réunions de concertation. Par ailleurs, tout le monde peut poser des questions, via l'adresse mail : contact@lalignenouvelle.com, RFF y répondra.

- ▶ **Hervé BARO, Vice-Président du Conseil général de l'Aude**, demande un dispositif de concertation au plus près du terrain, inférieur à 10 communes par réunion publique, afin que la majorité des personnes puisse se déplacer, rencontrer le maître d'ouvrage et être écoutée. Il félicite Monsieur Richer pour l'excellence de son travail et souligne qu'il vaut mieux prendre un peu plus de temps, notamment avec la concertation pour ne pas se retrouver bloqué.

Édouard PARANT, RFF entend répondre à cette demande de proximité tout en soulignant la nécessité de regrouper les communes à une échelle pertinente permettant d'expliquer aussi les contraintes techniques d'un projet de ligne nouvelle.

- ▶ **Béatrice OBARA, Sous-Préfet de l'Aude**, demande si le calendrier des ateliers thématiques est aujourd'hui arrêté afin que les élus du territoire puisse apporter des réponses à leurs interlocuteurs, que ce soit au monde agricole ou autre, économique, environnemental.

Anne-Lise GIBBE, chargée de concertation, RFF, précise qu'à ce jour, seule la date de l'atelier environnement est fixée, au 27 janvier 2015.

Édouard PARANT, RFF explique que des délais sont nécessaires pour que les ingénieurs produisent les données nouvelles à présenter aux acteurs.

Antoine HANTZ, responsable environnement, RFF, explique que le prochain atelier « Environnement » réunira les associations environnementales, l'ensemble des syndicats mixtes, mais également le monde agricole et viticole et le monde sylvicole.

En effet, sur les continuités, il est question des rétablissements des continuités pour l'exploitation, qu'elle soit viticole ou sylvicole. En plus des études menées avec les chambres d'agriculture, une étude prévue avec l'ONF abordera la question du rétablissement pour l'exploitation sylvicole et les pistes DFCI.

- ▶ **Henri MARTIN, Maire de Port-La-Nouvelle et Vice-Président du Grand Narbonne**, souhaite que le volet économique soit davantage abordé, notamment la durée du chantier, le calendrier et le coût de l'opération, le montant financier injecté dans l'économie locale, le coût de la ligne TGV au mètre ou au kilomètre...autant d'arguments économiques qui peuvent intéresser un grand nombre de personnes sur le secteur.

Édouard PARANT, RFF entend cette demande et précise que le contournement de Nîmes et de Montpellier (CNM) peut être pris en exemple, avec l'obligation faite au groupe de BTP en charge des travaux de faire appel à de la main-d'œuvre locale dans le respect du droit communautaire.

En réponse à la demande de M^{me} Obara, il présente les informations disponibles sur le site internet concernant le monde agricole. A titre d'exemple, il montre le travail réalisé par la chambre d'agriculture de l'Aude : l'ensemble du parcellaire de la zone de passage est étudié avec une grille d'analyse permettant de connaître la possibilité d'irriguer les terres ou pas, le potentiel agronomique des sols, le travail effectué pour mettre en valeur ce potentiel.

Le résultat de ce travail est représenté en trois classes d'enjeux. Ainsi jusqu'à Caves, le fait de rester dans les Corbières a permis d'éviter les enjeux majeurs que représentait la plaine viticole. Autre enjeu en direction de la plaine de l'Aude, la conjugaison de potentiels agronomiques, qualité des AOC et capacité à irriguer, en font des territoires à enjeux. Entre Bages et Caves, les enjeux agricoles sont évités au sud, mais pas au nord. C'est là qu'il va falloir travailler ensemble.

- ▶ **Béatrice OBARA, Sous-Préfet de l'Aude**, remercie RFF pour le caractère complet et pédagogique de sa présentation qui facilite l'accès à l'information de ceux qui découvrent le projet. Elle remercie les élus qui ont permis de pointer un certain nombre de difficultés à prendre en compte. Elle se félicite de l'intérêt général qui doit prévaloir jusqu'à la réussite du projet. Elle invite les participants à solliciter RFF pour des entretiens bilatéraux, afin de répondre aux questions propres à chaque territoire.

La commission se termine à 11h30, autour d'une collation.