

COMPTE-RENDU

Réunion publique

Mardi 23 avril 2015 – NARBONNE

Salle Bleue du Théâtre



Les intervenants des partenaires co-financeurs sont :

- **Didier CODORNIU**, Vice-président, Conseil Régional Languedoc-Roussillon
- **Régis BANQUET**, Président, Communauté d'agglomération de Carcassonne
- **André VIOLA**, Président, Conseil Départemental de l'Aude
- **Henri MARTIN**, Vice-Président, Communauté d'Agglomération du Grand Narbonne

Les intervenants de SNCF RÉSEAU sont :

- **Édouard PARANT**, chef de mission du projet Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan
- **Nicolas ALADERN**, responsable des études techniques
- **Antoine HANTZ**, responsable des études environnementales
- **Anne-Lise GIBBE**, chargée de concertation
- **Bruno BEAUCHET**, responsable des études socio-économiques
- **Bruno PÉAN**, responsable cartographie
- **Sylvie MARTIN**, chargée des opérations foncières

Déroulé de la Réunion Publique :

1. La LNMP, Pourquoi ?
2. La LNMP, Comment ?

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 sous la rubrique :
Documents – Réunions de concertation – Réunions publiques



LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

Début de la réunion à 18h10, en présence de 400 personnes.

Estelle BRISSET : Bonsoir à tous, bienvenue. Je vois qu'il y a de l'animation, on va quand même essayer d'échanger dans le calme, c'est l'idée de cette réunion et c'est l'idée de la concertation, d'être dans l'écoute et le dialogue. Bienvenue à cette réunion d'échanges sur le projet ferroviaire de Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan. Je suis Estelle Brisset, je suis l'animatrice de cette réunion, mon rôle ce soir est de faciliter les échanges entre la salle et les intervenants présents sur scène. Je vais justement continuer avec les présentations. Je vous présente monsieur Régis Banquet. Là, ça ne va pas être possible, il faut qu'on puisse échanger dans le calme. Je vous propose, éventuellement, il y a deux grandes parties dans notre réunion, je vous demanderai de ponctuer ces deux grandes parties avec votre klaxon, ça pourra nous aider, mais sinon, nous laisser échanger et vous présenter l'objet de la réunion de ce soir, le projet LNMP. Donc je vous présente monsieur Régis Banquet, qui est président de la Communauté d'agglomération de Carcassonne. Carcassonne Agglomération finance le projet de LNMP, même si Carcassonne n'est pas sur son tracé, il nous expliquera pourquoi tout à l'heure. À ses côtés, André Viola, président du Conseil départemental de l'Aude. Le département, outre ses compétences en matière de développement économique et d'environnement, met en place les liaisons rapides en cars, sur le territoire, gère et aménage les voiries qui permettent, entre autres, d'accéder aux gares. À ses côtés, Didier Codorniou, vice-président de la région Languedoc-Roussillon, président du Parlement de la Mer. Didier Codorniou est également maire de Gruissan et premier vice-président du Grand Narbonne, mais il représente ce soir la région Languedoc-Roussillon, qui est l'autorité organisatrice des trains express régionaux, les TER, qui circulent sur nos voies. Aux côtés de monsieur Codornion, je vous présente Édouard Parant, qui est chef de mission LNMP chez SNCF Réseau, il vous présentera le projet tout à l'heure. SNCF Réseau, ex-RFF, gère et aménage les voies, les quais et les ouvrages d'art sur le réseau ferré national. Enfin, Henri Martin, vice-président du Grand Narbonne, également maire de Port-la-Nouvelle et conseiller départemental. Monsieur Martin représente ce soir la Communauté d'agglomération du Grand Narbonne, qui est particulièrement concernée par l'implantation d'une gare nouvelle sur son territoire. Avant de démarrer la réunion, je vais appeler Didier Mouly, maire de Narbonne, qui nous fait le plaisir de nous accueillir ce soir, je vous laisse donc la parole pour le traditionnel mot d'accueil républicain.

► **Didier MOULY, maire de Narbonne :** Madame, merci. Monsieur le président, messieurs les vice-présidents, mesdames et messieurs, bonjour. Effectivement, la contestation était annoncée en ce qui concerne non pas la voie nouvelle à venir, mais l'existant et les difficultés qu'il y a pour les habitants et les commerçants de Narbonne et de l'aire narbonnaise, du territoire de la Narbonnaise à pouvoir circuler librement et facilement. En même temps, qui génère économiquement une difficulté. Ce n'est pas le débat de ce soir, qui va primer dans cette salle, c'est simplement, aujourd'hui, l'ouverture d'une enquête et d'un débat public sur la nouvelle ligne à venir. Je pense, je suppose, je suis même sûr, que celles et ceux qui sont venus faire entendre leur parole aujourd'hui, pour ce pont dit de Carcassonne, ne perturberont pas cette soirée, puisqu'ils ne sont pas hostiles à cette nouvelle ligne, ils y sont favorables, mais simplement, ils voudraient qu'on tienne compte de leurs revendications. Sachez qu'avec madame la députée ici présente et avec les différentes représentations de la SNCF nouvelle formule, c'est-à-dire l'ancien Réseau Ferré de France et la SNCF, nous sommes plus qu'à votre écoute. Nous sommes à vos côtés et nous agissons. Madame la députée vous le confirmera si besoin, son action auprès des services de l'État et auprès de SNCF est très importante. L'action des services techniques de la ville, avec madame Granier-Calvet et moi-même, nous essayons, et encore hier auprès de madame le sous-préfet, d'intervenir pour que rapidement, une solution pratique, efficace et dans le temps le plus court possible, soit trouvée pour que ce pont soit accessible à tous.

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

Madame la députée m'a confirmé il y a un instant que ce pont allait être rouvert d'ici la fin de ce mois, à la circulation douce, vélos et piétons, et que les études sont en avant, que très prochainement, madame la députée et moi ne pouvons vous dire quel délai, nous vous fournirons toutes les informations possibles sur l'enquête complémentaire ou l'expertise complémentaire qui a été demandée par monsieur le ministre. Sachez que nous compatissons, mais nous sommes actifs, nous sommes avec vous dans cette difficulté et nous ferons tous, les élus, pour que cette difficulté pour vous soit la plus minime et la plus courte possible. À côté de cela, sachez que vous accueillir dans cette salle du Théâtre est pour moi très symbolique. D'abord, la ville n'est plus propriétaire et n'est pas exploitant de cet édifice, bien que Maître Hubert Mouly, avec beaucoup d'émotion je le dis, l'ait conçu, l'ait réalisé et l'ait inauguré. Ensuite, y débattre sur l'avenir de la Narbonnaise, vous le savez toutes et tous, me tient énormément à cœur. Enfin, vous présenter le choix entre lieux très proches l'un de l'autre pour l'installation d'une gare, apparaît pour moi uniquement théorique, mais c'est un débat qui doit avoir lieu et qui doit se faire. Entre développement d'un territoire et rentabilité d'un outil structurant, la société moderne n'hésite pas, elle choisit la notion de rentabilité. Élu de proximité, acteur du développement de la région que je soutiens, je souhaite que le développement de Narbonne soit effectif rapidement. Pour cela, je demande aux différents intervenants sur les 150 kilomètres restants pour ouvrir ferroviairement notre région à l'Europe, d'agir au mieux. L'implantation ici ou là d'une ou deux gares, tunnels ou aqueducs, digues ou terrains naturels, zones protégées ou à sécuriser, les réunions doivent permettre de réaliser ce tronçon. Elles ne doivent pas seulement occuper l'esprit et alimenter les discussions. L'aménagement du sud comprend un port, une ligne ferroviaire nouvelle et surtout une nouvelle région. Ces ingrédients sont l'avenir de la Narbonnaise. Ce soir, vos observations, vos arguments, vos réflexions, entrent dans ce débat public qui est ouvert depuis plusieurs jours et qui va durer encore quelques semaines. Cette ouverture vers une démocratie participative est une très bonne chose. Ne la gâchons pas et donnons à cette possibilité de nous faire entendre. Cependant, n'en abusons pas, soit par un temps de parole, soit par des arguments qui ont déjà été débattus et auxquels on a déjà répondu. Tout retard dans le calendrier de ce tronçon serait préjudiciable à notre avenir. Pour ma part, je renouvelle que la ville de Narbonne est solidaire des choix effectués, des actions menées et des conventions régularisées. En effet, le changement d'homme ne doit pas engendrer une remise en cause des études abouties. L'acceptation du passé n'est pas un blanc-seing. Chacun garde ses convictions et ses choix, mais avec la volonté de sortir le plus rapidement possible d'une situation qui n'a que trop duré. Ce soir, écoutez ceux qui sont présents là, sur le quand, le comment et peut-être même le pourquoi. Les choix dans les autres communes et autres réunions de la Narbonnaise se sont portés sur des parcours, sur des modalités de déroulement de cette voie nouvelle. Ici, c'est le choix entre deux gares. Certains ont distribué un document qui était posé sur vos chaises, qui disait « ne faites qu'une seule gare, oubliez les autres gares », non. Aujourd'hui, la théorie va rejoindre la pratique, celle de réaliser plusieurs gares. C'est un constat, ce n'est pas la peine de faire un combat d'arrière-garde, c'est un choix qui a été décidé, qui a été acté. L'ensemble des acteurs entre l'Espagne et la France ont signé un accord, nous sommes tous solidaires de cet accord, nous devons le maintenir. Le gouvernement attend le résultat de ces réunions, l'Europe attend que nous soyons tous d'accord. Vos arguments, vos réflexions de ce soir sont les bienvenus, faites-en part aux différents orateurs de ce soir, mais avec beaucoup de calme, la ville de Narbonne le mérite. Bonsoir à tous.

Estelle BRISSET : Merci, monsieur Mouly, pour votre chaleureux accueil et pour ce plaidoyer au projet et à l'écoute, au dialogue. Merci aussi d'avoir apporté des éléments de contexte sur le pont de Carcassonne. Les représentants auront la parole tout à l'heure, comme vous pourrez tous avoir la parole, bien évidemment, on est en concertation. Quelques mots sur le déroulement de cette soirée, on va passer environ deux heures ensemble, peut-être plus, trois heures s'il y a beaucoup de questions. Cette réunion sera ponctuée par deux temps forts, une première partie où on va s'intéresser à la compréhension

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

des enjeux et des objectifs du projet, en un mot au pourquoi. Que va apporter ce projet à nous, citoyens et usagers ? Je poserai cette question à nos intervenants en tribune et vous aurez la parole pour vous exprimer sur ce sujet du pourquoi. Et puis on attaquera le cœur de notre réunion, une deuxième partie qui sera consacrée au comment, c'est-à-dire aux conditions de réalisation et de passage du projet. Édouard Parant et son équipe vous présenteront le tracé proposé sur votre territoire, qui concerne ce soir les communes de Cuxac d'Aude, de Montredon-des-Corbières, Narbonne, Moussan, Marcorignan et Névian. Six communes qui sont concernées par le tracé et on vous présentera également les deux sites d'implantation de la future gare nouvelle de Narbonne. Vous aurez une animation 3D qui vous permettra de bien comprendre le tracé et où se positionnent les variantes et les deux sites de gare. Avant de démarrer, un point sur le contexte général de cette réunion. Cette réunion s'inscrit dans une démarche de concertation volontaire, portée par SNCF Réseau et les collectivités territoriales, qui financent le projet. Pour vous présenter rapidement les modalités de participation à cette concertation, j'appelle Anne-Lise Gibbe, chargée de concertation chez SNCF Réseau, qui va vous expliquer comment vous pouvez participer, de différentes manières, à la concertation.

Anne-Lise GIBBE, SNCF Réseau : Bonsoir à tous. Merci d'être aussi nombreux à cette réunion de concertation. Comme vous l'a rappelé Estelle Brisset, SNCF Réseau organise la concertation sur l'ensemble du projet de Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan. La concertation, c'est un dispositif de dialogue et d'échanges avec l'ensemble des parties prenantes du projet, pour construire un projet partagé. Aujourd'hui, nous rentrons dans une large période de concertation citoyenne, qui a trois objectifs. Le premier objectif, c'est de choisir le tracé, de l'ordre de 100 mètres de large. Le deuxième objectif, c'est de préciser l'implantation des gares nouvelles du Biterrois et du Narbonnais, chose que l'on va longuement débattre, je pense, ce soir. Et enfin, nous devons préparer le projet qui sera présenté à l'enquête publique. Comment faire pour participer à cette concertation ? Comme vous le faites ce soir, aussi nombreux, vous pouvez participer à l'une des dix réunions de concertation que SNCF Réseau organise sur le territoire. Vous pouvez également vous informer via les documents de communication, un pack vous a été distribué, je vais vous les rappeler rapidement pour voir si vous les avez tous ou non, et pour rappeler leurs objectifs. Le premier est le document « à deux, c'est mieux », qui est le document généraliste du projet, qui propose les objectifs du projet dans son ensemble, et le tracé dans son ensemble. Vous avez également une carte en A3, qui présente les différentes variantes de tracés et le tracé proposé. Cette carte est sectorisée. Le secteur qui nous intéresse aujourd'hui est le secteur des basses plaines de l'Aude. Vous avez dû avoir également un questionnaire. Ce questionnaire, vous pouvez le remplir et le déposer à l'urne en sortant de la réunion, ou tout simplement nous l'envoyer via la Poste gratuitement. Vous avez également une fiche « une deuxième gare pour le Narbonnais, pourquoi et comment ? », qui récapitule l'ensemble des enjeux d'une gare nouvelle. Et enfin, il y a cinq fiches thématiques, qui traitent de thématiques précises, à savoir le bruit ferroviaire et les protections acoustiques, le patrimoine agricole, les acquisitions foncières, l'eau et la transparence hydraulique, l'insertion paysagère et architecturale. L'ensemble de ces documents est disponible ce soir à l'entrée de la réunion et également sur le site Internet, si vous ne les avez pas. Le site Internet, vous pouvez également nous envoyer l'ensemble de vos questions, on y répondra. Il faut savoir également que dans vos mairies, il y a la carte du tracé qui est affichée, des registres de la concertation sont à votre disposition, donc n'hésitez pas les utiliser. Voilà l'ensemble des documents qui est mis à votre disposition pour vous informer et participer à la concertation qui est l'enjeu de ce soir. Il faut savoir également que nous avons un garant de la concertation, en la personne de monsieur Jean-Pierre Richer, qui veille au bon déroulement de cette concertation. N'hésitez pas à le joindre par mail, son adresse s'affiche à l'écran, il vous répondra sans aucun problème. Je vous remercie.

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

Estelle BRISSET : Merci, Anne-Lise Gibbe, pour ces informations. Vous voyez que vous avez différents moyens de participer à cette concertation. Si nous allons parler ce soir essentiellement du projet de Ligne Nouvelle, un mot avant sur le réseau existant, dont l'entretien est ô combien important, je pense qu'on sera tous d'accord. Pour un éclairage sur ce point, j'appelle au pupitre Karim Touati, qui est directeur territorial de SNCF Réseau pour le Languedoc-Roussillon.

Karim TOUATI, SNCF Réseau : Bonsoir, messieurs, mesdames les élus, messieurs, mesdames, bonsoir. Quelques mots sur SNCF Réseau, avant de passer à l'objet principal de ce qui nous réunit ce soir, à savoir la concertation sur le projet de Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan. Donc SNCF Réseau, c'est le nom que porte RFF depuis le 1^{er} janvier 2015. SNCF Réseau, c'est demain, au 1^{er} juillet 2015, 52 000 collaborateurs qui travaillent à la gestion, au quotidien, du réseau ferré national. Pas de gestion d'un réseau de cette dimension sans un projet d'entreprise, un projet qu'on appelle Réseau 2020, qui fixe l'échéance de nos ambitions pour le réseau ferré national. Trois credos dans ce projet stratégique, dans cette ambition pour le réseau ferré national que porte SNCF Réseau : l'excellence, faire de ce réseau l'un des réseaux les plus sûrs et les plus réguliers du monde. La performance, avec une priorité à la maintenance du réseau, à son entretien et une priorité aux trains du quotidien, autrement dit, les TER. Et la coopération, puisqu'effectivement, on ne crée pas un groupe de 52 000 personnes, qui étaient historiquement séparées entre RFF et SNCF, sans faire beaucoup de coopération. SNCF Réseau, c'est donc 1500 chantiers, qui sont prévus en 2015 et c'est près de 5 milliards d'euros qui sont consacrés à l'entretien et au renouvellement de l'ensemble du réseau national en 2015. Si maintenant, on fait un zoom sur le réseau ferré national, à l'échelle du territoire qui nous intéresse plus particulièrement, à savoir la région Languedoc-Roussillon. C'est sur les dix prochaines années 1 milliard d'euros qui est consacré à l'entretien et au renouvellement de ce réseau, soit 85 % du réseau le plus fréquenté de la région Languedoc-Roussillon. Entre 2015 et 2020, c'est 450 millions d'euros qui vont être investis dans cet entretien et ce renouvellement, ça commence dès cette année, le 15 juin, par un renouvellement de la voie deux, qui va de Narbonne à Montpellier, soit 100 kilomètres de voies qui vont être totalement remplacés, remis à neuf. On poursuit les années suivantes sur la voie une du même axe, puisque Carcassonne-Castelnaudary, et puis Montpellier-Nîmes. On aura, à l'horizon 2020, renouvelé la totalité de l'axe littoral de la région Languedoc-Roussillon. Également, entre 2020 et 2025 seront traitées des sections qui vont de Carcassonne à Narbonne, de Tarascon à Nîmes, Pont-Saint-Esprit à Nîmes et Narbonne-Perpignan. Au global, l'ambition de SNCF Réseau sur le Languedoc-Roussillon, c'est de disposer d'un réseau neuf, renouvelé et performant, à l'horizon des dix prochaines années. Merci de votre attention.

Estelle BRISSET : Merci, monsieur Touati, pour cet éclairage sur les investissements réalisés sur le réseau existant. Je crois que maintenant, on a tous les éléments pour démarrer nos échanges sur la LNMP. Je vous propose de commencer par une présentation du projet en images.

Diffusion du film

« LNMP comme Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan. Ce grand projet ferroviaire prévoit la création de 150 kilomètres de lignes nouvelles entre, au nord, le contournement de Nîmes et Montpellier et, au sud, la section internationale Perpignan-Figueras. À l'échelle européenne, la Ligne Nouvelle finalise la liaison entre l'Europe du nord et du sud. En 2009, le débat public pose la question de l'opportunité de la ligne et de ses objectifs. Pendant quatre mois, 3500 participants débattent. 12 réunions publiques sont organisées, 83 cahiers d'acteurs sont rédigés, plus de 660 contributions sont recueillies. À l'issue de ce débat riche et instructif,

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

l'opportunité du projet est confirmée et un couloir de passage de 5 kilomètres de large est défini. La Ligne Nouvelle, complémentaire de la ligne existante, offre en effet plus de mobilité pour le Languedoc-Roussillon : plus de TGV, plus de trains régionaux, plus de trains de marchandises entre Montpellier et Perpignan et plus largement sur le couloir méditerranéen. Elle permet aussi d'améliorer la fréquence des trains et d'en renforcer la fiabilité. La Ligne Nouvelle, dont le projet initial remonte aux années 1990, est à nouveau sur les rails. De 2010 à 2011, SNCF Réseau doit définir une zone de passage de 1000 mètres de large. Soucieux de poursuivre le dialogue avec l'ensemble des parties prenantes, SNCF Réseau met en place un large dispositif de concertation. Une charte de la concertation est validée et un garant est nommé pour veiller à sa bonne application. De nombreuses réunions sont menées : 6 réunions publiques pour rencontrer et échanger avec le grand public, 11 commissions consultatives, présidées par le préfet pour concerter avec les élus du territoire, 7 ateliers de travail pour solliciter les associations et les acteurs socio-économiques, un comité partenarial et plus de 150 réunions bilatérales. À l'issue de ces 18 mois de travail collectif, le 14 novembre 2011, le Ministère valide la zone de passage proposée. Le dessin de la future ligne se précise. À partir de 2012, une nouvelle étape de concertation est lancée. Son objectif : décider du nombre de gares nouvelles à créer ainsi que des sections de ligne mixte à construire, c'est-à-dire des sections aptes à accueillir à la fois les trains de voyageurs et de marchandises. Les citoyens, les élus, les acteurs du territoire répondent de nouveau présents et apportent leur contribution, lors de la concertation mise en place. Les travaux permettent d'aboutir à une décision ministérielle le 15 décembre 2013 qui acte la création de deux nouvelles gares, l'une à l'est de Béziers, l'autre à l'ouest de Narbonne, ainsi que la mixité de la ligne entre Montpellier et Béziers. De septembre 2014 à juin 2015, SNCF Réseau organise une nouvelle étape de concertation. Il s'agit maintenant de définir précisément le tracé, d'une largeur de 100 à 120 mètres, de choisir l'emplacement à retenir pour les gares nouvelles de Béziers et de Narbonne et d'optimiser le coût du projet. Pour faire ce choix, plusieurs variantes de tracé sont étudiées selon cinq principes : rester le plus proche possible du projet initial, respecter les sensibilités du territoire, se jumeler avec les infrastructures existantes, être la plus directe entre Montpellier et Perpignan, optimiser les investissements. Pour proposer le tracé qui permettra à la fois d'assurer les objectifs de mobilité, de répondre aux attentes du territoire et de tenir compte de l'environnement à un coût raisonnable, SNCF Réseau compare les variantes au moyen d'une quinzaine de critères sociaux, environnementaux, techniques et financiers. Ils permettent d'évaluer les variantes et en particulier de comparer leurs effets sur l'agriculture et la viticulture, les constructions existantes et à venir, le bruit, la sécurité des populations, le respect de la biodiversité, le coût sur les finances publiques. SNCF Réseau s'attache à ce que le projet soit issu d'un dialogue permanent et approfondi, avec les élus du territoire dans le cadre des commissions consultatives, le grand public dans le cadre des réunions publiques, les associations et les acteurs socio-économiques dans le cadre des ateliers de travail, les cofinanceurs via le comité de pilotage. L'ensemble des avis recueillis permettra de proposer un choix au ministre, qui rendra sa décision d'ici la fin 2015. Depuis 2009, grâce à vous, de nombreuses étapes ont été franchies. Aujourd'hui, la concertation continue. Aidez-nous à préparer le meilleur projet possible, pour tenir l'objectif du lancement de l'enquête publique d'ici la fin 2016. Nous comptons sur vous. Retrouvez toute l'information du projet sur le site Internet www.lalignenouvelle.com ».

Estelle BRISSET : Ce film nous permet d'avoir une vision globale sur le projet et de retracer son histoire et les différentes étapes de concertation qui nous ont menés jusqu'à notre réunion de ce soir. Édouard Parant, vous êtes chef de mission LNMP chez SNCF Réseau, rentrons dans le vif du sujet de la LNMP, dont on entend parler depuis plusieurs années, si on est réunis ce soir, j'imagine qu'elle est d'actualité, mais où en est-elle exactement ? Reprécisez-nous bien le calendrier.

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Oui, tout d'abord, bonsoir et merci d'avoir répondu nombreux à notre invitation. On s'excuse pour tous ceux qui n'ont pas trouvé de place, on est victime du succès. Important, ce point de calendrier, pour bien fixer les étapes dans lesquelles s'inscrit la réunion de ce soir. Vous avez compris qu'en 2009, on a validé l'opportunité du projet. Oui, il faut cette ligne. C'était l'objet du débat public. Et puis s'en sont suivies des périodes d'études avec un maître mot : la progressivité. On va, petit à petit, en rétrécissant le champ des possibles, arriver à la solution qu'on va vous présenter ce soir, pour la discuter. Donc la fin des études approche et la prochaine étape consistera à créer l'étude d'impact et les dossiers d'enquête, pour l'utilité publique. Donc la prochaine étape que ce projet doit franchir, c'est l'utilité publique, donc le ministre nous demande d'y travailler pour pouvoir faire l'enquête à l'horizon de la fin d'année 2016. Si on regarde un petit peu les mois qui viennent et qui vont préparer ce moment fort de concertation, vous voyez que nous sommes aujourd'hui dans la phase de dialogue et de présentation des résultats à l'ensemble des acteurs. Ça va nous occuper jusqu'à la fin du mois, puisque la semaine prochaine se tiendront les dernières réunions publiques. Et ensuite, il faudra présenter, lors d'un comité de pilotage, un choix à la fois sur le tracé et sur les sites de gares. Ce choix que l'on espère consensuel et porté par l'ensemble des partenaires cofinanceurs, qui sont à mes côtés à la tribune ce soir, il faudra ensuite le faire valider par le ministre. Évidemment, si l'ensemble des partenaires tire dans le même sens, c'est beaucoup plus facile. Ce qui nous importe, c'est de pouvoir obtenir une décision ministérielle d'ici la fin de cette année 2015.

Estelle BRISSET : Nous voilà maintenant plus au clair sur son état d'avancement. Dites-nous maintenant concrètement quels nouveaux services ferroviaires elle va apporter à nous, les citoyens et les usagers, au territoire ?

LA LNMP, POURQUOI ?

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Ce qui revient de temps en temps dans le discours, c'est : pourquoi faire cette Ligne Nouvelle ? Ce qu'il faut garder à l'esprit, surtout, c'est que ce n'est pas une ligne de plus, c'est une ligne de mieux. Essayons de comprendre pourquoi et vous l'avez ici à l'écran au moins pour trois raisons. La première, c'est de se dire qu'avec un doublé de ligne, sur le corridor, on ne disposera non pas d'une, mais de deux lignes, à terme, ça devrait faciliter la vie au quotidien de l'ensemble des clients du train. Pourquoi ? D'abord parce qu'on va enlever une partie des trains et les placer sur la Ligne Nouvelle. Ça veut dire que sur la ligne actuelle, on aura plus de place pour faire circuler les trains express régionaux, et une partie du fret, notamment le fret local. Je pense par exemple ici à Port-la-Nouvelle ou un peu plus loin au port de Sète. Des trains plus fréquents, plus fiables aussi, on en a parlé, on voit aujourd'hui sur Narbonne la difficulté, avec des infrastructures parfois vieillissantes et le grand plan de modernisation qui est engagé, et plus rapides, possibilité de faire par exemple des TER Intercités. Ça, c'est pour le volet ligne actuelle. Sur la Ligne Nouvelle, on va donc retrouver les trains les plus rapides et là, on va pouvoir donner finalement des temps de parcours réduits à l'ensemble des habitants du Languedoc-Roussillon, pour se projeter avec les régions voisines, voire un peu plus loin, avec les pays voisins. Tout ceci n'est intéressant que si, au final, on gagne du temps sur l'ensemble du parcours, pas uniquement dans le temps de transports avec le train. C'est pourquoi il est important que le site de la gare, qui va être décidé, soit le plus accessible possible. On aura l'occasion de le développer tout à l'heure. Donc c'est bien sur ces trois volets : plus de trains, plus fiables, plus fréquents, plus rapides et des gares accessibles, qu'on doit faciliter avec ce projet, l'accès aux trains. Évidemment, vous n'êtes pas sans savoir qu'en plus, les projets de Ligne Nouvelle, avec la traction électrique, sont plutôt favorables en termes de réduction des gaz à effet de serre. Ça, je ne reviendrai pas dessus. Et puis troisième point pour lequel, il me semble, ce projet est important, c'est qu'il apparaît comme un levier, ce n'est pas une

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

condition suffisante, mais c'est certainement une condition nécessaire pour participer à l'attractivité du territoire et donc, j'imagine que les collectivités qui sont partenaires de ce projet veulent en faire un atout pour leur territoire respectif. On le sait, il y a la dimension inter-régionale, il y a la dimension internationale, trans-frontalière, européenne, donc c'est un moyen d'ouverture sur le monde.

Estelle BRISSET : Très bien, merci pour ces éléments, si je résume, plus de trains, plus rapides, plus fiables.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : On en a un exemple à l'écran, c'est globalement plus de 2,5 millions de voyageurs supplémentaires grâce au projet, notamment pour les TGV. Pour le lieu qui nous intéresse aujourd'hui, c'est-à-dire le secteur audois, l'est audois avec Narbonne et l'agglomération la Narbonnaise, c'est de l'ordre de 40 TGV par jour environ. Et puis vous voyez que pour les transports du quotidien, c'est-à-dire les trains express régionaux, c'est la possibilité, suivant les directions que l'on utilisera, entre deux et trois TER par heure, en heure de pointe. Concernant le transport de marchandises, l'infrastructure n'est pas la seule responsable du développement de l'offre, mais en tout cas, elle y participe, parce qu'elle permet la fiabilité.

Estelle BRISSET : Très bien. Donc on a dit plus de trains, moins de CO₂, et plus de développement économique. Puisqu'on parle de développement économique, j'ai envie de me tourner vers les représentants des collectivités territoriales qui financent le projet, qui sont présents en tribune, en commençant par vous, Didier Cordonniou, vice-président de la région Languedoc-Roussillon, pour aller de la vision la plus globale à la vision la plus locale. Dites-nous ce que vous, vous attendez du projet, en tant que territoire régional, quels en sont les atouts ?

► **Didier CODORNIU, vice-président, Conseil Régional Languedoc-Roussillon :** Tout d'abord, permettez-moi d'excuser le président, Damien Alary, qui m'a demandé de le représenter aujourd'hui, en présence de Magali Vergnes, conseillère régionale. Vous dire que ce dossier, bien sûr, au niveau de la région, il occupe une position géographique stratégique considérable. Vous venez d'en parler, il concerne l'essentiel pour les échanges internationaux, donc entre l'Espagne et le reste de l'Europe, mais aussi pour les échanges inter-régionaux, je pense bien sûr à Midi-Pyrénées, PACA et d'autres régions. Au moment où se construit la grande région, il est important d'organiser son ancrage, ça a été dit, au sein de l'Europe. L'un des enjeux de cet ancrage est la continuité du corridor du transport ferroviaire méditerranéen, qui est identifié comme prioritaire par l'Union européenne. La première phase du corridor européen, vous en avez parlé tout à l'heure, c'est le contournement Nîmes-Montpellier, qui rentrera en service fin 2016, je précise que c'est un enjeu de 400 millions d'euros, c'est la délibération la plus importante de la collectivité régionale, que nous avons votée il y a quelque temps. La saturation de la ligne actuelle, aussi, entre Nîmes et Perpignan, pourrait, sans la création d'une nouvelle ligne sur les sections entre Montpellier et Perpignan, avoir de lourdes conséquences. On en parlera peut-être tout à l'heure, sur tous les types de transports ferroviaires, qu'ils soient liés aux marchandises, qu'ils soient liés aux voyageurs, en créant un véritable goulet d'étranglement. Il est donc nécessaire de réaliser la ligne Montpellier-Perpignan, ce doublé de lignes, sur les 150 kilomètres, qui s'avère indispensable pour plusieurs raisons. La première, bien sûr, la saturation du réseau, je viens d'en parler. La seconde, la mobilité des voyageurs, à l'échelle nationale et internationale. On mesure les enjeux économiques dont vous venez de parler. Et en même temps, c'est une région qui est tournée vers une attractivité extrêmement importante, sur le plan du tourisme. Et puis une ligne à grande vitesse permet de raccourcir les temps de trajet, entre deux métropoles régionales, je pense à Toulouse et Montpellier, mais également les grandes villes de France et d'Europe. Enfin, la troisième raison concerne le transport de fret, qui progresse d'année en année dans notre région, et qui doit disposer

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

de capacités plus importantes pour pouvoir se développer, offrir aux transporteurs les conditions optimales pour l'activité de transport des marchandises, en lien avec nos plateformes ferroviaires régionales, je pense à Saint-Charles à Perpignan, et aussi bien sûr à nos ports stratégiques comme Sète et Port-la-Nouvelle. Pour toutes ces raisons, la région Languedoc-Roussillon souhaite que cette nouvelle ligne Montpellier-Perpignan se construise dans un avenir proche, on en parle depuis quelques années, et œuvre pour sa réalisation en finançant les études en cours, à hauteur de 25 %. Bien sûr, la question des financements des travaux se pose. Là encore, la région est présente pour rechercher l'aide de l'Europe. Le président Damien Alary a rencontré le 23 février dernier le président de la Commission européenne, monsieur Jean-Claude Juncker, pour porter auprès de l'Europe le dossier de cette ligne Montpellier-Perpignan et bien sûr obtenir des financements du plan Juncker. Donc des enjeux stratégiques économiques importants, en termes de démographie et également en termes d'attractivité, c'est pour ça que la région Languedoc-Roussillon porte ce dossier, de manière extrêmement forte.

Estelle BRISSET : Très bien, merci, monsieur Codorniou, merci d'avoir remis en perspective le projet, au niveau de la grande région, au niveau européen, d'avoir souligné le risque de saturation et l'enjeu des financements. Je me tourne maintenant vers vous, André Viola, vous êtes président du Conseil départemental de l'Aude, dites-nous, au niveau du territoire audois, ce que vous attendez du projet. Quels sont pour vous ses atouts ?

► **André VIOLA, Président, Conseil Départemental de l'Aude :** Essayons de ne pas être trop redondants, parce qu'au niveau des collectivités territoriales, depuis 2009, on a vu, lorsqu'il y a eu le lancement du débat public sur l'opportunité, on a la même vision sur ce dossier, c'est ce qui fait d'ailleurs qu'il avance et qu'il passe, étape après étape. Nous avons été, le Conseil qui s'appelait « général », à l'époque, en 2009, les premiers à faire un cahier d'acteurs, parce que nous considérons que c'était vraiment un enjeu pour le département de l'Aude. Bien sûr, je rejoins les propos de Didier Codorniou, ce chaînon manquant sur l'ensemble du réseau européen, le fait qu'avec sa réalisation, il y aura un impact aussi par rapport aux TER, le fait que nous avons, depuis le début, souhaité que l'on ait une réflexion globale, en intégrant l'inter-connexion avec la future ligne en direction de Toulouse, et pourquoi tout cela ? Parce qu'en parlant de façon globale de cet inter-connexion, nous avons la conviction, et on est là pour cela aussi ce soir, que nous aurions des arguments pour obtenir l'implantation d'une gare à ce carrefour, à cette inter-connexion. C'est là, l'enjeu primordial, je dirais, pour le territoire audois, au-delà des enjeux européen, national, bien évidemment, régional, de cette ligne. Mais cette ligne aura d'autant plus d'intérêt pour les Audois, je dis bien les Audois, parce que certes, cette gare et cette ligne sont implantées sur le littoral et à Narbonne, mais elles intéressent tous les Audois qui ont, depuis le début, soutenu ce projet. Et dans le schéma départemental d'aménagement et de développement du territoire, que nous avons élaboré, le Conseil départemental, en partenariat avec l'ensemble des collectivités et notamment des inter-communalités et des chambres consulaires du département, nous avons fait de cette Ligne Nouvelle et de l'implantation d'une gare les priorités des priorités de ce schéma départemental, qui s'appelle « Aude 2030 ». Et lorsque nous avons décidé ensemble d'en faire la priorité, ça veut dire que toute notre organisation, toutes les infrastructures, demain, seront réalisées en fonction de cet objectif. C'est pour ça qu'au-delà du financement des études, comme les partenaires qui sont ici à cette table, le financement également des travaux, nous contribuerons au niveau du département, avec nos partenaires, par rapport au réseau routier, aux infrastructures routières, parce que cette gare, demain, il faudra bien l'inter-connecter avec le reste du réseau routier, ce qui implique pour nous des infrastructures routières lourdes, mais qui sont déjà inscrites dans le schéma départemental « Aude 2030 » et qui seront pour nous une priorité dans la réalisation. Enfin, pour conclure, dire que bien évidemment, cela est à relier aussi avec d'autres grandes infrastructures, dans le département, le port de Port-la-Nouvelle, qui va se développer, l'aéroport de Carcassonne, donc c'est un ensemble, c'est un atout

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

supplémentaire, je suis convaincu qu'au comité de pilotage du 17 juin prochain, les collectivités territoriales seront une fois encore dans le consensus pour faire des propositions au ministre. On nous attend, il est important de montrer notre volonté, de montrer que nous avons une vision commune, ça fait partie des choses qui seront regardées par l'État, au moment de décider du financement, tout comme l'engagement de l'Union européenne, je rejoins Didier Codorniou sur ce point. Aujourd'hui, j'avais un courrier que l'ensemble des partenaires a dû recevoir, du ministre des Transports, disant que le président de la République avait tenu son engagement de présenter à l'Union européenne une demande de subvention, les études qui restent à faire, et il est évident que la réponse que donnera l'Union européenne sur ces études, si l'Union européenne vient sur les études, c'est signe que derrière, elle sera au rendez-vous sur le financement des travaux, ça sera là aussi un élément déterminant pour la réalisation.

Estelle BRISSET : Très bien, merci, monsieur Viola, merci d'avoir rappelé l'importance de l'inter-connexion avec l'ensemble des infrastructures, et puis la position stratégique de l'Aude, au cœur de ce projet, et la nécessité d'une gare nouvelle et l'implication de l'ensemble des acteurs audois. Du coup vous me facilitez la transition, puisque j'ai envie de me tourner maintenant vers Régis Banquet. Vous êtes président de Carcassonne agglomération. Vous n'êtes pas situé le long du tracé de la LNMP, mais vous participez au financement. Dites-nous quelle importance vous attachez à ce projet, et ce que vous en attendez, aussi.

► **Régis BANQUET, Président, Communauté d'agglomération de Carcassonne :**

Le président du département m'a glissé à l'oreille « tu vas parler en dernier, tu n'auras plus rien à dire », mais je vais quand même essayer d'en dire un peu. Ça paraît curieux que l'agglomération de Carcassonne vienne participer financièrement sur ce projet, mais je dirais que cette curiosité, c'est l'union sacrée que l'on a voulue sur le département, avec André Viola et Jacques Bascou, de manière à avoir une vision de développement global, avec l'union de toutes les collectivités, nous venons sur la ligne TGV, le Grand Narbonne vient sur l'aéroport de Carcassonne, je crois que cette union sacrée est aussi un gage de réussite dans les projets que nous menons. Aujourd'hui, notre société a choisi de vivre à grande vitesse. Demain, sous l'impulsion du président du Conseil départemental, le très haut débit va nous permettre d'échanger des données à grande vitesse. Demain, il faudra aussi échanger et se déplacer à grande vitesse, et cette ligne à grande vitesse entre Montpellier et Perpignan va nous permettre tout d'abord de développer l'attractivité de notre territoire, mais je me place en Carcassonnais, en disant ça, puisque grâce à l'inter-modalité, qui sera mise en place, et aux liaisons que nous pourrions avoir, tout d'abord avec les TER et les infrastructures routières, au niveau départemental, mais il faut voir plus loin, avec l'intermodalité à grande vitesse, peut-être dans 10, 20, 30 ans, avec Toulouse, c'est l'ensemble du département audois qui sera traversé ou desservi par la grande vitesse. Nous sommes très conscients que cette grande vitesse va nous apporter un développement économique et une structure énorme. Je crois que c'est l'ouverture sur le monde, ça a été dit, l'ouverture sur l'Europe du nord et sur l'Europe du sud, et ce carrefour que va devenir Narbonne, c'est pour nous la garantie qu'à la fois, nos concitoyens pourront se déplacer vers les grandes métropoles européennes et mondiales, mais c'est aussi l'attrait pour notre territoire des touristes qui pourront venir grâce à cette gare que je souhaite à Narbonne le plus à l'ouest possible, pour qu'elle soit le plus près de Carcassonne, c'est l'attrait en matière touristique, qui nous permettra là aussi de développer notre territoire, en matière économique. Si je pouvais l'avoir à Carcassonne, ce serait encore mieux. Juste pour vous donner un exemple, on sait très bien aujourd'hui que le tourisme est le pilier essentiel de l'économie départementale, et l'intérêt de cette gare passe par la politique touristique que nous développons sur l'agglomération de Carcassonne. Juste un exemple, la ligne TGV, lorsqu'elle a desservi Strasbourg, c'est 30 % de touristes supplémentaires qui sont venus sur Strasbourg. Aujourd'hui, on sait tous, que ce soit les Narbonnais ou les Carcassonnais, l'apport des

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

touristes sur notre département, 30 % de touristes supplémentaires, c'est des centaines de millions d'euros qui viendront demain sur notre économie départementale. Bien sûr, au-delà de ce développement économique, de ce développement touristique, nous serons aussi vigilants sur tout ce qui touche à la dimension environnementale, tout ce qui touche à la dimension sociétale, également, par rapport à cette construction, de manière à ce que, au-delà du développement touristique, économique, etc., les populations soient le moins perturbées possible par cette ligne à grande vitesse, qu'elles soient le mieux associées à ces implantations, de manière à ce que, au-delà de l'apport que cette gare peut amener, ça n'amène pas des problèmes environnementaux, surtout suite aux événements que l'on vient de vivre, les inondations.

Estelle BRISSET : Très bien, merci, monsieur Banquet. Merci effectivement d'avoir rappelé le levier d'attractivité touristique que peuvent devenir une Ligne Nouvelle et une gare nouvelle, et d'avoir souligné effectivement l'union des Audois, dans ce monde connecté, à grande vitesse, dans lequel on vit. Henri Martin, c'est à vous, j'ai envie de dire « last, but not least », vous représentez l'agglomération du Grand Narbonne, qui est concernée par le passage de ce projet sur votre territoire. À l'échelle de l'agglomération, comment la LNMP va-t-elle s'articuler avec votre projet de territoire ? Dites-nous aussi ce que vous attendez du projet.

► **Henri MARTIN, Vice-Président, Communauté d'Agglomération du Grand Narbonne** : Je rassure Banquet, c'est moi le dernier. Au fur et à mesure des interventions, j'ai perdu des munitions, mais il m'en reste encore un petit peu, je vais essayer de les partager avec vous. Tout d'abord, je corrobore tout ce qui a été dit par les intervenants, nous partageons complètement au niveau de l'agglomération de Narbonne. Quatre points sur lesquels je voudrais insister, ils concernent les enjeux de l'arrivée d'une ligne à grande vitesse, comme ça vient d'être dit et comme ça a été vécu par les grandes métropoles, comme Strasbourg en particulier. En premier lieu, pour nous, c'est l'amélioration de la mobilité des habitants du territoire, avec notamment des temps de parcours plus rapides vers les métropoles et les grandes agglomérations. RFF a donc fait une étude, 140 000 personnes et 70 000 emplois se trouvent à moins de dix minutes de la gare nouvelle, en théorie. 645 000 personnes et 265 000 emplois sont situés à moins de trente minutes, ce qui est quand même très important, en termes de mobilité et d'emploi pour ceux qui se rendent compte que les temps de déplacement parisiens sont minimisés, dès lors que l'on parle d'un quart d'heure ou de trente minutes. On peut faire sourire beaucoup de monde. Les études menées par RFF ont démontré que la nouvelle gare du territoire, sa fréquentation, ça a été dit tout à l'heure, serait augmentée de 253 % et évidemment, 2,5 millions de voyageurs transiteraient, 400 000 d'entre eux changeraient de trains ou se sédentariseraient au niveau de Narbonne. Je crois que c'est important de le souligner. Deuxièmement, terminer le maillage ferroviaire, avec d'un côté, le raccordement Nîmes-Montpellier, de l'autre côté la ligne TGV ferroviaire Barcelone-Perpignan, comme objectif la liaison Toulouse-Narbonne, il ne faut pas perdre de vue que Toulouse-Narbonne, la Via Aquitania, c'est un écrit historique, cette ligne, notre ligne, qui pourrait générer la jonction avec Toulouse, deviendrait une véritable épine dorsale de ce territoire. Je crois que nous devons tous l'accompagner de nos vœux. Troisièmement, améliorer la desserte du territoire, c'est pour cette raison que nous avons défendu la création d'une nouvelle gare sur le secteur narbonnais, qui va véritablement vasculariser tout le secteur. Quatrièmement, développer durablement le territoire, dans le terme « durablement », on entend le respect de la qualité de la vie, bien entendu, la maîtrise des risques, la préservation de la biodiversité, dans ce territoire qui est particulièrement remarquable. Ce projet de ligne à grande vitesse et de gare, comme le projet qui a été cité, d'agrandissement du port de Port-la-Nouvelle, qui passerait de 2 millions de tonnes à 7 millions de tonnes, le projet de modernisation de l'aéroport de Carcassonne, sur lequel l'agglomération de Narbonne est venue également, doivent participer au développement de nos communes et de notre région. Dans son projet durable de territoire,

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

le Grand Narbonne a défini une orientation stratégique de son développement, qui prévoit notamment cinq points importants. Le premier, développement économique, équilibré et ambitieux. Le second, un déploiement des infrastructures favorisant les inter-modalités. Troisièmement, des transitions écologiques, énergétiques. Quatrièmement, une attractivité touristique renforcée, du littoral, mais également à l'arrière-pays, par le développement des potentialités liées à l'oénotourisme, au patrimoine, à la culture, aux filières du vent et de la glisse. Et enfin, cinquièmement, une optimisation et une modernisation des équipements communautaires, pour améliorer la qualité de la vie, l'accueil des habitants de l'agglomération.

Estelle BRISSET : Très bien, monsieur Martin, merci de nous avoir apporté des éléments chiffrés sur les enjeux socio-économiques du projet et d'attractivité de la gare, et puis d'avoir rappelé l'enjeu du développement durable, du transport ferroviaire. Maintenant, la parole est à vous, on va prendre une première série de questions sur ce sujet du pourquoi, sur les enjeux, sur les services ferroviaires. Après, on passera au cœur du sujet, le comment, donc toutes les questions sur le tracé, sur les gares, s'il vous plaît, gardez-les pour après, quand on vous aura présenté le tracé et les gares. Là, c'est un premier moment d'échanges sur le pourquoi. Les règles du jeu, si vous souhaitez prendre la parole, il faut lever la main. On va vous apporter le micro, merci de vous présenter, de nous dire si vous vous exprimez à titre personnel ou au nom d'une association ou d'une collectivité, et nous donner aussi votre commune de résidence. Essayez si possible d'être assez bref, pour qu'on puisse prendre un maximum de questions et de remarques ce soir. Madame a été la première à lever la main.

► **Maryse ARDITI, association ECCLA, « Écologie du Carcassonnais, des Corbières et du Littoral Audois » :** Moi, je voudrais intervenir sur cette partie générale, parce que autant, on peut être d'accord sur les objectifs qui ont été affichés, autant, il se trouve que dans la manière dont les choses ont commencé, déjà, à être calées, un certain nombre de ces objectifs ne seront pas tenus. Premier objectif, le fret. C'est le fret qui monte d'Espagne, qu'il faut absolument arriver à mettre sur les rails. Si on dit aujourd'hui : non, le TGV roulera, à Perpignan, il n'y aura pas de fret, à Narbonne, il n'y aura pas de fret, ça veut dire quoi ? Ça veut dire que dans la ligne actuelle, il y a actuellement 15-20 TGV par jour, ils passeront sur l'autre ligne, donc elle restera saturée, parce que ça libèrera 15 à 20 créneaux, pas plus, donc vous pourrez faire un tout petit peu de fret en plus, mais pas beaucoup, un tout petit peu de TER en plus, mais pas beaucoup. On aura une ligne saturée et on ne pourra pas répondre à ces deux objectifs et au contraire, une ligne qui fonctionnera relativement peu, donc qui perdra sa rentabilité. Donc premier élément, vraiment, j'insiste, le fret devrait partir au moins de Perpignan, parce que je sais qu'en Espagne, il pourra être raccordé. C'est quand même ça, l'avenir, à 10, 15, 20 ans, c'est le fret d'Espagne qu'on doit mettre sur les camions et une seule route avec les TER ne suffira pas. Deuxième chose assez particulière, qui est en train de se prendre en cours, si vous êtes narbonnais et si, comme moi, vous prenez très souvent le TGV pour Paris, les jours où par malchance, vous ne prenez pas un direct, mais vous prenez un changement à Montpellier, sachez que dans deux ans, vous perdrez trois quarts d'heure. Tout simplement parce que la gare de Montpellier est aujourd'hui prévue à un endroit où elle n'est pas raccordée du tout, ni à l'ancienne gare, ni aux TER. Si vous devez prendre un changement à Montpellier, là où vous mettez aujourd'hui un quart d'heure pour changer, vous mettrez trois quarts d'heure pour changer, en descendant de la gare, en prenant un bus, en allant sur l'autre ligne, donc si vous pouvez faire quelque chose, vous les élus qui payez pour arriver à faire déplacer cette gare et à le remettre enfin sur une gare qui fait la connexion avec un TER, merci, ce serait vraiment extrêmement intéressant. Sinon, vous perdez une grande partie de tous les avantages, en tout cas pour les Narbonnais. Donc j'alerte les gens, parce qu'ici, on n'est pas sur Montpellier, mais c'est quand même nous qui allons le payer. Moi, j'ai déjà vu l'autre fois, si un jour, je devais changer, je ne changerais plus jamais. C'est une chose. Et j'ai deux petits détails moins importants. Le premier, on a commencé à parler de la grande région, je

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

dois dire que très honnêtement, comme écolo, je n'étais pas du tout pour une ligne TGV Toulouse-Narbonne, parce qu'il n'y a pas assez de trafic pour que ça se justifie, la ligne n'est pas saturée, etc., si demain, on doit avoir une grande région, s'il faut des trucs rapides entre Montpellier... toute la ligne, alors peut-être qu'effectivement, je commencerais à regarder d'un autre œil cet aspect que je n'avais pas du tout vu auparavant. Merci.

Estelle BRISSET : Merci, madame. Une question sur la mixité, la gare nouvelle de Montpellier, ce n'est pas le sujet, mais on pourra peut-être voir comment vont circuler les trains, où ils vont s'arrêter à Montpellier. Merci pour votre remarque sur le Toulouse-Narbonne. Édouard Parant, peut-être ?

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Oui, madame Ardit, effectivement, perdre trois quarts d'heure, comme vous le dites, je ne sais pas combien de temps ça prendra, pour passer d'une gare à l'autre, mais le constat que je fais, c'est qu'il vaut mieux prendre le TER direct qui met une heure actuellement, pour faire Montpellier-Narbonne, et dans ce cas-là, on évite le temps de correspondance. Donc je pense que le projet peut raisonnablement continuer à lui donner.

Estelle BRISSET : Mais quand on prendra le TGV à Narbonne, on ne sera pas obligé de changer à Montpellier ?

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Je n'ai pas compris l'intérêt de changer à Montpellier, mais si c'est pour faire un transport Montpellier-Narbonne, on est là sur de l'intra-régional, l'intérêt du TER et notamment des TER Intercités, c'est-à-dire avec un nombre d'arrêts limité, c'est bien de pouvoir diminuer ces temps de parcours, en arrivant directement dans les centres villes. Sur le deuxième volet, pourquoi cette ligne n'est pas apte aux trains de marchandises d'un bout à l'autre ? Au travers de quelques schémas, on va vous expliquer comment s'organise aujourd'hui le transport de marchandises, qu'ils soient camions, maritimes ou avec le rail. Ce qu'il faut avoir à l'esprit, c'est que le fait de construire des rails n'est pas suffisant pour transférer les marchandises d'un mode vers l'autre. On le voit aujourd'hui avec certaines difficultés sur la ligne internationale qui traverse les Pyrénées, donc ce que l'on constate, c'est que, certes, il faut des rails pour pouvoir faire rouler des trains de fret, mais il faut deux autres conditions : la deuxième condition, c'est d'avoir des entreprises compétitives par rapport aux camions. Si votre entreprise de traction des trains de marchandises, elle a des coûts qui ne peuvent pas concurrencer le mode du camion, ceux qui veulent payer le transport de la marchandise, ils vont vers le moins cher. C'est triste, mais aujourd'hui, c'est ce qu'on vit, avec le nombre de camions sur l'A9. Donc des rails, oui, des entreprises compétitives, oui. Malgré tout, ça ne suffit pas, il faut être en capacité d'avoir une politique de transports, et là, c'est plutôt de la responsabilité de l'État, qui soit incitative, pour utiliser des modes non polluants, tel que le ferroviaire. On le voit bien, les pays où ça marche, prenez la Suisse, c'est quand vous avez une volonté au plus haut niveau, de dire : je demande aux camions de payer le vrai coût de son transport. Aujourd'hui, chacun sait que le mode routier ne paye pas le vrai coût. Plus concrètement, sur le projet LNMP, pourquoi, à partir de Béziers, la ligne est uniquement voyageurs ? Je passe la parole à Bruno Beauchet, qui est le responsable des études de trafic.

Bruno BEAUCHET, SNCF Réseau : Bonjour. Ça, on l'a vu dans le petit film, c'était les études qu'on a menées entre 2010 et 2012, on a fait un dossier spécifique sur la mixité, qu'on a envoyé au ministre, ce qui a permis d'acter en 2013 que le projet était mixte de Montpellier à Béziers et ensuite, uniquement voyageurs entre Béziers et Rivesaltes. Dans ce dossier, dans ces études, on a démontré pourquoi ce n'était pas indispensable de faire de la mixité, au-delà de Béziers. Pour ce faire, on avait fait des études de prévisions de trafic, donc on a regardé la situation aujourd'hui, on a vu effectivement, comme vous le dites, madame, que le fret n'a cessé d'augmenter ces dernières années dans la région.

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

Aujourd'hui, ça représente une cinquantaine de trains. Les trains grandes lignes, en fait, ça représente une quarantaine de trains, aujourd'hui, entre Montpellier et Narbonne, et après, vous avez une cinquantaine de trains régionaux, qui circulent aujourd'hui entre Montpellier et Narbonne. Donc on a regardé les tendances, les évolutions, ensuite, on a fait des prévisions de trafic voyageurs et marchandises. On peut montrer le modèle de prévisions de trafic marchandises que l'on a utilisé, il prend en compte l'ensemble des modes. Donc c'est un modèle à l'échelle européenne, on ne se limite pas à la région, on regarde l'échelle européenne, puisque ce sont des flux par exemple qui viennent d'Espagne, qui peuvent également de Méditerranée, de pays d'Afrique du Nord, donc des flux qui passent par l'Espagne et qui vont vers l'Europe du Nord. Donc on a un modèle multi-modal, à l'échelle européenne. On a intégré également le transport maritime. Donc en fait, ce modèle regarde le partage modal et l'évolution de ce partage modal entre aujourd'hui et l'horizon de mise en service du projet. On intègre pour cela le transport routier, bien sûr, le transport de porte-à-porte par mode routier, par un poids lourd, le transport de pré et post-acheminement, vers les plateformes ferroviaires. Donc derrière, il y a l'ensemble des coûts routiers, que l'on a retenus, qui sont utilisés aujourd'hui par les transporteurs et que l'on a fait évoluer. On a essayé aussi de prendre en considération des évolutions législatives, par exemple, à un moment, on parlait de l'écotaxe. Ça, ce sont les éléments aussi essentiels, qui peuvent favoriser le report modal. Ensuite, on a intégré également le transport maritime, non seulement la possibilité d'avoir des autoroutes de la mer, par exemple entre l'Espagne et l'Italie, mais également le transport maritime, puisqu'on en parlait aujourd'hui, il y a les ports de Sète, de Port-la-Nouvelle, qui peuvent générer aussi du trafic. Donc ça, on les a intégrés, ces ports, non seulement les ports de Sète, Port-la-Nouvelle, Vendres, de la région, mais également les ports comme Barcelone, Tarragone, Marseille, qui peuvent générer des trafics qui vont passer par la région. Et enfin, on intègre le transport ferroviaire, qui est décomposé selon les diverses activités du transport ferroviaire. Donc on va regarder comment va évoluer le partage modal entre ces divers modes, pour faire circuler les marchandises, que l'on estime à l'horizon de la mise en service du projet. Donc c'est comme ça que l'on fait les prévisions de trafic. Ce que l'on a vu, c'est qu'à l'horizon de la mise en service du projet, dans un premier temps, avec nos prévisions de trafic voyageurs, on arrive à un certain nombre de trains à grande vitesse qui vont circuler, ceux-là seront reportés sur la Ligne Nouvelle, qui est apte aux trains à grande vitesse, donc la majorité des trains pourront se reporter sur la Ligne Nouvelle. Ensuite, entre Béziers et Rivesaltes, on a aussi fait des prévisions pour les trafics régionaux, on a travaillé sur ce point-là avec le Conseil régional, on se rend compte qu'il y a assez de capacité pour faire circuler les trains de fret à l'horizon de la mise en service du projet. On ne s'est pas arrêté à ce seul horizon, il faut que le projet réponde à des besoins au-delà de cet horizon de la mise en service. Donc on a regardé à des horizons de 2050, 2060, on a fait des prévisions jusqu'à ces horizons-là, et on s'est rendu compte qu'en fait, les trains pouvaient circuler sur la ligne existante, tous les trains régionaux, plus tous les trains de fret, entre Béziers et Rivesaltes. Ensuite, on s'est dit : c'est bien, il peut répondre à ces objectifs, à ces besoins, en 2060. Mais en plus, on a regardé finement, on se rendait compte qu'on pouvait également avoir de la réserve de capacités pour répondre à des besoins au-delà de 2060. Donc on pourrait faire circuler encore plus de trains de fret, que l'on estime en 2060, c'est pourquoi le ministre est arrivé à cette décision de dire qu'entre Béziers et Rivesaltes, on fait une ligne apte uniquement aux TGV et non aux trains de fret, c'est parce qu'il faut aussi que l'investissement corresponde aux besoins. Ça ne sert à rien d'aller investir énormément, sur un projet qui va être en sur-capacité et on va commencer simplement à le rentabiliser peut-être à des horizons de 2100, 2130, et encore, on ne sait pas. Là, ce sont des prévisions de trafic, il y a un contexte économique que l'on a pris en considération, il peut évoluer. La mobilité, aussi, à des horizons de 2100-2130, peut évoluer. La manière dont on va se déplacer, les voyageurs, mais également les marchandises. C'est pourquoi il faut absolument... on a fait un projet qui répond aux besoins de long terme, au-delà de 2060, qui a cette capacité pour répondre à des besoins plus lointains.

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

Estelle BRISSET : Merci, Bruno. Si quelqu'un veut avoir les résultats précis de ces études, est-ce qu'ils sont disponibles sur le site Internet ?

Bruno BEAUCHET, SNCF Réseau : Oui, sur le site Internet, vous avez les résultats de ces études, ce sont les dossiers ministériels « desserte des territoires et mixité », où l'on présente les résultats des études de trafic voyageurs et les résultats des trafics de marchandises. Il y a un éclairage aussi sur les résultats des études d'exploitation, c'est là que l'on voit si le doublé de ligne constitué par la Ligne Nouvelle et la ligne existante, permet de répondre aux besoins de long terme, au-delà de 2060. On met en évidence qu'il y a en plus des réserves de capacité, pour répondre à des besoins bien au-delà.

Estelle BRISSET : On va prendre une deuxième question, j'avais vu deux mains au milieu, les deux messieurs au milieu, donc il faut faire passer le micro.

► **Albert CORMARY, Europe Écologie Les Verts :** Bonsoir, je ne voudrais pas être redondant avec ce qu'a dit Maryse Arditi, mais pour moi, la non-prise en compte du fret sur la Ligne Nouvelle, c'est une maladie infantile. C'est une maladie infantile, parce que vous ne prenez pas en compte... vous avez fait des projections, etc., mais vous ne prenez pas en compte les facteurs réels. Aujourd'hui, c'est vrai qu'on n'a pas de politique de report modal, le gouvernement a courageusement retiré l'écotaxe. Mais ça ne veut pas dire que demain, cette politique volontaire n'existera pas. Elle existera, nécessairement. Quand on parle de tendance actuelle de privilégier le transport routier, c'est une tendance qui peut très bien s'inverser. On sait que les coûts de l'énergie vont, dans les années qui viennent, à l'horizon de 10, 20, 30 ans, on n'en sait rien, augmenter considérablement, que ce soit pour l'électricité qui fait tourner les trains, que ce soit pour les carburants pour les camions. À ce moment-là, on va avoir le coût réel du transport routier qui va apparaître et le report modal se fera. Il se fera. Si l'on fait une ligne qui empêche le report modal, on se prive d'une infrastructure qui va être nécessaire. Ensuite, il y a un autre aspect, qui est celui des délestages. La ligne actuelle est fragile, il y a des moments où on est obligés de la couper, vous le savez très bien, le maire de Port-la-Nouvelle le sait particulièrement bien. Il faut pouvoir délester les trains de fret de la ligne actuelle sur la future ligne. Cela correspond au trafic, je dirais, ordinaire, mais cela correspond aussi à d'autres trains très particuliers, qui sont les trains transportant des matières dangereuses. Nos amis qui habitent près du pont de Carcassonne l'ignorent peut-être, mais tous les ans, 750 000 tonnes de matières dangereuses transitent par la gare de Narbonne, en plein centre-ville. Si on ne peut pas délester ces trains sur l'extérieur, on court un jour à la catastrophe. On se souvient, il y a quelques années, d'un wagon d'acide fluorhydrique. Cela concerne aussi nos étangs, ces trains traversent nos étangs, qui sont fragiles, qui ont toutes les protections que l'on veut, le jour où il y a un accident sur cette ligne, c'est une catastrophe majeure pour les étangs et en plus, on n'a aucun moyen d'intervention sur la voie ferrée. Elle est complètement isolée, elle est au milieu de l'eau, il n'y a aucun moyen d'intervention. Donc il faut que l'on puisse faire du délestage de la ligne actuelle vers la Ligne Nouvelle. Vous avez parlé du coût, des investissements, qu'il ne fallait pas faire d'investissements inutiles. Monsieur Parant, l'autre jour, vous avez dit que le tunnel sous les Corbières, qui satisfait les populations locales, je peux vous le dire, il coûterait 1,1 milliard. J'ai cherché un peu, effectivement, c'est un coût réaliste. Mais c'est un coût qui ne tient pas compte des moins-values, parce que si vous percez le tunnel, il y a d'autres choses que vous ne faites pas, les tranchées, les remblais, les viaducs, etc. Si je prends les ratios que vous aviez annoncés pour la construction de la ligne, on arrive à un coût équivalent. Donc je crois que monsieur Mouly tout à l'heure parlait de combats d'arrière-garde, non, il n'y a pas de combat d'arrière-garde, c'est une option qu'il ne faut pas abandonner. Et dernière chose, l'autre jour, madame Meunier, qui n'est pas là ce soir, nous a dit que le président de la région avait fait du lobbying à Bruxelles, pour la ligne, bon, c'est son rôle d'élu, on ne va pas la blâmer. Mais à Bruxelles, il se trouve qu'il y a un autre lobby qui est assez puissant, qui milite pour autre chose, qui milite justement pour le

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

fret. Il milite pour le fret avec des standards que la ligne actuelle ne peut pas supporter, notamment le report d'une ligne sur l'autre. C'est impossible avec la ligne actuelle. Avec votre projet, c'est impossible. Il se trouve que ce lobby est assez puissant, il est inscrit à Bruxelles, il s'appelle le [FAIRMED], peut-être que les responsables de la région le connaissent. Dans ce lobby, on retrouve des industriels ibériques, italiens, allemands, français, comme Alstom, ce n'est pas un hasard, des industriels suédois, on retrouve des ports, des chambres de commerce, etc. Dans les ports, qui est-ce qu'on trouve ? On trouve le port de Sète Sud de France, qui est géré par la région, monsieur Codorniou. Donc à un moment donné, il y a un hiatus quelque part. D'un côté, vous militez pour une ligne à grande vitesse qui ne peut pas admettre le fret, et de l'autre côté, vous participez à un lobby, je ne dis pas vous monsieur Codorniou en personne, mais votre institution milite pour une ligne qui va prendre le fret. Je crois que si tout le monde tirait dans le même sens, on y arriverait plus facilement. Je vous remercie.

Estelle BRISSET : Merci, monsieur. On ne va peut-être pas revenir sur la mixité, en revanche, il y a eu le point sur la sécurisation du transport de marchandises.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Vous avez raison, les études de trafic dépendent d'une multitude de facteurs. Vous avez dit qu'on n'avait pas tenu compte de l'écotaxe, je suis désolé de vous dire que vous avez tort, ou alors, on n'a pas bien fait nos études, mais si, on tient compte de l'écotaxe, alors même qu'elle n'a pas été retenue par le gouvernement. Par ailleurs, concernant le coût de l'énergie fossile, c'est effectivement un critère discriminant, quand on voit le coût kilométrique camion et rail. Je vous rappelle qu'actuellement, on doit être à 50 dollars le baril, en 2008, juste avant le débat public, on était à 130 ou 140 dollars le baril. On avait même fait des tests jusqu'à 200 dollars le baril de pétrole. Donc c'est bien des critères qui sont pris en compte, et ce que vous a présenté Bruno Beauchet, ça tient compte l'ensemble de ces tests, pour voir justement quelle est la fluctuabilité. On ne se contente pas de donner un chiffre, mais une fourchette. Ce qu'on constate, c'est qu'il y a énormément de réserves de capacité. Donc un projet qui est en sur-capacité est un projet qui, finalement, grève les finances publiques. Il faut quand même avoir ça à l'esprit, surtout dans un contexte où l'argent public est rare. Sur le deuxième volet, la ligne actuelle est fragile, oui, vous avez raison, on a eu l'occasion de le présenter dans différentes réunions, précédentes, notamment à Portel et à Caves. On connaît des fragilités, notamment dans le secteur des étangs. Vous avez vu quand même l'ambitieux programme que Karim Touati vous a énoncé en début de réunion, donc on n'est pas à opposer la ligne nouvelle et la ligne existante. Aujourd'hui, la priorité, avant même qu'on donne le premier coup de pioche sur la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan, on va déjà beaucoup investir sur la ligne actuelle. Le troisième point, c'est sur les transports de matières dangereuses. Oui, il y a votre problématique vis-à-vis de l'usine de la Comurhex, on a vu aussi du côté de Paris, à Drancy, des inquiétudes des populations. Il n'y a pas de système miraculeux, il faut être conscient qu'aujourd'hui, le train, c'est quand même ce qu'il y a de plus sûr. Donc se dire « je vais les mettre ailleurs », finalement, quelque part, c'est transférer le risque ailleurs. Ce qui est important, et je crois que là, l'État est en train de travailler dessus, par rapport à cette inquiétude, c'est de se dire « essayons de faire en sorte que ces trains ne stationnent pas trop longtemps sur Narbonne centre, parce que c'est vrai que c'est là où il y a le plus de population aux alentours, donc il y a des réflexions actuellement en cours, pour optimiser le circuit de ces trains de matières dangereuses, pour éviter qu'ils stationnent en gare de Narbonne centre, et les emmener directement sur la Comurhex, notamment. Voilà, je ne détaille pas plus.

Estelle BRISSET : Très bien, merci. Didier Codorniou, est-ce que vous voulez ajouter un mot ?

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

► **Didier CODORNIU, vice-président, Conseil Régional Languedoc-Roussillon** : Juste pour évoquer les stratégies et le lobbying qui peut être fait au niveau de l'Europe. En fait, sur le port de Sète, il y a un projet stratégique pour réorienter ou orienter l'ensemble du trafic, notamment sur les containers, sur un certain nombre d'actions, qui nous permettent de développer l'activité du port, qui est un port Sud de France. Pour la région Languedoc-Roussillon, c'est une vraie stratégie d'organisation, sur la Méditerranée, avec des progressions extrêmement importantes, et puis ça permet aussi de réorienter plusieurs activités. Concernant le port de Port-la-Nouvelle, ça a été dit et redit, aujourd'hui, il y a une vraie volonté d'avoir un grand port avec une orientation stratégique sur toutes les activités existantes, mais également sur l'éolien flottant, qui va permettre, à titre expérimental, de pouvoir voir comment les activités vont se passer. On est sur une projection de 2020-2025, et ensuite, de passer sur des sites beaucoup plus industriels, qui devraient dégager non seulement une activité économique puissante, mais en même temps, avec des emplois non délocalisables. Sur les deux ports, on est tout à fait en phase avec la politique ferroviaire d'activité. Donc ce n'est pas forcément du lobbying, c'est de s'adapter à tout ce qui se passe aujourd'hui dans le monde économique. Régis Banquet le disait, nous sommes dans une société super connectée, où tout bouge très rapidement, il faut s'adapter, en sachant que là, c'est un projet dont on parle depuis pas mal d'années, donc il est important que la région et l'ensemble des acteurs arrivent à concrétiser tous ces enjeux économiques, parce que derrière la ligne à grande vitesse, donc la Ligne Nouvelle, on parle de l'économie, et on parle bien sûr de tout ce qui est trafics, à travers le fret, à travers les activités économiques.

Estelle BRISSET : Très bien, merci, monsieur Codorniou. Monsieur Boisseau, ça va peut-être être la dernière intervention, pour qu'on puisse passer au comment. Je reviendrai vers vous après, mais on voudrait parler du tracé, aussi, et de la gare nouvelle.

► **Éric BOISSEAU, représentant régional de la fédération nationale des associations d'usagers des transports** : Notre fédération est bien évidemment favorable au projet de Ligne Nouvelle mixte, polyvalente, entre Montpellier et Perpignan, de sorte qu'il puisse y avoir un fort report modal de l'autoroute avec son excès de camions, sur le rail. Sauf que nous sommes très inquiets, vous n'avez pas parlé du coût de la ligne, de son financement. Nous sommes très inquiets, parce que la commission Duron, la commission « Mobilité 21 », a classé notre projet, le projet que nous voulons voir se concrétiser, l'a classé dans les projets de seconde catégorie. C'est-à-dire que c'est un projet qui passerait après le Lyon-Turin, 8,5 milliards d'euros, uniquement pour le tunnel, un peu plus de 20 milliards d'euros pour la totalité de la liaison, entre Lyon et Turin, et il passerait aussi après GPSO, le Grand Projet du Sud-Ouest c'est-à-dire la LGV Bordeaux-Toulouse. Les présidents de la région Aquitaine, de la région Midi-Pyrénées, Alain Rousset et Martin Malvy, veulent impérativement concrétiser, et c'est la raison pour laquelle ils se sont engagés sur la LGV Sud Europe Atlantique de Tours à Bordeaux, pour justement avoir un Paris-Toulouse en trois heures. Donc nous sommes fortement en concurrence avec ces autres projets, nous passerons derrière, puisqu'on sait aussi que l'État, actuellement, est plutôt impécunieux et comme il privilégie le Lyon-Turin, forcément, nous, on passe derrière. Notre question, c'est : comment peut-on, ensemble, faire en sorte que notre projet ne soit pas remis aux calendes grecques. Une première réponse nous a été apportée par Réseau Ferré de France, jeudi 9 avril, lors de l'atelier phasage. Lors de cet atelier phasage, vous nous avez présenté ce qui apparaissait, c'est-à-dire : d'abord, on réalise la section Montpellier-Béziers, et ensuite, quelque temps après, on réalise la section Béziers-Perpignan, ou Béziers-Rivesaltes, Rivesaltes-Perpignan. Voilà une modalité intelligente pour démarrer le projet et faire en sorte que sur la section la plus fragile et la plus saturée, c'est-à-dire Montpellier-Béziers, cette ligne soit réalisée. Sur un coût global de 6,5 milliards d'euros, lors de cet atelier du jeudi 9 avril, vous nous avez dit que Montpellier-Béziers coûtait 31 %, ça fait 2 milliards d'euros. 2 milliards d'euros, ce n'est pas beaucoup, ça renforce nos chances, par rapport à GPSO. Et en plus, c'est mixte, vous l'avez confirmé à l'instant, Montpellier-Béziers sera mixte, c'est-à-

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

dire que nous aurons une centaine de circulations sur cette Ligne Nouvelle, c'est-à-dire la moitié des circulations qui sont sur la LGV Paris-Lyon, la seule ligne TGV qui est rentable en France. Une centaine de circulations, ça vaut le coup de réaliser cette ligne. Mais en 2009, lors du débat public, vous avez dit que la LGV, la version mixte, polyvalente, trains de fret, trains de voyageurs, ça serait +4 millions de voyageurs en augmentation. Tout à l'heure, vous nous avez montré 2,5 millions, ça fait -40 % de fréquentation. Il va falloir trouver les compensations financières de la part des collectivités territoriales, parce qu'autant de passagers en moins, c'est autant de contribution de l'entreprise ferroviaire en moins, pour payer l'investissement.

Estelle BRISSET : Est-ce que je peux vous demander de conclure, Monsieur Boisseau, s'il vous plaît ?

► **Éric BOISSEAU, représentant régional de la fédération nationale des associations d'usagers des transports :** Permettez, je termine là-dessus. La section Béziers-Perpignan, vous avez choisi, pour des raisons d'économie financière, de la faire purement voyageurs. Mais cette section va coûter 4,5 milliards d'euros, et vous avez mis à l'écran que c'était 34 TGV, cette ligne ne verra circuler que 34 TGV, alors que dans le débat public de 2009, c'était 70 circulations. Vos prévisions de trafic ont chuté de moitié en cinq ans. Donc la réalisation de Béziers-Perpignan, oui, quelque part, la commission Duron, « mobilité 21 », avait raison, en ne choisissant que l'option purement LGV, avait raison de la reporter en seconde catégorie, c'est-à-dire bien au-delà de 2030. Comment fait-on pour que cette LNMP soit réalisée ?

Estelle BRISSET : Monsieur Boisseau, je crois que je vais être obligée de vous arrêter, il y a d'autres personnes qui veulent s'exprimer ce soir.

► **Éric BOISSEAU, représentant régional de la fédération nationale des associations d'usagers des transports :** Je termine, vous le savez, il y a l'option de la mixité sur Béziers-Perpignan, qui doit être remise à l'étude. Et lors du débat public de 2009, l'option mixité à 220 à l'heure coûtait un tiers moins cher que l'option à 300 à l'heure.

Estelle BRISSET : Si vous voulez qu'on vous réponde, excusez-moi, il faut vous arrêter. Édouard Parant, est-ce que vous voulez réagir à ce qu'a dit monsieur Boisseau sur le phasage et comment réaliser le projet ?

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Oui, on est là pour réagir et pour répondre à toutes les questions posées, même si après, on va effectivement enchaîner sur le tracé. Le coût, par rapport à la commission Duron. D'abord, je me dis que 8,5 milliards d'euros pour 57 kilomètres de tunnel sous les Alpes, les 11 kilomètres sous les Corbières à 1,1 milliard, ce n'est pas cher. On n'est finalement pas très chers. Concernant la concurrence, oui, ce projet est en concurrence avec d'autres projets. Ça, je crois que tout le monde en est conscient aujourd'hui. Donc le fait de minimiser les coûts d'investissement pour les mettre au niveau de la performance attendue et des besoins attendus, c'est la première des raisons pour sécuriser ce projet, donc faire un projet adapté aux besoins. Après, sur la question du phasage, donc on a commencé à réfléchir à la demande de l'État, comment faire le phasage de ce projet. Aujourd'hui, il n'y a rien d'arbitré. Ce qu'on a montré, c'est qu'à chaque fois qu'on croise la ligne actuelle, on peut arrêter le projet, mais on la croise une première fois à Béziers, la dernière fois à Rivesaltes. De toute façon, ce qu'il faut retenir, l'expérience a montré au travers de cet atelier qu'il y a ce que la technique dit et puis il y a ce que les politiques décident. Le choix, il sera politique, de toute façon. Donc dernier point, 4 millions, 2,5 millions, je veux juste quand même que les gens aient à l'esprit, 4 millions, ce n'est pas le nombre de voyageurs qu'il va y avoir, c'est le nombre de voyageurs supplémentaires, par rapport à une vingtaine de millions de passagers. Donc dans un cas, on sera à 24, en 2009,

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

et là, en étant prudent, crise oblige, on est à 22,5. Vous voyez que ça fait quand même pas mal de passagers qui vont utiliser le train. Voilà ce que je voulais dire, en réponse à ces éléments.

Estelle BRISSET : Très bien, merci, je vous propose qu'on enchaîne sur le cœur de notre réunion de ce soir, c'est-à-dire la présentation du tracé et des sites d'implantation de gares nouvelles. Édouard Parant, vous avez étudié plusieurs variantes de tracé, en essayant qu'elles s'insèrent au mieux dans le territoire, expliquez-nous comment vous avez fait et quel tracé vous proposez, quels sites de gares vous proposez ce soir à Narbonne.

LA LNMP, COMMENT ?

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Vous l'avez vu dans le film, et pour certains d'entre vous, vous avez pu voir ces différentes variantes de tracé présentées lors des réunions publiques de juin et juillet 2012, donc ça fait déjà maintenant trois ans. Vous pouvez les retrouver évidemment sur le site Internet et en mairie. Maintenant, on est à l'heure du choix. Le choix, ça nécessite donc de trouver une méthode pour comparer ces différentes variantes. Certains ont une prévalence pour le ferroviaire, d'autres pour l'agriculture, chacun, de toute façon, souhaite voir sa thématique primée. Nous, on doit être impartiale, pour proposer, au moment de l'enquête publique, quelque chose qui respecte globalement les principes du Grenelle de l'environnement. Ce que vous voyez, et vous l'avez déjà vu dans le film, c'est les trois dimensions qui nous ont servi de base pour analyser et tamiser ces différentes variantes de tracé. La dimension sociétale, on y retrouve l'acceptabilité sociale et économique, là-dedans, il y a comme critère de rester là où c'était prévu, ne pas impacter trop le foncier et les bâtis, là où vivent les populations. Après, comme on sait que 85 % de ce projet va s'insérer dans le milieu agricole, c'est quand même une des priorités de dire : qu'est-ce que ça veut dire, aller insérer cette Ligne Nouvelle dans les plaines viticoles et dans les zones maraîchères, on a d'ailleurs confié des études aux Chambres d'agriculture. Et puis on a d'autres dimensions, qui sont plus environnementales, ça a été rappelé, vis-à-vis de la biodiversité et vis-à-vis des risques naturels, particulièrement dans le territoire audois, durablement marqué. On a aussi d'autres critères, c'est un projet, c'est beaucoup de mouvements de terre, on a quand même un cadre de vie à respecter, pas uniquement vis-à-vis du bruit, mais aussi de ce qui fait l'attractivité de ce territoire. Donc on pense aux touristes, donc le patrimoine historique et les paysages, on a ici le Canal de la Robine, un peu plus loin, le Canal du Midi, et puis un certain nombre d'autres sites majeurs. Enfin, quand on a levé toutes ces sensibilités territoriales, il faut être en capacité de proposer un projet qui n'explose pas au niveau des coûts. Donc comment trouver des solutions pour que, en répondant au mieux aux attentes des populations, et ces attentes sont diverses, on puisse malgré tout rester dans une enveloppe qui fait que ce projet ne sera pas relégué à la fin des priorités de l'État. On vous présente sur ce diaporama un résumé d'où va passer le tracé, en le comparant par rapport à où il était prévu qu'il passe en 1995. Pour les élus qui sont ici présents, 1995, ça s'est traduit par un projet d'intérêt général en décembre 2000 et vous avez dans vos communes, les 41 communes entre Montpellier et Perpignan, des emplacements réservés, de 100 mètres de large. Vous voyez que sur 70 % du linéaire, qu'il y ait du fret ou qu'il n'y ait que du TGV, on arrive à rester là où c'était prévu. Mais par rapport à ce qui nous intéresse ce soir, on se rend compte qu'on est dans un des cas où l'on va proposer de sortir des emplacements réservés du projet d'intérêt général. Entre la fin de Bages et le centre d'enfouissement technique, on le verra tout à l'heure, et puis la commune de Cuxac-d'Aude, donc l'entrée vers l'Hérault, on a à peu près 75 % du tracé qui va s'inscrire ailleurs. Mais on a quand même réussi, surtout pour la partie sud, à conserver le passage là où c'était prévu. Ce que je vous propose, c'est de passer maintenant sur une présentation de ces variantes de tracé, notamment les gares, car il va falloir garder à l'esprit que ce sont les

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

sites de gares qui imposent le tracé. La gare n'était pas prévue, à l'origine, sur le projet. Aujourd'hui, on a réfléchi et vous voyez ici deux solutions techniques, ferroviairement parlant, qui permettent d'implanter une gare nouvelle au carrefour audois. Vous avez également en orange les projets portés par les différentes collectivités, que ce soit le département ou l'agglomération, de nouvelles liaisons routières, pour boucler la ceinture autour de la ville de Narbonne, ou des développements vers Carcassonne, Lézignan, ou entre les deux départementales 6113 et 107 ou 117. Donc par rapport à ces deux sites, l'un qui s'appelle « site des Prax », assez proche de la commune de Montredon, et l'autre, dans la pénétrante ouest de l'agglomération et de la ville, le site « Pont des Charrettes », on a étudié les tracés qui permettent de desservir ces deux sites de gare. C'est ce qu'on va vous montrer, mais vous allez voir qu'on a deux choses à assurer : un, faire passer la ligne dans la gare, deux, s'assurer qu'on puisse aussi bifurquer vers l'ouest, c'est évidemment vers Carcassonne, demain vers Toulouse, pour la nouvelle région, donc cette notion de carrefour amène à vous présenter deux types de tracés et deux types de raccordements. Le tracé est en trait plein, le raccordement est en traits pointillés. Rassurez-vous, on va vous montrer un petit peu comment ça marche, avec des schémas simplifiés. Le nord est à droite, le sud est à gauche. Carcassonne, Toulouse, est en haut, Narbonne en dessous. Vous voyez des tracés qui sont finalement quasiment confondus en arrivant de Bages. Ils vont s'insérer dans un relief un petit peu compliqué, on est sur la fin des Corbières, ils vont traverser en limite de nos amis viticulteurs, passer dans une petite plaine viticole, traverser par dessous l'autoroute, pour après redescendre sur le secteur de Montredon. Et là, vous avez deux sites, un premier qui est directement sur la ligne, le site « Pont des Charrettes », sur la solution verte, et un deuxième site qui, lui, n'est pas sur la ligne, il est déporté sur la ligne actuelle, pour permettre des correspondances avec les TER, mais du coup, les trains doivent sortir de la ligne, emprunter le raccordement. Après, s'ils veulent revenir vers Montpellier, ils réutilisent le raccordement en pointillés. Donc voici sur le secteur de Narbonne comment on a réussi à proposer, par rapport aux deux sites, les tracés. Vous voyez que globalement, on est contraints par la gare, mais aussi par deux autres systèmes très importants : un, les risques technologiques, c'est le périmètre de protection de l'usine de la Comurhex, qui a fait l'objet d'une révision et finalement d'un élargissement de son périmètre, ce qui nous a obligés à bouger plus à l'ouest, au nord-ouest, le tracé, c'est-à-dire que le projet initial de 1995 ne peut plus être construit là où c'était prévu, l'État ne l'autoriserait pas. Et puis, ce qui a beaucoup évolué par rapport à 1995, c'est la prise en compte de l'hydraulique. Je peux vous assurer que si le projet avait été construit avant 1999, à mon avis, les impacts sur Cuxac-d'Aude et d'autres communes auraient été malheureusement beaucoup plus importants. Donc là, la réglementation va beaucoup mieux protéger les populations, donc le projet qui va vous être présenté, véritablement, assure la transparence hydraulique, on aura l'occasion d'y revenir. Après, lorsqu'on redescend en direction du Canal de la Robine et que l'on se dirige vers l'Aude et sa plaine, en direction de Cuxac, vous voyez les deux secteurs entourés par les digues nouvellement créées, globalement, on va essayer de retourner vers la Ricardelle et Coutelle, des mas isolés, sur un tracé unique, en direction de Nissan, par la suite. Vous voyez que les deux tracés, les deux options de gares, se rejoignent. Bruno, est-ce que tu peux nous expliquer pourquoi deux gares et comment fonctionnent ces deux gares, pour que vous compreniez bien les différences, ferroviairement parlant, et après, on pourra revenir sur les tracés.

Bruno BEAUCHET, SNCF Réseau : On va vous présenter comment les trains vont circuler, avec ce système et selon chacun des sites de gares. Vous avez ici, sur le plan, la ligne existante, ici en gris. Donc là, ça arrive de Montpellier, vous avez la gare de Narbonne, et ensuite la ligne qui va vers Perpignan. À gauche, pour aller vers l'ouest, la ligne qui va vers Carcassonne et Toulouse. Vous avez ici, représentée en vert, la Ligne Nouvelle selon la configuration où on aurait la gare nouvelle sur le site dit des Prax. Donc comme le disait Édouard, c'est une gare qui est déportée sur les raccordements. Donc vous voyez la ligne nouvelle principale ici, la gare nouvelle est déportée sur les raccordements. Le deuxième site

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

qu'on verra après, c'est le site dit « Pont des Charrettes », c'est une gare à l'inter-connexion, la Ligne Nouvelle passe au-dessus de la ligne existante, donc vous avez comme ça l'inter-connexion, avec des quais TGV au-dessus des quais TER. On va voir comment circuleront les trains. Par exemple, un train qui fait Montpellier-Perpignan et qui marque un arrêt dans la gare dite des Prax, vous voyez, ils circulent sur la Ligne Nouvelle, ensuite, il prend ce raccordement pour desservir la gare des Prax et ensuite aller vers Perpignan. Comme on le voit sur cette illustration, c'est une gare interconnectée avec le TER, donc on peut faire des correspondances avec les TER, soit dans le sens pour ensuite aller vers Toulouse, ou alors dans l'autre sens, il y aura des TER pour aller vers Narbonne. Donc s'il y a un train Montpellier-Perpignan, vous pourrez prendre ce train, descendre dans la gare nouvelle de Narbonne pour ensuite aller vers Carcassonne. Ça offre plus d'offres pour relier les diverses villes, autour du Narbonnais. Après, si vous avez un train direct Montpellier-Perpignan, là, il reste sur la Ligne Nouvelle. Ensuite, pour Montpellier-Toulouse, donc le train arrive de Montpellier, il va desservir la gare nouvelle des Prax, il va faire un rebroussement, donc repartir, prendre la ligne existante pour aller vers Carcassonne et Toulouse. Donc ça, par exemple, les Grand Sud Marseille-Toulouse feront comme ça, quand ils desserviront la gare nouvelle de Narbonne. Donc ça se fait très bien, aujourd'hui, par exemple, à Marseille Saint-Charles, toutes les gares terminus, pour un Paris-Nice, ils font un rebroussement dans la gare. Ensuite, pour les trains directs, qui ne marqueront pas l'arrêt dans la gare nouvelle, vous avez ce raccordement qui permet aux trains d'aller directement entre Montpellier et Carcassonne ou Toulouse. Enfin, les Toulouse-Perpignan ou les Toulouse-Barcelone, comme aujourd'hui, Toulouse-Madrid, ils arrivent par la ligne existante, passent par la gare nouvelle et prennent ensuite la Ligne Nouvelle, pour aller jusqu'à Perpignan, Barcelone. Donc voilà le fonctionnement, avec le site dit des Prax, où on a une gare nouvelle sur la ligne existante, et sur les raccordements de la Ligne Nouvelle. Dans la configuration du Pont des Charrettes, donc là, la gare est sur la Ligne Nouvelle, à l'inter-connexion de la ligne existante, donc pareil, pour les Montpellier-Perpignan, vous avez l'inter-connexion avec les TER, donc quand ils marquent un arrêt, vous pouvez prendre ensuite des correspondances TER pour aller vers Narbonne ou vers Carcassonne et Toulouse. Ensuite, pour les Montpellier-Toulouse, c'est pareil que pour le site des Prax, vous pouvez desservir la gare, faire un rebroussement, pour ensuite aller vers Toulouse. Donc cette gare permet de desservir, que ce soit la gare dite des Prax ou la gare Pont des Charrettes, comme on le voit, on a en fait les trois flux, c'est-à-dire Montpellier-Perpignan, qui peut desservir la gare, Montpellier-Toulouse, en faisant un rebroussement, et les flux Toulouse-Perpignan, qui passent directement dans la gare grâce à ces raccordements. Voilà le fonctionnement des deux sites, et ces deux sites permettent de capter les trois flux.

Estelle BRISSET : Très bien, merci, Bruno Beauchet. On vient de voir avec vous les enjeux ferroviaires de l'implantation de ces deux sites de gares. J'ai envie de me tourner maintenant vers Henri Martin, pour évoquer avec vous les enjeux urbains et d'aménagement du territoire, en tant que vice-président du Grand Narbonne, vous êtes concerné par l'implantation de ces deux sites de gares, quel est l'intérêt de chacun des deux sites pressentis, pour vous ? Et quels aménagements envisagez-vous, en lien avec la gare ? Je sais que vous avez bossé, vous avez des slides à présenter pour nous expliquer un petit peu quel est le point de vue du Grand Narbonne, sur cette implantation de gare nouvelle sur son territoire.

► **Henri MARTIN, Vice-Président, Communauté d'Agglomération du Grand Narbonne** : Je vais essayer bien sûr de ne pas donner mon avis d'entrée de jeu,

Estelle BRISSET : Donnez-nous les plus et les moins, comme ça, après, chacun pourra se faire son opinion.

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

► **Henri MARTIN, Vice-Président, Communauté d'Agglomération du Grand Narbonne** : Donc nous sommes partis d'un système d'analyse multi-critères de projet urbain, pour apprécier l'implication du projet de cette gare nouvelle, une analyse multi-critères commune aux sites de Béziers Ouest et de Narbonne Ouest a été menée conjointement avec chaque communauté d'agglomérations et SNCF Réseau. Cette grille d'analyse multi-critères portait sur quatre thèmes essentiels : le transport, l'urbanisme et l'aménagement, l'économie et l'environnement. On revient donc aux deux gares, aux deux sites dont on vient de parler. Le premier est le site des Prax, dans la plaine de Montredon, qui est une gare connectée à quais, avec la ligne classique Montpellier-Narbonne-Carcassonne-Toulouse, et ensuite, le site Pont des Charrettes, qui est une gare à l'aplomb de la ligne, connectée à la ligne classique, pour une liaison verticale. Le site des Prax, qui est un strict équipement public, est un site particulièrement contraint, on le voit, par le bassin d'expansion de crues du Rec de Veyret, donc inscrit dans le PPRI. C'est une gare qui est mono-fonctionnelle, elle est isolée et réduite à sa fonction ferroviaire. Distance de l'axe RD6113, environ 1,5 kilomètre, il y a 2 kilomètres, on le voit. Un espace gare qui est distant, qui est réduit dans son affichage territorial, donc qui est clairement isolé, mais soyons bien clairs, ces nombreux inconvénients, l'ensemble des acteurs audois seront en capacité de les adapter au niveau du projet de site et de lui conférer une portée territoriale, si tel était le choix technique de RFF. Ensuite, le site du Pont des Charrettes, qui est une gare greffée sur l'axe Montredon-Narbonne, qui est beaucoup plus située géographiquement sur le trafic. C'est un espace qui est multi-fonctions, au niveau de la façade des territoires, territoire littoral, territoire de l'arrière-pays, territoire urbain, territoire audois, porteur des économies et une certaine force au niveau de l'inter-modalité, qui paraît évidente lorsqu'on regarde la vue qui vous est proposée. La gare nouvelle, le lien avec la gare historique paraît évident, est quand même indissociable, c'est une complémentarité qui est tout à fait incontournable. Narbonne, son centre historique, son palais des archevêques, la cathédrale Saint-Just-et-Saint-Pasteur, son histoire d'aujourd'hui, les barques, la médiathèque, son histoire de demain, son musée de la Romanité qui est un projet absolument extraordinaire, pour le secteur, sa salle multi-modale, ses berges de la Robine, son port fluvial et le Narbonne tel qu'il est imaginé, par l'équipe municipale actuelle. Voilà donc les critères sur lesquels nous avons essayé d'avancer, qui sont livrés à votre sagacité pour les commentaires. Et ensuite, un petit peu plus froidement, nous lirons les tableaux, d'un côté ou de l'autre.

Estelle BRISSET : Très bien, merci, monsieur Martin, de nous avoir donné ces éléments de comparaison. On va vous présenter l'animation 3D, qui vous permet de vous rendre compte de là où la LNMP pourrait passer, et puis on enchaînera directement avec vos questions sur ce tracé et sur ce site de gare. Pour présenter l'animation 3D, j'appelle Nicolas Aladern, responsable des études techniques, chez SNCF Réseau, et Antoine Hantz, responsable des études environnementales. C'est eux qui vont vous accompagner pour ce voyage, c'est un peu la LNMP comme si on y était.

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : Bonjour à tous, on va vous présenter la maquette 3D. D'abord, on va tenter de vous expliquer comment ça fonctionne. Est-ce qu'on peut prendre un petit peu plus de hauteur, s'il te plaît, Bruno ? Perpignan est en dessous, vous voyez Narbonne, toutes les communes seront repérées par des étiquettes rouges, quand on se rapprochera du sol, ce sera plus simple. À gauche, vous avez la commune de Montredon, on voit aussi l'étang de Bages et la commune de Bages. On va aller de Perpignan, Narbonne, en direction de Béziers. Vous avez différentes bandes, tout d'abord, il y a la zone d'études de 5 kilomètres de large, issue du débat public. Ensuite, une bande plus courte, c'est la zone de passage préférentielle d'un kilomètre, dans laquelle s'inscrivent les variantes de tracé. Au milieu, vous voyez le tracé de la Ligne Nouvelle. Sur la droite, on voit également l'autoroute, donc l'A9, vous avez l'A61 ici. On voit également le centre de traitement des déchets de la commune de Narbonne. Vous allez avoir en pointillés blancs les limites des communes. Quand on se rapprochera du sol, en jaune, on a les lieux-dits et en orange les voiries

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

interceptées par le projet. Voilà le centre de traitement des déchets. On va descendre un petit peu, ici, on termine la section précédente par une zone de tunnel. Ici, le relief est assez marqué, au niveau du lieu-dit de Lambert, on avait un tunnel dont la sortie est juste au niveau du curseur. Dans cette zone, il n'y a qu'une seule variante de tracé, en fait, et cette variante de tracé doit s'inscrire dans le relief. On va stopper un petit peu, pour vous expliquer, on va voir des zones de remblai et de déblai. Un déblai, c'est quand on est sous le terrain naturel, donc on creuse. Un remblai, on est au-dessus, donc il faut rajouter de la terre et rajouter, par rapport au terrain naturel. Donc ici, le relief est très accidenté et la ligne tente de s'inscrire au mieux dans ce relief. C'est pour ça, comme on ne peut pas tout éviter, la ligne TGV ne pouvant tourner facilement, ce n'est pas possible, avec un train, on est obligés d'avoir des zones de déblai, vous en voyez une ici, et un petit peu plus loin. Pour nous, le tout est de s'inscrire au mieux dans ce relief chahuté. On peut avancer un petit peu plus. Certains endroits, comme à Lambert précédemment, on ne peut suivre le relief, on est obligé, dans le cas que l'on voit ici, on va arriver sur le lieu-dit de Jonquières, le terrain naturel étant trop marqué, on passe en tranchée couverte. Une tranchée couverte, ce n'est pas un tunnel, ça a à peu près la même fonction, sauf que pour la réaliser, on creuse, on enlève tout, on réalise un ouvrage par-dessus et on rebouche. C'est quand la couverture naturelle n'est pas assez importante pour implanter un tunnel. C'est le cas ici, vous voyez la tranchée couverte. Le 57 que l'on voit ici, ce n'est pas la hauteur, c'est ce qu'on appelle un point kilométrique, ça veut dire qu'on est à 57 kilomètres du point de départ de la ligne, du côté de Toulouges, dans les Pyrénées-Orientales. La ligne sort de la tranchée couverte, on arrive sur le domaine de Jonquières, que l'on voit à droite. À ce niveau, le relief est assez marqué, on a une zone en déblai. Vous me dites si vous voulez qu'on stoppe pour voir quelque chose en particulier. On arrive sur le lieu-dit de l'Étang de Jonquières, on est au-dessus du terrain naturel, afin de faciliter les écoulements des eaux, on se rapproche, comme vous le voyez, de l'A61. Cette autoroute est franchie par en dessous. C'est toujours compliqué de franchir des autoroutes, particulièrement par en dessous, puisque l'autoroute ne peut être coupée, les circulations doivent être maintenues. Vous avez une tranchée couverte de l'ordre d'une centaine de mètres, pour pouvoir passer l'autoroute et le relief étant marqué, juste derrière, on a encore une zone de déblai. On arrive aux limites de communes avec Montredon et Narbonne, Montredon étant sur la gauche. La ligne continue de s'inscrire dans le relief, avec des zones de remblai et de déblai.

Antoine HANTZ, SNCF Réseau : Dans le secteur, sur la gauche, à l'ouest, vous avez la zone Natura 2000 des grottes de la Rate Penade et également le site inscrit au niveau paysager des ruines du Castelas, qui vient jusqu'en limite du tracé.

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : Je tiens à préciser, à partir de l'A61, en fait, les deux variantes de tracé qui vous ont été présentées se séparent. Donc ici, on va commencer par vous montrer la variante dite Pont des Charrettes, donc la variante où les quais et TER sont dénivelés, ne sont pas à la même hauteur. Vous voyez les deux variantes qui se séparent. On va rester sur la gare Pont des Charrettes, et on reviendra sur la gare des Prax dans un deuxième temps. On a encore des sections de déblai, dues au relief. On passe le lieu-dit Les Empriouts, donc toujours entre Narbonne et Montredon, toujours en déblai. La ligne descend alors pour tenter de passer le plus bas possible, au niveau de la vallée des ruisseaux du Veyret et du Maire.

Antoine HANTZ, SNCF Réseau : Ce que vous voyez sur la droite, c'est l'unité de fabrication d'amendements organiques Bioterra.

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : Là, on a la première section en remblai, si on peut redescendre au niveau du sol, pour montrer à quoi ça ressemble, s'il te plaît, Bruno. Donc sur cette petite section, on est au-dessus du terrain naturel, la première, celle que l'on voit en premier, elle est en dessous. Et la seconde, on passe au-dessus. On reprend notre voyage

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

Antoine HANTZ, SNCF Réseau : Si on reprend un peu de hauteur, juste derrière Bioterra, on a le lieu-dit Le Ratier, qui est un captage AEP, d'eau potable, et le tracé traverse le périmètre rapproché de ce captage d'eau potable, au lieu-dit Le Ratier.

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : Donc avant d'arriver sur le site de gare, on a une petite section en déblai. Vous voyez, si on se rapproche un petit peu de la ligne, en fait, on va voir les voies se séparer, afin d'avoir les deux voies extérieures, qui vont être les voies à quais, les deux voies du milieu étant les voies passantes. On voit bien la séparation et on arrive ici sur la vallée, avec en fond les ruisseaux du Veyret et Maire, la voie ferrée Narbonne-Toulouse, et la RD6113.

Antoine HANTZ, SNCF Réseau : Sur la gauche, vous avez la zone d'activités de la Plaine.

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : La gare dite du Pont des Charrettes n'est pas dessinée ici, mais vous aurez les quais TGV sur l'ouvrage d'art, le viaduc, et les quais TER au niveau de la voie ferrée, en bas. Je précise quand même que ce n'est qu'une représentation, que les appuis des ouvrages ne seront pas comme dessinés ici. Ce sera un peu plus architecturé, moins gros. Dès qu'on passe ce site de gare, on a toujours les quatre voies, on arrive sur une section où le relief est très marqué et on a un fort déblai. À la fin de ce déblai, on arrive au niveau de l'étang Haut, en bordure de zone inondable, et comme on peut le voir ici, on voit les raccordements de la Ligne Nouvelle qui se séparent, en fait. La voie de droite va se séparer d'un côté et passer LNMP, la voie de gauche part directement vers Toulouse.

Antoine HANTZ, SNCF Réseau : Donc ce raccordement va passer entre le Montgil, que vous voyez sur la gauche, et les collines de Moussan, qui sont un petit peu plus derrière.

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : Ici, vous voyez l'ouvrage d'art permettant à la voie du raccordement de passer au-dessus de la Ligne Nouvelle, ça s'appelle un « saut-de-mouton », en termes ferroviaires, et en fait, ça permet tout simplement de ne pas cisailer les voies. Les voies sont complètement indépendantes, les trains n'ont pas à s'arrêter et continuent.

Estelle BRISSET : Cisailer les voies, c'est ?

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : En fait, c'est quand on passe au même niveau entre la Ligne Nouvelle et le raccordement, ce qui peut poser des problèmes au niveau ferroviaire, puisque deux trains ne peuvent pas passer en même temps. Là, il n'y a pas ce problème. Après ce saut-de-mouton, on est au niveau du terrain naturel et on se rapproche du Château de Levrettes, que vous voyez ici. On est au niveau du terrain naturel, la RD607 sera rétablie. On arrive à une zone de déblai, juste à côté du château.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Sur la gauche, vous avez le relais télécoms.

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : Là, c'est le raccordement. La petite voie sur la gauche, c'est le raccordement dans le sens Montpellier-Toulouse, comme vous a présenté Bruno tout à l'heure. Dans le cas de la gare Pont des Charrettes, il est à voie unique, il n'y a pas deux voies, mais une seule. On va continuer.

Antoine HANTZ, SNCF Réseau : Donc on arrive sur la commune de Moussan.

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : La ligne continue son trajet, en direction de Cuxac, on voit Échine d'Âne. Sur la droite, vous avez le site de la Comurhex et son périmètre de protection, pour les risques technologiques. La ligne est en remblai ici et on va arriver...

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

Antoine HANTZ, SNCF Réseau : On passe à proximité du lieu-dit Les Caritats, également, juste avant la RD169. Là, le paysage change, on arrive dans la plaine viticole. Ce que vous voyez au-dessus, c'est le lieu-dit de Védilhan, sur la gauche, donc Édouard Parant l'a précisé, les études menées par les Chambres d'agriculture ont montré bien évidemment que ce secteur était à enjeux majeurs, d'un point de vue viticole. Le tracé s'inscrit dans cette plaine.

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : Le tracé est en remblai ici, et on arrive au niveau du canal de la Robine.

Antoine HANTZ, SNCF Réseau : En termes paysagers, la Robine est classée au patrimoine mondial de l'UNESCO.

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : Je vais sûrement décevoir les personnes Cuxac, mais on va faire un retour en arrière, parce qu'à partir de cet endroit, les deux variantes commencent à être très proches. Je vous propose qu'on revienne sur la deuxième variante de tracé, avec le site de gare des Prax. Si vous souhaitez qu'on revienne plus tard sur les raccordements et faire un zoom sur ces raccordements, n'hésitez pas à le demander.

Estelle BRISSET : Ça prend effectivement un peu de temps, mais je vois que tout le monde est concentré, ça vous permet vraiment de vous rendre compte là où le projet va passer. C'est vrai que ce soir, on a deux variantes, deux sites de gare.

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : On va aller un petit peu plus vite, parce que ce sont les mêmes enjeux qui sont croisés. Donc on revoit l'autoroute.

Estelle BRISSET : Donc c'est juste après le croisement avec l'autoroute A61, pour bien resituer.

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : Voilà, c'est ça, l'A61, on est toujours dans le même sens, Perpignan est en bas, on va vers Montpellier, Narbonne et Cuxac. Donc on a passé l'A61, on a toujours des sections de déblai en sortie. Et puis sur cette variante, vous voyez que le raccordement se débranche de la Ligne Nouvelle beaucoup plus tôt que dans l'autre variante. On le voit ici, et le raccordement va filer vers la voie ferrée et la commune de Montredon. La Ligne Nouvelle continue, elle est légèrement à l'ouest de la variante précédente, et comme tout à l'heure, on va arriver sur la vallée du ruisseau de Veyret et du ruisseau Maire.

Antoine HANTZ, SNCF Réseau : Toujours Bioterra à droite, trou de la Rate Penade à gauche, zone d'activités de la Plaine, sur la gauche également.

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : Vous voyez que le raccordement est plus impactant sur cette zone d'activités. Le site de gare dit des Prax, on le voit en bleu, ici, sur le raccordement et la ligne ferroviaire classique. On continue sur la LN, si vous voulez qu'on revienne sur les rac', on reviendra. On franchit encore le Veyret et la RD613 par un viaduc, et comme tout à l'heure même si ce n'est pas le même relief, c'est assez marqué sur ce secteur, on a une section de déblai pour franchir ce relief, avant d'arriver sur le lieu-dit L'Étang Haut.

Estelle BRISSET : Il y a des trains qui passent sur l'ancienne variante, je pense. Ils sont en Wi-fi, comme nous avait dit le maire de Caves, donc ne pas tenir compte des trains qui passent dans le vide à droite, évidemment, ça doit être un bug de la 3D.

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : On avance au niveau du déblai, après le viaduc, et on arrive au niveau de L'Étang Haut la ligne s'inscrit en léger remblai dans cette zone, toujours aux limites de communes entre Montredon et Narbonne.

Antoine HANTZ, SNCF Réseau : On passe toujours à proximité du Montgil, sur la gauche.

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : On a un remblai, un petit déblai pour monter sur le relief et on voit toujours en fond le Château de Levrettes.

Antoine HANTZ, SNCF Réseau : La tour télécoms à gauche, sur les collines de Moussan. Cette variante de tracé passe encore plus proche du Château de Levrettes que la précédente.

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : On passe sur une section en déblai, afin de sortir du relief. Et ici, on voit le raccordement à double voie, cette fois, qui permet aux trains de Montpellier d'aller à Toulouse, et vice-versa, mais également aux trains venant de Montpellier sur la Ligne Nouvelle, de s'arrêter en gare des Prax. Vous voyez l'ouvrage de franchissement, le saut-de-mouton. Ce raccordement est plutôt en remblai. La commune de Moussan, on la voit derrière la colline. Vous voyez également qu'on ne peut franchir la colline sans passer en tunnel dans cette variante de tracé.

Antoine HANTZ, SNCF Réseau : Comme c'est une représentation des ouvrages, les têtes de tunnel vont faire l'objet aussi d'une intégration paysagère. Là, c'est une représentation assez brute. On va travailler sur l'insertion paysagère de ces têtes de tunnel.

Estelle BRISSET : On est d'accord que le tunnel, c'était sur le raccordement.

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : Oui. On continue, on se rapproche de la Robine, on rétablira la route départementale 169, il y a la voie ferrée de Narbonne-Bize, également. On a les ruisseaux de Ratagel, pour ceux qui connaissent.

Antoine HANTZ, SNCF Réseau : Védilhan à gauche, pour vous situer.

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : Là, c'est la fin du raccordement entre la Ligne Nouvelle et les raccordements. On voit le Canal de la Robine en fond. À partir de cette zone, les deux variantes de tracé ne sont pas très éloignées l'une de l'autre, on va tenter de les mettre en parallèle. Vous voyez à gauche la variante dite Pont des Charrettes et à droite la variante pour la gare des Prax. Ces deux variantes vont se rejoindre au niveau de la commune de Coursan, un petit peu plus loin. On avance un petit peu, on a la Robine, on a le cours d'eau de l'Aude, à franchir, ainsi que sa plaine inondable, la rive droite, on voit un enchaînement de viaducs, d'ouvrages hydrauliques de décharge, afin de laisser passer l'eau en cas de crue.

Antoine HANTZ, SNCF Réseau : Le village de Cuxac est à gauche.

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : Vous voyez également les nouvelles digues, et on verra la même chose pour Les Estagnols et Les Garrigots. On franchit le cours d'eau de l'Aude et on rentre dans la rive gauche des basses plaines de l'Aude, sa zone inondable particulièrement étendue, dont on connaît la difficulté. Le tracé est toujours au-dessus du sol, dans tous les cas, dans toutes les variantes, puisque ce serait trop compliqué à gérer, avec les eaux. Donc vous voyez encore des ouvrages hydrauliques de décharge, pour laisser passer l'eau, surtout sur ce secteur, il y a des zones en viaduc. Je précise quand même que ce n'est qu'une représentation. Les ouvrages, leur type, leur structure, leur position, leur

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

longueur, vont évoluer avec la précision des études, avec le choix du tracé également. Sur la gauche, vous voyez Les Estagnols et Les Garrigots, avec les digues également.

Estelle BRISSET : On est bien d'accord que les deux lignes qu'on voit en bas, ce sont les deux variantes, il n'y aura pas deux lignes côte à côte, ce sera soit l'une, soit l'autre.

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : Voilà, on vous les présente en même temps, pour que vous voyez bien les différences, vu que structurellement, les deux variantes ne sont pas très différentes, on est toujours soit en ouvrage hydraulique, soit en remblai avec des ouvrages de décharge, c'est toujours identique. Donc là, on voit que les variantes se rejoignent, il n'y aura plus qu'une variante de tracé dans ce secteur-là.

Antoine HANTZ, SNCF Réseau : On a quitté Cuxac, on est sur Coursan, vous voyez sur la gauche deux domaines, Coutelle et Ricardelle.

Estelle BRISSET : Je crois qu'on va arriver au bout du voyage.

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : On est encore sur la commune de Cuxac, qui est à gauche, on voit les pointillés, donc on est toujours dans la plaine inondable, avec la commune de Cuxac. On poursuit avec Ricardelle, que l'on voit ici. La ligne se poursuit pour sortir des basses plaines de l'Aude. On a un viaduc assez important, pour laisser les écoulements au niveau de l'étang de Capestang, que l'on voit sur la gauche. Après, on remonte sur le relief, au niveau de Nissan.

Antoine HANTZ, SNCF Réseau : L'étang de Capestang, avec tout un système de canaux, avec les canaux de l'Aiguille de Londres ou de la Collocation.

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : On est arrivés au bout de notre voyage.

Estelle BRISSET : Très bien, merci à Nicolas Aladern et à Antoine Hantz. Merci à vous pour votre patience, mais je crois que votre attention montre que c'est un outil qui permet de bien se rendre compte. On va vous donner la parole, je vais commencer par le président de la Chambre d'agriculture, qui voulait parler tout à l'heure et à qui je n'ai pas donné la parole, je m'en excuse, je vous la donne maintenant.

► **Philippe VERGNES, président de la Chambre d'agriculture de l'Aude :** Merci. Je suis un habitant de Néviau, puisque vous avez demandé de préciser la commune. Je comprends, avec cette magnifique présentation, que c'est quand même un crève-cœur, pour les habitants des communes traversées, mais je pense que pour l'agriculture départementale, c'est une chance d'avoir cette ligne LGV, parce qu'il y a une gare. Il n'y aurait pas eu une gare, le problème aurait été différent. Donc je rejoins complètement les propos du président de Carcassonne aggl. Pendant des années, on a toujours dit « il n'y aura pas de tourisme sans agriculture », et aujourd'hui, on se dit aussi « il n'y aura pas d'agriculture sans tourisme ». Je ne reprends pas les chiffres que vous avez cités, ça veut dire des dizaines et des centaines de milliers de personnes, dans l'arrière-pays, une gare consommatrice d'espace, donc il me semble que la gare du Pont des Charrettes est moins consommatrice d'espaces agricoles que celle des Prax. Premier point, parce que qui dit gare, dit parking, dit hôtels, dit restaurants, j'espère avec des produits du pays cathare, monsieur le président. Tout ça, il faut l'évoquer quand même. Donc malheur pour les secteurs traversés, on espère des mesures de compensation forte envers les agricultrices et agriculteurs de tous ces territoires traversés. Mais une chance inouïe, parce qu'il y a cette fameuse gare. Je voulais poser une question sur le pourquoi, là, nous sommes sur le comment, donc je vais la poser quand même. Je vais émettre un bémol sur votre présentation, sur votre introduction, parce qu'effectivement, vous nous avez parlé de

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

diminuer les émissions de gaz à effet de serre, c'est ce que vous avez dit, avec le fret, avec moins de camions, moins de CO₂, et là, je suis obligé de vous mettre un bémol, je pensais que madame Arditì l'aurait relevé, mais les agriculteurs l'ont relevé, puisque nous avons la chance de travailler dehors, nous sommes des paysans, nous sommes dans les vignes, dans les champs. Tous les jours, nous voyons passer sur la ligne classique, le port de Sète, moi-même habitant à Névian, je vois passer des locomotives diesel qui fonctionnent au fioul lourd. Il en passe des dizaines dans la semaine, donc je trouve que ça fait désordre, par rapport à votre présentation. En plus, ce sont des locomotives privées, donc je comprends qu'ils louent le rail et pas l'électricité, mais montrez-nous que vous avez vraiment une approche environnement, comme les paysans. Merci.

Estelle BRISSET : Merci, monsieur, c'est la vérité du terrain, là. Une réaction, un commentaire en tribune ? Non ? On va enchaîner, merci pour votre contribution. Les personnes qui veulent prendre la parole, monsieur, ici.

► **Monsieur [Ramon] :** Merci, j'ai 90 ans, j'ai peut-être la pomponnette un peu bouchée, je suis pourtant un ancien topographe, mais j'avoue que je ne comprends pas votre schéma, en ce qui concerne la liaison vers Toulouse. Pour moi, je l'ai dit, je l'ai écrit maintes fois, la liaison Aquitaine-Rhône, c'est une transversale, comme on l'apprenait au certificat d'études, et j'ai l'impression que vous voulez reprendre la ligne traditionnelle entre Narbonne et Toulouse. Je ne comprends pas cette option, je ne la comprends pas du tout. Elle est hors de ma portée, je le dis franchement. Je n'ai pas compris comment vous allez vous raccorder sur Toulouse, que ce soit à la gare des Prax ou celle des Charrettes, moi, je suis peut-être naïf, mais je considérais Narbonne comme un carrefour européen et je souhaitais voir à Narbonne-Montredon une gare digne d'un carrefour européen, c'est-à-dire qu'il soit fonctionnel, qu'il permette des échanges rapides, commodes et qui ne lasse pas les usagers, parce que ce que vous nous avez présenté là, j'ai bien peur que ce soit un cauchemar pour les usagers. Ce n'est pas comme ça que personnellement, je conçois l'aménagement du territoire.

Estelle BRISSET : Vous parlez de la gare et de la liaison Narbonne-Toulouse.

► **Monsieur [Ramon] :** Oui, moi, j'avoue que je ne comprends pas.

Estelle BRISSET : On va essayer de vous apporter des éclaircissements.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Monsieur [Ramon], est-ce que vous pouvez préciser un petit peu pourquoi, d'après vous, il n'y a pas de commodité avec les schémas présentés ?

► **Monsieur [Ramon] :** Surtout la gare des Charrettes, je ne connais pas le site, mais si vous avez le TGV en hauteur et la voie en déblai, je ne vois pas comment vous pourrez faire des correspondances faciles.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : En fait, le schéma qui est présenté sur le Pont des Charrettes, c'est ce qui existe aujourd'hui à Valence TGV.

► **Monsieur [Ramon] :** Mais ce n'est pas parce que ça existe à Valence que c'est bien.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Non, mais ça a le mérite de marcher.

► **Monsieur [Ramon] :** Il faudrait peut-être essayer de faire mieux, surtout ici, parce qu'ici, nous sommes un carrefour européen, mais on veut surtout respecter la hiérarchie

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

entre Carcassonne et Narbonne, de manière à ce que Narbonne ne puisse pas se développer, voilà ce que je vois. C'est ce que je dénonce depuis 27 ans.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Bruno, est-ce qu'on peut remettre le schéma pour montrer comment se fait la connexion vers Carcassonne et vers Toulouse ? Par rapport à la connexion vers Toulouse, vous avez bien compris, monsieur [Ramon], qu'à ce jour, on se connecte à la ligne actuelle. En attendant une future ligne directe Narbonne-Toulouse, mais qui aujourd'hui n'est pas décidée ni étudiée, donc l'objectif, c'est déjà de se raccorder à la seule ligne qui existe. On essaie d'y aller pas à pas en faisant Montpellier-Perpignan, déjà. Cette solution justement permet de préfigurer le futur.

► **Monsieur [Ramon] :** Vous dites vous-même que vous ne savez pas ce que sera la ligne vers Toulouse, alors comment pouvez-vous faire des prévisions ? C'est travailler en dépit du bon sens.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Il y a des études qui ont eu lieu, financées justement par SNCF Réseau et la région, je crois même le département, à l'époque, qui ont déjà étudié les possibilités de connexion d'une Ligne Nouvelle Narbonne-Toulouse, à la ligne Montpellier-Perpignan. Ce dispositif permet d'amorcer la future liaison vers Toulouse. Ce qui est ressorti notamment, c'est qu'une connexion future doit permettre de desservir la gare qu'on va construire. Si on la fait plus au nord, au-delà de Cuxac, par exemple, on ne passe pas par la gare et en plus, on crée une deuxième coupure dans la plaine inondable.

► **Monsieur [Ramon] :** Ne pourrait-on pas la faire beaucoup plus au sud ?

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Si on la fait beaucoup plus au sud, ça a été étudié, mais vous allez par exemple perdre les flux Toulouse-Perpignan. Et après, vous allez vous heurter à toute la biodiversité des Corbières, plus le relief, plus à Fontfroide. Donc vous voyez, ça a déjà été pas mal débroussaillé, comme réflexion.

Estelle BRISSET : Très bien. Jacques Pociello, maire de Cuxac-d'Aude.

► **Jacques POCIELLO, maire de Cuxac-d'Aude :** Merci. Mesdames, messieurs les élus, mesdames, messieurs, je dois d'abord, monsieur Parant, saluer vos travaux et les travaux de l'ensemble de vos collaborateurs. Nous sommes conscients de la nécessité de la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan, elle est nécessaire au développement économique de notre région, elle est nécessaire, par rapport au développement du trafic ferroviaire qui sera prochainement saturé, peut-être pourrez-vous donner des chiffres précis. Elle est nécessaire, si elle doit emmener plus de TGV, bien sûr, pour les longues distances. Elle est nécessaire si elle doit apporter plus de trains régionaux pour les déplacements quotidiens, surtout ceux à un euro. Enfin, elle est nécessaire pour plus de trains de marchandises, le fret, de sorte à alléger le trafic des poids lourds sur nos routes et autoroutes. Ainsi, je tiens à dire à tout le monde ici, dans cette salle, que nous sommes donc favorables au projet de ligne à grande vitesse. Nous sommes et resterons très attentifs aux différentes dimensions de ce projet. La dimension sociétale, relative au patrimoine agricole et viticole. La dimension technico-financière, mais surtout financière, les coûts pour lesquels les collectivités territoriales sont déjà amenées à participer. Enfin, la dimension environnementale, avec le respect du milieu physique et naturel, du patrimoine et des paysages, mais surtout le respect de la non-aggravation des risques naturels. Pour ce qui est de la dimension sociétale, en particulier celle relative au patrimoine productif agricole et viticole, vous savez tous que la viticulture est un des pans de notre économie très importants, en termes de chiffre d'affaires, d'investissement pour les matériels et équipements techniques, et faut-il le rappeler, en termes d'emploi également. Dans la plaine cuxanaise, la viticulture a déjà perdu une très grande surface, mais pour la bonne cause que représente la réalisation des digues de

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

protection des lieux habités, contre les inondations. Si l'on se réfère à vos cartes, ainsi qu'à vos documents, l'ouvrage a une emprise moyenne au sol d'une centaine de mètres de large sur 3, 4 ou 5 kilomètres de long, dans la traversée de la plaine de Cuxac et Coursan. On pourrait peut-être préciser ces chiffres. C'est donc encore plusieurs dizaines d'hectares de vigne qui vont disparaître de notre paysage, ainsi que toute l'économie directe, indirecte et induite, qui disparaîtra avec cette perte de culture. Il est donc d'ores et déjà nécessaire, lors des premiers contacts avec l'aide de la Chambre de l'agriculture et la SAFER, de proposer aux viticulteurs qui le souhaitent de nouvelles terres, ces nouvelles terres ne devant pas être trop éloignées du rayon d'action des viticulteurs. La construction d'un viaduc sur toute la traversée des basses plaines de l'Aude pourrait peut-être, et vous pourrez nous préciser si cela est possible, permettre après les travaux la restitution des terres en dessous de l'ouvrage, de sorte à les remettre en culture. La construction d'un viaduc sur toute la traversée des basses plaines ne pénaliserait que peu l'ensemble des voies et chemins communaux ou privés et des routes, celles d'accès aux différentes parcelles. D'autant qu'il faut considérer que dans la gamme des outils agricoles, la machine à vendanger est l'un des plus larges et des plus hauts. Pour la dimension financière, ce qui intéresse l'impôt de nos contribuables, déjà aujourd'hui, les collectivités participent au financement des études. Elles sont maintenant sollicitées pour participer, peut-être, au financement de la maîtrise foncière. Ces chiffres doivent être confirmés, les collectivités vont-elles une nouvelle fois être sollicitées pour de nouveaux financements ? Pouvez-vous nous répondre ? Il est intéressant aussi de connaître la différence de coûts entre une gare à Montredon en viaduc, y compris les équipements annexes et le coût d'une gare à Montredon, au lieu-dit les Prax. Pour la dimension environnementale et notre beau milieu naturel, la construction d'un viaduc sur toute la traversée des basses plaines de l'Aude, avec restitution après travaux des terres, aurait un moindre impact sur la faune et la flore, que la réalisation d'immenses remblais, comme nous avons pu le voir à l'instant. La construction d'un viaduc sur toute la traversée des basses plaines de l'Aude, avec un dispositif acoustique accroché au ballast, par exemple, serait certainement efficace, surtout s'il est installé en complément du double vitrage, de l'isolation de façade et de la toiture des habitations, pour garantir la tranquillité intérieure des habitations, mais aussi à l'extérieur, dans les jardins, qu'ils soient équipés dès les premiers beaux jours, comme c'est le cas déjà aujourd'hui, jusqu'à l'arrivée de l'hiver. Dans la dimension environnementale, je vais maintenant aborder l'aspect relatif aux risques naturels. Vous avez cité à plusieurs reprises Cuxac, le risque d'inondation, donc à mon tour de parler de ce qui intéresse une situation cuxanaise, mais qui à mon sens doit intéresser aussi la situation de l'ensemble des communes de cette basse plaine de l'Aude. Le viaduc sur toute la traversée des basses plaines de l'Aude, en rive droite et en rive gauche du fleuve, sera la structure qui garantira parfaitement la transparence hydraulique totale de l'ouvrage. Plus il y aura de remblai, plus il y aura d'incidence sur le niveau de l'eau en cas de crue. Plus il y aura de remblai et plus il y aura d'incidence sur l'écoulement de la crue. Le projet étant presque perpendiculaire, car incliné vers Coursan, au déversoir, en période de crue, une partie de l'eau s'écoulera vers Cuxac et l'autre partie de l'eau sera envoyée plus directement et plus rapidement vers Coursan. Cela peut aggraver le risque pour les Coursannais et en premier lieu pour les campagnes dans la plaine, à l'aval du projet. Ceci intéresse Coursan. Pour ce qui nous intéresse à Cuxac, tous les ouvrages en travers de l'écoulement de la crue vont perturber, voire ralentir cet écoulement. Tous les ouvrages en travers de l'écoulement de la crue auront aussi, de par le ralentissement de l'écoulement, une incidence sur le niveau de la crue. Il apparaît comme nécessaire aujourd'hui de rappeler une nouvelle fois que Cuxac est protégé contre les inondations par la construction des digues. Ces digues ont été édifiées après les études qui ont intégré deux éléments importants et fondamentaux, qui sont la crue de novembre 1999 et ce que j'appelle un vide d'ouvrage important, entre Cuxac et la voie ferrée actuelle. Nous avons déjà constaté que s'il y a de l'eau dans la plaine entre Coursan et Cuxac, c'est entre autres parce que cette eau ne s'écoule pas suffisamment sous la voie ferrée actuelle. La ligne actuelle se trouve à 4 ou 5 kilomètres de nos premières habitations, vous pouvez peut-être préciser la distance. Le

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

projet nous propose une ligne à seulement quelques centaines de mètres. C'est pour nous inacceptable, pour la quiétude et d'abord pour la question de nos habitants. En cas de crue importante, avec des remblais de terre à 6 ou 7 mètres de haut, en travers de l'écoulement de la crue, et si proche de nos maisons, comment nos digues de 2,50 mètres de haut vont-elles nous protéger ? Nous avons reçu, cela fait trois jours maintenant, le 20 avril dernier, de la part de monsieur le Préfet de l'Aude, une circulaire relative aux obligations et aux responsabilités des maires, cette circulaire considérant les risques majeurs pour nos populations et l'obligation aux maires de communiquer à ces populations l'ensemble des risques majeurs et l'ensemble des mesures à prendre en termes de prévention. Considérant notre plan communal de sauvegarde que nous mettons en œuvre lors de chaque inondation, en précisant que nos populations à Cuxac sont à l'écoute des consignes et respectueuses de l'ensemble des mesures de sauvegarde. Et enfin, considérant notre plan de prévention du risque d'inondation, qui nous interdit les exhaussements de sols, les remblais ou les déblais, qui nous interdit les élévations des murs de clôture et les ouvrages qui pourraient modifier l'écoulement ou aggraver la vitesse de l'eau, nous ne pouvons qu'être d'une part surpris que l'on nous propose des remblais dans le champ d'expansion de la crue et d'autre part surpris que ces remblais soient aussi proches de nos habitations. Pour toutes ces raisons et eu égard à la sécurité de nos habitants, seul un viaduc sur la totalité de la traversée des basses plaines de l'Aude, en rive droite et en rive gauche de l'Aude, pourrait être accepté à Cuxac, pourvu qu'il soit éloigné sur le tracé rose, me semble-t-il, de votre présentation. Nous devons avoir la garantie absolue de mesures compensatoires associées au projet, liées à l'environnement, liées à la viticulture et en particulier liées à l'amélioration de l'écoulement de l'eau sur la voie ferrée actuelle, par une augmentation de sa transparence. Les études sont très sérieuses, mais très complexes, tant il y a de paramètres à considérer. Il suffit de voir ce qu'est aujourd'hui le chenal de dérivation à Coursan. Vous avez dit tout à l'heure, monsieur Parant, que si le projet avait été réalisé avant 1999, la situation aurait été pire que ce qu'elle a été à Cuxac, très certainement, ça prouve simplement que vous ne pouvez pas prévoir l'avenir, comme personne d'ailleurs, ici ou ailleurs, et qu'il est impératif d'écouter nos préoccupations. Les études sont très sérieuses, très importantes, nous sommes d'accord avec cela, mais pour nous, le vécu est encore plus important. Cuxac ne veut plus jamais revivre 1999.

Estelle BRISSET : Merci, monsieur le maire. Beaucoup de points ont été abordés. Bien sûr, la transparence hydraulique, il y avait aussi les premières questions sur l'emprise au sol, la restitution des terres, les rétablissements, le financement des acquisitions, le coût comparatif des deux gares, beaucoup de points. Édouard Parant ?

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Oui, on va essayer de répondre à tous vos questionnements. Commençons par le coût et la participation, qui finance les études ? Et y aura-t-il des acquisitions foncières et, le cas échéant, qui va les financer ? Aujourd'hui, il y a effectivement l'ensemble des partenaires à la tribune, qui financent les études. On a une enveloppe de 32 millions d'euros depuis 2010, pour faire l'ensemble de ces études, 25 % par l'État, 25 % par la région, 25 % par SNCF Réseau et le dernier quart au prorata de chacun des autres cofinanceurs, que ce soit les départements, ici le département de l'Aude, il y a aussi le département des Pyrénées-Orientales, ou les agglomérations, pour l'Aude, c'est à la fois l'agglomération du Carcassonnais et du Grand Narbonne. Ces collectivités se sont également engagées, à la demande du ministre, sur une première enveloppe de 20 millions d'euros, pour des acquisitions foncières urgentes, dans les mêmes proportions. Je pense que le tour de signatures de cette convention est en cours, je pense qu'ils pourront le rappeler, mais chaque partenaire ici présent finance aussi des acquisitions à l'amiable et sur demande, sur ce projet. Vous avez ensuite évoqué la question de la différence de coûts pour les gares nouvelles. Ce que l'on a essayé de vous présenter, c'est l'ensemble du projet de Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan, dans le cœur audois, c'est-à-dire le nœud narbonnais. On ne peut pas raisonner uniquement sur le coût de la gare, le coût de la ligne ou le coût des

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

raccordements, parce que dans un cas, la gare est plus chère, mais la ligne est moins chère, et dans l'autre cas, vous avez une gare à plat qui est effectivement moins onéreuse, mais qui par contre va nécessiter un linéaire de raccordement plus important. Donc en fait, ce dont on se rend compte, c'est que la gare Pont des Charrettes, sur un site qui nécessite un viaduc, ça a été mentionné, une gare en viaduc, elle est plus onéreuse que la gare qui serait réalisée sur le secteur des Prax. Simplement, lorsqu'on additionne le coût des raccordements et le coût de la Ligne Nouvelle, on se rend compte que c'est bien le site des Prax qui est le plus onéreux. Actuellement, l'ensemble tourne autour d'un milliard d'euros, sur 15 kilomètres de ligne, 15 kilomètres de raccordement, plus une gare. Le site gare nouvelle Pont des Charrettes, c'est entre 7 et 8 % moins cher. Donc effectivement, les coûts des gares ne sont pas les mêmes, dans les deux cas, c'est plus de 100 millions d'euros, ça peut même monter à entre 115 et 180-190, mais pour autant, ce n'est pas le système avec la gare la moins chère qui est au final le moins cher pour le projet. Donc retenez que les tracés et raccordements associés à la gare Pont des Charrettes est légèrement moins onéreux que l'autre site. C'était le deuxième point. Concernant les emprises moyennes d'un projet, vous avez tous, je parle les élus, ici, et notamment les maires, dans vos documents d'urbanisme, une bande de 100 mètres de large. À l'époque et avec le niveau d'études qui avait été mené jusqu'en 1995, l'État a demandé aux élus de préserver une bande de 100 mètres. Et globalement, on sait par expérience, depuis une quinzaine d'années, combien on achète de terres en moyenne, pour un grand projet. Sur LNMP, 150 kilomètres entre Montpellier et Perpignan, 30 kilomètres de raccordement, donc 180 kilomètres de ligne, ça fera de l'ordre de 2200, 2300 hectares à acheter, pour l'ensemble. Ça veut dire que concrètement, au kilomètre, on achète à peu près 12 hectares en moyenne. Pourquoi ? Vous avez vu, la ligne n'est pas très large, pour poser deux voies, il suffit d'une quinzaine de mètres de large. Maintenant, si vous êtes au-dessus ou en dessous du niveau du sol, il faut faire des pentes, des talus. Et plus vous êtes profond ou plus vous êtes haut, plus le talus est large, ça, tout le monde l'a bien vu avec la maquette. Mais ce n'est pas les seules acquisitions qu'il va falloir qu'on fasse. Il faut rajouter les fossés, notamment pour l'écoulement des eaux. Il faut rajouter une piste, pour qu'on puisse entretenir cette ligne, le long de la voie, donc il y a une piste en terre. Il faut rajouter les clôtures, et puis il faut rajouter les bassins, puisqu'il n'est pas question d'aggraver les problèmes d'inondations, donc toute l'eau qui tombe sur la ligne, et notamment là c'est fret, il faut qu'on la récupère et qu'on la stocke dans des bassins avant de la rejeter. Ces bassins prennent évidemment de la place. En plus, il y a tous les raccordements dus aux interceptions des voiries routières. Vous savez que le jour où on passera, notamment si la voie routière passe par-dessus la ligne, il faut faire des talus pour créer le pont, donc tout ça aussi doit être pris en compte. C'est pour ça qu'on arrive globalement à 12 hectares au kilomètre. Se pose derrière la question : oui, mais prélèvements sur les surfaces agricoles, comment reconstituer les surfaces pour les domaines qui seront impactés ? Ça, c'est le travail qui est mené actuellement par les Chambres d'agriculture, en identifiant déjà, à partir du parcellaire, quelles sont les structures économiques qui sont impactées et demain, est-ce que le prélèvement remet en question ou pas la viabilité, que ce soit un producteur indépendant ou une cave coopérative ? Et puis ça se complique un petit peu lorsqu'on est dans un secteur AOC, puisque là, il faut tenir compte des différents cépages qui constituent l'appellation. Le maître mot, dans ces cas-là, c'est donc l'anticipation, être en capacité d'anticiper l'arrivée du projet pour faire des réserves foncières. Mais pour faire des réserves foncières, il faut être en capacité de débloquer de l'argent pour acheter les terrains. Et ça, les 20 millions d'euros qu'on va bientôt avoir, c'est une possibilité, mais ce travail devra être amplifié, il faudrait y consacrer évidemment une somme plus importante que ces simples 20 millions d'euros. La priorité, c'est déjà de s'assurer de là où on va passer, bien stabiliser l'emprise du projet, le tracé. Vous avez raison, pour la réorganisation, compte tenu des durées de plantation et du délai qu'il faut avant de pouvoir mettre son vin à la vente, il faudra anticiper. On a parlé de la participation aux études et aux acquisitions foncières, des coûts des gares, de la possibilité de travailler sur les réserves foncières. Ensuite, la protection contre les nuisances sonores. Sur le secteur de

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

l'Aude, uniquement des trains de voyageurs vont circuler sur cette Ligne Nouvelle. C'est-à-dire que le bruit généré va être quasiment exclusivement dans la période de 6 heures à 22 heures. Ce n'est pas le cas partout sur le territoire, puisque vous savez qu'il y a des sections mixtes et qu'une partie des trains de fret, là où ce sera mixte, circulera la nuit. Mais sur le secteur qui vous intéresse, le bruit ferroviaire sera généré très majoritairement entre 6 heures et 22 heures, c'est-à-dire là où il y a des gens qui prennent le train. On n'a quasiment pas de trains de nuit sur les LGV, à ce jour, il n'y en a pas, peut-être que ça se développera, mais pour l'instant, il n'y en a pas. Il n'empêche que le train, notamment à grande vitesse, crée des nuisances. Donc le discours n'est pas de vous dire « avec le projet, rassurez-vous, on va tout faire et vous n'entendrez rien », ça, ce n'est pas vrai. Ce n'est pas le discours qu'on vous tiendra ce soir. Par contre, ce que l'on souhaite vous dire, c'est que des outils existent pour réduire les gênes à la population et que ce que demande l'État, sur un projet, c'est de respecter des seuils de bruit. On va nous demander de faire en sorte que le seuil de bruit auprès des populations ne dépasse pas le règlement, qui est le même partout en France. Je sais qu'ici, on vit dehors. Malheureusement, la loi est la même pour tous, que vous habitiez à Nîmes ou à Perpignan. Donc on protège de la même façon les habitants. Les différentes solutions, on pourra les développer s'il y a d'autres questions, si vous voulez des détails, mais c'est éviter que le bruit ne se propage, soit avec des merlons, c'est des solutions avec de la terre, soit avec des murs anti-bruit. Sur des viaducs, on ne va pas faire un merlon, c'est plutôt des murs anti-bruit. Et puis après, quand ce n'est pas suffisant, on vient directement protéger les gens et non plus la ligne, donc il y a la possibilité que vous avez évoquée, de mettre des protections acoustiques, notamment double-vitrage pour les bâtis qui auront un surplus de bruit. Mais gardez à l'esprit que sur la question des nuisances sonores, on fait des études, c'est très bien, mais le jour où les trains roulent, on est obligés de revenir vérifier avec des mesures que ce qu'on a prévu marche. Si ce n'est pas le cas, il y aura obligation d'investir pour corriger et s'assurer que chacun sera protégé vis-à-vis du niveau de réglementation défini par la loi. Ça, c'est le volet sur la protection sur le bruit. On en vient maintenant à la question qui, à mon avis, est la plus importante, parce qu'elle ne concerne non plus du confort, mais la sécurité des populations. On avait fait en 2011, je m'en rappelle, une réunion publique à Coursan, justement, en présence de madame le sous-préfet. Des premiers résultats sur les variantes avaient été notamment développés. Ce que je voudrais, Nicolas, c'est que tu nous présentes un petit peu où en sont les études aujourd'hui, et qu'est-ce que ça veut dire, une crue, dans le secteur de Cuxac, et mettre un projet à cet endroit-là, qu'est-ce que ça peut donner. Est-ce qu'il y a un impact sur la ligne d'eau, est-ce qu'il y a une modification des écoulements ? Quelles sont les solutions qui peuvent être mises en œuvre ? Effectivement, il y a une attente très forte. Retenez que la loi protège en priorité les habitats groupés, notamment les cœurs de village. Les traitements sur les mas isolés sont différents, de par la réglementation. Mais vous allez voir qu'on applique de nombreuses réglementations qu'il s'agisse des PPRI, des SDAGE et des autres documents qui font foi. Gardez surtout à l'esprit que ce n'est pas SNCF qui décidera au final comment devra être construit le projet. Faudra-t-il faire un viaduc sur toute la longueur ? C'est techniquement possible, il n'y a aucune difficulté technique à faire un viaduc de 8 kilomètres. Après, se posera le réalisme économique, vis-à-vis des enjeux. Mais de toute façon, le projet qui se fera sera obligatoirement non perturbateur et non aggravant pour la sécurité des populations. L'État ne laissera pas faire. Je ne sais pas s'il y a un représentant de l'État ce soir, mais c'est le message qu'avait porté madame le sous-préfet, en 2011, à la réunion publique de Coursan. Je vous propose maintenant de passer sur des cartes qui permettent de voir concrètement les études conduites.

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : Bruno, c'est le PowerPoint. Déjà, comme rappelé par Édouard Parant, l'objectif, lors des études pour la construction de la Ligne Nouvelle, c'est d'assurer la sécurité des populations, en tout premier lieu. Le deuxième objectif, c'est d'assurer la transparence hydraulique. La transparence hydraulique, c'est quoi ? En gros, c'est : la Ligne Nouvelle ne fait pas obstacle aux écoulements des eaux, en cas de crue. Et

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

l'objectif, enfin, c'est la non-aggravation de l'état initial. C'est l'objet de toutes les études. En gros, on regarde ce qui se passe en état initial, sans le projet, et il faut qu'avec le projet, en cas de crue, il n'y ait pas aggravation de ce niveau. Ça, ce sont des extraits d'un PowerPoint qui a été présenté lors d'un atelier hydraulique en 2012, il y a eu quelques mises à jour, depuis. Il faut savoir que des études poussées ont été menées sur ce secteur, extrêmement vulnérable aux risques de crues, comme tous ceux qui habitent dans ce secteur le savent, et particulièrement suite aux inondations de 1999. Les études que nous avons menées ont été confiées à un bureau d'études qui s'appelle BRLI et qui travaille déjà pour tous les autres projets d'aménagement hydraulique dans le secteur. Donc c'est eux qui ont participé à l'élaboration du PPRI, c'est le plan de prévention des risques d'inondation. C'est eux qui ont dernièrement travaillé aux études pour dimensionner les digues qui sont autour de Cuxac, aujourd'hui. Afin de garder la cohérence entre les études, on a décidé de prendre et de confier toutes nos études à ce même bureau d'études. Comme ça, pas de différences au niveau des hypothèses. Il faut savoir qu'on a également travaillé en collaboration avec le SMDA, le Syndicat Mixte du Delta de l'Aude, qui était le maître d'ouvrage des digues de protection. Les travaux ont également été présentés à la DDTM de l'Aude. Tout ça en transparence. Au niveau des principes des études, en gros, on a une zone d'étude qui est représentée ici par les traits noirs, vous voyez les digues de Cuxac, en gros, on fait un modèle numérique pour pouvoir simuler des crues. La crue de référence, qui est prise pour dimensionner les ouvrages, c'est une crue de récurrence dite centennale, donc qui revient une fois tous les 100 ans. Il se trouve que dans le secteur, la crue de 1999 était plus importante que cette crue centennale. Donc c'est cette crue de 1999 qui est prise en référence pour toutes les études. Il faut savoir que tout est calé sur la crue de 1999. On va avancer sur le PowerPoint, donc là, c'est la rive droite, c'est le même principe d'espace de modélisation. Il faut savoir que sur l'Aude, de manière technique, la rive droite a un certain comportement, la rive gauche en a un autre. Les deux ne fonctionnent pas de la même façon. Il faut savoir qu'un des principes qui guident nos études, c'est la non-modification de la répartition des écoulements. Ça veut dire quoi ? Ça veut dire que vous avez un état actuel où il y a de l'eau qui transite entre les villages, au niveau de l'Aude, etc. Aujourd'hui, on ne va pas modifier ce fonctionnement, entre la rive droite et la rive gauche. De même, les déversoirs qui ont été cités tout à l'heure, leur fonctionnement ne sera pas modifié, ce sont les règles strictes que l'on a. Si on avance un petit peu, il y a toutes les synthèses des études, vous voyez, tout d'abord, on a cette carte. Elle n'est pas très lisible pour vous, vous avez Cuxac avec ses digues, et en fait, on recense d'abord tous les enjeux qu'il y a sur le territoire. Vous avez en petites couleurs les captages AEP pour l'eau potable, vous avez également en rouge, si on pouvait zoomer, tous les enjeux isolés, c'est-à-dire les mas, comme Coutelle, Ricardelle, et tous les mas isolés dans cette zone. Déjà, on repère ces enjeux et on sait qu'on ne doit pas aggraver l'état actuel, au niveau de ces enjeux. Le principal enjeu, sur ce secteur, étant bien sûr les digues, que ce soit celle de Cuxac Bourg, que l'on voit en bas ou celles des Estagnols et des Garrigots. Après cela, une fois qu'on a repéré les enjeux, il y a des modèles numériques assez complexes, je vous les passe, si vous voulez des précisions, venez me voir à la sortie. On modélise et en gros, on regarde ce qu'il se passe à l'état initial. L'état initial, c'est : on n'a pas de projet, on envoie de l'eau comme la crue de 1999 et on regarde les hauteurs d'eau qui sont constatées. Vous le voyez, en bleu très foncé, c'est là où il y a beaucoup d'eau, en gros, c'est supérieur à 3 mètres d'eau. Ces résultats sont calés avec ce qui a été observé en 1999. En 1999, il y a des personnes qui sont allées mesurer les hauteurs d'eau réelles. Donc si vous voulez, toutes les simulations numériques reflètent la réalité de l'état initial. Vous voyez, cet état, on voit en haut l'étang de Capestang, à droite Coursan. Sur la droite, je précise bien, l'eau continue vers Coursan, ceux de Coursan le savent très bien, sauf que notre modèle s'arrête ici, parce que les spécialistes considèrent qu'il n'y a pas d'impact sur la suite. Après cet état initial, on réalise les études en état projet, donc on met le projet aux dimensions des ouvrages, les remblais, des viaducs, et on regarde qu'il n'y a pas d'impact. Ce qu'on nous demande, c'est les circulaires qu'on nous demande, c'est d'avoir au maximum la précision du modèle. C'est

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

centimétrique, la précision du modèle. Donc en gros, sur des zones où on a entre 2 et 3 mètres d'eau à l'état initial, le projet va en rajouter 1, 2 ou 3 centimètres, pas plus. Voilà ce que l'on cherche.

► **Un intervenant** : Et les vitesses d'eau ?

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : Les vitesses d'eau, c'est la même chose, non-aggravation des vitesses d'eau, c'est la même chose, surtout au niveau des enjeux isolés, on ne doit pas accélérer les crues, voilà le principe de dimensionnement de nos ouvrages, c'est comme ça qu'on propose des solutions.

Estelle BRISSET : Pas tous en même temps, on va laisser Nicolas terminer. Est-ce que tu as terminé ?

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : Oui, j'ai pratiquement terminé, donc voilà comment on fonctionne, et si on regarde ici, on voit par exemple en bas, sur le secteur bas, ce n'est pas la solution qu'on vous a présentée, c'est une des études qui ont été menées, vous voyez, sur le bas, on n'a pas d'influence de la ligne au niveau des digues de Cuxac Bourg. Un petit peu plus haut, sur les Estagnols et les Garrigots, on voit que cette influence est de 1 centimètre. Voilà un petit peu comment on travaille et comment sont dimensionnés les ouvrages. Comme vous l'a dit Édouard Parant, forcément, si on prend un viaduc tout le long, il n'y a plus de problèmes, c'est la solution qui marche le mieux, on est clairs.

Estelle BRISSET : Ce sujet est sensible, on le comprend.

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : Tout le sujet, c'est de savoir si on a besoin d'en arriver là. Nous, nos études montrent qu'on peut...

Estelle BRISSET : Je crois que la salle est pour un viaduc. Il y a deux personnes qui souhaitent parler, dont le maire de Moussan. Je vois qu'il y a beaucoup de bras qui se lèvent. Je donne la parole au maire de Moussan, et puis après, je reprendrai des questions dans la salle.

► **Didier CODORNIU, vice-président, Conseil Régional Languedoc-Roussillon** : Merci de me laisser la parole, je serai bref, beaucoup plus bref que mon ami Jacques Pociello, on peut comprendre son émotion, avec les événements qu'il a subis en 1999. Au niveau de la commune de Moussan, on n'a pas du tout la même problématique, on a une problématique d'environnement. Nous, notre choix est conforme au choix que nous avons fait en novembre 2014, lors d'une réunion à Narbonne, nous avons choisi le Pont des Charrettes, qui pour nous est la solution la plus intéressante, avec le raccordement qui va nous impacter sur la distance de Carcassonne-Toulouse. J'ai vu tout à l'heure les dessins et le petit film, le Pont des Charrettes est un choix important pour la commune de Moussan, l'impact de cette déviation sur Carcassonne, pour nous, est quelque chose d'un peu dramatique, on a bien compris les enjeux de la ligne LGV, mais cette bifurcation sur Carcassonne nous pose quelques soucis environnementaux, on espère travailler avec vous ce créneau-là, parce qu'il est important pour nous. Le Plana qui est traversé, c'est vraiment notre poumon vert, au niveau de la commune, on y tient beaucoup, on a pas mal de contraintes, donc on compte sur vous pour pastelliser un petit peu ce secteur d'activités. Le choix du Pont des Charrettes, pour terminer, c'est ce qui impacte le moins de terrains agricoles, et ça, c'est extrêmement important, je rejoins un petit peu ce qu'a dit monsieur Vergnes tout à l'heure, je pense qu'on peut l'écouter. Et ça, pour nos agriculteurs locaux, c'est super important. Moussan est une commune qui est la seule impactée par la circulation et le contournement de Carcassonne, on va arriver pratiquement au début des travaux de la LGV à 2300 habitants, l'impact environnemental est important, je me répète une dernière

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

fois, j'espère qu'il y a une bonne qualité des réunions, au niveau de la LGV, de la SNCF maintenant, je pense qu'on pourra travailler ensemble, on sera présents pour essayer de moins impacter notre commune. Merci de m'avoir écouté.

Estelle BRISSET : Très bien, merci, monsieur le maire. Donc positionnement pour la gare du Pont des Charrettes, et vigilance sur les mesures environnementales. On va donner la parole à monsieur.

► **Monsieur GALINIER, habitant de Cuxac-d'Aude :** D'abord, je déplore la façon dont est organisée cette réunion, les personnes qui travaillent, qui arrivent un peu après 18 heures, ne peuvent pas rentrer, parce que la salle est sous-dimensionnée. Et comme je le disais tout à l'heure, on a l'impression que l'on interroge les institutionnels ce qu'ils veulent demander et le public, citoyens lambda, n'a pas trop l'expression, si ce n'est monsieur [Ramon] qui s'est fait couper la parole. Je voudrais revenir, ne vous en déplaise, à la problématique d'inondation à Cuxac. Déjà, ce serait bien que les gens qui nous parlent de ça fassent preuve d'un peu de sérieux. J'ai entendu tout à l'heure une crue centennale, c'est une crue qui revient tous les 100 ans. Une crue centennale, c'est une crue dont le risque de retour est d'une fois tous les cents. Comme on sait qu'il n'y a pas qu'une crue par an, c'est important de savoir de quoi on parle. Vous nous avez dit que BRL était chargé des études, c'est un bureau d'études très sérieux, j'ai eu de nombreux contacts avec eux, à l'époque, lorsque le projet de digues a été lancé. Lorsqu'on faisait des propositions à BRL, la réponse qui nous était donnée, c'est : ce n'est pas dans le cahier des charges qui nous a été fixé. Vous avez dit que les hauteurs d'eau en 1999 ont été mesurées, là aussi, ça a été mesuré, par la DDE à l'époque, il y a des points de mesures, quand on les regarde, on tombe sur la tête. Sur le Mont Carrétou, on a classé ça en champ d'expansion des crues, ce qui veut dire qu'en 1999, on ne voyait plus que le clocher du village de Cuxac. Donc pour que la problématique d'inondations soit bien acceptée, par rapport à votre projet sur Cuxac, j'ai compté 5 ou 6 ouvrages, je n'en ai même pas vu un sur le Rec Audié qui est le point bas, le point de ressuyage des terres. Il faut quand même, puisque vous parlez de concertation, associer les Cuxanais à cette problématique et au traitement de cette problématique. Je pense qu'il est nécessaire que la commune de Cuxac soit déjà en connaissance et associée au cahier des charges qui va être proposé à BRL et qu'elle soit associée au suivi et aux différentes propositions, parce que sur le projet que vous nous avez présenté, vous avez dimensionné les tunnels, vous avez dimensionné les ouvrages, les tranchées couvertes, et à Cuxac, c'est assez vague. Mais quand on voit ce que vous nous proposez, ce n'est pas la transparence totale que vous nous aviez proposée lors des premières réunions publiques. Dieu sait si je suis pour la ligne TGV, mais il ne faut pas que ça se fasse n'importe comment, au détriment des populations existantes, et surtout, il faut qu'on arrive à faire comme disaient les élus, de ce projet un projet porté par tout le monde. N'en faites pas un projet à échec, parce que si vous montez les populations contre la ligne TGV, forcément, le travail de fond qui est fait par les élus pour donner une attirance à notre territoire, il sera un peu mis à mal.

Estelle BRISSET : Merci, monsieur. Comment mieux associer les habitants ?

Édouard PARANT, SNCF Réseau : BRL, effectivement, son cahier des charges est connu, puisque ce n'est pas eux qui font ce qu'ils veulent, ils travaillent dans le cadre des études cofinancées par l'ensemble des partenaires. On a effectivement associé les communes, puisqu'on a fait un certain nombre de rendez-vous spécifiques avec les élus, pour leur présenter l'avancement du projet. Sur Cuxac, on a eu l'occasion de rencontrer plusieurs fois votre maire. Cela depuis maintenant plusieurs années, c'est-à-dire depuis 2010, là on a arrêté de parler du « faut-il la faire », mais du « comment on va la faire ». Ça nous paraissait intéressant, malgré tout, de garder le bureau d'études BRLI, parce que ça permet d'avoir une cohérence entre les études qui ont été faites par l'État pour le PPRI, les études qui ont été faites pour les digues, dans le cadre du PAPI et les études qui sont faites par le TGV. Donc

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

ça évite les biais méthodologiques, soit parce qu'on n'a pas pris le même modèle, soit parce qu'on n'a pas pris les mêmes hypothèses. Là, on discute tous autour de la table, avec les services instructeurs de l'État, avec le SMDA, même avec les collectivités, qui sont demandeuses, que ce soit les mairies ou le département, le Grand Narbonne. Donc ça, c'est véritablement important pour ne pas créer de la suspicion, que chacun partage les mêmes hypothèses et le même modèle. En cela, on l'a appliqué sur les principaux cours d'eau, y compris la Berre, puisqu'on est dans l'Aude. On travaille avec les bureaux d'études qui ont les bons modèles, ceux qui ont été validés par les services de l'État. Nous, SNCF, on n'a pas vocation à remettre en cause les hypothèses de départ, ce n'est pas notre job. J'entends que les gens du territoire nous disent « moi, les témoins de crues, ils ne sont pas au bon endroit », mais il n'est pas de notre responsabilité d'aller modifier les hypothèses que l'État nous donne en entrée. Ayez ça à l'esprit, on ne fait pas ce qu'on veut, en fait. On est dans un cadre très strict. Donc il n'y a pas de biais, aujourd'hui, par rapport à ce qu'a déjà validé l'État. On parle de transparence totale. La seule transparence, c'est de ne rien faire. Là, vous aurez une transparence totale. Mais ce qui est demandé au projet, c'est la non-aggravation du risque pour les populations : montrez-moi que votre projet, avec vos remblais percés, avec vos viaducs, il n'aggrave pas les risques. C'est ça, qu'on doit démontrer. Ce n'est pas : il faut un viaduc qui fasse 4, 6 ou 8 kilomètres, parce que là, on va se battre sur un linéaire de viaduc, mais on n'en sortira jamais, parce que peut-être que 8 kilomètres, ce n'est pas assez. Ce qu'on nous demande, et le cahier des charges de l'État est clair, vis-à-vis du maître d'ouvrage RFF, SNCF Réseau, c'est : concevez-moi un projet qui n'aggrave pas les risques pour les populations. C'est pour ça que je l'ai signalé au départ. Notre cahier des charges, c'est ça. Ce n'est pas d'étudier le projet tout en viaduc. Ça, ce n'est pas possible pour sa mise en œuvre. C'est tout à fait possible au niveau des études, on sait l'étudier, on sait le chiffrer. Simplement, on sait que le projet ne verra pas le jour. Ce qu'il faut, c'est un peu comme avec la mixité, mais c'est beaucoup plus important, parce que là, on parle de sécurité des hommes, c'est s'assurer que le projet n'aggrave pas la situation pour les populations. Je vous rappelle que les digues, aujourd'hui, elles ont été dimensionnées sans rehausse, par rapport à la crue de 1999. Donc c'est sur ces bases-là qu'on travaille. Comment vous êtes associés ? Je me rappelle qu'en 2011, on a fait une réunion spécifique à Coursan, je l'avais rappelé, il y a des ateliers aussi dédiés, notamment sur la thématique des inondations, dans lesquels on réunit l'ensemble des sachants et l'ensemble des services, on l'a aussi présenté lors des commissions consultatives, qui réunissent tous les élus. Donc c'est par ce moyen-là que l'on a associé indirectement les populations. Vos élus et les services compétents, au travers d'ateliers avec les sachants.

Estelle BRISSET : Merci. Il y a monsieur qui demande la parole depuis longtemps et j'ai vu six bras qui se levaient. On va battre le record, à Narbonne.

► **Édouard ROCHER, maire de Coursan :** Juste une précision, encore un élu qui parle. Très rapidement, je souscris à l'ensemble des propos de mon collègue de Cuxac d'Aude, au niveau hydraulique, c'est un peu particulier, cette ligne est en plein milieu de l'ensemble du bassin, avec un risque qui ne doit pas être aggravé, ni pour Coursan, ni pour Cuxac. Je considère que le document que vous nous avez mis dans les petites pochettes, qui précisent que « la transparence hydraulique, la non-aggravation de la situation existante vis-à-vis du risque d'inondation ». Je considère ça comme un engagement de votre part, un engagement de l'État. Moi, je ne suis pas un technicien, effectivement, vous l'avez précisé, savoir s'il faut un viaduc de 8, 10 ou 12 kilomètres, ou quel est le type d'ouvrage qui sera mis en place, mais au nom des Coursannais, je serais particulièrement vigilant sur cet état de fait et que nous puissions avoir l'ensemble des études, des projets, pour que nous puissions statuer par rapport aux risques pour nos populations, tout simplement. Et le deuxième aspect, la ligne passe essentiellement très près des habitations à Cuxac-d'Aude, mais sur Coursan, elle impacte des domaines. Les domaines de Coutelle et de Ricardelle, et dans ces domaines-là, il y a des garanties à avoir quant à la partie sonore et la partie visuelle, donc en

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

temps voulu, je souhaiterais que nous nous rencontrions à la mairie, avec l'ensemble des personnes impactées directement par la ligne. Je ne serai pas plus long, je vous remercie.

Estelle BRISSET : Merci, monsieur le maire. Je rappelle que les PPT hydrauliques sont en ligne sur le site. Il y avait monsieur avec les lunettes.

► **Francis BARDIÈRE :** Je suis le président de la cave de Cuxac-d'Aude. Quelques points, tout d'abord, si vous voulez bien, vous nous avez présenté deux lignes, une verte et une rouge, et vous nous avez précisé que la Chambre d'agriculture avait fait des études là-dessus et des expropriations. Je suis surpris simplement que les études aient été faites sur une seule ligne, la verte, ce qui pour moi sous-entend que déjà, le choix a été réalisé par vous. Ça, c'est la première des choses. Concernant le problème hydraulique, je voudrais y revenir. Ne pas faire, à ce jour, une transparence totale, signifie un impact et des dommages collatéraux, de nouveau, énormes. Je rappelle qu'en 1999, après les inondations, lorsque le PPRI a été réalisé, lorsque les arrêtés préfectoraux ont été pris, interdisant tout embâcle ou tout positionnement de terre dans toute la surface, aujourd'hui, on nous parle de remblai. Moi, je considère qu'un seul mètre de remblai serait un mètre de trop, parce qu'on sait très bien que lorsqu'il y a du remblai, vous avez montré les déversoirs, mais on ne tient plus compte, puisqu'on n'a pas eu encore l'occasion du déversoir de Sallèles qui arrivera dans l'autre sens. Je voudrais vous dire que mettre un mètre de remblai dans la plaine de Cuxac, à ce jour, ça équivaut à des dommages collatéraux sur toutes les cultures de Cuxac. Parce que lorsqu'on va exproprier, on va exproprier bien évidemment l'emplacement des lignes, ça, on est bien d'accord. Mais d'abord, il faudra reparler d'une chose, tout ce qui, ensuite, pourra être greffé là-dessus, avec les structures qui vont suivre, notamment les caves coopératives, qui vont être impactées, donc ça va poser un problème encore supérieur. Ensuite, on ne tient jamais compte, quand on exproprie, de tous ces dommages qui sont liés aux crues et aux modifications de l'eau que l'on va apporter. Quand je dis « modifications », ce n'est pas tellement de la hauteur d'eau qu'il faut tenir compte, mais c'est la vitesse de l'eau, parce que lorsque vous allez amener bien évidemment des remblais à un endroit où on va faire des entonnoirs, on peut nous dire ce qu'on veut, quand il y a des entonnoirs, il y a une accélération de la vitesse de l'eau, qui a un impact dommageable avec un arrachement des terres et avec des espaliers qui sont complètement détruits. Moi, ce que je dis maintenant, c'est que pour nous, Cuxanais, je rejoins tout à fait monsieur le maire, il est inacceptable d'avoir un seul mètre de remblai qui traverse la plaine de Cuxac. Merci.

Estelle BRISSET : On va continuer à prendre les interventions. Monsieur.

► **Michel [MERONON], habitant de Montredon-des-Corbières :** J'aurais aimé évoquer la question de la gare, bien évidemment, puisque le site du Pont des Charrettes a jusqu'à présent été défendu par un Névianais, Philippe Vergnes, par ailleurs président de la Chambre d'agriculture et par le maire de Moussan. En tant que Montredonnais, principal concerné par ce site d'implantation de la gare, au regard de tout ce qui a été évoqué jusqu'à présent, à savoir les coûts comparés des différents sites, je voudrais savoir pourquoi on continue à avoir ce tracé rose de présenté, dans la mesure où le coût de la gare du Pont des Charrettes est moindre, que l'impact sur l'environnement, comme ça a été évoqué, est moindre, l'impact pour les populations du village de Montredon, parce qu'à Montredon, il y a eu une commission qui s'est tenue au mois de novembre, ça a été évoqué par le maire de Moussan, on fait état de 400 habitants à Montredon sur le compte-rendu, Montredon, ce n'est pas 400 habitants, c'est 1400. C'est une commune qui est concernée au premier chef par le développement de la Communauté d'agglomération de Narbonne, puisqu'on a une extension de la zone d'activités. On a le pôle [Techno Aquitania] qui doit voir le jour également. Si demain, on nous met la gare dans le secteur des Prax, ça veut dire qu'au niveau de la commune de Montredon, il ne reste plus une seule terre arable, pratiquement. Donc quid du village de Montredon, en tant que village ? Et la solidarité, d'accord, mais faut-il

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

que la commune de Montredon supporte tous les aménagements, au risque de voir son cadre de vie complètement chamboulé, d'autant plus que sur ce que j'ai cru comprendre, la solution de la gare du Pont des Charrettes est la moins impactante au niveau des raccordements. Le raccordement rose supprime une des parties de la zone d'activités de la Plaine, qui existe aujourd'hui, ça veut dire que, je suppose, il va falloir envisager d'indemniser les propriétaires, sur ces parcelles-là. À ce titre-là, quid du Pont des Charrettes et de la réserve foncière qui avait été faite justement pour défendre ce projet de gare nouvelle ? Faut-il relancer à nouveau des investissements nouveaux pour cette gare des Prax, étant concerné, on a des parcelles qui a des parcelles qui sont situées plus ou moins sur le périmètre, personne ne nous a contactés jusqu'à présent. Et par ailleurs, je voudrais également faire un petit retour sur le fameux PIG, qui concerne des terres qui sont gelées depuis 1995 pour certains membres de la commune de Montredon. Mon grand-père viticulteur a toujours évoqué le TGV, le pauvre homme est mort en 2011, il ne l'a jamais vu, par contre, ces terres de la Métairie Haute sont impactées par le PIG depuis toujours. Il a arraché, quand il est arrivé en fin d'activité, ses terres sont en friche depuis, elles attendent le TGV, personne n'en a jamais rien fait, parce qu'on ne pouvait pas les vendre, parce que lancer un projet viticole sur des terres qui sont impactées depuis 20 ans, quel intérêt ? Au-delà du fait qu'il n'y avait peut-être pas d'enfant pour prendre la relève, certes. Mais pourquoi avoir gelé toutes ces terres pendant 20 ans ? Et aujourd'hui, à la veille du choix, nous présenter un projet dont on peut se demander pourquoi il sort du chapeau. Est-ce que c'est la SNCF qui défend cette option, est-ce que c'est la Communauté d'agglomération, est-ce que ce sont des élus ? Moi, j'aimerais avoir une réponse, si possible, ce soir.

Estelle BRISSET : Merci, monsieur, un positionnement clair pour la gare du Pont des Charrettes et contre la gare de Prax. Le PIG et le gel des terres.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Oui, avant de passer la parole à monsieur Martin, sur qui défend ce projet, je pense que l'ensemble des personnalités présentes à la tribune a eu l'occasion d'expliquer pourquoi ils voulaient ce projet. Je répondais juste à « qui défend ce projet, est-ce que c'est SNCF Réseau ? ». SNCF Réseau ne défend pas particulièrement ce projet. La priorité de SNCF Réseau, c'est d'entretenir les lignes actuelles. Mais vous avez raison, ça fait trop longtemps, dans cette région, qu'il y a un projet d'intérêt général, ce n'est pas 1995, c'est 2000, mais ça fait quand même 15 ans. Si on est là ce soir, c'est justement pour pouvoir entendre, au travers de la concertation, vos avis sur les deux options qui sont encore à l'étude. Vous avez eu l'occasion d'exprimer votre préférence, et je pense que c'est tout l'intérêt de cette réunion. Sur les terres gelées, l'objectif, c'est bien de définir le tracé d'ici la fin de l'année, pour qu'on arrête avec ce PIG et qu'on passe à une déclaration d'utilité publique. Parce qu'aujourd'hui, on n'a pas de déclaration d'utilité publique.

Estelle BRISSET : Donc objectif, choix du tracé par le ministre en fin d'année. Puisque monsieur a évoqué les positionnements, Henri Martin, tout à l'heure, vous nous avez dit « je ne vous dis pas tout de suite, mais je vous dirai après ». Donc quelle est la position du Grand Narbonne, sur le site de gare ?

► **Henri MARTIN, Vice-Président, Communauté d'Agglomération du Grand Narbonne :** La position du Grand Narbonne, tout d'abord, c'est une méthode, comme je vous l'ai dit, c'est une analyse multi-critères qui a été faite en symétrie avec le projet de Béziers. Je répète les quatre thèmes : transports, urbanisme et aménagement, économie et environnement. Ces études ont été faites avec la rigueur et avec la basse température que doivent avoir les techniciens, soyons clairs. Mais à côté, il y a eu quand même une concertation permanente entre les gens qui sont concernés, les élus concernés, le maire de Montredon, le maire de Narbonne et les maires des communes environnantes. Concernant les transports, chaque thème est décliné en quatre critères. Concernant les transports, premièrement, inscription dans le réseau de transports et mobilité urbaine. On parle des

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

avantages et des inconvénients. Accessibilité tout mode, qualité de l'inter-modalité, potentiel de mutualisation des infrastructures. Concernant l'urbanisme et l'aménagement, ambition programmatique, formes urbaines et rapport à l'existant, qualité architecturale, espace public. Concernant l'économie, ZAE existantes et futures, commerces et services, tourisme et culture, valorisation de l'image et attractivité. Concernant l'environnement, paysage, impacts sur le paysage, infrastructures, capacité à s'inscrire dans l'histoire du paysagère, milieu urbain, milieu rural ou espace naturel. Concernant la conclusion globale, parmi ces quatre thèmes et les 16 critères, seuls 4 critères ont été considérés comme discriminants entre les deux sites, entre le site de Prax et le site Pont des Charrettes. Sur le thème transports, inscription dans le réseau de transports et mobilité urbaine, accessibilité tout mode, potentiel de mutualisation et infrastructures. Sur le thème urbanisme et aménagement, ambition programmatique d'aménagement, Médipôle, espace de recherches universitaires, zone artisanale requalifiée. Donc vous voyez au niveau du tableau, la lecture en est simple.

Estelle BRISSET : Si le code couleur est ce qu'on imagine, oui, c'est assez clair.

► **Henri MARTIN, Vice-Président, Communauté d'Agglomération du Grand Narbonne** : Donc gare Prax, il y a une nécessité d'extension, déviation du réseau de bus et les déconnecter de l'axe et la départementale 6113. Par contre, du côté du Pont des Charrettes, il y a une inscription qui est très correcte dans le réseau de bus existant, dans l'agrafe gare TGV ville centre, il y a quand même une trajectoire qui est assez limpide. L'accessibilité tout mode, pour Prax, nécessité de créer une voie d'accès, ce qui est quand même important. Préfiguration d'une requalification de la RD6113 à boulevard urbain, ce qui n'est qu'une requalification, je dis « que » entre guillemets, connaissant les ambitions et la générosité du président du Conseil général. Potentiel de mutualisation des infrastructures, gare Prax, aucune. Du côté de la gare Pont des Charrettes, la réutilisation de l'axe majeur, de nouveau, la RD6113. Enfin, ambition programmatique, c'est le côté économique, fonctionnalité, la gare Prax, c'est mono-fonctionnalité et une faible opportunité de développement. Du côté du Pont des Charrettes, intensification de l'axe Montredon-Narbonne, fort enjeu d'aménagement, comme je vous l'ai indiqué, Médipôle, espace de recherches universitaires, zone artisanale requalifiée. Donc tout est proche et les choses s'imbriquent beaucoup mieux les unes dans les autres. Donc arithmétiquement, c'est donc la gare du Pont des Charrettes qui l'emporte, aux yeux de cette étude. Voilà ce que je voulais vous préciser ce soir.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Vous avez eu l'analyse menée par le volet territorial et aménagement, afin d'être totalement transparents et de vous donner des éléments de réflexion, on va vous présenter l'analyse ferroviaire des différents sites. Donc là, vous aviez l'analyse territoriale, et côté services ferroviaires, qu'est-ce que ça donne ? On l'a mis sous la forme d'un graphique, vous voyez qu'on a plusieurs thématiques, il y en a 8 de présentées ici. Bruno, est-ce que tu peux nous les présenter succinctement et nous dire ce qui différencie les deux sites, sur l'aspect ferroviaire ?

Bruno BEAUCHET, SNCF Réseau : Vous voyez l'ensemble des thématiques qui ont été retenues dans l'analyse multi-critères ferroviaire, qui vient en complément de l'analyse multi-critères présentée par monsieur Martin. On avait bien sûr les éléments environnementaux, donc milieu physique naturel, les risques naturels, patrimoine et paysages. Les éléments, acceptation sociale et économique, patrimoine productif agricole, acceptabilité et l'accessibilité et les correspondances, donc l'aspect transports. Donc on voit que l'ensemble de ces critères, les deux sites sont assez proches, dans notre analyse. Ensuite, ça commence à se différencier. Comme le disait tout à l'heure Édouard au niveau du coût, comme vous voyez, effectivement, quand on prend l'ensemble du périmètre, c'est-à-dire la gare plus la ligne et les raccordements, le site de Pont des Charrettes, son coût global est

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

moins élevé que le coût du site des Prax. Donc là, on a un avantage pour le site Pont des Charrettes. Ensuite, au niveau de cet aspect technique et exploitation ferroviaire, en fait, là, c'est une différence très marquée. On l'a vu un peu tout à l'heure dans l'animation, quand je vous montrais les trains qui circulent, vous voyez que le site Pont des Charrettes est sur la Ligne Nouvelle, donc les trains, les TGV, restent sur la Ligne Nouvelle, desservent la gare et continuent. Dans le cas du site des Prax, en fait, les trains doivent prendre les raccordements, donc utiliser des appareils de voie, prendre les raccordements, aller sur la gare qui est sur le réseau existant. Donc ça génère la création de davantage d'appareils de voie, la mise en place de davantage d'appareils de voie, davantage de mouvements au niveau des trains, qui vont devoir sortir de la Ligne Nouvelle, prendre un raccordement, aller sur le site et le réseau existant pour aller dans la gare nouvelle, et puis ensuite, reprendre des raccordements. Donc au niveau de l'exploitation, c'est plus complexe, ça nécessite, comme je vous le disais, de poser davantage d'appareils de voie, de poser davantage de signaux. Ensuite, en termes d'exploitation, vous passez de la Ligne Nouvelle sur le réseau existant. Donc aussi, il y a des interfaces en termes d'exploitation. Enfin, au niveau technique, c'est-à-dire la création, le génie civil, là aussi, c'est plus complexe au niveau des Prax, vous avez davantage d'ouvrages, puisqu'au droit du site Pont des Charrettes, quoi qu'il arrive, la ligne passe, vous avez le viaduc. Par contre, quand on est sur le site des Prax, on l'a vu tout à l'heure pour les raccordements, il faut faire sauts-de-mouton. Ensuite, on arrive sur la gare, là, il faut faire des travaux sur la ligne existante exploitée, donc c'est plus complexe, vous allez avoir beaucoup de travaux sur une ligne exploitée. Donc c'est tous ces critères, surtout techniques et exploitation, qui génèrent cette forte différence. Donc au terme de l'analyse multi-critères ferroviaire, ce que l'on voit, c'est que le site Pont des Charrettes apparaît meilleur que le site des Prax.

Estelle BRISSET : Merci, alors on voit que les analyses multi-critères du Grand Narbonne et de SNCF Réseau rejoignent l'analyse de monsieur. Je vous propose qu'on prenne les deux dernières questions. Il y a madame qui souhaitait prendre la parole.

► **Sabine FLAUTRE, Europe Écologie Les Verts :** Moi, je voulais intervenir, le début de la réunion, c'était « vous avez le choix entre deux gares ». Moi, je voulais vous proposer que vous nous expliquiez pourquoi ne pas faire le choix de garder Narbonne, d'étendre et d'améliorer cette gare qui existe, en sachant que des gares, des raccordements des gares, comme par exemple la gare de Lille, où vous avez la gare plus la gare TGV, qui ont été greffées, ce sont des très beaux montages, qui simplifieraient et qui résoudraient beaucoup de problèmes. Le problème de Cuxac, par exemple, pourrait être réglé, le problème de l'empiétement et des prises de terrains agricoles seraient aussi réglés. On pourrait répondre tout à fait au tracé, puisqu'on peut rouler quand même à des vitesses cohérentes entre Nissan et Narbonne. Donc pourquoi, d'office, nous mettre devant un choix d'alternative entre deux nouvelles gares ? Pourquoi ne pas nous avoir proposé trois choix ? Merci de votre réponse.

Estelle BRISSET : Alors, pourquoi une gare nouvelle et pourquoi pas garder la gare existante ?

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Comme l'heure avance, on va être très rapide, et vous rappeler en fait que l'ensemble de ces cas ont été étudiés en 2011 et en 2012, à la suite du débat public, on n'a pas étudié trois possibilités, on en a étudié au moins cinq. Je ne fais pas de gare nouvelle, c'est le scénario que vous proposez, ça veut dire qu'en fait, les TGV ne sortent pas à Nissan, ils sortent à Béziers, et de Béziers à Narbonne, ils roulent sur la ligne actuelle à 160, et non pas à 320. La question, c'est : qu'est-ce qu'ils font après Narbonne ? Si on doit les faire retourner vers la ligne, il faut faire un raccordement au niveau du Rec de Veyret, qui repart dans les Corbières. Au final, on n'investit pas dans la gare, on investit dans des raccordements, et les raccordements, c'est 12 hectares par kilomètre. Un raccordement,

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

c'est 5 à 6 kilomètres, une gare, c'est de l'ordre de 7 à 12 hectares. Je vous laisse faire le calcul, en fait, les raccordements sont plus consommateurs d'espaces agricoles que la gare. Ça, c'est la solution « je n'ai pas fait de gare nouvelle ». Après, on a fait un autre cas, c'est « je ne fais qu'une gare au milieu », c'est le projet historique, à Nissan. Après, on a fait deux autres cas : je ne fais une gare qu'à Béziers, je ne fais une gare qu'à Narbonne. Et enfin, on a fait le cas : je fais deux gares nouvelles. On a regardé ce qui était le plus intéressant pour les passagers. Quel était le projet qui permettait d'avoir le plus de clients ? Et le projet qui a le plus de clients, c'est quand vous avez deux gares et que ces deux gares sont les plus éloignées possible. Je m'arrête, l'ensemble des études est disponible sur le site Internet, dans un rapport qui a été présenté et validé par décision ministérielle le 15 décembre 2013.

Estelle BRISSET : Il y a eu concertation à l'époque, donc on ne va pas refaire la concertation de 2009 et de 2012. Monsieur Viola, juste un mot ?

► **André VIOLA, Président, Conseil Départemental de l'Aude :** Depuis 2009, on débat de ces questions et ça a été présenté, le débat sur maintenir une gare sur Narbonne, ça avait été étudié même par la commune, à l'époque, il fallait inverser la gare, qui devait regarder dans l'autre sens, pour accueillir...

► **Sabine FLAUTRE, Europe Écologie Les Verts :** Oui, mais ça, on l'a vu.

► **André VIOLA, Président, Conseil Départemental de l'Aude :** Si vous l'avez vu, c'est donc que c'était public.

Estelle BRISSET : La dernière question.

► **Un intervenant :** Bonsoir messieurs-dames. Nous sommes deux entreprises qui travaillons dans la zone de Montredon. Nous aimerions savoir si vous avez déjà une projection de la gare du Pont des Charrettes, avec les voiries d'accès, les infrastructures diverses, telles que les parkings futurs. On nous a parlé aussi d'un raccordement avec une nouvelle sortie d'autoroute, pour l'ASF.

Estelle BRISSET : Les accès à la gare.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : J'imagine que la nouvelle sortie d'autoroute, c'est à Sallèles-d'Aude ?

► **Un intervenant :** Un raccordement avec l'autoroute qui passe au niveau de Bizanet, sur la route des Corbières.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Donc ça, c'est sur l'A61 ?

► **Un intervenant :** Oui, l'A61.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : C'est une nouvelle sortie d'autoroute ou c'est la déviation de Lézignan ?

► **Un intervenant :** Non, on nous dit qu'il y aurait une nouvelle sortie et ce qui nous intéresse surtout, c'est de savoir si vous avez une projection de la gare du Pont des Charrettes, au niveau de tous les accès, de toute l'infrastructure, parce que nous sommes éventuellement concernés.

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Vous avez le plan qui a été remis sur les réseaux existants, premier point, et les projets de nouvelles créations routières. Donc ce qui a été souligné, par monsieur Martin, c'est la volonté de faire mieux travailler les différents pôles de l'ouest de l'agglomération, avec notamment le Médipôle et puis la zone d'activités existante, sur laquelle vous travaillez. Il y a notamment un projet porté par le département, mais ce n'est peut-être pas à moi d'en parler, d'amélioration de la RD6113. Et vous avez aussi en projet la création d'une liaison entre les deux départementales, donc la 6113 et la 607. Le Pont des Charrettes n'impacte pas la zone d'activités économiques, contrairement au site des Prax. Ayez ça à l'esprit. Le développement se ferait plutôt le long de la voie ferrée et de la route actuelle. Est-ce que ça répond à votre questionnement ?

► **Un intervenant :** Si vous aviez eu un plan à nous montrer, ça nous aurait intéressés, mais si vous ne l'avez pas, ce n'est pas grave.

Estelle BRISSET : Peut-être que vous pouvez venir à la fin de la réunion et voir ce point précis ?

► **André VIOLA, Président, Conseil Départemental de l'Aude :** Quant à la sortie, c'était plutôt vers Salles-d'Aude, par rapport aux ASF, ce projet avait été surtout étudié par rapport à l'implantation d'une gare sur Nissan. C'est dans ce contexte-là que l'étude avait été menée, d'un raccordement avec une nouvelle sortie d'autoroute à hauteur de Salles-d'Aude, à peu près, qui n'est donc plus, à partir de là, d'actualité, par rapport à ce projet.

Estelle BRISSET : Merci, j'avais dit que c'était la dernière, il y a monsieur qui voulait vraiment parler.

► **Un habitant de Cuxac-d'Aude :** Je suis Cuxanais, je vais revenir sur la sécurité. Il y a deux choses qui m'ont un petit peu gêné. Moi, tous les arguments, je les entends, sauf que nous, pour avoir vécu 1999, le maire l'a dit, on ne veut pas en réentendre parler. Ce qui me gêne, c'est que sur les études dont vous parlez, monsieur Parant, on ne voit que la rive gauche, déjà. Les études datent de 1999. Or, depuis 1999, il y a eu des travaux de créées à Sallèles, une ligne transparente comme on aimerait l'avoir sur les 8 kilomètres. Donc ils vont nous envoyer davantage d'eau. Oui, monsieur Viola, ils vont nous envoyer davantage d'eau. En plus, sur la photo qu'on voit, on ne voit pas la rive droite. Or, la rive droite est la plus importante, parce que tout l'écoulement se fait vers Narbonne, toutes les digues qui ont été créées le sont sur la seule ancienne digue, cette digue ne tient que si l'écoulement est à la distance du chenal, je ne sais pas comment on l'a dit tout à l'heure, sur la rive droite. Donc vous, vous dites... je ne comprends pas que vous puissiez dire que huit kilomètres de transparence, ce n'est pas possible, quand on parle de milliards pour des tunnels, moi, je suis désolé, ne vous grattez pas la tête, la réunion a été longue, on parle de sécurité des gens. Je ne parle même pas de sécurité des biens. La décision a été prise par madame Nelly Olin, mais pas suite à l'inondation de 1999, celle qui a eu lieu 6 ans après, et qui était deux fois moindre. Elle a survolé Cuxac-d'Aude en hélicoptère, quand elle a vu les dégâts provoqués par les eaux, je ne vous parle pas de 1999, elle a dit « là, il faut des digues » et on ne la remerciera jamais assez. Mais ces digues, elles nous protègent de Sallèles, et je vous dis, côté rive droite, c'est uniquement l'ancienne digue existante, qui doit dater de je ne sais pas quand, qui est uniquement en terre et qui repose sur le bon écoulement des eaux rive droite, côté Narbonne. Monsieur le maire de Narbonne doit en savoir quelque chose, ça inonde tout l'autre côté. Donc vous ne pouvez pas dire que vous ne savez pas si ça va être possible de faire une transparence hydraulique de 8 kilomètres, parce que c'est la seule possibilité que nous ayons, pour être tranquilles.

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Je rappelle les propos qui ont été ceux de SNCF Réseau tout au long de la soirée, c'est totalement possible. Il n'y a aucune difficulté technique à faire un viaduc de 8 kilomètres. Là, on a été très transparent avec Nicolas Aladern, qui est le responsable des études techniques, qui suit le volet hydraulique. On sait faire un viaduc de 8 kilomètres. Ce n'est pas nous qui allons décider quelle sera la longueur du viaduc, je rappelle, nous, on nous demande, en tant que maître d'ouvrage, et c'est pareil pour un Conseil départemental qui fait des routes, pas d'aggravation du risque. C'est ça qui va dimensionner la longueur.

Estelle BRISSET : Monsieur, je comprends votre émotion, est-ce que vous voulez continuer la conversation à la fin de la réunion ? Puisqu'on a déjà beaucoup parlé de ce sujet.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Nicolas, est-ce que côté régie, on peut remettre ce qu'il se passe rive droite, puisque ça a été présenté par Nicolas, on est obligé d'étudier l'ensemble de la plaine inondable, et pas uniquement ce qu'il se passe, comme vous le soulignez, en rive gauche. Ce que Nicolas vous a dit, c'est qu'on part sur l'événement le plus dimensionnant, le plus mauvais, pour le territoire. Donc on se place en sécurité maximale, en prenant le maximum de quantité d'eau. Donc c'est la crue de 1999. Il n'y a pas eu d'événement, depuis, plus grave. On va revenir aux travaux qui ont eu lieu à Sallèles. Voici ce qu'il se passe en termes de champ d'inondation et de hauteur d'eau, en rive droite, sachant que le Canal de la Robine fait que ça limite aujourd'hui l'écoulement rive droite. Donc l'eau ne déborde pas, par rapport aux digues du Canal de la Robine. Ce modèle le montre très bien. Effectivement, toute cette partie de l'eau va vers Narbonne, donc ce n'est pas du tout éludé dans nos études. On est sur le scénario où il y a le plus d'eau, c'est la crue de 1999, on étudie rive droite et rive gauche, on doit montrer que notre projet n'envoie pas de l'eau de la rive droite vers la rive gauche et inversement, qu'il n'envoie pas de l'eau de la rive gauche vers la rive droite. On doit aussi prouver qu'en cas de rupture de la ligne actuelle, notre projet, par ricochets, ne viendrait pas mettre en risque la population qui se trouve derrière les digues. Donc on ne fait pas juste le cas « tout se passe bien », on prend aussi des scénarios de rupture de digue, calés avec les services de l'État et le SMDA, en fonction d'où la digue est la plus fragile, déjà, aujourd'hui, et quels seraient les impacts les pires, suivant l'endroit où elle pourrait lâcher. Alors maintenant, pour revenir à ce qu'il s'est passé sur Sallèles, le remblai ferroviaire a lâché. Donc c'est tout ce qu'il ne faut pas reproduire, parce que ça n'a pas laissé le temps aux populations de se mettre à l'abri. Donc moi, quand je suis arrivé sur mon poste, je suis allé sur le terrain et c'est un des premiers chantiers que j'ai vus. VNF avec l'arasement des digues, couper les arbres et SNCF Réseau, à l'époque RFF, ont mis en transparence, en abaissant globalement le profil de la voie ferrée et du canal, pour faire en sorte que l'eau s'écoule mieux. Malheureusement, l'eau s'écoule mieux, c'est-à-dire qu'elle arrive plus facilement jusqu'à vous. Donc je vous confirme qu'on n'oublie pas la rive droite, vous l'avez à l'écran, elle est prise en compte. On prend bien le scénario le pire, pour vous, donc celui qui va vous protéger au mieux, c'est-à-dire la crue de 1999. Les travaux sur Narbonne-Bize ont bien été pris en compte et même dans les modèles, on se pose la question du devenir de la digue des Gailhousty, c'est ça ?

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : C'est ça, Canal des Gailhousty.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Parce qu'aujourd'hui, elle existe, mais peut-être que la prochaine crue va la balayer. Et ça, ça modifie, dans un sens ou dans l'autre. Est-ce que tu peux en dire un mot, Nicolas ? On essaie de coller quand même au mieux le...

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : Très rapidement, oui, tout à fait, aujourd'hui, on prend le pire des cas. Aujourd'hui, ce canal existe, avec ses digues, et aujourd'hui, il oriente du débit, on va dire, de l'autre côté de Cuxac. Aujourd'hui, le pire cas pour vous, c'est si jamais ce canal lâche. Et c'est ce que l'on prend en hypothèse. Donc en gros, on dit : il y aura

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

encore plus de débit et d'eau qui va passer entre les digues. Donc on se met toujours dans la position la pire, on va dire, parce que ces digues sont comme elles sont, elles lâchent très souvent et à terme, peut-être qu'il n'y en aura plus du tout. Donc nous, on se place déjà dans ce cas-là.

Estelle BRISSET : On ne vous entend pas forcément.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Moi, ce que je retiens, c'est qu'on va continuer d'aller à Cuxac vous présenter l'avancement des études. Après, monsieur le maire définira le niveau d'association de la population, mais on va continuer d'aller régulièrement présenter l'avancement des études.

Estelle BRISSET : Alors je crois qu'on va conclure par un rendez-vous qui est pris pour une réunion sur l'hydraulique à Cuxac, organisée avec monsieur le maire. Je vous remercie tous infiniment, merci à nos représentants des collectivités territoriales en tribune, on a battu le record, près de trois heures et demie de réunion, plus de 400 personnes, merci à vous pour votre écoute constructive. On a réussi à échanger sur nos différents sujets. Bonne soirée à vous.

Fin de la réunion à 21h32.