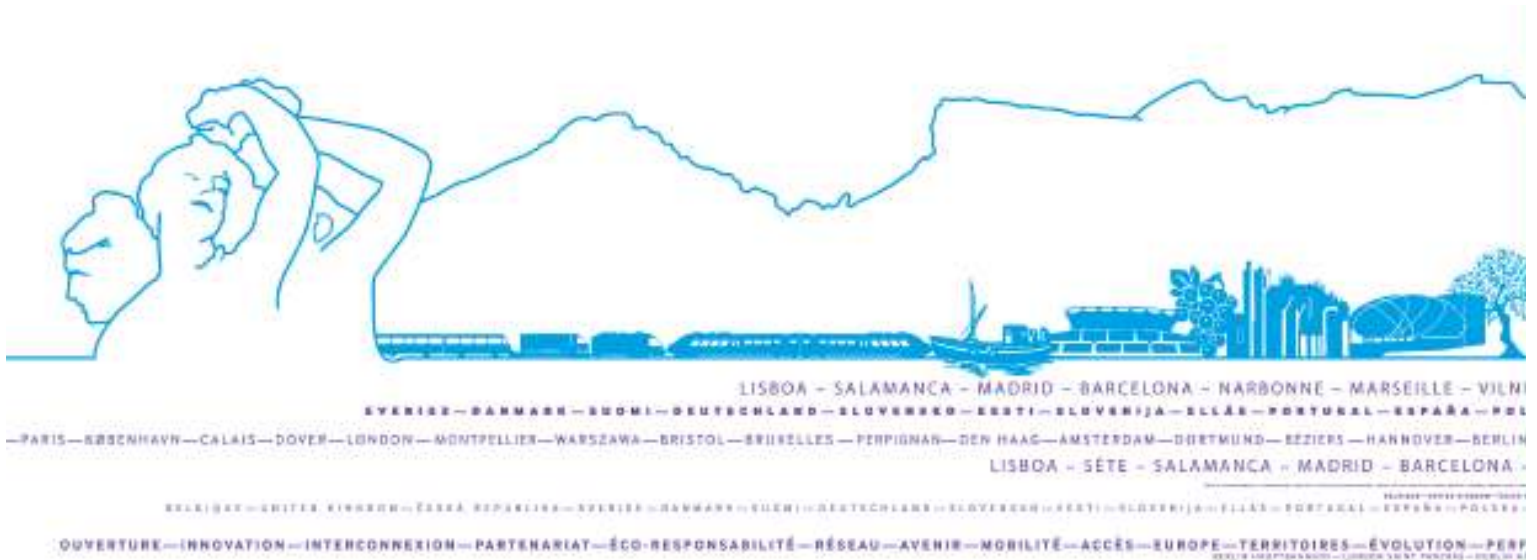


ligne nouvelle **Montpellier-Perpignan**

Compte-rendu

PREMIERE COMMISSION CONSULTATIVE – SEQUENCE 3

Mercredi 15 septembre 2010 – NARBONNE
Palais des sports des arts et du travail – Boulevard Frédéric Mistral



Début de la réunion 10h20 en présence de 34 participants

NOM	PRENOM	ORGANISME
BARDECHE	Marie-Paule	Préfecture de l'Aude
FABRE	Marie-Hélène	Sénat
MOULIN	Philippe	Assemblée nationale
CODORNIUO	Didier	Conseil régional de Languedoc-Roussillon
FOULQUIER	Dany	Conseil Général de l'Aude
DEGAEFF	Jean-Pierre	Conseil Général de l'Aude
DEJEAN	Robert	Conseil Général de l'Aude
PLA	Gilbert	Conseil Général de l'Aude, Maire de Coursan
BRUNEL	Serge	Communauté d'agglomération du Grand Narbonne
PERERA	José	Communauté d'agglomération du Grand Narbonne
HAUTION	Cédric	Communauté d'agglomération du Carcassonnais
ESCOURROU	René	Mairie de Carcassonne
CLARIANA	Claude	Mairie de Lespignan
BARBE	Michel	Mairie de Colombiers
FABRE	Bernard	Mairie de Colombiers
GRANIER	Eric	Mairie de Capestang
CROS	Pierre	Mairie de Nissan-Lez-Enserune
RIVEL	Jean-Luc	Mairie de Salles-d'Aude
BUFFOLO	Michel	Mairie de Salles-d'Aude
FRANCES	André	Mairie de Montels
SCHEMBRI	Jean-Paul	Mairie de Moussan
OLIVE	Henri	Mairie de Moussan
BAT	Marie	Mairie de Bages
IVARS	Pascal	Mairie de Peyriac-de-Mer
LAUS	Renaud	Mairie de Narbonne
FARNOLE	Michel	Mairie de Narbonne
BANCIHLON	Christian	Mairie de Montredon-de-Corbières
ALLAOUI	Fatima	SCOT Ouest Hérault
PRAX	Romain	SYCOT de la Narbonnaise
COSTA	Lucia	SYCOT de la Narbonnaise
CAREL	Damien	Ingérop
CHANTOME	Eve	Ingérop
JOURNET	Marcel	Ingérop
RICHER	Jean Pierre	Garant

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

- **Edouard Parant** - Chef de mission Ligne nouvelle Montpellier Perpignan
- **Jean-François Ruiz** - Responsable environnement

Objectif de la commission consultative

Suite à la décision du Conseil d'Administration de Réseau Ferré de France (RFF) en date du 26 décembre 2009 de poursuivre le projet, la mission Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan conduit actuellement les études de définition d'une zone de passage préférentielle, étape n°1 des études préalables à la Déclaration d'Utilité Publique. Dans ce cadre, RFF a pour ambition de concevoir un **projet de manière partenariale et concertée** dans la continuité de la démarche adoptée lors des études préalables au débat public.

Ainsi, Réseau Ferré de France souhaite associer le plus en amont possible des études préalables à la Déclaration d'Utilité Publique les élus des territoires concernés afin de recueillir leurs avis sur les options de passage.

Afin de préparer au mieux la définition de la zone de passage préférentiel, Réseau Ferré de France a mis en place des commissions consultatives permettant des **échanges directs** lors desquels **les élus contribuent à la réflexion sur le projet**.

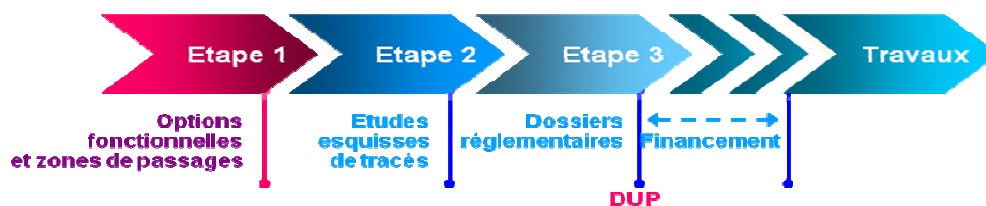
Les objectifs de la Commission consultative sont donc de:

- Apporter la connaissance du territoire
- Formuler des avis sur les résultats des études et les productions des ateliers
- Transmettre les avis des élus au COPIL (financeurs)

Le déroulé de la commission

Madame le Sous-Préfet, Marie-Paule BARDECHE ouvre cette réunion en restituant le contexte général du projet et l'objet de la présente commission consultative.

- La présentation de Jean-Pierre RICHER, Garant : indépendant du Maître d'Ouvrage
 - Veille au bon déroulement de la concertation, à la qualité de l'information
 - Dresse le bilan de la concertation en fin d'étape
 - garant.inmp@gmail.com / www.laligne nouvelle.com
- La décision de Réseau Ferré de France (présentée individuellement aux Maires entre février et mars 2010)
- La poursuite des études en 3 étapes :



- Objectif de l'étape 1 :
 - Recueil des données
 - Diagnostic territorial
 - Propositions des options de passage
 - Analyse comparative
 - Etude et définition de zone de passage prioritaire (~1 000m)
- Le dialogue avec les acteurs (COPART, réunions publiques, ateliers, Commissions consultatives)
- Le couloir d'étude (800 km² - 74 communes) :
 - Séquence 1 : Toulouges – Salses-Le-Château
 - Séquence 2 : Salses-Le-Château – Peyriac-de-Mer
 - Séquence 3 : Peyriac-de-Mer - Vendres
 - Séquence 4 : Vendres - Loupian
 - Séquence 5 : Loupian - Lattes

- La démarche : les sensibilités du territoire, « porte d'entrée » des études
 - Le couloir d'étude : synthèse et la hiérarchisation des enjeux
 - La séquence 3 : principaux enjeux (physiques, humains, naturels, patrimoniaux et paysagers)
- La méthode pour déterminer les options de passage :
 - Concilier environnement, besoins fonctionnels (vitesse minimale de circulation, desserte, connexion Toulouse-Narbonne) et contraintes techniques (contexte hydraulique, relief, infrastructures...)
 - Séquence 3 :
 - Retour sur les 1^{ères} réflexions de l'atelier Environnement n°2 du 7 septembre 2010
 - les 1^{ères} réflexions de Réseau Ferré de France sur les options de passage

La présentation a été suivie d'un échange sous forme de questions réponses avec la salle.

En appui à la présentation, RFF distribue aux participants un atlas cartographique au format A3 comprenant un plan de localisation, ainsi que, pour la séquence 3, l'ensemble des enjeux présentés par grand thème (milieu naturel, patrimoine et paysage, milieu physique, milieu humain), les principaux enjeux environnementaux et la synthèse des enjeux.

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

L'ensemble des cartes présentées lors de la commission consultative sont également disponibles sur le site Internet du projet à la rubrique cartographie.

La restitution par RFF des études en cours

Les principaux enjeux identifiés dans la séquence 3

RFF précise que l'environnement a constitué la porte d'entrée principale des études, conformément aux exigences du Grenelle.

Le couloir d'études retenu à l'issue du débat public, large de 5 kilomètres, a été étudié au travers d'une soixantaine de critères répartis selon 4 grands thèmes, conformément aux échanges menés avec la DREAL :

- Le milieu physique

Sur la séquence 3, le territoire est très contraint avec les zones inondables des basses plaines de l'Aude, celles de la Berre et les masses d'eau souterraines dans les Corbières. On note également à un moindre degré des secteurs sensibles aux risques incendies vers le pays d'Ensérune.

- Le milieu naturel

Le secteur autour de Narbonne est très intéressant notamment en termes de Zones naturelles d'intérêt écologiques (ZNIEFF) et en sites du réseau Natura 2000, qui constituent des zones de forts risques juridiques et de difficultés d'insertion d'un projet. On peut citer l'étang de Capestang, les plaines de Nissan et de Lespignan, le secteur de Montredon-des-Corbières et le cours d'eau de l'Aude.

- Le milieu humain et les activités

Les enjeux principaux sont les zones urbaines, actuelles et futures, ainsi que les zones d'activités, également actuelles et futures, mais aussi les risques industriels avec le site SEVSO de Malvés classé seuil haut.

- Le paysage et le patrimoine

La séquence 3 est riche en la matière. Elle est notamment concernée par le Parc Naturel Régional de la Narbonnaise, des monuments historiques et leurs périmètres de protection, une ZPPAUP au niveau de la commune de Bages et enfin des sites inscrits et classés avec le Massif de Fontfroide, les sites au niveau de Bages, l'oppidum d'Ensérune à Nissan ou encore La Clape hors zone d'études, et le canal de la Robine.

La synthèse des enjeux

La méthodologie de hiérarchisation des enjeux a été présentée lors de l'atelier environnement n°1 du 6 juillet 2010. Elle permet d'identifier des zones plus ou moins sensibles au regard de l'ensemble des critères étudiés.

En partenariat avec les services de la DREAL (SBEP, SECE, SRNT), à chaque enjeu a été associé un niveau de sensibilité : modéré, fort ou très fort. Ces niveaux de sensibilité ont ensuite été transcrits sur les fonds de plan à l'aide de hachures dont l'épaisseur plus ou moins importante traduit la sensibilité plus ou moins forte des enjeux.

A chaque thème a été associée une couleur et les hachures des 4 thèmes ont été juxtaposées. Les cartes résultantes, parfaitement exploitables par les techniciens permettent de ne pas occulter d'information, contrairement aux aplats de couleurs habituellement utilisées, mais restent difficilement présentables aux élus ou au grand public. C'est pourquoi RFF a fait réaliser plusieurs tests qui ont permis d'établir des cartes simplifiées plus lisibles, avec un code couleur en facilitant l'appropriation.

La carte de cumul des enjeux présente les zones d'enjeux majeurs, d'enjeux très forts, d'enjeux forts et de moindre enjeu. Certaines zones d'enjeux majeurs sont transversales au couloir d'étude et ne peuvent donc être évitées. Sur ces secteurs tout particulièrement, l'analyse devra être approfondie au cours des études ultérieures. La méthode d'analyse a été présentée à la DREAL qui a demandé certains ajustements (notamment la prise en compte des projets de classement de certains sites) afin de pouvoir valider l'approche.

RFF insiste sur la phase des tests pour l'élaboration des cartes de cumul des enjeux. Afin de pouvoir servir à la détermination des zones de passage, il fallait que ces cartes soient discriminantes : une omniprésence de zones rouges (enjeux majeurs) n'aurait en effet pas permis d'identifier les zones de passage les moins dommageables pour l'environnement. Il a donc fallu faire ajuster les curseurs entre les différents niveaux de sensibilité pour en faire un outil d'aide à la décision.

L'observation de la carte générale des enjeux cumulés des 5 séquences montre que :

- le couloir d'études est contrasté sur l'ensemble du linéaire tout en présentant un environnement remarquable ;
- le choix, à l'issue du débat public, de s'éloigner de la zone littorale a été judicieux, puisque l'ensemble de la bande littorale présente un figuré rouge et se situe donc en enjeu majeur.

Les zones d'enjeu majeurs de la séquence 3 correspondent aux zones urbaines, aux zones de biodiversité du milieu naturel et de patrimoine remarquable au niveau des Corbières et notamment du Massif de Fontfroide, au niveau de l'étang de Capestang et de Montady et des garrigues de Nissan et Lespignan, aux Basses Plaines de l'Aude avec les zones inondables.

La présentation par RFF des zones de passage identifiées

RFF rappelle que l'objet de la réunion de ce jour est d'avancer sur les options de passage.

Le projet est bâti à partir de besoins fonctionnels (permettre des circulations voyageurs et fret, rouler vite, assurer une desserte locale) et doit prendre en compte les enjeux de l'environnement, les contraintes techniques telles que le relief, l'hydraulique, les infrastructures existantes.

Les zones de passage identifiées en atelier environnement du 7 septembre 2010

Un atelier environnement s'est notamment tenu le 7 septembre 2010. Il a regroupé les services de la DREAL et des DDTM, les services environnement des Conseils Généraux et des Communauté d'agglomération mais également des experts comme le Conservatoire Botanique Méditerranéen, le Conservatoire des Espaces Naturels, le Conservatoire du Littoral et le milieu associatif tel que la LPO et le GOR.

Les participants se sont livrés à un exercice de définition de zones de passage possibles.

Le couloir au sud de la séquence 3 proposé par l'atelier environnement se rapprocherait au maximum des infrastructures existantes et notamment de l'A9. Au droit de Narbonne, le couloir contournerait Narbonne par l'ouest et éviterait le PPRT de l'usine Comuhrex en passant à l'Ouest.

L'option de passage traverserait par la suite les Basses Plaines de l'Aude. Le couloir éviterait au maximum les sites Natura 2000 que sont l'étang de Capestang et les garrigues de Nissan et Lespignan. Le couloir rejoindrait enfin l'autoroute au niveau de Villeneuve-les-Béziers.

Les propositions de l'atelier environnement sont visibles sur le PowerPoint de présentation, sur les diapositives 34 et 35.

Les positions des élus sur les zones de passage identifiées par RFF

RFF présente ensuite ses propres réflexions en termes d'options de passage. Au regard des zones d'enjeu, RFF propose du Sud vers le Nord :

- une option resserrée au droit de Portel-des-Corbières et de Peyriac-de-Mer pour rester sur le couloir de nuisance de l'A9,
- 3 options dans la traversée de Narbonne : Grand ouest, ouest proche agglomération et centre Narbonne.
- un regroupement de ces options au niveau de Coursan et de Cuxac-d'Aude dans la traversée des Basses Plaines de l'Aude,
- 2 options de passage selon les options précédentes pour rejoindre l'A9 en amont de Villeneuve-lès-Béziers.

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

➤ **José PERERA, Vice Président du Grand Narbonne en charge de l'aménagement du territoire et du projet Ligne Grande Vitesse**, souhaite avant de donner la position du Grand Narbonne faire deux rappels.

Un comité technique s'est tenu le 10 septembre dernier en préfecture de Montpellier afin que RFF présente le couloir de passage de 5 km issue du débat public. Il a été également question du financement des études. Il rappelle en effet que sur les études lancées, RFF a fait des avances. Il annonce en séance qu'à l'instar du Conseil Général de l'Aude, la Communauté d'Agglomération du Grand Narbonne participera financièrement aux études préalables à la déclaration d'utilité publique.

Le deuxième point est que lors de cette réunion, l'agglomération de Béziers s'est positionnée pour une gare TGV et en a fait une condition à sa participation.

José PERERA tient à préciser, sans s'opposer à Béziers, que le Grand Narbonne a des projets d'aménagement du territoire et que le projet de gare TGV est un des projets les plus structurants, pour le territoire Narbonnais. En gardant en mémoire le raccordement Toulouse – Narbonne actuellement en pré-études, il souhaite se prononcer sur le tracé le plus à l'ouest, en précisant que l'emplacement d'une future gare TGV sur ce secteur était prévu par le SCOT.

Il ne souhaite pas couper le dialogue avec la Mairie de Béziers, avec qu'il envisage d'avoir des réunions de travail. Il n'est pas impossible d'avoir deux gares avec des vocations un peu différentes. Il y a 130 ans, au moment de l'expansion des voies ferrées, chaque village avait sa propre gare. 130 ans après, on est en capacité de faire deux gares. Il précise que Didier CORDONIOU, représentant du Président du Conseil Régional, souhaitera sûrement se prononcer sur le sujet ainsi que la commune de Nissan.

Enfin, il précise que lors de la commission consultative du 14 septembre sur la séquence entre Salses-le-Château et Peyriac-de-Mer (séquence 2), les élus s'étaient prononcés pour une ligne mixte et sur un tracé qui se rapproche de l'autoroute A 9 pour ne pas augmenter les contraintes.

➤ **Dany FOULQUIER, Représentant du Président du Conseil Général de l'Aude**, précise qu'il est intervenu lors de la commission consultative du 14 septembre 2010 pour donner la position de Conseil Général sur le sujet et faire l'annonce sur le financement des études. Il confirme en séance que la lettre est en cours de rédaction et qu'elle sera signée officiellement par le Président Raynaud. Le financement des études sera réalisé à hauteur de 2,08% pour 874 000 euros.

Parallèlement, comme cela a déjà été précisé, le Conseil Général de l'Aude est aussi partie prenante sur la ligne Toulouse-Narbonne. André VIOLA sera notamment présent le vendredi 24 septembre 2010 à Castelnaudary avec l'équipe RFF de Midi-Pyrénées et le Préfet de Région Midi-Pyrénées où les premières études vont être présentées.

Concernant les propositions du Conseil Général, Dany FOULQUIER précise qu'il n'a pas autorité pour remettre en cause les positions qui ont été clairement précisées dans le cahier d'acteurs, affirmés par le Président Raynaud puis reprises à toutes les réunions publiques par André VIOLA.

La position du Conseil Général est celle d'une gare à l'ouest de Narbonne car le département sera traversé d'est en ouest et du nord au sud sur sa totalité par les deux lignes LGV. Le Conseil Général ne souhaite donc pas que le Département de l'Aude en tant que territoire n'ait que des contraintes à gérer.

Il doit y trouver son compte, ce n'est donc pas en termes de passage que le Conseil Général compte les TGV, mais en termes d'arrêt. Il rappelle qu'il reprend des propos annoncés à Narbonne depuis longtemps et qui seront annoncés à Castelnaudary à la réunion de ligne Toulouse - Narbonne.

Dany FOULQUIER insiste de nouveau sur le fait que le Département, au sens de son territoire, doit y trouver son compte. Il souhaite faire remarquer que la proposition qui a été retenue par les élus lors de la commission consultative du 14 septembre n'est pas éloignée du tracé qui était retenu en 1995.

Ce tracé avait l'avantage de concentrer sur une ligne tous les inconvénients de passage d'une ligne TGV. Dany FOULQUIER fait également remarquer que cette proposition présente l'avantage de se rapprocher de celle faite lors de l'atelier environnement.

Il indique que le Conseil Général se positionne sur la séquence 3 sur l'option de passage à l'ouest de Narbonne et que cette dernière correspond également à la proposition de l'atelier Environnement. Il précise que cette position sera défendue lors des études et que le Conseil Général souhaite faire partie du Comité de pilotage, et ceci dans l'optique de la défendre jusqu'au bout.

➤ **André Frances, Maire de Montels**, demande si des avancées ont été faites sur le choix du scénario car ce dernier aura des conséquences sur le nombre de gares et sur la ligne nouvelle.

Réponse Maître d'Ouvrage :

Concernant les scénarios, RFF rappelle qu'il existait 4 scénarios au débat public dont l'un consistait à envisager le doublement de la ligne existante.

Le diagnostic réalisé confirme les précédentes études et le choix fait au débat public de ne pas retenir cette solution, ce scénario à par ailleurs été très peu discuté pendant le débat. En effet, la ligne actuelle passe aujourd'hui dans quasiment tous les endroits les plus sensibles du territoire. La démarche de réaliser une ligne nouvelle sur un autre secteur est donc tout à fait raisonnable.

3 scénarios de lignes nouvelles étaient présentés pour une ligne nouvelle : voyageurs uniquement, voyageurs et trains de marchandises avec un choix sur la vitesse.

La décision qui a été prise par RFF est :

- la réalisation d'une ligne nouvelle entre Montpellier et Perpignan.
- la ligne nouvelle doit permettre d'assurer des services à grande vitesse sur l'intégralité du parcours,
- cette ligne doit être en capacité d'accueillir des trains de marchandises sur les sections les plus circulées.

RFF précise qu'une question reste aujourd'hui en suspens : celle de réaliser une ligne en capacité d'accueillir des trains de marchandises de Montpellier à Perpignan ou seulement sur les secteurs où cela est indispensable. En effet, cette question implique des investissements élevés. RFF souhaite pouvoir y apporter rapidement des réponses d'autant plus qu'un tour de table financier devra être trouvé.

Concernant les gares nouvelles, la question lors du débat public était de savoir où s'arrêter. RFF rappelle que le Conseil Général et l'Agglomération de Perpignan s'étaient exprimés lors du débat public sur une desserte par la gare actuelle, qui a fait l'objet de près de 200 millions de travaux. Aujourd'hui, le souhait de ces mêmes acteurs est de réserver la possibilité d'une gare nouvelle à terme, même si cette dernière n'est pas réalisée à la mise en service de la ligne.

Sur le reste du territoire, le débat public n'a pas permis de trancher. La question est donc restée en suspens. RFF invite les élus à rapidement converger sur le sujet afin de ne pas bloquer le processus d'étude. En effet, le Grand Narbonne et le département de l'Aude se prononcent tous deux pour une gare nouvelle.

La question reste ouverte sur ce territoire : doit-on envisager la desserte autour de deux gares nouvelles ou autour d'un site unique tel que l'avait proposé à l'époque la SNCF sur Nissan ?

5 options sont envisageables :

- aucune gare nouvelle,
- deux gares nouvelles,
- une gare nouvelle sur Nissan,
- une seule gare nouvelle sur Narbonne,
- une seule gare nouvelle sur Béziers.

Les deux dernières options seront peu consensuelles au regard des avis exprimés lors du débat public réaffirmé ce jour.

RFF rappelle que l'objectif aujourd'hui est de définir des options de passage. Des éclairages seront par la suite apportés sur la desserte avec la réalisation ou non de gares nouvelles, sur les raccordements possibles, sur la mixité et sur la grande vitesse. Le projet doit encore faire l'objet de précisions.

➤ **Michel BARBE, Maire de Colombiers**, demande si les options de passage tiennent compte des développements futurs et notamment de ceux le long de la RD 609, qui avaient été évoqués lors de précédents rencontres avec RFF. Il remarque en effet qu'en termes d'enjeux environnementaux, cela semble ne posait aucun problème. En revanche, il demande si les enjeux humains ont bien été pris en compte.

Réponse Maître d'Ouvrage :

RFF précise que la carte de synthèse des enjeux environnementaux présentée n'est pas une carte de « l'environnement » au sens « milieu naturel ». Le volet humain est également pris en compte et notamment :

- toutes les zones habitées. Narbonne et tous les villages ressortent ainsi en rouge (enjeu majeur)
- les zones d'urbanisation futures, identifiées à partir des documents d'urbanisme, ainsi que les zones d'activités existantes.

RFF précise toutefois qu'une zone d'activités existante et une zone d'activité en devenir n'ont pas été traitées de la même manière.

➤ **Didier CORDONIOU, Vice Président du Conseil Régional de Languedoc-Roussillon**, souhaite réagir sur les propos de José PERERA concernant le positionnement de la Région sur les gares nouvelles. Dans un premier temps, il remarque que les élus semblent d'accord pour dire que la ligne nouvelle Montpellier – Perpignan est un projet majeur pour la Région Languedoc-Roussillon. Il rappelle que dans le cadre du Schéma Régional de l'Aménagement du Développement du Territoire, la Région fait le pari de l'accueil et de la mobilité. Ce pari de la mobilité est lié fondamentalement au tracé de cette ligne nouvelle.

Il souhaite revenir sur deux points. En premier, sur les financements : il rappelle que la Région a souhaité participer sur le financement de l'étude précédente à hauteur de 25%. Ce financement est acté avec l'Etat et avec RFF.

Il rappelle qu'il y a une réflexion à mener sur la mixité de la ligne. Le sujet n'ayant pas trop été abordé, la région ne voudrait pas que, par souci d'économie, la ligne nouvelle ne soit destinée qu'au trafic voyageur. Il précise que la Région, quant le sujet du financement de la ligne sera abordé, est prête à participer au tour de table.

Concernant les gares nouvelles, il souhaite préciser que le Président et les élus de la Région ne se sont pas prononcés sur l'un ou l'autre scénario à savoir, des gares nouvelles sur Narbonne Ouest et sur Béziers Est ou une gare nouvelle Béziers – Narbonne TGV qui pourrait se situer entre Béziers et Narbonne.

Le message du Président est le suivant: nous regardons avec la plus grande attention les propositions, la concertation et quand le moment sera venu, le Président se prononcera.

➤ **Gilbert PLA, Maire de Coursan et Conseiller Général de l'Aude – canton de Coursan**, note que la ligne nouvelle serait un peu parallèle à la ligne existante et traverserait donc l'ensemble des basses plaines de l'Aude.

Réponse Maître d'Ouvrage :

RFF précise qu'il s'agit de l'option qui passe par Narbonne et Coursan. Mais qu'il y a également l'option, sur laquelle la grande majorité des élus se prononcent, et qui est l'option ouest passant plus en amont des plaines de l'Aude.

➤ **Gilbert PLA, Maire de Coursan et Conseiller Général de l'Aude – canton de Coursan**, fait remarquer que lors de la mission ministérielle Querrien, le secteur avait été bien visionné. Le tracé avait été affiné et les grandes lignes de son positionnement étaient connues.

Gilbert PLA rappelle que ce dernier traversait entièrement les basses plaines de l'Aude et qu'à ce titre un débat important avait eu lieu car le site est le plus sensible en matière d'inondations et de protection des habitations du département de l'Aude et de l'Hérault.

Lors de ce débat, un accord avait été trouvé sur le tracé à condition qu'il soit prévu un viaduc permettant l'écoulement des eaux de l'amont vers l'aval. Bien que la ligne nouvelle ne soit aujourd'hui pas définie « à la virgule », il insiste sur le fait que ne soit jamais perdue de vue cette problématique.

Bien que l'étang de Capestang soit un site environnemental remarquable, le projet doit prendre en compte une protection des personnes et des lieux.

Réponse Maître d'Ouvrage :

RFF précise que le projet ne devra en aucune manière générer ou accroître les risques pour les populations qui seront riveraines de l'infrastructure.

RFF demande à son tour si Gilbert PLA souhaite se prononcer sur une des options de passage, dont la commune est potentiellement concernée.

Gilbert PLA, Maire de Coursan et Conseiller Général de l'Aude – canton de Coursan, indique que peu lui importe l'option de passage choisie. Il précise que Coursan n'est pas la seule commune concernée mais que c'est l'ensemble du bassin des basses-plaines.

Ce qui l'intéresse, c'est que là où la ligne sera positionnée, l'eau s'écoule normalement et qu'il n'y ait pas d'obstacle majeur qui viendrait accroître la situation présente.

Réponse Maître d'Ouvrage :

RFF précise que des études seront menées sur la conception des ouvrages en avant-projet détaillé. Des dossiers Loi sur l'eau seront réalisés et instruits par les services de l'Etat, par les DDTM et par les services de la Santé.

L'objectif de la réglementation est la transparence hydraulique. C'est-à-dire qu'il ne faut pas remettre en question et perturber l'état actuel des écoulements.

Bien entendu, seront prises en compte les dernières données hydrauliques qui sont connues notamment sur les basses plaines de l'Aude avec le plan de prévention des risques d'inondations (PPRI) et également tous les aménagements qui seront fait dans le cadre de ce programme, notamment les digues de Cuxac si elles sont réalisées avant le projet.

RFF indique qu'une carte avec les zones inondables est insérée dans le livret et présentée sur le mur. Les basses plaines de l'Aude ont été considérées comme un enjeu capital dans ce secteur en termes de dimensionnement et de calage du projet.

➤ **Gilbert PLA, Maire de Coursan et Conseiller Général de l'Aude – canton de Coursan**, indique que les accords ont été donnés sur les digues de Cuxac et les financements trouvés.

Il fait à ce titre remarquer que si le passage de la ligne nouvelle se fait dans ce secteur, il faudra penser que Cuxac peut se retrouver enclavé et qu'elle peut devenir une commune entièrement isolée comme cela a été évoqué il y a bien longtemps.

Réponse Maître d'Ouvrage :

RFF demande si certains élus présents sont présidents de Syndicats Mixtes.

➤ **Gilbert PLA, Maire de Coursan et Conseiller Général de l'Aude – canton de Coursan**, précise qu'il est également Président du Syndicat Mixte du Delta de l'Aude qui couvre un territoire important puisqu'il part de l'aval de Salles-d'Aude jusqu'à la Mer et comprenant 18 ou 19 communes. C'est donc un territoire très important.

Réponse Maître d'Ouvrage :

RFF demande quelle est l'articulation avec le Syndicat Mixte des Basses Plaines de l'Aude ? Les missions ne sont-elles pas les même ?

➤ **Gilbert PLA, Maire de Coursan et Conseiller Général de l'Aude – canton de Coursan**, précise qu'ils ont essayé de clarifier les choses pour faire en sorte qu'aujourd'hui il n'y ait plus qu'un référent en la matière à savoir le Syndicat Mixte du Delta de l'Aude.

Il reste encore le Syndicat de la Basse Vallée de l'Aude. Des discussions sont en cours, mais le Syndicat du Delta de l'Aude est appelé à être le seul référent en la matière. La clarification sera totale à ce niveau là.

Réponse Maître d'Ouvrage :

RFF précise qu'il est important de connaître la personne référente en la matière ou les services instructeurs.

Concernant la problématique hydraulique, les études ne sont pas encore au stade des calculs précis de longueur de viaduc, mais le travail de recueil de données des études existantes sur chacun des cours d'eau du territoire est en cours.

RFF précise qu'une carte présentée sur le mur représente toute la bande littorale avec l'ensemble des bassins versants des cours d'eau qui seront interceptés.

Le couloir longeant la côte, tous les cours d'eau seront coupés perpendiculairement. Cette situation est plutôt favorable vis-à-vis de la transparence hydraulique car si on longe un cours d'eau, le projet se transforme en digue alors que si on le coupe perpendiculairement il faut réaliser un viaduc plus ou moins large.

RFF a déjà investi sur la ligne Narbonne-Bize puisque le Préfet a demandé qu'avant 2009 à Salles l'ouverture hydraulique passe de 50 m à 400 m. RFF a donc transformé le remblai existant en viaduc.

VNF a fait de même en face de l'ouvrage RFF : les platanes ont été coupés et les remblais du canal de jonction ont été écrêtés pour laisser passer le flux.

RFF indique que ces dispositifs permettent de mettre les personnes en sécurité. En revanche, RFF relève que ces derniers ne sont pas forcément contents, certes il n'existe plus de problèmes graves d'inondations, mais ils

ont plus souvent de l'eau. RFF n'arrivera pas à contenter tout le monde mais aura mis en sécurité la majorité des personnes.

RFF précise que le travail de recueil de l'ensemble des données hydrauliques par cours d'eau a commencé. RFF fait par ailleurs remarquer que parmi ces études, un certain nombre date de 1995 /1996, avant les événements malheureux de 1999.

Certes, le projet a pris du retard mais ce qui est sûr c'est que s'il avait été construit à l'horizon 2000, il ne serait déjà plus aux normes par rapport aux nouvelles circulaires, aux nouveaux textes de loi.

Le projet sera de ce fait sur ce volet là beaucoup plus sécuritaire que ce qui devrait être imaginé notamment quand l'on regarde la taille du viaduc qui devrait enjamber l'Aude.

RFF sait que des linéaires très importants de viaduc seront nécessaires entre Nissan et Narbonne du fait de la traversée obligatoire des plaines de l'Aude et qu'il n'y aura pas d'échappatoire puisque l'Aude va à la mer.

➤ **Pierre CROS, Maire de Nissan**, souhaite connaître les conséquences juridiques de la définition de l'emprise des 5 km. Il précise qu'à son sens il n'y a aucune opposition possible au tiers sur cette bande de 5 km. Pierre CROS s'interroge sur la réponse à apporter aux personnes qui auront un projet comprenant des constructions ou un projet de restructuration, notamment foncière ou agricole.

Faudra-t-il les encourager ou bien leur demander de le faire ailleurs sachant que l'emprise du projet, notamment en ce qui concerne la commune de Nissan, impacte énormément le territoire.

Il insiste sur le fait qu'il est en attente de réponses dans ce domaine.

Réponse Maître d'Ouvrage :

RFF confirme que le couloir retenu à l'issue du débat public n'a aucune valeur juridique. Il n'est pas opposable au tiers et n'a pas fait l'objet d'emplacement réservé. RFF ne va évidemment pas bloquer l'équivalent de 800 km² sur le territoire.

RFF indique donc l'importance d'avancer très vite sur les études pour que les maires puissent apporter des réponses aux administrés et que lorsque Madame le Préfet devra délivrer des permis de construire, elle puisse y répondre favorablement ou non.

C'est donc pour cela que RFF a souhaité avancer très vite sur cette réflexion, pour que cette bande puisse être réduite de manière assez importante. Le tracé ne sera pas défini dans les 6 mois à venir, mais l'objectif est de resserrer ce couloir entre 500 et 1 500 m.

RFF reformule la question de Pierre CROS en s'interrogeant sur ce qu'il faut faire si le futur tracé passe ailleurs, même à 50 m, du tracé historique qui a nécessité de geler des terrains dans les plans locaux d'urbanisme au travers d'emplacements réservés. RFF n'a aujourd'hui pas la réponse car l'ancien tracé qui est déclaré Projet d'Intérêt Général fait aujourd'hui loi et est opposable.

RFF s'accorde à dire qu'il est donc important que très vite des réponses puissent être apportées aux élus ainsi qu'aux gens qui depuis 10 ans sont, pour certains, dans l'attente soit parce qu'ils sont pressés de vendre, qu'ils aimeraient bien vendre, soit parce qu'ils se disent que finalement ça ne va pas passer chez eux.

➤ **Marie-Paule BARDECHE - Sous-préfet de Narbonne**, demande quel est le calendrier prévu pour le choix de la bande de 1 000 m.

Réponse Maître d'Ouvrage :

RFF indique qu'il souhaiterait pouvoir soumettre la bande de 1 000 m au Ministre dès 2011.

RFF précise que cette bande ne sera pas de largeur constante et que des études plus précises sont réalisées aujourd'hui.

Au niveau de Peyriac, la bande s'élargit puis se resserre. Au niveau de Montredon, la bande fait un ventre parce que si une gare et un raccordement doivent être faits, le projet nécessitera plus d'espace.

La bande ne sera sur certains secteurs même pas d'1 km notamment à Béziers, où il y a l'autoroute, la zone d'activités avec des sites SEVESO et de l'autre côté des habitations. RFF fait remarquer qu'au niveau de Narbonne, l'option de passage du milieu est très étroite.

➤ **Marie-Hélène FABRE – Représentante du Sénateur de l’Aude et première adjointe à la Mairie de Narbonne**, fait remarquer que l’excroissance de l’option de passage ouest entre Moussan et Marcorigan est localisée à proximité du site SEVESO de la Comurhex.

Elle précise qu’à ce titre le Préfet de l’Aude a fait quelques propositions concernant la zone minima dans laquelle pourrait s’inscrire le tracé de la ligne TGV.

Outre la proximité du site SEVESO de la Comurhex, Madame FABRE souhaite plus particulièrement ajouter une seconde problématique que sont les lignes électriques à Très Haute Tension Livière – Messoules dans ce secteur.

Cette dernière avait notamment été soulevée lors du projet Querrien. Elle souhaite que dans le cadre du projet éventuellement retenu soit marqué au débat qu’il faudrait envisager soit un enfouissement soit un déplacement de ces lignes dans le couloir dans lequel pourrait passer la ligne nouvelle. Elle rappelle qu’à l’époque des engagements avaient été pris par l’Etat et la SNCF en 1993-1994.

➤ **Marie-Paule BARDECHE, sous-préfet de Narbonne**, souhaite savoir si cet engagement était un enfouissement de ces lignes.

➤ **Marie-Hélène FABRE** précise qu’il s’agissait d’un engagement de déplacement de ligne dans le couloir du TGV en sachant qu’à cette époque il s’agissait du tracé Querrien dont le passage hypothétique se faisait dans la combe de Lebrette.

➤ **Marie-Paule BARDECHE - Sous-préfet de Narbonne**, note le souhait de Marie-Hélène FABRE concernant les lignes Haute tension.

Concernant le site SEVESO Comurhex, elle précise que les services de l’Etat travaillent actuellement sur le projet de plan de prévention des risques technologiques. Ce travail, déjà très largement avancé, est mené avec l’exploitant et les collectivités. Il a notamment permis de définir très précisément la carte des risques des aléas autour du site. Il y a une zone d’aléa fort et des cercles d’aléas plus faibles.

Elle rappelle que Madame le Préfet a précisé lors de la commission consultative de la veille que bien évidemment il n’est pas envisageable que la ligne passe dans la zone d’aléa fort.

En revanche, il paraît envisageable, dans l’esprit des textes et en regardant plus finement, de pouvoir envisager un tracé qui passerait dans la zone d’aléa faible assez large, en travaillant sur des conditions d’exploitation et de configuration de la ligne.

Réponse Maître d’Ouvrage :

RFF précise qu’en effet aujourd’hui beaucoup de lignes ferroviaires passent dans des zones de PPRT. C’est notamment le cas de la ligne existante qui passe à proximité du Capiscol à Béziers.

Il existe alors des conditions d’exploitation du système ferroviaire qui sont mises en place en cas d’incident pour arrêter les trains en dehors de la zone de danger.

Marcel JOURNET, INGEROP - bureau d’ingénierie en charge des études techniques et environnementales, indique également que ce problème a également déjà été rencontré sur des projets de lignes nouvelles telles que sur la ligne méditerranéenne avec la centrale nucléaire du Tricastin.

Il a été mis en place pour ce faire, un système de relation entre la centrale et le poste de commande ferroviaire avec commande automatique de l’arrêt des trains en cas d’incident, en dehors de la zone à risque.

➤ **Marie-Paule BARDECHE, sous-préfet de Narbonne**, indique en effet que le temps de passage d’un train est très bref et qu’il peut y avoir des conditions d’exploitation particulières.

Elle connaît notamment l’exemple du Tricastin cité par Marcel Journet, étant secrétaire général de la Drôme à l’époque du projet.

Elle réitère sa remarque sur le fait qu’il conviendra d’affiner le sujet mais que cela ne constitue pas un obstacle en soi.

➤ **René ESCOURROU – Représentant de la Communauté d’agglomération du Carcassonnais et de la Mairie de Carcassonne**, précise que la contribution financière éventuelle de la communauté d’agglomération repose aujourd’hui sur deux axes : Perpignan – Montpellier, objet de la présente réunion, mais également Toulouse – Narbonne.

Il précise donc que le Carcassonnais est attentif à vérifier ce qui va se passer sur ce tronçon car il est vital pour le territoire que le TGV ne s’arrête pas à Toulouse et soit poursuivi jusqu’à Narbonne et que Carcassonne soit desservie.

Concernant les choix proposés à l'approche de la ville de Narbonne, il précise que la Communauté d'agglomération du Carcassonnais serait favorable à l'option de passage Ouest sur Montredon-des-Corbières, qui apparaît plus propice au raccordement avec la ligne Toulouse – Narbonne.

Concernant les implantations de gares nouvelles, il indique que d'après ses informations le projet de gare nouvelle sur la ligne Toulouse – Narbonne serait localisé à l'ouest de Toulouse et certainement pas à l'est.

Si le choix sur ce secteur était une implantation à l'est de Narbonne, cela priverait le département de l'Aude d'un arrêt TGV sur son territoire.

Il précise que la ville de Carcassonne est desservie en matière de tourisme à travers un aéroport qui accueille aujourd'hui environ 500 000 passagers venant de l'Angleterre, de la Belgique et de l'Irlande et que ces personnes devront pouvoir se raccorder très rapidement et dans les meilleures conditions sur le TGV. Une gare sur Carcassonne ou ses environs serait donc la bienvenue pour le développement économique de ce territoire qui le nécessite, notamment autour du tourisme.

René ESCOURROU s'excuse de ne pouvoir apporter une réponse claire sur le financement mais une discussion sera portée au niveau de la Communauté d'agglomération.

L'engagement pris par le passé par l'ancienne majorité ne sera pas remis en cause, il sera toutefois porté une attention particulière au projet et ce en accord avec le Conseil Général et le département.

➤ **Jean-Paul SCHEMBRI, Maire de Moussan**, précise qu'il serait favorable à l'option de passage ouest qui concerne le territoire de sa commune. Il souhaite connaître l'impact du site SEVESO par rapport à Malvés sur la commune.

Réponse Maître d'Ouvrage :

Le périmètre d'aléa du Site SEVESO apparaît majoritairement en orange (enjeu très fort) sur la carte de synthèse des enjeux et sur certaines parties en rouge dans les secteurs où sont concentrés le risque technologique et le risque inondation des Basses Plaines de l'Aude.

Le bâti dense de la commune est situé en dehors du périmètre du site SEVESO selon les plans remis par l'Etat. Ce périmètre est reporté sur la carte du milieu humain du livret distribué en début de séance.

On y visualise le site avec ces bassins de lagunage et le site de l'usine qui fait actuellement l'objet de travaux d'agrandissement.

➤ **Marie-Paule BARDECHE, sous-préfet de Narbonne**, rappelle à ce titre qu'une carte de la zone et des risques d'aléas autour du site a été communiquée en mairie et pourra être retransmise en tant que de besoin. Cette carte est également disponible sur le site internet de la DREAL.

➤ **Fatima ALLAOUI, Représentante du Sénateur - Maire de Béziers et conseillère régionale**, se réjouit de participer à cette réunion car la ligne nouvelle est un projet important pour la Région et le développement des territoires. En effet, des retombées économiques pour chacun des territoires traversés sont attendues.

Concernant le financement, elle précise que le Maire de Béziers se prononcera sur le sujet lors de la commission consultative du 16 septembre 2010.

Elle tient à rassurer la Mairie de Narbonne qu'il n'est pas question pour la Mairie de Béziers de développer son territoire au détriment des territoires voisins et notamment de l'agglomération de Narbonne.

La Mairie de Béziers souhaite réaliser des projets qui aillent dans le sens de l'intérêt général, les territoires étant aujourd'hui liés les uns aux autres.

Elle rappelle la volonté de Béziers de développer son territoire notamment au travers d'une gare nouvelle mais qui ne serait pas au détriment de Narbonne.

La Mairie de Béziers souhaite travailler en concertation et avancer vers un projet commun ou plusieurs projets qui aillent dans le sens du développement de l'ensemble des territoires et non pas vers le développement d'un territoire au détriment de l'autre.

Elle précise que la Mairie de Béziers aura l'occasion lors de la commission consultative du 16 septembre 2010 de se prononcer sur une option de passage.

Elle insiste sur le fait que l'implantation des gares nouvelles ne doit pas occulter le débat d'aujourd'hui qui est de choisir une option de passage. Il convient de travailler ensemble pour choisir un projet cohérent et global sur la Région et qui puisse avoir une valeur ajoutée et des retombées pour chaque territoire.

➤ **Robert Dejean, Conseiller Général de l'Aude - Canton de Narbonne Sud**, s'interroge sur le fret et la possibilité d'une deuxième ligne nouvelle, notamment pour essayer d'avoir un allègement du réseau routier. Il s'interroge également sur l'avenir de la ligne actuelle qui est une aberration environnementale. En effet, l'allègement en matière de fret sur cette ligne a-t-il été estimé ?

Réponse Maître d'Ouvrage :

RFF est satisfait d'entendre parler de « ligne actuelle » et non pas de « vieille ligne » car même si cette dernière a 130 ans, des TGV roulent toujours à 160 km/h dessus. Ce qui prouve qu'elle est en bon état.

RFF précise notamment que dans les 6 milliards d'euros d'investissement que RFF fait au niveau national, 3 milliards vont à l'entretien du réseau actuel.

La moitié des investissements de RFF ne sont donc pas pour réaliser des projets de ligne à grande vitesse, mais pour conserver en l'état le réseau existant.

C'est d'autant plus important que les autorités organisatrices des transports que sont les régions ont de plus en plus de projets. C'est évidemment le cas en région Languedoc Roussillon où RFF travaille avec la Direction des Transports.

Pour le fret, RFF n'a pas retenu le scénario d'une deuxième ligne nouvelle. RFF comprend les attentes des élus. Effectivement, si il était possible de mettre les TER sur la ligne actuelle qui dessert les villes par leurs centres, le fret sur une ligne nouvelle en dehors de toutes zones habitées, et le TGV sur une troisième ligne, tout le monde serait content.

RFF indique que cette solution n'est pas viable pour la collectivité, la collectivité au sens large à savoir l'Etat, pour l'établissement public qu'est RFF et surtout pour les partenaires qui seront amenés au côté de l'Etat et de RFF à participer aux travaux. RFF n'a pas la capacité financière de créer une troisième ligne nouvelle.

Le problème peut également être envisagé selon un autre angle : d'où vont arriver les trains ? En l'occurrence, une partie arrivera par les ports de la région, avec un développement portuaire attendu sur Sète et sur Port-la-Nouvelle, mais la majeure partie des trains arrivera des plateformes logistiques des Pyrénées Orientales et de l'Espagne.

RFF rappelle qu'en Espagne, une seule ligne nouvelle est actuellement en construction. Les trains passeront donc sur deux lignes : ligne nouvelle et ligne existante.

Pourquoi dans ce cas, envisager trois lignes ?

RFF cite l'exemple de la vallée du Rhône où il existe trois lignes : rive droite du Rhône, rive gauche du Rhône, et la ligne TGV. Il rappelle toutefois que le trafic est par la suite divisé à partir d'Avignon entre la Côte d'Azur et le Languedoc Roussillon. La réalisation de lignes dédiées ne répond pas aujourd'hui :

- à une demande réelle de trafic,
- à la capacité des collectivités territoriales et de l'Etat de financer un projet qui serait utopique. RFF souhaite qu'il n'y ait pas de faux espoirs.

➤ **Marie BAT, Maire de Bages**, relève que l'option de passage à hauteur de sa commune sur le hameau de Prat de Cest est le plus étroit.

Elle souhaite préciser qu'une ZPPAUP est présente sur son territoire et que cette dernière est en cours de révision.

Une rencontre est notamment prévue avec les services de l'Etat le lendemain pour lancer cette révision. Elle indique qu'il existe sur Prat de Cest un endroit remarquable qu'est l'Allée de Java.

Elle précise que l'ancien tracé passait sur l'Allée de Java et s'inquiète de l'étroitesse de l'option de passage qui laisse penser que c'est à peu près sur le même lieu que va passer le tracé actuel.

Elle souhaiterait donc avoir des réponses en vue de la réunion avec le nouveau cabinet d'étude pour la ZPPAUP, qui a déjà identifié comme lieu remarquable à protéger cette Allée de Java.

Réponse Maître d'Ouvrage :

RFF explique que l'option de passage a été resserrée à cet endroit car la DREAL a demandé à RFF de prendre en compte le périmètre d'extension du site de Fontfroide et le projet de réserve naturelle. RFF a donc fait le choix d'écarter l'option de passage dans ces zones.

RFF souhaite rassurer Marie BAT, Maire de Bages, en précisant que l'option de passage pourra être élargie dans le secteur et que si la ZPPAUP peut être évitée, cela sera fait.

Par ailleurs, RFF rappelle que l'option de passage fait encore 400 à 500 m de large qu'il sera donc regarder plus finement au sein de cette bande.

RFF demande si c'est la DREAL ou le SDAP qui instruit le dossier. Marie BAT, Maire de Bages, précise qu'il s'agit du SDAP.

RFF indique qu'un atelier « paysages et patrimoine » se tiendra dans le mois à venir et que le SDAP de l'Aude sera invité. Ce point sera donc abordé.

➤ **Claude CLARIANA, Maire de Lespignan**, estime que la région « biterro-narbonno-carcaïonnaïse », « triangle d'or », doit être une région de destination. Il n'est pas envisageable de se contenter de regarder passer le train à 300 km/h. Il convient donc qu'ils s'arrêtent dans la région.

Pour qu'ils s'arrêtent dans la région et qu'ils irriguent ce triangle, puisqu'il en va du développement de la région biterroïse, narbonnaïse et carcaïonnaïse, Claude CLARIANA estime que le point de jonction doit se situer un petit peu au milieu de ce triangle.

En effet, l'ouest biterroïse a également besoin de se développer.

Il est important de considérer dans la réflexion que le train, s'il ne passe qu'à 250 km/h ce n'est pas trop grave, en revanche il faut que le gens puissent venir dans la région.

Il s'accorde sur le fait que l'installation de deux ou trois gares n'est pas cohérente avec une ligne à grande vitesse.

Il estime que les grands élus des grandes villes qui se sont exprimés doivent aussi s'interroger sur quel sera l'intérêt et l'enjeu de ce territoire.

➤ **Michel FARNOLE, adjoint au maire de Narbonne**, remarque qu'il assiste à un merveilleux consensus qui consiste à dire, et de façon synthétique, qu'importe le tracé pourvu qu'il ait une gare. Mais que signifie une gare ?

Au-delà des enjeux économiques et touristiques qui ont été largement développés, il rappelle qu'une gare signifie également la mise à disposition de terrains pour les communes ou communautés d'agglomérations.

Il indique que sur Narbonne dans l'hypothèse d'une gare à Montredon-des-Corbières une certaine quantité de terrains est gelée à l'heure actuelle ou évolue assez peu dans l'attente du tracé et éventuellement du positionnement de la gare.

Il précise que dans un triangle qui se situe entre Montredon, Moussan et Narbonne, la ville de Narbonne possède environ 200 hectares qui peuvent effectivement être mis à disposition à un certain moment.

Il indique qu'en attente de décision ces 200 hectares, qui sont propriété de la ville, sont une immobilisation financière importante.

Il est donc absolument nécessaire que des précisions soient rapidement apportées sur ce sujet. Outre Narbonne, de nombreuses communes doivent être dans ce cas.

Réponse Maître d'Ouvrage :

RFF demande à Michel FARNOLE si la réserve foncière est prévue pour de l'urbain, une zone d'activités ?

➤ **Michel FARNOLE, adjoint au maire de Narbonne**, précise que la vocation de cette réserve foncière est en attente de décision.

Réponse Maître d'Ouvrage :

Concernant les choix à faire, RFF souhaite rappeler le processus décisionnel et indique que ce dernier ne relève pas de RFF. RFF a pour mission de proposer un projet structurant pour le territoire à partir des avis recueillis, à un coût raisonnable.

Mais pour que RFF puisse proposer des éléments qui vont au-delà de ce qui est présenté aujourd'hui, un comité de pilotage est nécessaire, notamment pour porter ce projet au Ministre.

RFF espère proposer une bande de 1 000 m lors de la réunion de ce comité de pilotage. A la suite de ce comité de pilotage, le Préfet de Région devra consulter officiellement l'ensemble des acteurs du territoire pour recueillir des avis formels et non pas comme aujourd'hui des avis exprimés en commission consultative.

Le rapport du Préfet sera joint par la suite au dossier de RFF et le Ministre statuera. RFF précise que plus les gens auront une vision partagée du projet, moins il y aura de risque politique et plus le Ministre sera enclin à signer rapidement son approbation.

Mais pour ce faire il est important qu'à la première étape, RFF puisse présenter des choix à un comité de pilotage.

Pour accélérer le processus, RFF n'a pas attendu que ce comité de pilotage soit créé et se soit prononcé sur le financement des études.

A l'issue du débat public, RFF, au regard de l'urgence pour la région, a décidé de financer, par anticipation, une partie des études à hauteur de 5 millions d'euros sur la quarantaine requise.

RFF précise que des études plus poussées ne pourront être présentées sans comité de pilotage et insiste donc sur l'urgence de la constitution de ce dernier.

➤ **Marie-Paule BARDECHE - Sous-Prefet de Narbonne**, note que des avancées ont notamment été réalisées au travers des commissions consultatives de la veille et du jour même avec la confirmation des engagements financiers pour les études de la part du Conseil régional du Conseil général de l'Aude et de la Communauté d'agglomération de Narbonne et l'annonce de réflexions en cours de la Mairie de Béziers et de la communauté d'agglomération de Carcassonne.

Elle rappelle que ces réunions permettent de recueillir les avis des élus et de nourrir les études et d'avancer dans les précisions.

Elle précise notamment que lors de la commission consultative de la veille un consensus a été trouvé sur les options de passage entre Salses-le-Château et Peyriac-de-Mer avec le choix de l'option la plus proche de l'autoroute A9.

Réponse Maître d'Ouvrage :

RFF confirme que lors de la commission du 14 septembre, l'ensemble des acteurs se sont prononcés globalement pour suivre les couloirs de nuisances existants, c'est-à-dire se rapprocher de l'autoroute.

A l'arrivée sur Fitou, il s'agissait de savoir s'il convenait de suivre l'autoroute en se rapprochant de Caves ou s'il convenait de suivre la nationale. Dans tous les cas, ce sont les options Est qui ont été retenues.

Conclusion de la séance

Marie-Paule BARDECHE constate que sur la séquence entre Peyriac-de-Mer et Vendres, objet de la présente commission, un consensus se dégage avec une préférence sur l'option de passage ouest pour l'ensemble des personnes qui se sont exprimées.

Des points ont été précisés en ce qui concerne la compatibilité et la nécessité d'un travail à faire sur la zone d'aléa faible de l'usine Comurhex.

Elle rappelle la problématique des lignes Très Haute Tension et la prise en compte de leur traitement et précise que ce point sera à aborder. Marie-Paule BARDECHE rappelle également l'enjeu des inondations avec les questions de protection des populations, enjeu bien connu et abordé ce jour.

Marie-Paule BARDECHE précise que tous les services de l'Etat, les services de RFF et les services des Syndicats seront très attentifs à ces questions, qui peuvent aujourd'hui être traitées par des réponses techniques. Il conviendra de choisir les meilleures.

Elle relève que les discussions et les études concernant la question de la mixité de la ligne devront se poursuivre. Des avis très forts se sont exprimés aujourd'hui notamment avec un souhait clair des élus en faveur de la mixité Fret/Voyageurs.

Enfin, la discussion devra également se poursuivre sur la question de la gare ou des gares, question effectivement centrale en termes d'aménagement et d'impact du territoire.

Le Narbonnais est notamment à un carrefour des voies de circulation Nord/Sud et Est/Ouest. La question est donc à approfondir avec un souhait des élus de l'Aude d'avoir une gare sur Narbonne.

Les études vont se poursuivre avec un objectif de choix de fuseau restreint en 2011.

L'échange a été nourri et les élus ont défendu des options convergentes. La réunion montre l'intérêt de poursuivre la concertation.

Réseau Ferré de France remercie l'ensemble des participants pour leur participation à cette réunion et les invite à clore cette demi-journée autour d'une collation.

Fin de la commission consultative à 12h00
