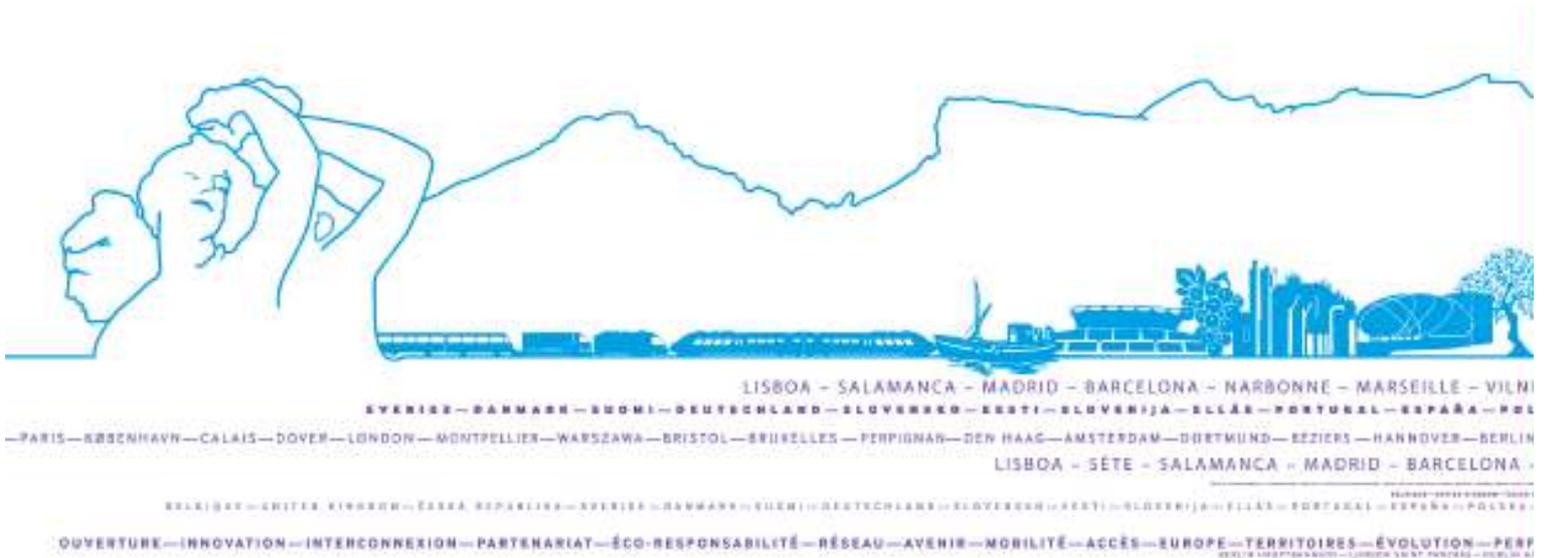


Compte-rendu

DEUXIEME COMMISSION CONSULTATIVE – SEQUENCE 2

Mardi 16 novembre 2010 – LA PALME
Foyer communal – Place de la République



Début de la réunion 10h15 en présence de 15 participants

NOM	PRENOM	ORGANISME	FONCTION
FABRE	Marie-Hélène	Sénat	Assistante parlementaire
THERON	Christian	Conseil général Mairie de Roquefort-des-Corbières	Conseiller général, canton de Sigean et maire
MIAILHE	Roger	Communauté de communes Corbières en Méditerranée	Président
PERERA	José	Le Grand Narbonne	Conseiller municipal
PLA	André	Mairie de La Palme	Maire
BOUTON	Alain	Mairie de Treilles	Maire
BRUNEL	Roger	Mairie de Portel-des-Corbières	Maire
DESMIDT	Jean	Mairie de Caves	Maire
DEVOUGE	Dominique	Mairie de Feuilla	Adjoint au maire
TARRIUS	Patrick	Mairie de Fitou	Maire
ARMENGAU	Alexis	Mairie de Fitou	Adjoint au maire
BONAVIA	Frédéric	Mairie de Leucate	Responsable du service urbanisme
LAUS	Renaud	Mairie de Narbonne	Conseiller
ROSSI-FERRARI	Isabelle	INGEROP	Directeur Adjoint
CAREL	Damien	INGEROP	Chargé de projet

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

- **Eduard Parant** - Chef de mission Ligne nouvelle Montpellier Perpignan

Le déroulé de la commission

La présente commission réunit les élus concernés par la séquence 2 du couloir d'études de 5 km de large qui se décline de Salses-le-Château à Peyriac-de-Mer. Le déroulé est le suivant :

- Rappel de la première réunion de la commission consultative et des questions qui avaient été posées,
- Déroulé des réunions tenues depuis le mois de septembre et présentation des réunions à venir d'ici à la fin 2010,
- Focus sur les principales caractéristiques de la séquence : les trames vertes et bleues, le paysage, l'hydraulique, les cavités et carrières ;
- Retour sur les ateliers « massifs de la Gardiole et des Corbières » du 14 octobre 2010 et « hydraulique » du 7 octobre 2010 ;
- Présentation d'une maquette en 3 dimensions des options de passage de la séquence.

La présentation s'est enrichie d'un échange sous forme de questions réponses avec la salle.

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

Les réunions / manifestations de concertation depuis septembre 2010

Septembre 2010 : Réunions des 5 commissions consultatives du 13 au 17 septembre avec une présentation aux élus des réflexions menées lors de l'atelier environnement du 7 septembre 2010 et des propositions des options de passage étudiées par RFF.

Octobre 2010 : Travail en ateliers sur la ressource en eau (le milieu hydraulique et les inondations) (7 octobre), sur les deux massifs emblématiques que sont les Corbières et la Gardiole (14 octobre), et sur le transport de marchandises et les activités logistiques en Languedoc Roussillon (6 octobre). Les échanges au cours de ces différents ateliers ont permis d'enrichir le recueil de données et de faire évoluer le projet en conséquence.

Novembre 2010 : Seconde session des commissions consultatives entre le 15 et le 19 novembre.

Décembre 2010 : Réunions publiques permettant des échanges avec le grand public. La réunion relative à la séquence 2 se tiendra le 8 décembre à La Palme. Les documents présentant le planning de ces réunions sont disponibles dans les mairies et sur le site Internet du projet (www.lalignenouvelle.com).

RFF a souhaité tenir ces réunions dans les communes rurales directement concernées par le projet plutôt que dans les grandes agglomérations moins impactées au niveau foncier.

Outre ces réunions, RFF a réalisé un travail de terrain en organisant des réunions avec :

- des communes concernées par le projet et autres rencontres (Fitou et Cuxac d'Aude dernièrement) ;
- les services de l'Etat :
 - Service Départemental de l'Architecture et du Patrimoine pour anticiper la préparation des dossiers réglementaires relatifs aux sites et monuments inscrits aux inventaires ;
 - Office National des Forêts pour la thématique forestière (même si les forêts du couloir d'études n'ont qu'une très faible vocation de production, elles présentent une forte valeur sociale) ;
 - Direction Départementale des Territoires et de la Mer pour les problématiques liées aux risques d'inondations et aux Plans de Prévention des Risques Technologiques ;
- les professionnels du monde agricole (SAFER, FDSEA, etc.) pour préparer les autorisations de pénétrer dans les parcelles et les protocoles indemnitaires attenants (le 9 décembre prochain).

Des expositions itinérantes en mairie ont démarré avec l'installation, dans les communes de moins de 10 000 habitants. Pendant une semaine les habitants peuvent s'informer sur le projet, via 3 panneaux d'explication placés dans les halls.

Des expositions permanentes se tiennent dans les Maisons de la Région à Perpignan, Narbonne et Béziers.

Des expositions sont aussi installées dans plusieurs centres commerciaux répartis sur le couloir d'étude. Pour la séquence 2, le centre commercial est l'hypermarché de Sigean où l'exposition est en place du 22 au 29 novembre 2010.

Le comité de pilotage : la date du 3 décembre est envisagée

Le focus sur les options de passage

La présentation commence par la carte des options de passage qui avait été présentée en fin de réunion lors de la commission consultative de septembre.

Aujourd'hui, trois options de passage sont à l'étude à partir de Salses le Château.

La hiérarchisation des principaux enjeux de la séquence montre une sensibilité particulière dans le secteur d'Opoul-Périllos avec la superposition du massif des Corbières (site NATURA 2000) et du site SEVESO de Titanobel.

L'option la plus à l'ouest offre le linéaire le plus court, sachant qu'un kilomètre de LGV coûte environ entre 20 et 40 millions d'euros. Chaque kilomètre en moins à parcourir est donc une économie pour le projet. De plus, le relief accidenté rencontré n'est pas propice au passage de la ligne. Il y aurait moins de kilomètres mais chaque kilomètre coûterait plus cher.

La deuxième option (option médiane) englobe le projet imaginé il y a une quinzaine d'années. En revanche, il faudrait justifier lors de l'enquête publique l'intérêt de cette option alors qu'il existe des options de passage plus à l'est avec moins de sensibilité (fonds jaune ou orange sur la carte). Il faudrait démontrer que l'option retenue est la meilleure pour l'environnement à un prix acceptable.

Le travail d'estimation des coûts de chaque option est donc en cours de réalisation.

La troisième option, qui jumèlerait l'autoroute à partir de Salses-le-Château, n'est pas concrétisable partout les vitesses de circulation entre la route et le rail étant très différentes.

Aujourd'hui, les options privilégiées sont donc les suivantes :

- Opoul-Périllos – Treilles – Caves ;
- Salses le Château – Fitou – La Palme.

➤ **André PLA – Maire de La Palme** rappelle que dans le plan local d'urbanisme (PLU), des emplacements ont été imposés et actés et qu'il est encore plus précis que les options de passage présentées (bande d'emprise de 100 m). Les maires avaient donné leur accord à ce tracé car l'impact était moins important sur le vignoble, l'option médiane ne posant pas de problème.

Monsieur le maire s'étonne que l'Etat remette en cause ce choix et semble accorder moins d'importance à la viticulture. En tant qu'ancien responsable viticole, Monsieur PLA rappelle que ce n'est pas parce que la viticulture a moins de dynamisme qu'il « faut baisser les bras ».

L'option qui longe la RD6009 traverse le vignoble de Fitou et ne retient pas la faveur de Monsieur le Maire.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

L'intérêt d'un passage au plus près des infrastructures existantes, c'est-à-dire longer l'autoroute A9 puis la RD6009, est qu'il offre une longue ligne droite. Un jumelage est donc possible, sans créer de nouvelle coupure dans la plaine. Les contraintes que cela pose seront ensuite présentées.

➤ **Patrick TARRIUS – Maire de Fitou** rejoint les propos de Monsieur le Maire de La Palme. Il y a environ 15 ans, les élus s'étaient battus pour un tracé qui convenait à tout le monde. Concernant la viticulture, l'emprise sur Fitou était de 15 ha sur le vignoble, réduit à 10 ha après négociation.

Aujourd'hui, 20 ha sont concernés. La viticulture étant moribonde, les viticulteurs seront tentés de vendre leurs terrains. Le Maire estime qu'il est de sa responsabilité d'avoir une vision à long terme et de défendre la viticulture, d'autant plus qu'il représente le village d'appellation.

De plus, l'option la plus à l'est coupe de nouveau la commune en passant entre le village de Fitou et les Cabanes de Fitou. Outre l'autoroute, Monsieur le Maire craint la « forêt de caténares » qui aura du mal à s'intégrer au paysage d'après lui.

Monsieur TARRIUS réitère sa demande de revenir sur le tracé initial puisqu'il y avait eu un consensus malgré le passage dans des zones sensibles. Le tracé était conciliable avec la réglementation NATURA 2000 et les bâtiments de France du fait de la proximité de la chapelle de Saint-Aubin. Pourquoi revenir sur ce tracé hormis pour des problèmes financiers ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

L'écueil n'est pas financier mais concerne l'acceptabilité environnementale du projet. A l'inverse, c'est peut-être pour des raisons financières que l'on reviendra vers l'ancien tracé. L'option Est apparaît moins traverser de zones sensibles mais s'inscrit dans un secteur où l'homme est présent

➤ **Christian THERON – Maire de Roquefort-des-Corbières** note que les deux options sont gênantes pour l'ensemble des communes, de Fitou à Peyriac et Portel. Il faut trouver la solution qui arrangera tout le monde. L'option la plus à l'est « arrange » Roquefort ; tandis que pour La Palme, c'est l'inverse. Il faut donc « coller » au plus près de l'autoroute ou de la route ou alors passer entre les deux.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

La ligne nouvelle entre l'autoroute et la nationale n'a recueilli aucun consensus car cela consisterait à créer une troisième infrastructure dans la plaine. Mais Monsieur le Maire exprime bien les choix collectifs qui sont devant nous.

➤ **Christian THERON – Maire de Roquefort-des-Corbières** propose de franchir l'autoroute ou de passer en tunnel le plus souvent possible. Ceci arrangerait tout le monde et apporterait du travail aux entreprises locales. Plus il y a d'ouvrages d'art et de tunnels, et plus les entreprises locales en bénéficieront, d'après lui.

Alain BOUTON – Maire de Treilles précise que sa commune s'était préparée à l'arrivée de la ligne nouvelle par la réorganisation foncière. Il n'y aura donc pas beaucoup de difficulté à passer par l'ancien tracé. Ce qui est certain c'est que dans l'une des options, Caves et Treilles sont touchées, Caves étant beaucoup plus impactée ; dans l'autre option, c'est La Palme et Fitou. Enfin, Monsieur BOUTON rejoint M. THERON pour dire que le tracé doit être précisé au plus tôt, en limitant le plus possible la gêne pour les villages

➤ **Jean DESMIDT – Maire de Caves** remercie Monsieur PARANT de sa réponse au courrier transmis par la mairie. Ce courrier a été rédigé à la suite d'un vote du conseil municipal qui s'est positionné sur les éléments présentés lors de la première commission consultative.

Le passage entre l'autoroute et la RD6009, compte tenu des projets de développement du parc d'activité économique Ecoparcs, a reçu un accueil défavorable du conseil municipal. La commune tient fortement au projet de développement du parc d'activités.

Monsieur le Maire rappelle que du fait de la construction de l'autoroute, un hameau a été créé (hameau du Vieux Pont), isolant cinq habitations du reste de la commune.

Par ailleurs, la zone située dans la plaine est une zone AOC et est donc particulièrement sensible.

Pour terminer, Monsieur le Maire rejoint les élus qui se sont exprimés en faveur de l'ancien tracé. Des anciens élus de sa commune se demandent pourquoi l'ancien tracé n'est pas étudié plus précisément.

➤ **Alain BOUTON – Maire de Treilles** pense, sous réserve de vérification, que les zones NATURA 2000 n'existaient pas en 1992.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Les études antérieures doivent être révisées, notamment pour tenir compte des nouvelles réglementations, comme le souligne M. BOUTON.

➤ **Marie-Hélène FABRE – Assistante parlementaire, représente le Sénateur Roland Courteau** confirme que les zones NATURA 2000 n'existaient pas, mais que celles-ci tiennent compte des zones « gelées » par l'emplacement du PIG.

Madame FABRE est interpellée par la réponse apportée à Monsieur TARRIUS concernant les questions financières qui pourraient faire revenir vers le tracé Querrien de 1992. Madame FABRE attend la suite de l'exposé.

➤ **André PLA – Maire de La Palme** souligne que l'option la plus à l'est traverse la plaine, l'Ecoparcs et la zone d'activités des Cabanes de La Palme. Ces écueils viennent s'ajouter à l'impact sur le vignoble de l'option qui longe la RD6009.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Comme rappelé en début d'exposé, la démarche n'est pas d'aller faire une infrastructure entre l'autoroute et la nationale.

Soit l'option médiane est retenue comme il était prévu à l'origine ; dans ce cas, le projet longe l'autoroute de Peyriac à Caves puis s'engage Sud Ouest dans le massif.

Soit, pour des questions environnementales et fonctionnelles (possibilité de faire circuler du fret), le projet est de jumeler aux infrastructures existantes en longeant l'autoroute depuis Peyriac, puis la nationale de Roquefort à Caves. Il ne s'agit donc pas d'aller au milieu des vignes. La limite est l'existence de projets humains, notamment de zones d'activités.

➤ **Christian THERON – Maire de Roquefort-des-Corbières** fait remarquer que dans le projet de 1992, il y avait une commune qui n'était pas satisfaite, c'était Roquefort.

Monsieur le maire fait deux propositions : construire un pont pour franchir l'autoroute et la route et un tunnel sous La Palme. Le tunnel avait été accepté en 1992 ; il ne reste plus que le pont à faire valider.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

La commune de Roquefort a également un projet de panneaux photovoltaïques sur le plat des vignes. Il faudrait donc que la ligne nouvelle passe dessous.

➤ **Christian THERON – Maire de Roquefort-des-Corbières** estime que d'une façon ou d'une autre, la ligne devra passer en tunnel car en surface, il existe des sites classés. Avec cette solution en tunnel, tout le monde serait satisfait : Sigean, Portel, La Palme, Caves, Fitou, Feuilla, Treilles.

Focus sur les trames vertes et bleues

Les trames bleues sont les cours d'eau qui permettent les migrations des poissons, mais aussi des batraciens et de la faune le long de la ripisylve. Les trames vertes sont des corridors pour la faune qui permettent les échanges entre des cœurs de nature.

Le massif des Corbières est un réservoir de biodiversité. En zoomant sur la carte, on retrouve des zones NATURA 2000, des ZNIEFF de type I, des ZNIEFF de type II, des zones humides. Il existe de nombreuses trames vertes qui permettent les échanges entre le massif des Corbières et la zone littorale. La principale trame bleue est la Berre.

L'insertion du projet vis-à-vis des trames vertes et bleues sera un point important lors de l'instruction des dossiers par le ministère. Sur la séquence 2, plus on se projette vers l'intérieur du massif des Corbières (à l'ouest) et plus le projet se rapproche des cœurs de nature. Même si l'ensemble des élus est d'accord pour traverser le massif les Corbières, RFF les alerte sur le fait que les services instructeurs de l'Etat demanderont de solides justifications eu égard aux derniers textes de la loi du Grenelle de l'Environnement. RFF estime que l'option la plus à l'ouest ne sécurise pas le projet.

Focus sur l'insertion paysagère du projet

La diapositive n°9 présente le piémont des Corbières entre la plaine et les hauteurs du massif des Corbières. C'est dans ce paysage que s'inscrit l'autoroute actuelle. Le piémont est identifié comme une zone de mutation rapide. Ce paysage a été créé par l'homme.

L'insertion paysagère consistera à rechercher l'endroit le plus neutre pour créer une infrastructure. Si l'on part du principe que les paysages vierges de toute présence humaine et de transformation faite par lui doivent être conservés et préservés, le projet ne devrait pas s'inscrire dans le massif des Corbières. Si l'on a une vision anthropique, « c'est ici que j'habite et je ne veux pas voir la ligne nouvelle », dans ce cas il est préférable d'inscrire la ligne nouvelle, hors de la vue, dans les Corbières très peu peuplées.

Le projet de 1992 s'inscrivait dans le piémont avant de partir dans les Corbières vers les champs d'éoliennes nouvellement créés.

Lors de l'atelier spécifique « massifs de la Gardiole et des Corbières », le parc naturel régional de la Narbonnaise en Méditerranée a mentionné qu'il va engager une Charte paysagère de la zone de piémont. La ligne nouvelle sera prise en compte dans cette démarche.

Les conclusions de l'atelier « Massifs de la Gardiole et des Corbières » étaient les suivantes :

- limiter la fragmentation du massif : éviter de créer une infrastructure dans une zone vierge ;
- prendre en compte l'impact visuel depuis le littoral ;
- privilégier la zone de piémont : selon les acteurs présents à l'atelier, cette zone est la plus favorable pour l'insertion paysagère et les enjeux écologiques.

Focus sur l'hydraulique

Un atelier spécifique a été organisé le 7 octobre 2010 à Narbonne sur cette thématique en présence notamment des syndicats mixtes de bassins. Deux aspects sont abordés au travers de cette problématique : l'eau potable et l'écoulement des eaux de surface ou souterraines avec les risques d'inondation.

Le contexte est le suivant :

- quasiment tous les cours d'eau sont traversés perpendiculairement ;
- manque d'informations sur certains petits cours d'eau car tous n'ont pas fait l'objet de mesures de débits de crues ; or les ouvrages devront être dimensionnés pour laisser passer les crues éventuelles. Des études devront être conduites pour tous les cours d'eau ;
- contexte réglementaire de la loi sur l'eau est extrêmement strict.

Les exigences sont les suivantes :

- respecter les capacités de stockage ;
- respecter l'équilibre physique des cours d'eau : un ouvrage ne peut pas être réalisé dans le lit mineur même si le cours d'eau est à sec la plupart du temps ;
- respecter la répartition des directions et des vitesses d'écoulement ;
- respecter la déconcentration des écoulements ;
- respecter les continuités écologiques : des ouvrages spécifiques, adaptés au maintien des continuités (maintien d'un fil d'eau dans la buse par exemple), devront être étudiés. Ces ouvrages sont plus techniques et plus chers.

L'ensemble des bassins versants ont été identifiés :

- la combe Léon (dans les Pyrénées-Orientales),
- le Plat et le Vigné sur Fitou
- une zone endoréique : bassin qui ne s'écoule pas naturellement vers la mer. Lors d'événements pluvieux, le bassin se remplit et se vidange par le réseau souterrain de karsts. La prise en compte de cette zone est particulièrement importante car il ne faut pas que la ligne nouvelle, en créant une tranchée, ouvre cette zone initialement fermée et qu'en cas de crue, les eaux de ruissellement dévalent à la surface.
- le canaveire,
- l'arène,
- le Picassou,
- le Rieu,
- une autre zone endoréique au droit de Sigean entre l'autoroute et la nationale,
- la Berre,
- le Colombier
- le Saut de l'Ane.

L'identification des bassins versants est complétée par une estimation de leur taille pour estimer les débits de crue de ceux-ci et donc le dimensionnement des ouvrages.

Un autre enjeu est pris en compte dans la région : les zones de submersion marine et les zones inondables notamment au niveau des étangs où se jettent les cours d'eau. Ces contraintes sont surtout présentes au nord de la séquence. Le Rieu et la Berre sont les principaux cours d'eau concernés.

Les Cabanes de Fitou font l'objet d'une étude spécifique par le SMMAR (syndicat mixte des milieux aquatiques et riverains).

Pour l'insertion du projet, il est plus facile d'insérer le projet en amont des cours d'eau qu'en aval, là où les zones inondables sont larges.

Dans les données reçues par le SMMAR, il y a notamment une étude sur la Berre qui s'est enfoncée de 8 mètres en 40 ans en raison du phénomène d'érosion.

➤ **Roger BRUNEL – Maire de Portel-des-Corbières** indique que dans sa commune, les sédiments sont tellement importants que lors de crues, les eaux débordent dans le village.

Focus sur les cavités souterraines

RFF présente en séance une carte des cavités répertoriées par le BRGM

A Treilles, il existe une carrière de Feldspath en activité.

A Fitou, 3 carrières ont été recensées.

A Caves, Monsieur le Maire précise qu'il existe des carrières, mais qu'elles ne sont plus exploitées.

A Portel-des-Corbières, les points sur la carte à la diapositive 15 correspondent à Terra Vinea (l'ancienne carrière a été aménagée en site touristique et sert de chaix de vieillissement). Cette carrière exploitait le gypse sur une quarantaine de kilomètres de galerie.

RFF a souhaité anticiper sur ce volet. En effet, ces éléments sont à prendre en compte dès maintenant car conforter des terrains souterrains coûte très cher et ce coût peut être discriminant pour les options de passage.

Focus sur les autres contraintes

Les autres contraintes de la séquences sont :

- Les grandes infrastructures routières (l'autoroute ; la RD6009),
- le plan de prévention des risques technologiques (PPRT) du site industriel Titanobel, à Opoul-Périllos ;
- les fermes éoliennes dont le nombre ne cesse de croître : il faut donc que le projet de ligne nouvelle avance assez vite pour éviter de se retrouver avec un territoire très contraint par la présence d'éoliennes (présence d'une distance de sécurité pour éviter un bris de pale sur la voie ferrée ; évitement plus difficile) ;
- la mixité : est-il pertinent de faire passer des trains de fret dans les Corbières ? Le projet initial consistait à réaliser une ligne uniquement voyageurs. S'il est décidé de faire circuler des trains de fret dans les Corbières, il faut alors calculer le coût au kilomètre qui pourrait alourdir fortement le coût du projet. L'option « est » dans la plaine est de ce point de vue, à priori plus plane avant Fitou.

Selon que l'on opte pour une ligne voyageurs ou une ligne voyageurs et fret (ligne mixte), le rayon de courbure minimal sera plus ou moins grand.

Pour une ligne uniquement voyageurs à 350 km/h, le rayon de courbure est de 6 000 m c'est-à-dire que l'on fait un demi-tour en 12 km. En présence de fret et de TGV, il faut aller encore plus droit, donc augmenter le rayon de courbure (environ 7 000 m).

➤ **Roger MIALHE – Président de la communauté de communes Corbières en Méditerranée** : demande pourquoi doit-on aller plus droit avec la présence de trains de fret alors que ceux-ci vont moins vite ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

RFF prend l'exemple d'un cycliste qui se penche pour tourner. Lors de course cycliste, on en vient à faire courir les athlètes sur un anneau de vitesse dont les virages sont relevés. Si on arrête de pédaler, on se retrouve en bas de l'anneau.

Le TGV est comparable au sprinteur. Quand on relève le virage, il passe bien à grande vitesse. Le train de fret roule moins vite : il ne monte donc jamais dans le virage et reste coincé en bas (autrement dit, il use le rail intérieur qui, à l'entretien, coûte plus cher). Pour éviter cela, il ne faut donc pas relever le virage. En revanche, si on ne relève pas trop le virage, le TGV ne peut pas aller aussi vite. Donc pour aller aussi vite, il ne faut pas faire de virage.

Focus sur les contraintes techniques

RFF présente des schémas types qui permettent de partager un vocabulaire commun.

- Un remblai signifie que le projet se situe au-dessus du terrain naturel.
- Un déblai signifie que le projet se situe en-dessous du terrain naturel. Si le déblai est très profond, on parle de tranchée (qui peut être ouverte ou couverte).
- Concernant les tunnels, le choix du monotube est retenu pour des trains de voyageurs. Plus la vitesse augmente et plus la taille du tube augmente pour éviter l'effet piston (douleur aux oreilles).

Le tunnel bi-tube est retenu dans le cas d'une ligne mixte pour des raisons de sécurité si la longueur du tunnel est supérieure à 800 mètres.

RFF présente ensuite 3 exemples types de profils en long correspondants aux 3 options de passage présentées en séance.

Le tunnel bi-tube est la solution la plus chère.

L'option Ouest est certes la plus courte, mais c'est également celle qui passe le plus en zones sensibles. Quand on analyse le relief, c'est celle qui monte le plus haut, avec des dénivelées très importantes qui induiront beaucoup de tunnels et de ponts.

A l'opposé, l'option littorale est la plus plate sur une grande partie de son linéaire puisqu'elle s'inscrit dans la plaine. Toutefois, de Fitou à Salses, l'option a beau être le long de l'étang, le relief n'est pas plus plat. On monte fortement puis on redescend et on remonte à nouveau avant de redescendre sur la plaine du Roussillon. La ligne ne pourra pas épouser le relief surtout si elle est circulée par des trains de fret.

L'option médiane, qui englobe le tracé de 1992, monte très haut puis ne rencontre que peu d'accidents topographiques.

Aucune des trois options n'est immédiatement favorable aux trains de marchandises. La question à se poser est de savoir s'il est judicieux dans ce cas de faire passer les trains de marchandises sur la ligne nouvelle, si le trafic prévisible ne l'impose pas.

➤ **Christian THERON – Maire de Roquefort-des-Corbières** estime qu'il est préférable que les trains de fret ne passent pas sur la ligne nouvelle. Il serait ainsi possible de mettre des rayons de courbure plus faibles et de jumeler la ligne nouvelle à l'autoroute.

➤ **Alain BOUTON – Maire de Treilles** juge l'analyse intéressante mais souhaite visualiser les ouvrages au niveau de chaque commune. Il rappelle que dans le tracé initial, il y avait un viaduc de 600 m à Treilles après Caves.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Le niveau d'études ne permet pas de connaître aujourd'hui la longueur de chaque ouvrage d'art. Une chose est sûre, c'est qu'au niveau de Treilles, une brèche est à franchir si la ligne repasse au droit de l'ancien tracé.

➤ **Marie-Hélène FABRE – Assistante parlementaire, représente le Sénateur Roland Courteau** déplore les 18 années perdues puisque des propositions faites aujourd'hui sont très proches du projet Querrien. Reste en suspens la problématique de la mixité : le fret en provenance de l'Espagne est conséquent ; l'autoroute A9 est plus que saturée. Lors du débat public à Narbonne, Madame FABRE avait compris que Narbonne-Montpellier serait une ligne mixte et que Narbonne-Perpignan serait uniquement voyageurs.

Malgré le travail remarquable de RFF, il aurait été plus simple de partir du projet initial et de le mettre à jour. Selon Mme FABRE on serait arrivé à peu près aux mêmes résultats et problématiques : zones sensibles et humides (Cuxac-d'Aude, plaine de l'Aude qui seront abordés en commission consultative à Narbonne), ouvrages d'art à construire par exemple sur Roquefort. Marie-Hélène FABRE déplore le manque d'avancées pour la région et pour le département de l'Aude. Par ailleurs, la commission consultative qui se tiendra à Narbonne le 16 novembre verra émerger la problématique des gares, laquelle est intimement liée aux options de passage. Marie-Hélène FABRE se déclare déçue et en « colère ».

Réponse du Maître d'Ouvrage :

RFF ne peut que constater l'arrêt du projet en 1995 et le fait que l'enquête publique n'ait pas eu lieu. Aujourd'hui, RFF espère réussir à mobiliser l'ensemble des acteurs autour du nouveau projet pour que celui-ci aille jusqu'à son terme. RFF invite les participants à ne pas négliger la première partie de la réunion relative à l'environnement, car le projet sera instruit par des personnes qui vérifieront avant tout que l'ensemble des enjeux a été pris en compte et ils seront attentifs au coût du projet.

Pour les gares, l'impact du positionnement d'une gare dans l'ouest narbonnais sera examiné lors de la commission consultative de Narbonne. Ce positionnement n'a pas seulement un impact immédiat sur le territoire de la gare mais aussi sur les communes limitrophes.

➤ **Christian THERON – Maire de Roquefort-des-Corbières** rappelle qu'il était prévu lors des premières études, un début des travaux en 1995 et une mise en service en 2000. L'enquête publique aurait dû débuter en 1993 puisque l'option de passage avait été arrêtée.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Le projet n'a été approuvé qu'en 1995 par le Ministre et la déclaration d'utilité publique (DUP) n'aurait donc pas pu être obtenue avant 1997.

➤ **Christian THERON – Maire de Roquefort-des-Corbières** estime que l'étude menée par RFF est bien plus poussée qu'en 1995. Il n'y avait par ailleurs pas eu de réunion de concertation à cette époque sous ce format. Il estime profitable que les maires soient tous réunis. En revanche, lors de la précédente réunion RFF annonçait une mise en service en 2020 au plus tard. Cette échéance de mise en service n'est aujourd'hui plus tenable.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

C'est pourtant bien le planning sur lequel RFF conduit ces études ; un lancement de l'enquête d'utilité publique à l'horizon 2015 et une mise en service à l'horizon 2020.

➤ **Christian THERON – Maire de Roquefort-des-Corbières** espère que les réunions avec les élus vont continuer pour que ceux-ci soient entendus.

Présentation de la maquette virtuelle en trois dimensions de la séquence

RFF propose aux participants de parcourir la séquence, vue « d'avion » et en trois dimensions.

Survol de l'option médiane

➤ **Alain BOUTON – Maire de Treilles** revient sur Fitou et Treilles : l'option longe le gazoduc et Madame le Préfet a demandé aux communes d'inscrire une bande de 100 m d'inconstructibilité.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Les réseaux de gazoduc, comme l'ensemble des réseaux, ont été recensés. Les gazoducs apparaissent en vert sur l'atlas cartographique remis lors de la première commission consultative.

Survol de l'option littorale

➤ **Roger BRUNEL – Maire de Portel-des-Corbières** précise que l'option littorale permettra de rester au plus près de l'autoroute.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

RFF confirme ce fait.

➤ **Christian THERON – Maire de Roquefort-des-Corbières** estime qu'à La Palme et Roquefort, un tunnel est obligatoire.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

RFF confirme également la nécessité d'un tunnel au sud de Roquefort.

➤ **André PLA – Maire de La Palme** estime qu'il est possible de solutionner les problèmes de Roquefort et de La Palme. En repartant de l'ancien tracé et du principe qu'il faut un tunnel, il est possible d'éviter Roquefort en partant à l'est pour rejoindre l'option littorale en longeant l'autoroute.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

RFF précise qu'il faudrait passer sous l'autoroute puis la franchir à nouveau pour repartir à l'ouest de Narbonne. Cela ferait donc deux franchissements, possible mais plus onéreux.

➤ **Christian THERON – Maire de Roquefort-des-Corbières** ne compte qu'un seul franchissement puisque le premier était obligatoire.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

RFF questionne Monsieur le Maire sur les avantages de cette solution pour la commune.

➤ **Christian THERON – Maire de Roquefort-des-Corbières :** répond que les nuisances seront concentrées au même endroit et que la ligne s'éloignerait du village.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

RFF fait remarquer que le tracé PIG (apte à 350 km/h) n'arrive pas à épouser la courbure de l'autoroute et qu'il faut donc soit franchir l'autoroute pour aller de l'autre côté, soit prendre la courbure au maximum telle qu'elle est présentée. RFF étudiera cette solution.

➤ **Alain BOUTON – Maire de Treilles** fait remarquer que la proposition de Monsieur THERON, soutenue par Monsieur PLA, est plus réalisable avec l'option littorale car on arrive plus droit.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

L'idée, en arrivant de La Palme, est de passer sous l'autoroute et de ressortir au même endroit que le tunnel.

Conclusion de la séance

La prochaine réunion permettra de présenter les coûts de chaque option..

L'assistance est remerciée pour sa participation active aux échanges et est conviée à poursuivre ce moment de partage autour d'une collation.

Fin de la commission consultative à 12H15
