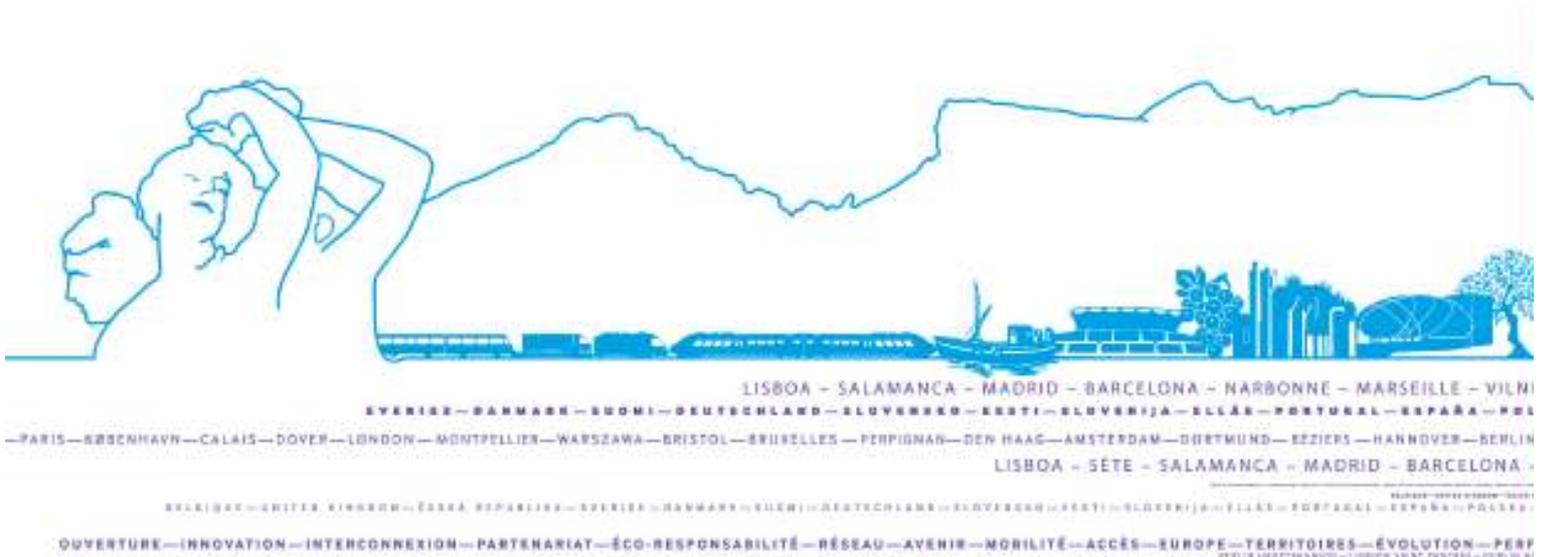


Compte-rendu

DEUXIEME COMMISSION CONSULTATIVE – SEQUENCE 3

Mercredi 17 novembre 2010 – NARBONNE
Palais des sports, des arts et du travail – Boulevard Frédéric Mistral



Début de la réunion 10h15 en présence de 30 participants

NOM	PRENOM	ORGANISME	FONCTION
FABRE	Marie-Hélène	Sénat	Assistante parlementaire
CODORNIOU	Didier	Conseil Régional Languedoc-Roussillon	Vice Président
FOULQUIER	Dany	Conseil Général de l'Aude	Chargé de mission
JOURDET	Anne-Marie	Conseil Général de l'Aude	Conseillère générale, canton Narbonne Ouest
BRUNEL	Serge	Communauté d'agglomération Le Grand Narbonne	Directeur général des services
VIALADE	Alain	Communauté d'agglomération Le Grand Narbonne	Délégué
PESCE	Serge	Communauté de communes « La Domitienne »	Vice Président
DEGAEFF	Jean-Pierre	Conseil Général de l'Aude	Directeur du service mobilité et déplacement
CROS	Pierre	Mairie de Nissan-lez-Ensérune	Maire
RIVEL	Jean-Luc	Mairie de Salles d'Aude	Maire
CLARIANA	Claude	Mairie de Lespignan	Maire
LAFFON	Aimé	Mairie de Marcorignan	Maire
GUZOVITCH	Claude	Mairie de Capestang	Maire
POCIELLO	Jacques	Mairie de Cuxac-d'Aude	Maire
LAURENS	Claudine	Mairie de Cuxac-d'Aude	Adjointe au maire
SCHEMBRI	Jean-Paul	Mairie de Moussan	Maire
OLIVE	Henri	Mairie de Moussan	Adjoint au maire
FABRE	Bernard	Mairie de Colombiers	Adjoint au maire
IZARD	Solange	Mairie de Coursan	Adjoint au maire
DURAND	Christian	Mairie de Coursan	Adjoint au maire
BANCILHON	Christian	Mairie de Montredon des Corbières	Adjoint au maire
LAUS	Renaud	Mairie de Narbonne	Conseiller municipal
PERERA	José	Mairie de Narbonne	Conseiller municipal
GEA	Bernard	SYCOT de la Narbonnaise	Président
PRAX	Romain	SYCOT de la Narbonnaise	Directeur
JOURNET	Marcel	INGEROP	Directeur
CAREL	Damien	INGEROP	Chargé de projet

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

Le déroulé de la commission

La présente commission réunit les élus concernés par la séquence 3 du couloir d'études de 5 km de large qui se décline de Peyriac-de-Mer à Vendres. 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 3 se tiendra le 7 décembre à Peyriac de Mer. 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.

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

Outre ces réunions, RFF a réalisé un travail de terrain en organisant des rencontres 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 Plan 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 3, le centre commercial est le Carrefour de Narbonne, avenue de la mer où l'exposition est en place du 29 novembre au 6 décembre 2010.

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

Focus sur les options de passage

La présentation commence par la carte des options de passage qui avait été présentée lors de la première commission consultative (diapositive 6).

Au sud de Narbonne une option de passage unique longe l'autoroute au niveau de Peyriac-de-Mer. Au nord de la séquence, vers Lespignan, on retrouve une option de passage unique. Entre les deux, plusieurs solutions sont étudiées :

Les questions posées étaient :

- comment aborder le Grand Narbonne et assurer sa desserte (gare nouvelle / gare centre) ?
- comment traverser les basses plaines de l'Aude ?
- passe-t-on à l'est ou à l'ouest du village de Nissan et éventuellement, longe-t-on la ligne actuelle ou doit-on s'en écarter pour passer plus à l'ouest ?

Le fond sur lequel sont tracées les options de passage est le résultat du diagnostic territorial présenté en septembre 2010 lors de la première commission consultative. Les zones en rouge représentent les secteurs concentrant les sensibilités majeures, non seulement pour le milieu naturel, mais aussi pour les zones inondables, les captages d'eau, les villages, les monuments historiques, etc.

3 options de passage sont proposées au niveau de Narbonne :

- **Option 1 Ouest : passage vers Montredon.**

Les points positifs de cette option sont :

- mixité possible du Nord au Sud,
- connexion possible vers Toulouse,
- gare possible à Narbonne Centre (raccordement ligne classique/Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan vers Nissan) ou Narbonne Ouest,,
- traversée en amont des basses plaines de l'Aude, un peu plus courte que la ligne actuelle.

Cependant, cette option présente les inconvénients suivant :

- grande longueur d'ouvrages d'art hydrauliques,
- proximité du site SEVESO de Malvesy,
- proximité de Cuxac-d'Aude et Moussan,
- relief de Montredon à Bages.

- **Option 1 Médiane : jumelée avec la rocade de Narbonne (RD6009)**

Les points positifs de cette option sont :

- mixité possible mais plus difficile que dans l'option ouest car après le franchissement du Rec de Veyret, l'option est confrontée aux contreforts du massif des Corbières,
- option plus courte d'1,2 km, sachant que chaque kilomètre de ligne nouvelle coûte entre 20 et 40 millions d'euros
- gare possible à Narbonne Centre et aux portes de Narbonne au niveau du Rec de Veyret (gare nouvelle en viaduc).

Cependant, cette option présente les inconvénients suivants :

- plus d'ouvrages d'art même si le tracé est plus court,
- proximité dans le PPRT,
- cette option qui privilégie une gare à proximité de Narbonne est incompatible avec une gare à Nissan,
- passage dans une ZNIEFF de type I (butor étoilé),
- traversée plus en aval des plaines de l'Aude donc moins favorable au niveau hydraulique,
- caractère plus urbain du projet puisqu'on se rapproche de Narbonne.

- **Option 1 Est : option qui passe en tunnel sous Narbonne**

Les points positifs de cette option sont :

- évitement du site de Malvesy (PPRT),

- peu d'impact sur le bâti (tunnel).

Cependant, cette option présente les inconvénients suivant :

- grand linéaire d'ouvrage d'art et notamment un tunnel sous Narbonne et le canal de la Robine,
- raccordements de la ligne nouvelle vers les lignes existantes difficiles car l'option est en souterrain
- à la sortie du tunnel, l'option attaque le massif des Corbières en tunnel d'où une mixité au sud de Narbonne compromise.

Concernant les options de passage au niveau de Nissan, 2 options sont proposées :

- **Option 2 Est : la plus courte**

Cette option de passage est guidée par l'idée de limiter le linéaire de ligne nouvelle à créer.

Cependant, cette option présente les inconvénients suivant :

- traversée de zones NATURA 2000 (les collines d'Ensérune aussi sensibles que l'étang de Capestang),
- linéaire d'ouvrage d'art important pour franchir les collines, sauf à envisager une tranchée profonde, peu compatible avec le point de vue remarquable et le projet d'extension du site classé.

- **Option 2 Ouest : intègre le projet envisagé en 1995**

Les points positifs de cette option sont :

- englobe le PIG même si cela ne signifie pas que le tracé sera entièrement repris,
- permet l'implantation de toutes les options de gares nouvelles (Nissan, Narbonne)
- évite les sites NATURA 2000 des collines d'Ensérune et de l'étang de Capestang.

Cependant, elle s'inscrit dans la zone d'influence du canal du Midi et son insertion paysagère devra être soignée.

Point sur les dessertes futures

- **Via une gare nouvelle à Nissan :**
 - desserte des agglomérations de Béziers et de Narbonne assurée par la correspondance TER circulant sur ligne classique renforcée à l'horizon 2020,
 - inter modalité fer assurée,
 - inter modalité route assurée par la RD609 à aménager.
 - Gare a un seul niveau, avec correspondance quai à quai TER-TGV
- **Via une gare nouvelle à Narbonne (option ouest et médiane) :**
 - desserte du Grand Narbonne assurée directement,
 - inter modalité fer assurée avec la ligne Toulouse Narbonne. Dans ce cas, les voies seraient superposées,
 - inter modalité route assurée par la RD6113.

A noter qu'il y aurait moins de TER qui desserviraient cette gare que dans l'option Nissan, car les liaisons Toulouse Narbonne sont moins importantes en offre ferroviaire que l'axe Narbonne-Béziers.

- **Via la gare actuelle de Narbonne :**
 - nécessite des raccordements au Sud de Narbonne en direction de Perpignan assez complexes
 - facilite les connexions vers Toulouse

La problématique de l'hydraulique

Un atelier « hydraulique et milieu aquatique » s'est tenu le 7 octobre 2010 à Narbonne. Il a permis de rassembler les syndicats mixtes (basses plaines de l'Aude, delta de l'Aude), les services hydrauliques des conseils généraux, les DDTM de l'Aude, des Pyrénées-Orientales et de l'Hérault.

Les bassins versants ont été recensés ; le dimensionnement des ouvrages à construire, les contraintes des différentes zones de passage proposées ont été discutées.

RFF rappelle que le projet initial a été imaginé avant la crue de 1999 qui aujourd'hui sert de référence pour l'Aude. Le projet initial ne peut donc pas être repris et simplement mis à jour.

Il a donc été demandé lors de cet atelier que la totalité des cours d'eau soit recensés et étudiés lors de la phase d'étude suivante..

Les points saillants à retenir sont :

- de très nombreux cours d'eau sont traversés perpendiculairement,
- beaucoup de cours d'eau n'ont pas fait l'objet d'études poussées. Celles-ci seront conduites par RFF durant l'étape suivante,
- la nomenclature et la réglementation sont plutôt bien cadrées et ne laissent pas de place à l'interprétation.

Ce qui a été demandé par les acteurs présents :

- respecter les capacités de stockage,
- respecter l'équilibre physique des cours d'eau,
- prendre en compte la répartition des directions et des vitesses d'écoulement,
- ne pas concentrer les eaux de ruissellement pour ne pas aggraver les dommages en aval,
- conserver les continuités écologiques (trames vertes et bleues) en maintenant au niveau des franchissements un fil d'eau.

Au niveau de la séquence, certaines spécificités sont ressorties :

- un système hydrologique complexe notamment dans les basses plaines de l'Aude (profil en toit) et le Rec de Veyret,
- construction de nouvelles digues à Cuxac-d'Aude (les modélisations qui seront faites intégreront une rupture de digue),
- une nouvelle crue de référence : celle de 1999

➤ **Bernard GEA – Président du SYCOT de la Narbonnaise** rappelle que le SCoT prévoit l'implantation d'une gare à l'ouest de Narbonne pour deux raisons essentielles : l'interconnexion avec Toulouse, l'attractivité et la compétitivité apportées par une gare nouvelle au département de l'Aude.. Ceci étant dit, le Rec de Veyret lui semble très peu impacté par l'option ouest.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

RFF confirme que c'est surtout l'option 1 médiane qui impacte le Rec de Veyret (notamment le bassin de rétention qui protège Narbonne).

En séance, les maires préconisent de :

- ne pas modifier la répartition des volumes de crues entre les deux rives de l'Aude,
- prendre en compte dans les simulations la rupture de digues,
- éviter au maximum la plaine de Montredon (Rec de Veyret) et l'étang de Capestang,
- franchir l'Aude le plus en amont possible,
- tenir compte des aménagements de protection (existants et en projet).

Le principal bassin versant est l'Aude qui occupe une position centrale dans la séquence.

Les autres bassins versants sont :

- le Rec de Veyret qui va en s'évasant et qui se concentre en arrivant sur Narbonne,
- le saut de l'Ane,
- le Colombier,
- la Berre
- de l'autre côté, s'inscrit le bassin versant de l'Orb.

La surface des bassins versants est déterminante car elle permet de dimensionner la crue et sa traduction en zone inondable.

L'Aude présente une vaste zone inondable qui s'explique par son histoire. Son cours d'eau actuel n'est pas celui d'il y a 700 ans. Aujourd'hui, l'Aude se jette au nord de la Clape alors qu'auparavant elle se jetait dans l'étang de Bages, il existe donc deux champs d'inondation.

RFF souligne que l'autoroute passe sur les contreforts de la Clape et franchit par deux fois les basses plaines de l'Aude. Le parti-pris par RFF est de franchir en une seule fois la zone inondable.

Focus PPRT, bâtis et gare

Ce focus a pour but de montrer l'incidence en terme de tracé de la grande vitesse couplée à la volonté de faire passer des trains de marchandises sur la même ligne. Ceci est encore plus contraint quand l'implantation d'une gare nouvelle est demandée, alors qu'activités industrielles et village se trouvent à proximité.

Les cercles concentriques sur la carte (page 16 du diaporama) représentent les différentes zones du PPRT du site de Malvesy.

L'Etat pourrait autoriser un passage en zone 5 (à l'intérieur du cercle le plus éloigné) (cf. dernière commission consultative) moyennant des aménagements. Ce point doit faire l'objet d'échange prochainement

Si l'on souhaite implanter une gare à l'ouest de Narbonne, vers Montredon, et y arriver à 350 km/h, compte tenu de ce périmètre, il faudrait se rapprocher des habitations et notamment de Cuxac-d'Aude.

RFF explique la création d'une gare nouvelle oblige à créer une section de 1.50 à 2.3 km rectiligne. Hors cette partie du projet est en courbe continuellement.

Sans trains de marchandises, il est possible de relever les virages et donc tourner plus court pour une même vitesse de circulation. En passant dans la même zone du PPRT, le tracé s'éloigne des habitations de Cuxac-d'Aude.

Dans le premier cas, le rayon de courbure fait 7 km ; dans le second, il est de 6 km.

Pour mémoire, en 1995, le tracé passait en zone 3 du PPRT ce qui a peu de chance d'être autorisé aujourd'hui.

La présence de nombreuses contraintes (gare nouvelle, villages et site SEVESO) montre qu'il n'existe que peu de marge de manœuvre pour établir un projet de ligne à grande vitesse dans ce secteur.

➤ **Bernard GEA – Président du SYCOT de la Narbonnaise** ne voit pas en quoi la présence ou pas d'une gare change quelque chose à la problématique : si le tracé en pointillé rouge sur la diapositive ne peut pas passer plus près du site de Malvesy, la gare peut-elle être déplacée ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

La localisation de la gare est dictée par le besoin d'interconnexion entre la ligne nouvelle et la ligne existante. Une gare TGV requiert au minimum 1,6 km d'alignement droit pour les quais mais également pour les aiguillages en entrée et sortie de gare.

➤ **Bernard GEA – Président du SYCOT de la Narbonnaise** reformule sa question : si on ne parle pas de gare, est-ce que ça change grandement le tracé ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Oui. On évite de construire des gares en courbe pour ne pas créer un espace entre le train et le quai. De plus, il faut assurer des raccordements vers la ligne classique. Sans gare, il y aurait plus de liberté pour s'insérer entre le périmètre du PPRT et les communes de Cuxac et Moussan.

➤ **Christian DURAND – 1^{er} adjoint à la mairie de Coursan** s'interroge sur la future ligne à grande vitesse Toulouse Narbonne et voudrait savoir si en prenant en compte ce projet, les tracés présentés pourraient évoluer.

De plus, il voudrait savoir pourquoi la ligne mixte sur laquelle circulent des trains de marchandises à faible vitesse possède un rayon de courbure plus grand qu'une ligne voyageur.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Concernant la ligne Toulouse Narbonne, les projets sont priorités. Aujourd'hui, le débat public de la ligne Montpellier Perpignan s'est tenu ; celui de Toulouse Narbonne n'a pas encore eu lieu. Le projet Toulouse Narbonne avance, mais c'est lui qui viendra se greffer à la ligne nouvelle Montpellier Perpignan. Il est toutefois important de ne pas hypothéquer des options futures.

Concernant les rayons de courbure, RFF prend l'exemple connu de tous, quand on fait du vélo, pour tourner, on se penche. Le jour où l'on veut aller vite, on se penche plus...Pousser à l'extrême, en course cycliste, il faut mettre le coureur dans un anneau de vitesse et relever les virages comme sur un vélodrome. En fonction de la vitesse, le coureur est plus ou moins haut dans le virage, 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 cher). Pour éviter cela, il ne faut donc pas trop 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.

➤ **Christian BANCILHON – Maire de Montredon** demande si l'impact du passage à proximité de Cuxac est acceptable ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

C'est l'une des questions posées aujourd'hui à l'assemblée. Il n'y a pas que la commune de Cuxac qui pourrait être impactée, on peut regarder aussi la commune de Montredon ou Moussan.

➤ **Christian BANCILHON – Maire de Montredon** confirme que si l'option de passage présentée est retenue, gare ou pas, il y aura un impact sur Montredon. Le Maire demande s'il est possible de savoir à quelle distance l'option de passage frôle Cuxac ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Suivant cette option, le tracé devrait être à quelques centaines de mètres, pas plus. RFF a rencontré le maire de Cuxac-d'Aude car la commune possède d'autres problématiques comme le projet de déplacement de la station d'épuration.

➤ **Jacques POCIELLO – Maire de Cuxac-d'Aude** rappelle que le tracé qui était prévu en 1995 n'avait pas l'aval de la population pour des raisons liées au risque inondation. Cuxac a perdu 5 de ses administrés en 1999. Un passage est possible au nord de Cuxac vers Sallèles si on ne tenait pas compte de la gare nouvelle à Narbonne. Toutefois, une gare est nécessaire pour le développement du Grand Narbonne et de la Narbonnaise. Ceci étant, amener une ligne TGV aux portes du village comme le présente l'option de passage est, et restera, inacceptable à Cuxac.

Monsieur le Maire pose les questions suivantes : pourquoi ne pas chercher à faire passer la ligne entre Cuxac et Sallèles ? Pourquoi ne pas chercher une solution qui passerait sur la ligne actuelle au niveau de Coursan et qui permettrait de remettre à niveau les ponts, les passages à niveau, etc. ?

Monsieur le Maire recommande à RFF d'éviter de présenter un tel projet car Cuxac serait contre ; il souhaite que RFF recherche des solutions au nord de Cuxac ou en empruntant la ligne classique à Coursan.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

La solution qui passerait au nord de Cuxac présente les inconvénients suivants :

- le tracé s'éloigne de Narbonne et donc n'est pas optimal pour la desserte par une gare nouvelle de la principale ville,
- l'habitat est très diffus dans ce secteur alors que dans les options proposées aujourd'hui, si l'on passe près du village de Cuxac, l'impact sur le bâti devrait rester faible.

➤ **Jacques POCIELLO – Maire de Cuxac-d'Aude** demande que soit précisé à quelle distance se trouvent les habitations les plus proches.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Cette distance ne peut pas être précisée aujourd'hui, le dessin sur la carte restant schématique.

➤ **Jacques POCIELLO – Maire de Cuxac-d’Aude** profite de l’intervention pour rappeler qu’un projet éolien prévu à 500 / 600 m des habitations n’a pas été accepté par la population pour des raisons visuelles mais aussi en raison des nuisances sonores. Aujourd’hui, par vent marin, certains habitants de Cuxac entendent le train qui circule à Coursan. L’impact sonore d’une ligne TGV à 200 mètres va être inacceptable.

➤ **Jacques POCIELLO – Maire de Cuxac-d’Aude** fait remarquer qu’il n’est pas question de venir aggraver les situations existantes. A Cuxac, la ligne nouvelle va fortement l’aggraver. La viticulture de Cuxac est fortement touchée par les projets de digues ; encore une fois, il va y avoir une nouvelle incidence sur le vignoble.

Réponse du Maître d’Ouvrage :

RFF reformule les propos du maire de Cuxac afin de bien comprendre les inquiétudes exprimées :

- le maire de Cuxac a une sensibilité particulière et plus importante que les autres maires ici présents car il y a eu les événements de 1999. Le projet ne doit pas générer de nouveau risque d’inondation.
- il craint une gêne sonore pour ses administrés.
- il y a les interfaces avec les projets : la station d’épuration et le développement de l’éolien.
- une attention particulière devra être portée sur la consommation d’espace sur le vignoble de la commune sachant que Cuxac possède une cave coopérative.

Sur la problématique du bruit, des mesures sont mises en œuvre à chaque nouveau projet puisque la loi oblige les maîtres d’ouvrage à protéger les riverains les plus proches. Vis-à-vis du bruit, RFF est tenu à ne pas dépasser des seuils légaux avec une obligation de résultat.

Vis-à-vis de la consommation d’espace viticole, RFF travaille aujourd’hui avec la profession pour avoir une réflexion en amont, quitte à anticiper l’achat ou la réservation foncière pour ne pas mettre en péril les caves coopératives.

Concernant le risque inondation, les services instructeurs seront encore plus vigilants compte tenu du contexte. Face au chenal de 700 m qui permet l’exutoire des crues, il faudra que la ligne nouvelle soit transparente.

➤ **Jacques POCIELLO – Maire de Cuxac-d’Aude** précise qu’il ne faut pas raisonner comme cela car l’approche est restrictive au chenal de 700 m ; une fois que les 700 m sont franchis, il faut que le champ d’expansion des crues soit le plus large possible. Il ne faut pas se contenter d’une ouverture de 700 m.

Réponse du Maître d’Ouvrage :

RFF a pris contact avec BRL qui est le bureau d’études qui a mené les études sur les digues et qui a modélisé l’Aude. L’idée est de ne pas refaire le modèle. En effet, l’utilisation de 2 modèles se traduirait par des résultats forcément différents ce qui pourrait créer de la suspicion. Or le modèle de BRL a été validé par les services de l’Etat. En cas d’accord, RFF réutilisera le modèle pour venir étudier le projet de ligne nouvelle. A partir de ce modèle, RFF pourra mesurer l’impact et définir les mesures à mettre en œuvre. Le devoir de RFF est de mettre en sécurité les populations et a minima, de ne pas générer de nouveaux risques. Aujourd’hui, RFF n’est pas en mesure de connaître la longueur de l’ouverture.

➤ **Jacques POCIELLO – Maire de Cuxac-d’Aude** répond à propos de chenal, qu’il est interdit à la commune de faire des dépôts de terre dans le chemin du chenal.

Réponse du Maître d’Ouvrage :

Si RFF vient construire une ligne dans ce secteur, il devra compenser les volumes de remblai pour ne pas modifier les conditions d’écoulement des eaux.

➤ **Jacques POCIELLO – Maire de Cuxac-d’Aude** répond que, ailleurs, c’est surtout l’amont par rapport au passage du projet qui pose problème. Aller compenser en aval de Cuxac, c’est une hauteur d’eau supplémentaire en amont et donc un risque additionnel, même pour les parties qui sont protégées.

Réponse du Maître d’Ouvrage :

C’est pour cela qu’il existe des normes qui définissent des hauteurs d’eau et les variations admissibles (remous de l’ordre de quelques centimètres).

➤ **Jacques POCIELLO – Maire de Cuxac-d’Aude** rappelle que BRL a travaillé et rendu son modèle en fonction d’une situation qui ne prenait pas en compte le passage de la ligne nouvelle. Aujourd’hui, une

hauteur d'eau maximale a été estimée pour les digues et Monsieur de Maire ne voit pas comment sera compensé l'impact de l'infrastructure en aval de Cuxac.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Ceci est étudié en fonction de la transparence de la nouvelle infrastructure. Elle doit être construite afin de ne pas générer des hauteurs d'eau supérieures. C'est le travail des bureaux d'études.

Les réponses précises à ces questions ne sont pas connues aujourd'hui puisque le but de l'étape 1 est de choisir entre 3 options de passage qui font environ 1 km de large. RFF a entendu aujourd'hui que les solutions proposées ne n'apparaissent pas acceptables.

L'étape 2 consiste à préparer des tracés dans cette zone de 1 km. Il reste la question d'une gare nouvelle dans l'ouest narbonnais ; Est-ce que les trains de marchandises resteront sur la ligne nouvelle jusqu'à Perpignan ou jusqu'à Cuxac (l'impact n'est pas neutre) ? Si la ligne est strictement voyageurs sur cette section, les nuisances sonores pourraient être moindre pour Cuxac, mais cela signifie aussi que les trains de fret emprunteront la ligne classique et traverseront Narbonne.

➤ **José PERERA – Conseiller à la mairie de Narbonne** entend bien les arguments de Cuxac mais estime que l'intérêt collectif du Grand Narbonne et de l'Aude, est de disposer d'une gare nouvelle. Il suppose que l'on trouvera le moyen de passer moins près de Cuxac-d'Aude. Le Grand Narbonne, le Conseil Général, Carcassonne seront sollicités pour le financement des études. La contrepartie est la gare nouvelle. A Béziers, des études ont été assez poussées sur 2 emplacements de gares ce qui n'a pas été fait pour Narbonne.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

RFF précise que l'agglomération de Béziers a fait des études poussées concernant l'implantation de la gare nouvelle. RFF mène le même niveau d'étude pour tout le territoire.

➤ **Anne-Marie JOURDET – Vice-présidente du Conseil général et conseiller général de l'Aude (canton ouest)** : pour le Conseil général, la gare doit être positionnée dans l'Aude et en particulier dans le secteur de Montredon.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

RFF demande si sur ce point il y a un consensus des personnes présentes.

➤ **José PERERA – Conseiller à la mairie de Narbonne** rappelle que lors des dernières réunions, que ce soit à La Palme ou à Narbonne, les élus de Fitou à Peyriac-de-Mer s'étaient positionnés pour une gare nouvelle à Narbonne et non pas à Nissan ainsi que l'ensemble des élus ici présents.

➤ **Serge PESCE – Communauté de communes de la Domitienne** rappelle que la communauté de communes de la Domitienne est située entre l'agglomération de Narbonne et l'agglomération de Béziers. Y-a-t-il un consensus qui rassemblera des partenaires pour faire émerger un projet qui soit gagnant gagnant ? Le vice-président de La Région est aujourd'hui présent et Monsieur PESCE se souvient des propos très sage tenus lors de la dernière réunion à savoir que la Région était en attente d'une prise de position. L'ancien président de Région avait beaucoup réfléchi sur le SRADDT et notamment sur la déclinaison et la traduction de ses orientations. La volonté de la Communauté de communes de la Domitienne qui est un « petit » territoire rural, est de positionner la gare nouvelle dans une zone structurante de la Région, à mi-chemin entre Perpignan et Montpellier. Le devenir de la région s'articulait autour des agglomérations de Béziers et Narbonne avec un équilibre et une répartition des équipements. La gare TGV est un équipement qui doit conforter une grande conurbation Béziers-Narbonne. Il existe déjà en France un tel exemple : la gare de Monceau – Le Creusot qui se situe entre les deux villes. La position de Narbonne est légitime ; demain, une autre position sera défendue et sera légitime pour Monsieur Couderc qui est en charge du territoire de Béziers. Il est important que les deux agglomérations recherchent en termes d'aménagement un choix gagnant-gagnant pour notre « grande petite région du centre de la petite région bittero-narbonnaise au centre de la région Languedoc-Roussillon ». Le territoire de la Domitienne est disponible pour y contribuer.

➤ **Pierre CROS – Maire de Nissan** ajoute avec humour que la gare de Nissan ne sera pas la « gare centre du monde » puisqu'elle est à Perpignan. A partir de là, une gare à Nissan peut être un facteur d'équilibre car elle se situerait à mi-chemin entre Béziers et Narbonne. Monsieur le Maire ne tient pas particulièrement à ce que la gare soit à Nissan, mais il lui semble qu'il serait opportun qu'elle soit située là car on ne cesse de parler du développement bittero-narbonnais. Pour rassurer les Narbonnais, puisque Nissan est limitrophe de Coursan,

la commune pourrait demander son intégration au Grand Narbonne puisqu'il y a une continuité territoriale. Ainsi, la gare serait dans le Grand Narbonne !

➤ **Christian DURAND – Adjoint à l'urbanisme à la mairie de Coursan** entend les arguments et revient sur l'interconnexion avec Toulouse. Faire une gare « betteraves », c'est faire une gare uniquement voyageurs. Si on éloigne la gare d'un centre fret et d'un couloir Bordeaux-Toulouse-Port la Nouvelle-Perpignan, il ne voit pas l'intérêt du projet.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

L'explication n'avait pas pour objet de présenter l'ensemble des fonctionnalités du projet, mais seulement de mettre en lumière les contraintes d'une ligne à grande vitesse avec des trains de marchandises. Si l'on doit faire un raccordement avec Toulouse, il conviendrait qu'il se débranche après le franchissement de l'Aude. Ceci est étudié. S'il n'y avait pas de gare nouvelle, il faudrait assurer le raccordement de la ligne nouvelle vers la gare de Narbonne centre. Il faut aussi envisager de faire Perpignan-Toulouse en direct. Ces raccordements ne sont pas présentés, mais sont bien étudiés dans le projet.

Concernant le fret, les plateformes logistiques sont implantées dans les Pyrénées-Orientales. Une autre plateforme se développe sous l'impulsion de la Région dans le port de Sète. Dans une moindre mesure, il existe Port-la-Nouvelle et Port Vendres.

Un atelier fret a été organisé avec l'ensemble des professionnels de la logistique le 6 octobre 2010 à Perpignan. Globalement, pour que le fret fonctionne et soit compétitif par rapport aux camions, il faut pouvoir générer des trains entiers ce qui suppose des plateformes logistiques qui puissent accueillir des trains longs. Ce n'est pas en multipliant les petits sites qu'on arrivera à faire des trains entiers. La problématique dans l'Aude n'est pas de faire une gare fret ; c'est la desserte du territoire pour les hommes. La question du fret est traitée au niveau de la frontière et des zones de chalandises de Perpignan : Saint-Charles, transports combinés du Boulou, autoroutes ferroviaires du Boulou, Port Vendres, Cerbère et les projets de ZAC de la Région à Rivesaltes. L'activité logistique est dans les Pyrénées-Orientales et si l'on doit générer des trains de fret, c'est dans les Pyrénées-Orientales. La question est de choisir si ces trains resteront sur la ligne classique ou s'ils emprunteront la ligne nouvelle.

➤ **Christian DURAND – Adjoint à l'urbanisme à la mairie de Coursan** précise son propos : sur la ligne classique, il existe un triangle à Narbonne avec une voie de raccordement. Ce qui fonctionne sur ligne classique devrait bien fonctionner sur ligne TGV. Il pourrait y avoir le même système de raccordement et il n'est pas normal de l'éloigner de l'endroit le plus proche où cela pourrait se faire.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Les positions qui avaient été défendues par les élus lors de la précédente commission étaient un passage dans l'ouest narbonnais avec la création d'une gare nouvelle.

Ce que RFF retient ce jour sont les inquiétudes de la mairie de Cuxac : les risques de gêne, l'impact sur le vignoble, les risques d'inondation et les conséquences du bruit.

Focus sur allée de Java - Bages

RFF présente la zone de passage (diapositive 17) qui à cet endroit risque d'intercepter l'allée de Java à Prats de Cest.

Un compromis va devoir être trouvé : soit passer dans les zones NATURA 2000 soit croisé quelque part l'allée de Java, sachant que le tracé ne peut pas non plus passer plus près du village de Bages. Un arbitrage devra être trouvé.

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.

➤ **Claudine LAURENS – Adjoint à la mairie de Cuxac** souligne que les cercles d'aléas tracés autour de Malvesy sont concentriques ce qui paraît peu réaliste en prenant en compte les vents dominants. Il n'y aura pas le même impact avec un événement X, à l'ouest et à l'est, en fonction du vent dominant qui est d'ouest sur le narbonnais.

➤ **Claude GUZOVITCH – Maire de Capestang** avait attiré l'attention de RFF lors de leur rencontre en mairie il y a quelques mois, sur une ligne située en limite de l'étang de Capestang qui représenterait une barrière supplémentaire en ce qui concerne la vidange de cet étang déjà pénalisée par la ligne actuelle et la route nationale. Cette vidange qui s'effectue dans de très mauvaises conditions sera pénalisée d'une part, par la restriction des zones d'épanchement des crues de l'Aude du fait de la mise en place des digues de Cuxac et, d'autre part, par la modification du régime de l'écoulement des eaux avec la mise en place de ce goulet entre les deux digues qui vont être réalisées. L'étude faite par BRL devra être complétée par ces éléments nouveaux. La vidange de l'étang est un point important car le dysfonctionnement de la vidange induit des hauteurs d'eau importantes dans l'étang qui est un exutoire naturel des crues de l'Aude.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

RFF demande si l'impact du projet d'endiguement de Cuxac sur les écoulements dans l'étang a été présenté au maire.

➤ **Claude GUZOVITCH – Maire de Capestang** répond que BRL avait étudié cette problématique. Elle fait ressortir qu'il y a des élévations d'eau qui sont mineures et des vitesses d'eau qui ne seraient pas accélérées. Le champ d'expansion des crues s'étend sur un espace extrêmement important et va réduire cet espace au fameux 700 m évoqué tout à l'heure.

➤ **Christian DURAND – Adjoint au maire de Coursan** demande si une option ne passe pas par le chenal.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

En longeant la ligne actuelle, il y aura l'Aude et le chenal à franchir et la présence d'un captage près de la voie ferrée.

➤ **Jacques POCIELLO – Maire de Cuxac-d'Aude** demande si d'autres solutions sont étudiées comme la réutilisation de la ligne classique au niveau de Coursan puis en remontant vers Montredon un passage au nord des cercles d'aléas du site SEVESO ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Il s'agit de l'option médiane qui n'est pas compatible avec une gare à Montredon, mais avec une gare en viaduc au-dessus du Rec de Veyret. C'est une option que RFF étudie, mais la difficulté se trouve en sortie de gare pour franchir le massif de Fontfroide. La traversée de Coursan par une seconde ligne ne sera pas sans susciter des craintes semblables à celles de Cuxac.

➤ **Jacques POCIELLO – Maire de Cuxac-d'Aude** demande à quelle distance le train commence à ralentir pour s'arrêter en gare et estime qu'il ne faut pas réfléchir sur une hypothèse à 320 km/h mais sur une vitesse réduite par 2 environ.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

RFF précise que le ralentissement intervient environ à 10 km de la gare, mais que tous les trains ne s'arrêtent pas.

➤ **Jacques POCIELLO – Maire de Cuxac-d'Aude** fait remarquer qu'il faut donc laisser le fret sur la ligne actuelle et faire une ligne nouvelle pour les voyageurs.

Réponse du Maître d’Ouvrage :

C’est une question sur laquelle le comité de pilotage devra prendre position. Ce peut être une solution.

- **Jacques POCIELLO – Maire de Cuxac-d’Aude** attend avec impatience les résultats des études.

Réponse du Maître d’Ouvrage :

RFF doit maintenant estimer le coût des 3 options de passage avec et sans trains de marchandises ainsi que les raccordements.

Ce qui rend très compliqué le passage de la ligne nouvelle, c’est l’urbanisation galopante autour de Narbonne. Il n’existe presque plus de voie d’accès simple par le sud. Les zones d’activités et les habitations sont denses entre l’autoroute et la nationale ; à l’est, il y a les étangs ; et à l’ouest, il y a le site classé de Fontfroide.

Autant Cuxac doit la protection de ses administrés vis-à-vis du risque inondation, autant l’Etat doit la protection des populations vis-à-vis du risque chimique et industriel avec des périmètres de protection revus à la hausse ce qui devient très impactant pour le projet à cet endroit. Cette information a été intégrée il y a seulement 6 mois. A cela vient s’ajouter le projet de nouvelle station d’épuration à Cuxac.

- **José PERERA – Conseiller à la mairie de Narbonne** : le projet se précise. Le Grand Narbonne a bien entendu le souhait de la Communauté de communes de la Domitienne d’accueillir une gare sur son territoire et son souhait d’intégrer le Grand Narbonne. Des rapprochements ont eu lieu avec Béziers, mais apparemment la volonté est assez figée d’avoir une gare à Béziers et non pas à Nissan.

Conclusion de la séance

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 12h00
