

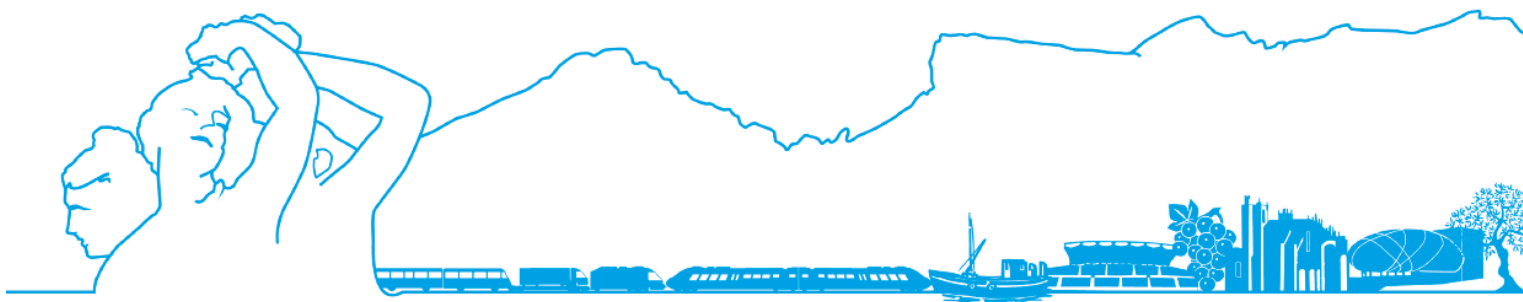
# ligne nouvelle Montpellier-Perpignan

Compte-rendu

4<sup>ème</sup> COMMISSION CONSULTATIVE – SÉQUENCE 2

Vendredi 3 février 2012 – LA PALME

Foyer municipal



LISBOA – SALAMANCA – MADRID – BARCELONA – NARBONNE – MARSEILLE – VILNI  
SVERIGE – DANMARK – SUOMI – DEUTSCHLAND – SLOVENSKO – EESTI – SLOVENIJA – ELLÁS – PORTUGAL – ESPAÑA – POL  
— PARIS — KØBENHAVN — CALAIS — DOVER — LONDON — MONTPELLIER — WARSZAWA — BRISTOL — BRUXELLES — PERPIGNAN — DEN HAAG — AMSTERDAM — DORTMUND — BÉZIERS — HANNOVER — BERLIN  
LISBOA – SÈTE – SALAMANCA – MADRID – BARCELONA –  
BELGIQUE — UNITED KINGDOM — ČESKÁ REPUBLIKA — SVERIGE — DANMARK — SUOMI — DEUTSCHLAND — SLOVENSKO — EESTI — SLOVENIJA — ELLÁS — PORTUGAL — ESPAÑA — POLSKA —  
BELGIUM — UNITED KINGDOM — CZECH REPUBLIC — SWEDEN — DENMARK — FINLAND — GERMANY — SLOVAKIA — ESTONIA — SLOVENIA — GREECE — PORTUGAL — SPAIN — POLAND —

OUVERTURE — INNOVATION — INTERCONNEXION — PARTENARIAT — ÉCO-RESPONSABILITÉ — RÉSEAU — AVENIR — MOBILITÉ — ACCÈS — EUROPE — TERRITOIRES — ÉVOLUTION — PERF

Début de la réunion à 10h10 en présence de 30 personnes.

NOM	PRÉNOM	ORGANISME	FONCTION
BARDÈCHE	Marie-Paule	Préfecture de l'Aude Sous-préfecture de Narbonne	Sous-préfet
FABRE	Marie-Hélène	Sénat – Roland COURTEAU Permanence parlementaire	Assistante parlementaire Député suppléant de Jacques BASCOU Première Adjoint ville de Narbonne
BARO	Hervé	Conseil général de l'Aude	Vice-président et Président de la commission Aménagement du territoire, infrastructures et mobilités
DEGAEFF	Jean-Pierre	Conseil général de l'Aude	Chef de service Déplacements
PEREIRA	José	Le Grand Narbonne	Vice-président
PEREA	Alain	Le Grand Narbonne	Responsable Aménagement territoire
PRAX	Romain	Le Grand Narbonne	
DESMIDT	Jean	Mairie de Caves	Maire
AROS	René	Mairie de Clairà	Adjoint au maire
DUROCHAT	Daniel	Mairie de Clairà	Adjoint au maire
SANCHEZ	André	Mairie de Clairà	Adjoint au maire
GIRO	Marie-Line	Mairie de Clairà	Conseillère municipale
POCIELLO	Jacques	Mairie de Cuxac-d'Aude	Maire
GARCIA	Gérard	Mairie de Cuxac-d'Aude	Adjoint au maire
TARRIUS	Patrick	Mairie de Fitou	Maire
SIBAUD	André	Mairie de Fitou	Adjoint au maire
VINCENT	Michel	Mairie de Fitou	Adjoint au maire
CROS	Valérie	Mairie de Leucate	Directrice Aménagement
DESLOT	Philippe	Mairie de Leucate	Adjoint au maire
BANCILHON	Christian	Mairie de Montredon	Adjoint au maire
CORET-KNECHT	Monique	Mairie de Pia	
GARCIA	Marie-José	Mairie de Pia	
BRUNEL	Roger	Mairie de Portel-des-Corbières	Maire
THERON	Christian	Mairie de Roquefort-des-Corbières	Maire et Conseiller général - Canton de Sigean
ALVERNHE	Jean-Louis	Mairie de Roquefort-des-Corbières	Adjoint au maire
LOPEZ	Jean-Jacques	Mairie de Salses	Maire
COMBES	Roger	Mairie de Sigean	Maire
BOUTON	Alain	Mairie de Treilles	Maire
AUZEVILLE	Francis	Mairie Salses	Maire
RICHER	Jean Pierre		Garant
CASTANY	Joël	Cave coopérative des vignerons du Cap Leucate, de Quintillan et de Roquefort-des-Corbières	Président

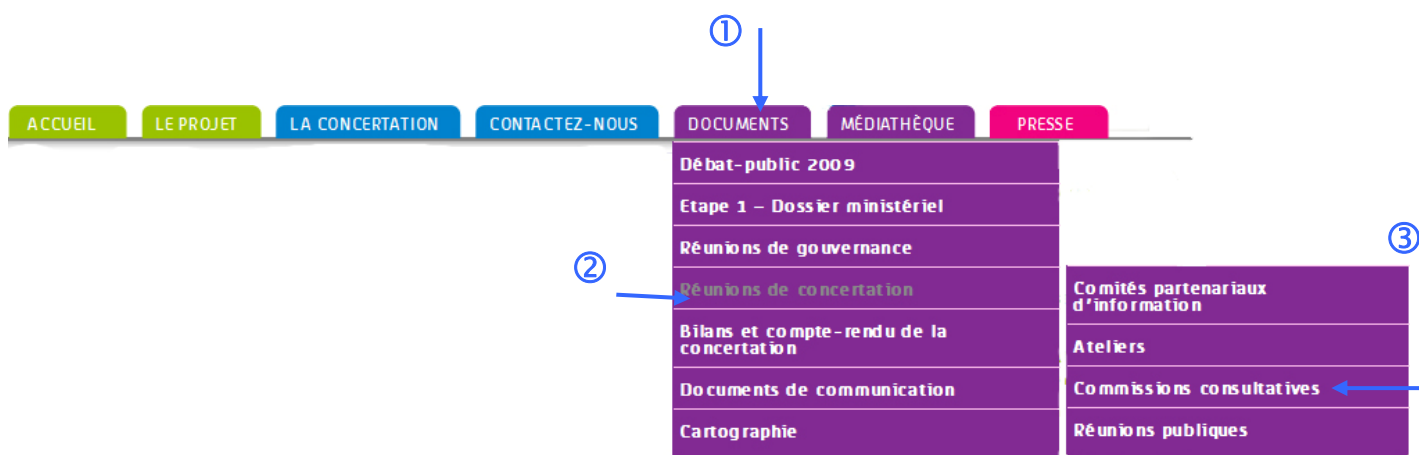
L'intervenant de Réseau Ferré de France (RFF) à la Direction régionale Languedoc-Roussillon pour cette commission consultative :

- Édouard PARANT, chef de mission du projet ligne nouvelle Montpellier-Perpignan

### Déroulé de la commission consultative

- Propos liminaires
- Rappel des grandes étapes
- Construction des variantes de tracé
- Visualisation des variantes de tracé
- Échanges

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



## PROPOS LIMINAIRES

La commission consultative de La Palme est précédée par une manifestation des élus locaux et représentants viticoles concernés par les options "Littoral" et "Médiane" de la séquence 2. Environ 200 personnes annoncent leur opposition à l'option " Littoral" à l'aide de banderoles et expriment leur souhait aux représentants de l'État et de RFF. Ils sont écoutés par Édouard Parant qui les invite à participer à la réunion.

**Édouard PARANT, RFF**, propose à André PLA, maire de La Palme, de prononcer un mot d'accueil.

- ▶ **André PLA, Maire de La Palme**, accueille les participants : « Madame la Sous-préfète, Messieurs les élus, chers amis, je suis très heureux de vous accueillir à La Palme. La plupart des personnes présentes sont opposées à la zone de passage littorale. La manifestation qui se déroule à l'extérieur a été pacifique jusqu'à présent. En effet, il n'est pas question pour les élus qui se sont déplacés aujourd'hui, qu'ils soient concernés par le projet ou venus en soutien, d'accepter le tracé littoral, et de sacrifier un paysage et des communes pour économiser quelques millions d'euros. En outre, un tracé a été validé en 1993, et inscrit dans tous les PLU. Le reprendre aurait permis d'économiser le coût des études. Il aurait alors suffi d'ajouter le fret à cette ligne. Je suis toujours sensible à la fibre vigneronne, même si j'ai passé le relais à mon fils. Or ce tracé traverserait un espace viticole unique dans notre plaine. »

**Édouard PARANT, RFF**, invite Marie-Paule BARDÈCHE, sous-préfet de Narbonne, à ouvrir la séance.

- ▶ **Marie-Paule BARDÈCHE, Sous-préfet de Narbonne**, remercie le maire et les participants et rappelle que, à la demande de l'État, Réseau Ferré de France a engagé une démarche très progressive et concertée. « S'amorce maintenant la deuxième étape des études, pour laquelle la ministre de l'Écologie, du développement durable, des transports et du logement a pris des décisions d'orientation : vous avez tous reçu la décision ministérielle dont Monsieur PARANT présentera les grandes lignes. Cette première étape a fait ressortir l'intérêt du projet, très structurant pour le territoire et la région Languedoc-Roussillon. Elle a également mis en valeur les enjeux à prendre en compte pour la suite des études et la définition progressive de l'infrastructure ainsi que ses caractéristiques, tant pour les populations que pour les activités humaines – agricoles, viticoles, l'environnement, la sécurité... Un travail plus fin se poursuit désormais, sur la fonctionnalité de la ligne et l'intérêt de la mixité, via des études par sections, sur la desserte du territoire, donc les gares, sur le raccordement avec le réseau ferroviaire existant. De Salses-le-Château à Peyriac-de-Mer, deux options sont toujours ouvertes, celle la plus à l'ouest des Corbières ayant été écartée : les options « Médiane » et « Littoral ». C'est sur ces deux options qu'est mené le travail plus fin. RFF a besoin des réunions de concertation qui se tiennent avec vous ainsi que des groupes de travail organisés en matière agricole ou environnementale pour pouvoir affiner et approfondir les divers sujets lors des mois à venir. Je salue la présence de Monsieur RICHER, le garant de la concertation. »

**Édouard PARANT, RFF**, présente Jean-Pierre RICHER, garant de la concertation, qui a déjà accompagné le projet au moment du débat public et lors de la première étape. « Vous pouvez profiter de sa présence aujourd'hui pour l'interpeller si vous estimez que RFF ne fait pas correctement son travail en matière d'information et de concertation, ou si vous souhaitez exprimer des demandes particulières. Vous pouvez également le contacter par mail : [garant-lnmp@gmail.com](mailto:garant-lnmp@gmail.com). »

## RAPPEL DES GRANDES ÉTAPES

*[diapositives 3 à 14]*

**Édouard PARANT, RFF**, rappelle le contenu de la décision ministérielle de fin d'étape 1. Il ajoute que la séquence 2 est la seule pour laquelle le choix n'a été que partiellement opéré, puisque deux des trois options demeurent : l'option médiane dédiée aux voyageurs, l'option littorale également apte au fret. Dans sa décision, la ministre demande de définir un tracé, les sections aptes au fret, d'étudier les raccordements et de travailler sur les gares. Le processus de concertation est progressif.

La réflexion sur les gares se poursuit avec les porteurs de projets : la communauté d'agglomération Béziers-Méditerranée, le Grand Narbonne, la Communauté de communes la Domitienne. Un dossier devra être remis à la ministre sur ce volet à l'automne 2012 ainsi que sur l'éventuelle nécessité de faire une ligne fret sur l'intégralité ou sur une partie de la ligne, à partir des études de trafic.

## CONSTRUCTION DES VARIANTES DE TRACÉ

*[diapositives 15 à 17]*

**Édouard PARANT, RFF**, annonce aux élus qu'un recensement est en cours afin de mettre à jour les connaissances de RFF sur l'ensemble des Plans d'occupation des sols (POS) et Plans locaux d'urbanisme (PLU). « Ce travail est primordial pour nous permettre de bien connaître le territoire, notamment vos projets de développement de lotissements et de zones d'activités. Font partie du diagnostic, les cours d'eau, zones inondables, activités économiques et agricoles, sensibilités naturelles et paysagères, contraintes technologiques. Nous construisons les variantes de tracé à partir de cet état des lieux, des services que doit rendre le projet et des contraintes techniques ».

Cinq principes guident la construction des variantes de tracé : réutiliser le tracé de 1995, se rapprocher des infrastructures existantes, limiter les investissements, éviter les sensibilités territoriales et rechercher un tracé direct. L'état des lieux des enjeux territoriaux est établi sur la base de quatre grands thèmes : l'homme et ses activités, la ressource en eau et les risques associés, le patrimoine et le paysage, le milieu naturel. Il a été réalisé sur l'ensemble des communes concernées aujourd'hui.

*[diapositives 18 à 22]*

Les enjeux territoriaux relatifs au milieu humain concernent les villages, les zones d'activités, l'agriculture, et les zones de maraîchage et de serres. L'option médiane traverse essentiellement de la garrigue ; l'homme y est donc peu présent, avec quelques bâtis dispersés et des parcelles de vigne. Quant à l'option littorale, sont directement concernées pour partie de l'habitat sur Fitou ainsi que la plaine viticole.

En remontant vers le Nord et suivant l'option « Médiane », se situe la commune de Treilles : le village ne sera pas directement concerné par le projet, mais il existe de l'activité viticole jusqu'à Roquefort-des-Corbières.

En partant du Sud et en suivant l'option « Littoral », le tracé s'inscrit le long de la RN9, très rectiligne dans la plaine viticole. Caves, située à l'est de l'autoroute, se retrouve entre les deux options de passage. Quelques zones d'habitat sont présentes ainsi qu'un projet d'extension de zone d'activité le long de la nationale. La situation est identique au niveau de La Palme, avec une zone d'activité existante et un projet d'extension. La zone de passage littorale qui traverse la plaine est finalement centrée sur la nationale. Il s'agit, ici, d'éviter le morcellement et de se rapprocher d'une infrastructure existante.

Ces deux options se rejoignent au niveau de Roquefort-des-Corbières où, outre l'activité viticole, coexistent des éoliennes et des fermes photovoltaïques sur les parcelles non cultivées. Le village de Roquefort-des-Corbières se situe à l'Ouest de la zone de passage, avec un goulet d'étranglement au

niveau de la jointure entre autoroute et route nationale. De Roquefort-des-Corbières à Portel-des-Corbières, la zone de passage englobe l'autoroute, une activité essentiellement viticole et un bassin endoréique. La viticulture y est moins prépondérante, les cultures sont un peu plus diversifiées. Sigean n'est pas en contact visuel direct avec la zone de passage. La section étudiée court jusqu'à Portel-des-Corbières.

### [diapositives 22 & 23]

Dans cette séquence n°2, le tracé est peu soumis aux risques d'inondation venant des Corbières. La sensibilité hydraulique vient essentiellement des captages d'eau qui concernent la variante proposée. Un captage est noté à côté de la ligne classique au Sud de Salses-le-Château. Sont signalés la source captée Alimentation en eau potable (AEP) au niveau de Treilles ainsi que son périmètre, très peu concerné par la zone de passage. Dans l'option littorale, aucun captage AEP n'a été repéré.

- ▶ **Michel VINCENT, Conseiller municipal de Fitou**, précise qu'à Fitou, il existe l'ancien captage du village, au lieu-dit "la Madeleine", actuellement utilisé pour l'arrosage.

**Édouard PARANT, RFF**, note cette information et indique que les études sont basées sur les données de l'Agence régionale de la santé. Tous les cours d'eau seront pris en compte dans les études : sur cette séquence, le principal est celui de la Berre.

### [diapositives 26 à 29]

La troisième thématique concerne le cadre de vie et la richesse patrimoniale du territoire. Sont concernés le mémorial du camp de Rivesaltes, le château de Salses-le-Château et le site classé environnant qui est compris dans la zone de passage. Plus au Nord, se trouve le château de Fitou, et dans l'option médiane, la chapelle Saint-Aubin. Au niveau de La Palme, la porte de la Barbacane n'est pas concernée par le projet. En termes de site, la falaise de Roquefort-des-Corbières fait l'objet d'une protection, l'oppidum de Pech de Maho, signalé sur la commune de Sigean, n'est pas concerné par le projet.

### [diapositives 30 à 33]

Le dernier enjeu concerne le milieu naturel. Cette séquence est la plus riche en termes de faune et de flore. Les territoires y sont généralement couverts par un certain nombre de protections réglementaires. Les principales espèces repérées suite aux inventaires menés par RFF depuis 2011 sont présentées aux élus.

- ▶ **André PLA, Maire de La Palme**, signale que la commune de Treilles ne fait pas partie du parc naturel. « Mieux vaut donc passer à Treilles que dans l'option littorale. Quant à la commune de Roquefort-des-Corbières, elle n'a intégré le parc naturel que depuis peu de temps. »

**Édouard PARANT, RFF**, rappelle que le Parc naturel régional de la Narbonnaise travaille essentiellement sur le paysage aujourd'hui. « La question de la biodiversité se pose sur l'ensemble des communes des Corbières, qui comprennent toutes des zones Natura 2000. »

- ▶ **Michel VINCENT, Conseiller municipal de Fitou**, intervient au nom du collectif de Salses-le-Château, Fitou, La Palme et Caves. « Nos quatre communes se sont prononcées pour une ligne mixte, solution intelligente et d'avenir permettant d'une part de réduire le trafic routier et notamment sur la RN 6009, d'autre part d'éviter le transfert total du fret sur la ligne classique actuelle. Elles sont favorables à l'option « Médiane », qui n'impacterait pas nos villages, leur économie, leurs AOC Fitou et Corbières, leurs habitants, leurs habitations, leur patrimoine immobilier et leur développement. Nous refuserons, au cours de cette réunion de concertation, de parler de l'option « Littoral » car vous avez dit, redit, écrit et réécrit que c'était la seule option pour une ligne mixte. Or nous disons que ce n'est pas la seule solution. Les personnes qui sont venues manifester malgré le froid ont fait part de leur opposition à cette option, tout comme elles se sont exprimées en signant les pétitions

que nous allons vous remettre, dans le cahier de concertation. Cette réunion de concertation est faite pour nous écouter ; nous aimerions que vous nous entendiez tant qu'il en est encore temps. »

**Édouard PARANT, RFF**, indique qu'au cours de cette réunion, RFF souhaite recueillir les avis argumentés des élus, afin de pouvoir présenter au ministre une réflexion aboutie. « Vous avez fait part de vos inquiétudes vis-à-vis du bâti, de la viticulture et des paysages, et vous avez apporté le cahier de concertation. Notre rôle est de rédiger une synthèse des avis communiqués, qui sera portée dans le bilan de la concertation en accompagnement du dossier remis au ministre. »

- ▶ **Michel VINCENT, Conseiller municipal de Fitou**, insiste sur les inquiétudes des élus : « Il nous importe maintenant de savoir où cette ligne passera, sachant que nous voulons qu'elle soit mixte. Sinon nos trois passages à niveau – Port Fitou, la Rigole, Salses-le-Château – seront continuellement fermés. »
- ▶ **Marie-Paule BARDÈCHE, Sous-préfet de Narbonne**, rappelle que la décision ministérielle sera prise lorsque l'ensemble des éléments auront été approfondis. « Vos préoccupations seront bien sûr prises en considération et intégrées à la concertation. Tel est l'objet de l'étape qui se déroulera dans les semaines à venir. »

**Édouard PARANT, RFF**, ajoute que sur le volet agricole, le ministère demande que l'effet probable des divers tracés sur les exploitations et structures économiques soit précisé. « Nous ne pouvons mener un travail d'analyse approfondi des divers impacts qu'après avoir esquissé des tracés ; c'est pourquoi nous travaillons à l'établissement d'un état des lieux avec les chambres d'agriculture. » Le diagnostic a montré que suivant l'option « Médiane » ou « Littoral », le tracé impacte plutôt la garrigue ou plutôt la plaine viticole. Les impacts potentiels doivent être caractérisés. Puis suivant la décision du ministre, RFF se mettra en capacité de lui indiquer les mesures d'accompagnement adéquate, bien avant la construction. Le travail d'état des lieux est indispensable pour construire un discours argumenté.

- ▶ **Michel VINCENT, Conseiller municipal de Fitou**, souhaite que RFF procède par ordre, et veut savoir le type de ligne proposé, mixte ou voyageurs. « Nous nous déciderons alors pour un tracé... Madame le ministre a annoncé que l'option mixte correspondrait à la ligne littorale. Or nous refusons cette décision. Au vu des moyens techniques actuels, il paraît difficile de croire qu'il est impossible de réduire les buttes pour créer des pentes compatibles avec une ligne de fret dans l'option médiane. »

**Édouard PARANT, RFF**, annonce que la démonstration sera plus parlante avec la présentation des tracés en 3D.

Pour la zone de passage « Médiane », il présente le projet d'intérêt général (PIG) tel qu'il avait été étudié il y a quinze ans : uniquement voyageurs, il prévoyait une gare à l'ouest du camp Joffre, partait directement dans la carrière de la Salanque, et montait sur les hauteurs de Fitou vers les éoliennes. Il passait très près du dépôt de la poudrière d'Opoul. « Nous avons essayé de construire une variante évitant au maximum les sensibilités du territoire, sans pouvoir néanmoins éviter la vigne puisqu'il y en a partout, ni la poudrière. La variante directe, pour sa part, va tout droit au plus court et suit quasiment le PIG. Pour la zone de passage « Littoral », dans le cas de la ligne mixte, éviter un maximum de sensibilités territoriales implique de s'écarter du site inscrit du château de Salses-le-Château et d'épargner le bâti du village de Fitou. Elle se cale le plus à l'est possible de la zone de passage. D'autres variantes de tracé direct permettent de tangenter l'autoroute au maximum.

Les variantes mixtes longeant le littoral passeront majoritairement en tunnels. Les options voyageurs, situées plus à l'ouest, nécessiteront l'aplanissement des buttes et la réalisation d'ouvrages d'art, mais resteront globalement à l'air libre. Le problème relatif aux tunnels est lié au caractère du massif des Corbières, un réservoir d'eau calcaire très fracturé. Le passage de trains de marchandises présentant un risque non nul de pollution accidentelle, cela nécessitera de prendre des précautions en matière de protection de la ressource en eau.

- ▶ **Joseph PUIG, Maire de Claira**, demande pourquoi quasiment toute la ligne serait enterrée dans l'option littorale, et pourquoi est-il impossible de réaliser un tunnel dans l'option « Médiane » ?

**Édouard PARANT, RFF**, répond qu'il est souhaitable de ne pas enterrer le projet, si les élus veulent qu'il voit le jour; « plus nous creusons, plus il devient un gouffre financier, et moins il verra le jour ».

- ▶ **Joseph PUIG, Maire de Claira**, rappelle que les élus regardent surtout l'intérêt des populations. « Je préfère avoir des tunnels dans la zone médiane plutôt que dans la zone littorale, même si leur longueur atteint 10 km. »
- ▶ **Jean-Jacques LOPEZ, Maire de Salses-le-Château, Conseiller général du canton de Rivesaltes**, renchérit : « En tant qu'élus, nous avons conscience que certains projets sont plus onéreux que d'autres. Mais tout est techniquement possible, et parfois la solution consiste à investir suffisamment d'argent pour mener à bien les projets. »

**Édouard PARANT, RFF**, note qu'un projet mixte dans l'option « Médiane » était effectivement techniquement réalisable, tel que l'a démontré la première étape. « Mais il a également été montré qu'il était plus raisonnable de construire moins de tunnels en passant dans l'option littorale. Le critère financier a donc éliminé cette solution, car il était nécessaire de construire 13 km de tunnels dans l'option « Médiane », contre 6 à 9 dans l'option « Littoral ». »

Édouard PARANT, continue la présentation des variantes de tracé. Dans l'option « Médiane » en continuant vers le Nord, le projet du PIG de 1995 passe au milieu de la zone de passage en évitant la chapelle Saint-Aubin et le périmètre du captage d'eau potable alimentant Caves. Mais il pénètre en partie dans les zones d'intérêt patrimonial majeur en termes de biodiversité, et passe dans les secteurs viticoles. RFF a cherché à rejoindre l'autoroute le plus tôt possible pour limiter le fractionnement du territoire.

Dans l'option « Littoral » l'objectif de l'option de moindre enjeu territorial est de passer au Nord du site classé de Salses-le-Château et de tangenter l'autoroute au niveau de Fitou. Cette variante est extrêmement contrainte techniquement outre le fait qu'elle passe au milieu du village, car il faut réussir à croiser l'autoroute, ce qui nécessitera certainement des aménagements de l'autoroute actuelle. En outre, elle ne permet pas toujours de répondre à la lettre de commande du ministre : rouler à 350 km/h et réserver la possibilité d'une halte à l'ouest du camp Joffre.

Dans l'option « Médiane », le PIG rejoint finalement l'autoroute, et la suit en restant toujours à l'Ouest. En arrivant sur Roquefort-des-Corbières, il prévoyait de traverser la carrière, puis de sortir en pied de falaise côté village. La variante limitant les enjeux territoriaux a été calée pour essayer de suivre l'autoroute sur un plus grand linéaire afin de limiter le fractionnement, mais touche inévitablement des secteurs classés AOP, et rejoint finalement le projet initial au niveau de Roquefort-des-Corbières. La même variante dans l'option « Littoral » suit la nationale qui va tout droit, en évitant les zones d'activité de Caves et La Palme, ainsi que les quelques habitats présents au niveau des échangeurs. Il sera nécessaire de refaire ces derniers on souhaite véritablement accoler la ligne et la route nationale. Cette variante s'inscrit ensuite entre la route nationale et l'autoroute, ce qui nécessitera également un passage en souterrain mais sur une plus grande longueur.

**Édouard PARANT, RFF**, interroge les maires sur leurs projets de zones d'activité.

- ▶ **Jean DESMIDT, Maire de Caves**, précise que la commune de Caves comprend une zone viticole en AOC. Par ailleurs, la communauté de communes a décidé de créer une zone économique sur le territoire de Caves, le long du Rieu, près de l'échangeur avec la route nationale. Cette décision a été votée par l'ensemble du conseil communautaire Corbières en Méditerranée, et reprise par le Grand Narbonne, dont fait partie la commune depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2012.

**Édouard PARANT, RFF**, demande si Caves maîtrise le foncier sur la zone d'activité en projet.

- ▶ **Jean DESMIDT, Maire de Caves**, confirme que la communauté de communes de Corbières en Méditerranée a décidé de créer cette zone économique et a demandé à la mairie de



Caves de modifier son PLU. « Nous avons accepté, et j'ai fait voter cette modification par le conseil municipal en gelant dans le budget municipal 7 000 euros pour que cette zone économique puisse voir le jour sur la commune de Caves. La partie foncière a été confiée à la SAFER, qui fait actuellement des propositions aux propriétaires. Cela concerne une vingtaine d'hectares. »

**Édouard PARANT, RFF**, questionne le maire de Caves sur la vocation de cette zone économique.

- ▶ **Jean DESMIDT, Maire de Caves**, assure qu'il est difficile de répondre aujourd'hui à cette question, ce problème incombant maintenant au Grand Narbonne.
- ▶ **José PEREIRA, Vice-président en charge de l'aménagement du territoire - Le Grand Narbonne**, qui représente le Président Jacques BASCOU, confirme les propos de Jean DESMIDT : la zone d'activité de Caves est une des priorités du projet de développement économique du Grand Narbonne. « Nous serons vigilants à ce que le projet de ligne nouvelle tienne compte des préoccupations des populations, de l'environnement et des viticulteurs. »
- ▶ **André PLA, Maire de La Palme**, ajoute qu'une zone d'activité existe depuis une vingtaine d'années dans le PLU autour du hameau des Cabanes de La Palme. « Nous avons proposé de l'étendre lors de la création de la communauté des communes dans un rayon de 15 hectares : une étude a été menée sur ce sujet. La commune de La Palme a par ailleurs prévu que cette zone rejoigne à terme celle de Caves, sachant que nous sommes situés entre deux échangeurs, Caves et Sigean, et à 8 km seulement de Port-la-Nouvelle. Ceci laisse présager un potentiel important en termes de développement, d'autant plus que nous ne pouvons rien faire dans la zone située à l'est de la route nationale, puisqu'elle est classée Natura 2000. »

**Édouard PARANT, RFF**, demande si le projet est inscrit dans le PLU.

- ▶ **André PLA, Maire de La Palme**, le confirme, et ajoute que 5 hectares de foncier ont été acquis par le Grand Narbonne.

**Édouard PARANT, RFF**, demande si des activités y sont déjà implantées.

- ▶ **André PLA, Maire de La Palme**, précise que cette zone n'est pas encore développée, mais qu'il existe d'anciennes activités.

**Édouard PARANT, RFF**, poursuit la présentation des variantes de tracé au droit de Roquefort-des-Corbières.

- ▶ **Christian THÉRON, Maire de Roquefort-des-Corbières, Conseiller général du canton de Sigean**, rappelle qu'il était l'un des premiers élus à intégrer le Parc naturel régional (PNR). « J'étais également le premier à le défendre au niveau du conseil général. Dans les années 1990-1991, la commune de Roquefort-des-Corbières était la seule à s'intéresser au TGV<sup>®</sup>, puisque la seule impactée. J'ai rencontré à plusieurs reprises le ministère à Paris, aux frais de la SNCF. À cette époque, je n'ai pas reçu un seul message de solidarité de mes collègues maires de Peyriac-de-Mer à Fitou. Mais j'appréciais cette solitude, ayant plus de chance d'être entendu, et c'est ce qui s'est passé puisque l'option côté nord a été abandonnée. Je vous ai ramené le cahier avec 297 signatures : la commune de Roquefort-des-Corbières est favorable à la ligne mixte – tant qu'à faire des investissements, autant les prévoir sur deux siècles au moins. L'option « Littoral » arrange Roquefort-des-Corbières, mais l'option « Médiane » ne dérange pas la commune à condition qu'elle soit épargnée et qu'un tunnel passe entre la route nationale et l'autoroute. Le maire de La Palme était d'ailleurs favorable à cette proposition puisque le tunnel passait sous l'autoroute et la route nationale. Si je devais faire un choix aujourd'hui, il porterait sur le tracé à "moindre enjeu territorial" dans l'option « Littoral », mais il faut faire en sorte que la solution retenue convienne à toutes les communes. Enfin, il est important de penser à la

protection des milieux naturels : la commune de Roquefort-des-Corbières comprend le site inscrit du Pla de Roque, et abrite un couple d'aigles de Bonelli, ainsi que des faucons pèlerins dans la falaise. »

**Édouard PARANT, RFF**, confirme que ces informations ont été répertoriées. « Vous nous aviez fait une proposition de tracé lors des précédentes commissions, mais la difficulté vient du fait que pour suivre votre proposition, la ligne doit ensuite traverser une dépression totalement humide, qu'il est impossible d'éviter dans un tracé direct, et qui ne peut être évitée à 350 km/h. C'est pourquoi cette proposition n'a pas été retenue. »

## VISUALISATION DES VARIANTES DE TRACÉ

- ▶ **Michel VINCENT, Conseiller municipal de Fitou**, revient sur la difficulté qui serait liée au passage d'une ligne mixte sur l'option « Médiane », en taillant suffisamment afin que les pentes soient compatibles avec le fret. « Pour ce qui est du budget, vous avez chiffré en 2010 la différence de coût entre les lignes mixte - médiane que nous souhaitons -, et littorale, à hauteur de 200 millions d'euros. Ceci représente 2,85 % des 7 milliards d'euros, soit un amortissement supplémentaire annuel de 2 millions d'euros sur 100 ans, 2,5 millions d'euros sur 150 ans, 1 million d'euros sur 200 ans. Or cette ligne est construite pour 100 ou 200 ans, et ne constitue pas un investissement délocalisable, elle fournira de la main-d'œuvre, appréciable en ce temps de crise. »

**Édouard PARANT, RFF**, rappelle qu'il n'y a quasiment aucun linéaire de tunnel sur le tracé initial voyageurs. Quant à l'option « Littoral », les pentes sont trois fois plus faibles, et elle s'inscrit dans des reliefs également assez vallonnés.

- ▶ **Jean DESMIDT, Maire de Caves**, souhaite souligner le projet de zone d'activité, et accompagner les experts sur le site pour en parler plus précisément.
- ▶ **Joël CASTANY, Président de la cave coopérative des vigneron du Cap Leucate, de Quintillan et de Roquefort-des-Corbières**, informe RFF que la SAFER a déjà signé des protocoles avec les propriétaires fonciers. Cette zone d'activité part du péage de l'autoroute, et arrive à l'ancienne route nationale sur la zone située entre le Rieu et la voie rapide, au lieu-dit "les Quatre Chemins".

**Édouard PARANT, RFF**, demande à récupérer les documents d'urbanisme.

- ▶ **Jean DESMIDT, Maire de Caves**, se met à disposition de RFF pour situer exactement la zone d'activité économique sur le territoire.
- ▶ **Jacques LEVASSEUR, Conseiller municipal de La Palme**, rappelle que tous les matériaux issus de la falaise de Roquefort-des-Corbières ont servi à mettre l'autoroute quasiment de niveau sur la commune de La Palme.

**Édouard PARANT, RFF**, prend note mais ajoute que le tracé n'est pas dans la plaine à cet endroit.

- ▶ **Jacques LEVASSEUR, Conseiller municipal de La Palme**, insiste quant à la hauteur de l'autoroute. « Vous avez déjà été interpellé sur la possibilité de réutiliser les matériaux à titre de remblai. »

**Édouard PARANT, RFF**, confirme qu'un projet de LGV essaie d'équilibrer les mouvements de terre.

- ▶ **Jacques LEVASSEUR, Conseiller municipal de La Palme**, s'interroge sur la pertinence des difficultés soulevées « là où il n'y en a pas ». « Vous avez précédemment souligné la nécessité de prendre des précautions pour protéger les nappes phréatiques lors du creusement d'un tunnel : cela coûte cher. Réaliser des ouvrages semi-aériens ou creuser

serait moins onéreux, et éviterait de construire de tunnels. » Il insiste sur le fait que creuser à ciel ouvert permettrait de récupérer des matériaux pour remblayer.

**Édouard PARANT, RFF**, souhaite alerter l'assistance sur la profondeur de la saignée déjà réalisée [visualisation du tracé en 3D depuis l'autoroute], qui est de 20 m. Or il s'agirait ici de creuser sur près de 60 m de profondeur, mais sans construire de tunnel afin de réutiliser les matériaux, ce qui posera un problème pour la largeur en tête de tranchée (plusieurs centaines de mètres de large).

- ▶ **Jacques LEVASSEUR, Conseiller municipal de La Palme**, ajoute qu'il pense qu'il n'est pas nécessaire de construire un tunnel dans beaucoup d'endroits. Ainsi à Caves, l'autoroute est plus élevée que la plaine grâce au remblai récupéré, et elle est quasiment de niveau.

**Édouard PARANT, RFF**, confirme que c'est la solution recherchée la plupart du temps. « Il est néanmoins important de prendre en compte le volet relatif aux habitants, soit l'impact sur le paysage dans lequel l'infrastructure s'implantera. »

- ▶ **Patrick TARRIUS, Maire de Fitou**, ajoute que l'option « Littoral » comprend une majorité de tunnels, et passera pratiquement en remblai au niveau des cabanes de Fitou en coupant l'autoroute en circulant dessous. « Peut-être serez-vous obligé de dédoubler celle-ci, ce qui impactera encore davantage la topographie du village. Il serait pertinent de chiffrer le coût de ces opérations, car je doute de la rentabilité de l'option littorale par rapport à celle de l'option « Médiane ». »

**Édouard PARANT, RFF** : « Nous étudions ces éléments. »

- ▶ **Hervé BARO, Vice-président du Conseil général de l'Aude, président de la commission de l'aménagement du territoire**, déclare qu'il se réjouit d'être là, puisque le Conseil général de l'Aude délibérera en mars pour apporter la somme qui lui est demandée : 1,05 million d'euros. « Nous avons déjà délibéré à hauteur de 870 000 euros, le différentiel que nous n'avons pas voulu ajouter tenant au fait que nous ne souhaitions pas compenser la défection du département de l'Hérault. Nous considérons que tant que nous n'avons pas la certitude qu'une étude serait menée sur la faisabilité d'une gare à Montredon, participer à une étude permettant la création de deux gares dans l'Hérault et aucune dans l'Aude n'était pas dans l'intérêt du département. Par ailleurs, les éléments évoqués ce matin ne portent que sur les nuisances, quelle que soit la solution choisie. Entre deux nuisances, je pense qu'il faut choisir la moindre au niveau humain, écologique et économique. Cette infrastructure doit être imaginée durable dans le temps. Nous travaillons donc aujourd'hui sur un projet amené à être exploité durant 150 ou 200 ans, voire plus. Je suis sensible aux propos tenus par une majorité d'élus : la situation économique du pays plaide en faveur d'une vigilance en matière de dépense publique, mais je préfère une dépense intelligente à une rigueur absurde. Lorsque nous réfléchissons à l'enjeu économique représenté par cette ligne en termes de liens au sein de l'Europe, ainsi qu'au caractère durable de l'exploitation de cette dernière, il me semble que tout doit prévaloir sauf le critère financier. Ce dernier est important, puisque les collectivités locales seront amenées à participer au financement de l'ensemble des infrastructures, mais les élus présents aujourd'hui se placent tous dans la perspective d'une construction représentant un atout pour notre département, notre région, et sans nul doute notre pays. »

- ▶ **Joël CASTANY, Président de la cave coopérative des vignerons du Cap Leucate, de Quintillan et de Roquefort-des-Corbières**, intervient pour souligner qu'il n'a pas été invité directement, n'étant pas élu. Il remercie RFF et les élus d'accepter sa présence, comme représentant de 170 vignerons, et 570 propriétaires fonciers. « Pour l'instant, 90 % du foncier appartient à des familles agricoles. Vous avez cité la vigne comme une activité importante, mais je souhaiterais qu'elle soit évoquée en tant que potentiel agricole avec une projection à 50 ou 100 ans, et non dans sa situation actuelle, fruit de 50 ans de dépression. Force est de constater que le tracé littoral traverse de façon beaucoup plus marquée le vignoble des AOC Fitou, Côtes du Roussillon, Rivesaltes, Muscat de Rivesaltes et Languedoc. Nous sommes favorables au TGV® en termes de développement

économique, et nous serons amenés à évoquer les mesures compensatoires : je voudrais que nous en parlions très tôt dans le cadre d'une démarche collective. Nous perdrons du potentiel agricole, et nous voulons qu'il soit reconstitué, pour nous, nos enfants et nos petits-enfants. L'impact immatériel doit également être chiffré. Par ailleurs, la nécessaire arrivée du tourisme, en particulier de l'œnotourisme, lié au développement important de la périphérie viticole et favorisé par le TGV<sup>®</sup>, doit être compensée par les risques de nuisances dans nos villages : cet élément doit également être pris en considération. La dépense publique augmente sur le secteur, mais elle enrichit les entreprises locales et elle est directement réinjectée dans l'économie. Il n'est donc pas possible de réfléchir uniquement en termes de dépense budgétaire. Enfin, je souhaiterais que l'ensemble des élus mettent ce projet en parallèle avec celui de Port-la-Nouvelle : le développement du port doit amener une évolution significative de la gestion des zones de fret, qui seront certainement situées entre La Palme et Caves. Il convient de ne pas pénaliser par les voies de communication le développement économique à venir après la préservation du vignoble, que nous relocaliserons sans difficulté à condition que les investisseurs nous le permettent. »

- ▶ **Régis JOURDAN, BRL (bureau d'étude)**, intervient pour RFF. « Nous travaillons en partenariat avec les chambres d'agriculture et la SAFER Languedoc-Roussillon pour évaluer les impacts dans le domaine agricole. Sur la base de l'expérience issue du projet TGV<sup>®</sup> Méditerranée, nous avons vu qu'il convient de traiter les problèmes, notamment fonciers, en amont, sans attendre le début des travaux, en vue de relocaliser le potentiel productif mis à mal par les infrastructures. Nous sommes tous conscients de la nécessité de répondre à un objectif social : la retraite des viticulteurs. C'est la raison pour laquelle beaucoup d'entre eux souhaitent vendre leurs terres en l'absence de successeurs. Nous voulons travailler dans la perspective de préserver un potentiel. Nous regardons les terroirs classés IGP ou AOP en lien avec l'INAO, et étudions le problème des compensations. Nous sommes également en rapport avec les structures économiques par le biais des chambres d'agriculture et des syndicats afin de voir comment les caves coopératives, par exemple, envisagent les compensations nécessaires au maintien de l'outil économique et au support de la surcharge financière occasionnée par la perte d'apport productif. Quant à la partie foncière, notre souhait d'anticipation se concrétisera davantage lorsque le tracé définitif sera retenu. RFF et la SAFER ont établi une convention pour maintenir une veille foncière et repérer les éventuelles ventes pouvant contribuer à la relocalisation des vignobles déplacés. Enfin, lorsque nous traverserons des zones d'intérêt environnemental reconnu, RFF devra compenser les prélèvements avec des coefficients multiplicateurs parfois très importants. »

**Édouard PARANT, RFF**, ajoute que chaque semaine, RFF est sollicité par des agriculteurs lui demandant d'acheter leurs terrains situés sous le PIG et gelés depuis dix ans.

- ▶ **Joël CASTANY, Président de la cave coopérative des vigneronns du Cap Leucate, de Quintillan et de Roquefort-des-Corbières** : « Vous êtes en train de dire que ces personnes perçoivent un faible revenu et que vous intervenez pour les sauver socialement. Il ne faut pas se moquer de nous. »

**Édouard PARANT, RFF**, explique cette tendance, à savoir que peu de jeunes s'installent aujourd'hui car les statistiques montrent que « Les viticulteurs sont âgés de 55 ans en moyenne. »

- ▶ **Joël CASTANY, Président de la cave coopérative des vigneronns du Cap Leucate, de Quintillan et de Roquefort-des-Corbières**, revient sur l'histoire du vignoble languedocien : « En 1902, 1903, 1904, 1 hectare de vigne à Narbonne coûtait plus cher qu'à Saint-Émilion. Nous avons connu des périodes fastes et des dépressions. Personne ne sait de quoi demain sera fait. La conjoncture actuelle est un peu meilleure qu'en 2010, et trois viticulteurs ont rejoint la coopérative. La graine est dans le sol : il suffit qu'il pleuve. Je ne peux pas me permettre de dire que je vendrai mon potentiel sous prétexte que mes revenus sont faibles. Je suis là pour protéger ce que ma famille a créé. La négociation sera difficile. »

**Édouard PARANT, RFF**, rappelle qu'avec les chambres d'agriculture, RFF procède à une qualification du potentiel agronomique et productif des sols. « Où en est la réflexion sur l'irrigation de la vigne qui est une de vos préoccupations ? »

- ▶ **Jacques LEVASSEUR, Conseiller municipal de La Palme**, précise que l'Aqua Domitia en eau brute s'arrête à Fleury et ne vient pas dans leur territoire, dans la partie la plus sèche du département.
- ▶ **Marie-Paule BARDÈCHE, Sous-préfet de Narbonne**, résume la réflexion conduite avec les représentants des professions agricoles et engage tous les participants à poursuivre la démarche positive engagée dans le dialogue et la réflexion.
- ▶ **Jean-Jacques LOPEZ, Maire de Salses-le-Château, Conseiller général du canton de Rivesaltes**, remercie RFF de l'avoir invité à la commission qui s'est tenue à Perpignan, et aujourd'hui à La Palme. « Cela m'a permis de comprendre qu'il faut abandonner le tracé littoral. Seul le tracé médian demeure. Si cette ligne n'est pas mixte, le fret devra bien passer quelque part, donc sur la ligne actuelle. Or les Catalans refusent cette option. Telle est la problématique : le village de Salses-le-Château est coupé par un passage à niveau, un tiers de la population se trouvant à l'Ouest et le reste à l'est de la commune. Je ne comprends pas pourquoi les Audois et les Catalans n'ont pas été réunis pour évoquer les diverses problématiques – une seule rencontre commune s'est tenue à Opoul, en janvier 2011. En effet, nous arrivons aujourd'hui à un point où la ligne uniquement voyageurs sur le tracé médian est refusée dans les Pyrénées-Orientales, et où la ligne mixte littorale est rejetée dans l'Aude. La solution consiste donc à étudier la réalisation d'une ligne mixte sur le tracé médian. »

**Édouard PARANT, RFF**, assure que RFF chiffrera précisément le coût de réalisation d'un tunnel de 13 km, car c'est la seule solution pour réaliser un tracé mixte dans l'option médiane, mais il craint que le delta soit supérieur aux 200 millions d'euros chiffrés lors de la première étape. Concernant la problématique des passages à niveau, il en existe 19 000 en France, dont 743 en Languedoc-Roussillon – 130 dans l'Aude et 186 dans les Pyrénées-Orientales. L'État a décidé de classer "prioritaires" ceux pour lesquels de nombreux accidents ont été constatés, et "préoccupants" ceux où beaucoup de trains croisent un grand nombre de camions et de voitures. L'État, RFF et leurs partenaires mettent l'accent sur les passages à niveau préoccupants – celui du centre de Salses-le-Château n'en fait pas partie. L'État a donc décidé avec RFF d'investir massivement sur les 19 passages à niveau prioritaires du Languedoc-Roussillon à hauteur de 50 % du coût des travaux, et 200 000 euros maximum sur ceux non prioritaires. Le directeur de RFF Languedoc-Roussillon organisera une réunion avec la personne responsable du dossier. »

- ▶ **Francis AUZEVILLE, adjoint au Maire de Salses-le-Château**, s'interroge sur le passage à niveau 412 : est-il prioritaire par rapport à l'usine Omnia implantée à proximité ? Cela voudrait dire qu'une usine prime sur un village.

**Édouard PARANT, RFF**, précise que ce n'est pas l'usine, mais le trafic qui fait la dangerosité d'un passage à niveau. La commune de Salses-le-Château compte quatre passages à niveau ; il semble donc pertinent de mener une réflexion globale sur la réorganisation de son plan de circulation avec les services de l'État, voire de prévoir un aménagement portant sur les quatre en même temps. L'un d'eux étant prioritaire, RFF peut apporter une contribution, quitte à le fermer et à investir sur celui implanté au centre-ville.

- ▶ **Jean-Jacques LOPEZ, Maire de Salses-le-Château, Conseiller général du canton de Rivesaltes**, demande de réunir l'ensemble des élus des Pyrénées-Orientales et de l'Aude, pour réfléchir sur la ligne mixte car le village de Salses-le-Château sera coupé en deux.
- ▶ **Roger COMBES, Maire de Sigean**, ajoute que sa commune n'est pas vraiment impactée par la ligne à grande vitesse puisqu'elle évite complètement Sigean. Mais qu'elle est solidaire avec l'ensemble des maires sur tous les problèmes qui se posent à eux, viticoles en particulier, même si la cave coopérative de Sigean va disparaître pour renaître à Portel-des-Corbières.

- ▶ **Roger BRUNEL, Maire de Portel-des-Corbières**, rejoint les propos tenus jusqu'à présent : « Nous ne sommes pas impactés par les tracés puisque les deux options passent au même endroit. Ce chantier donnera naissance à un projet qui vivra durant 100 ou 200 ans. Il n'est pas normal que les élus des Pyrénées-Orientales et de l'Aude ne se rencontrent qu'une deuxième fois au cours du processus. Pour moi, la solution repose sur une ligne mixte sur le tracé médian. »
- ▶ **Joseph PUIG, Maire de Clairà**, ajoute : « Je suis un vigneron et j'adhère totalement aux propos tenus. Aujourd'hui, nous analysons deux circuits : l'un ne nous plaît pas, mais paraît moins onéreux ; l'autre crée beaucoup moins de nuisances et remporte tous les suffrages, certes avec un tunnel plus cher. Nous paierons tous, mais qui supportera les nuisances ? Un tracé médian est proposé, et il n'est pas question de détruire des parcelles viticoles ni de nuire aux populations. »

**Édouard PARANT, RFF**, rappelle les faits : « Il y a 25 ans, la SNCF payait tous les travaux. Ceci a commencé à poser problème à partir de 1995, car elle construisait de plus en plus de lignes sans faire entrer autant d'argent que prévu. Au vu du contexte économique de l'époque, cette gestion fut transférée à RFF, qui paie aujourd'hui une ligne de TGV<sup>®</sup> grâce aux péages versés par ceux qui l'empruntent. Or nous savons que l'argent collecté est nettement insuffisant pour payer le coût des travaux. Il convient donc de trouver le plus grand nombre possible de partenaires afin que le projet aboutisse : l'État, nous espérons également l'Europe, ceux qui réclament le projet soit les collectivités locales – la région, les trois départements et les huit communautés d'agglomération : Montpellier, Agde qui a décidé de payer les études alors que la LGV passe à 20 km, Béziers, Narbonne, Carcassonne qui a également accepté de cofinancer les études alors qu'elle est située à 60 km de la ligne nouvelle, et Perpignan. L'ensemble de ces partenaires devra trouver 6 à 7 milliards d'euros. Le financement se répartit aujourd'hui pour moitié entre RFF/l'État et les collectivités locales. Si la ligne est mixte, nous espérons que l'Europe participera financièrement, et peut-être la contribution de l'État sera-t-elle un peu plus importante. Nous devons de toute manière trouver 2,5 milliards d'euros avec les partenaires locaux. La question ne porte donc pas sur le fait de savoir si le projet coûte cher, mais sur notre capacité à assumer financièrement l'option la moins onéreuse. »

- ▶ **Patrick TARRIUS, Maire de Fitou**, se demande pourquoi RFF exclut totalement les financeurs privés sur ce projet. Or le contournement Nîmes-Montpellier repose sur un partenariat public-privé (PPP).

**Édouard PARANT, RFF**, résume le dispositif du PPP, qui implique qu'un financeur privé avance l'argent, puis qu'il soit remboursé sur 50 ans. « Il ne s'agit que d'un artifice financier, et au final, ce sont bien les collectivités locales qui paient. »

- ▶ **Patrick TARRIUS, Maire de Fitou**, pense que cela est néanmoins intéressant sur 200 ans.

**Édouard PARANT, RFF**, précise que le remboursement s'étale sur 25 ans pour le CNM.

- ▶ **Patrick TARRIUS, Maire de Fitou**, fait allusion au coût de la construction du pont de Millau qui a été totalement pris en charge par des financeurs privés, qui se remboursent *via* les péages.
- ▶ **Jean-Jacques LOPEZ, Maire de Salses-le-Château, Conseiller général du canton de Rivesaltes**, rappelle enfin que, outre les financements, il convient de prendre en compte les délais. Or le tracé médian, proche du PIG, est marqué sur pratiquement tous les POS et PLU, et il n'existe plus aucun recours. En revanche, des recours risquent d'apparaître si l'option littorale est retenue, ce qui fera perdre tant du temps que de l'argent.

**Édouard PARANT, RFF**, conclut la réunion avant de céder la parole à Madame le Sous-préfet pour fixer les prochains rendez-vous.

L'ensemble des participants est convié à partager une collation.

**Fin de la commission consultative à 13h10.**