

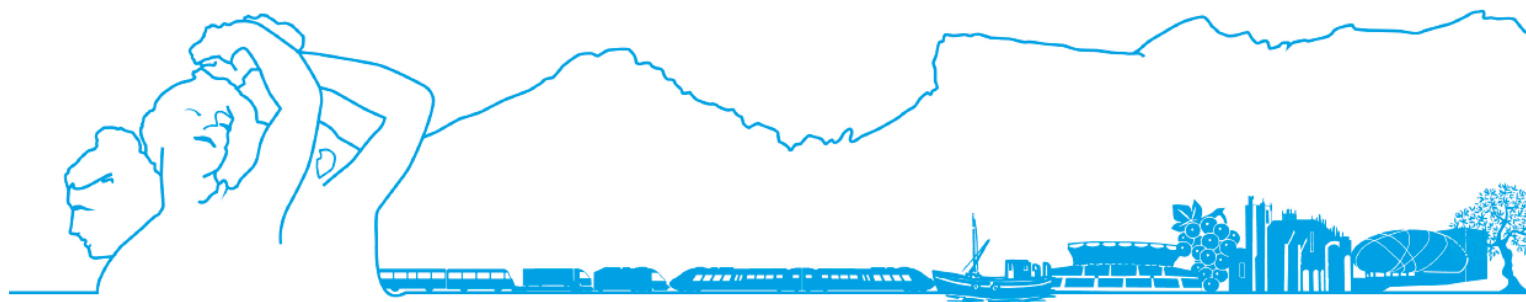
ligne nouvelle Montpellier-Perpignan

Compte-rendu

4^{ème} COMMISSION CONSULTATIVE – SÉQUENCE 3

Mercredi 8 février 2012 – NARBONNE

Palais du Travail



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 —
BELGIQUE — UNITED KINGDOM — ČESKÁ REPUBLIKA — SVERIGE — DANMARK — SUOMI — DEUTSCHLAND — SLOVENSKO — EESTI — SLOVENIJA — ELLÁS — PORTUGAL — ESPAÑA — POLSKA —

OUVERTURE — INNOVATION — INTERCONNEXION — PARTENARIAT — ÉCO-RESPONSABILITÉ — RÉSEAU — AVENIR — MOBILITÉ — ACCÈS — EUROPE — TERRITOIRES — ÉVOLUTION — PERP
BERLIN HAUPTBAHNHOF — LONDON SAINT PANCRAS — DUBLIN HE

Début de la réunion à 10h10 en présence de 20 personnes.

NOM	PRÉNOM	ORGANISME	FONCTION
BARDÈCHE	Marie-Paule	Préfecture de l'Aude Sous-préfecture de Narbonne	Sous-préfet
PAULI-GEYSSE	Mélanie	Sénat - Marcel RAINAUD	Assistante parlementaire
FABRE	Marie-Hélène	Sénat - Roland COURTEAU Permanence parlementaire	Assistante parlementaire Député suppléant de Jacques BASCOU Première Adjoint ville de Narbonne
CODORNIOU	Didier	Région Languedoc-Roussillon	Vice-président
BARO	Hervé	Conseil Général de l'Aude	Vice-président Président de la commission Aménagement du territoire, infrastructures et mobilités
SUERE	Michel	Communauté d'agglomération Béziers-Méditerranée	Vice-président
VIVER	Camille	Communauté d'agglomération Béziers-Méditerranée	Chef de projet prospective d'aménagement
COMBETTES	Roland	Communauté d'agglomération de Carcassonne	Vice-président en charge du pôle Urbanisme et territoire
PESCE	Serge	Communauté de communes La Domitienne	Vice-président
BAT	Marie	Mairie de Bages	Maire
DURAND	Christian	Mairie de Coursan	Adjoint
POCIELLO	Jacques	Mairie de Cuxac-d'Aude	Maire
LAFFON	Aimé	Mairie de Marcorignan	Maire
BANCILHON	Christian	Mairie de Montredon-des-Corbières	Adjoint
SCHEMBRI	Jean-Paul	Mairie de Moussan	Maire
OLIVE	Henri	Mairie de Moussan	Adjoint
VERGNES	Magali	Mairie de Névian	Maire
CROS	Pierre	Mairie de Nissan-lez-Ensérune	Maire
IVARS	Pascal	Mairie de Peyriac-de-Mer	Directeur des services
RICHER	Jean-Pierre		Garant

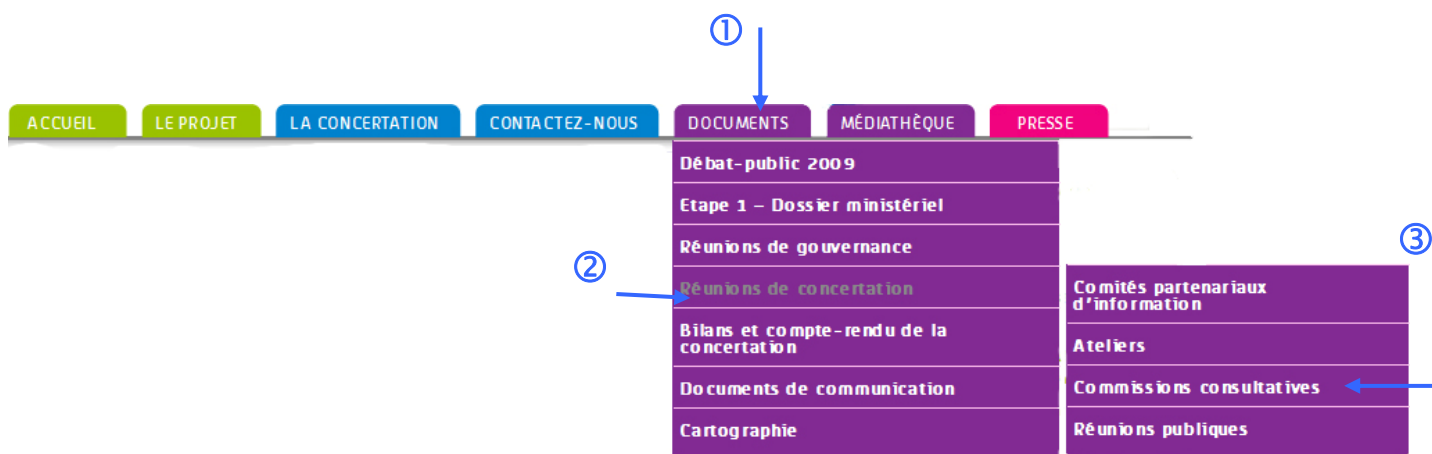
Les intervenants de Réseau Ferré de France (RFF) à la Direction régionale Languedoc-Roussillon pour cet atelier :

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

Déroulé de l'atelier

- 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 sous la rubrique Documents – Réunions de concertation – Commissions consultatives.



PROPOS LIMINAIRES

- ▶ **Marie-Paule BARDÈCHE, Sous-Préfet de Narbonne**, accueille les élus et rappelle que débute aujourd'hui une nouvelle phase de la concertation sur le projet de ligne nouvelle Montpellier-Perpignan. Au cours de la précédente étape, tous les participants se sont accordés sur l'intérêt de ce projet, qui produira un impact fort sur le développement de la région.

Tous les élus ont été destinataires de la décision rendue par la ministre de l'Écologie, du développement durable, des transports et du logement. RFF doit poursuivre ses études sur la fonctionnalité de la ligne, la desserte des agglomérations, les liens avec le réseau existant et le tracé. La démarche qui aboutira à la définition du tracé sera donc progressive. Au cours des mois à venir, les études vont se poursuivre afin d'éclairer au mieux les décisions. Cette démarche, comme celle qui a prévalu durant l'étape 1, se déroulera en concertation étroite avec les élus, les acteurs économiques et les acteurs environnementaux du territoire au cours de réunions régulières. Des réunions publiques d'information se tiendront ensuite.

Sur la séquence 3 du tracé, qui va de Peyriac-de-Mer à Vendres, la ministre a retenu l'option Ouest. Il a été réaffirmé qu'elle n'accepterait en aucun cas un projet aggravant les risques d'inondations dans les basses plaines de l'Aude. Par ailleurs, il conviendra de tenir compte au mieux des activités économiques du territoire et des impacts de la ligne sur celles-ci.

- ▶ **Jean-Pierre RICHER, garant de la concertation**, présente le cadre de ses fonctions, et précise qu'il doit s'assurer du bon déroulement de la concertation. Toutes les questions doivent pouvoir être posées et toutes les réponses doivent y être apportées avec clarté, transparence, loyauté et respect. Le garant, neutre et indépendant, est tenu par un devoir de vigilance et doit rendre un rapport au terme de chaque étape. Celui de l'étape 1 était positif. Il souhaite que celui de l'étape 2 le soit également, de même que tous les rapports qui suivront jusqu'au terme de ce projet.

Édouard PARANT, RFF, rappelle que chacun peut contacter le garant de la concertation à l'adresse suivante : garant.lnmp@gmail.com. Par ailleurs, le bilan de l'étape 1, ainsi que toute la documentation, les comptes-rendus et la cartographie sont disponibles sur le site www.lalignenouvelle.com.

RAPPEL DES GRANDES ÉTAPES

[diapositives 8 à 14]

Édouard PARANT, RFF, résume la décision ministérielle du 14 novembre 2011 qui constitue la feuille de route de l'étape 2.

Dans le cadre de l'étape 2, la ministre demande :

- de définir un tracé respectueux des sensibilités du territoire ;
- de préciser quelles sections accueilleront des trains de marchandises en plus des TGV[®] ;
- d'approfondir les études de raccordement entre la ligne nouvelle et la ligne classique ;
- de travailler sur les modalités de desserte de Béziers, Narbonne et, dans une moindre mesure, Perpignan.

Par la suite, l'étape 3 recouvrira essentiellement l'étude d'impact et le dossier d'enquête publique, puis l'enquête à proprement parlé.

La Ministre demande également que la concertation continue et s'amplifie, car la précision des études risque d'accroître les inquiétudes. Par ailleurs, une stratégie foncière doit se mettre en place. Les préfets vont prendre des arrêtés au titre de l'article L. 110-11 du code de l'Urbanisme afin que la bande de passage soit prise en considération dans les projets d'urbanisme. Les maires pourront alors informer RFF des demandes de permis de construire afin d'échanger avec les porteurs de projets.

Pour ce territoire, une question est sur toutes les lèvres : la desserte du Narbonnais et de l'Est audois doit-elle s'effectuer par la gare actuelle, par une gare nouvelle ou par une gare commune avec le Biterrois ? Afin de répondre à cette question cruciale pour la séquence 3, des ateliers se sont tenus mi-novembre. Un point d'étape par territoire est prévu début mars. Parallèlement, RFF souhaite que les collectivités avancent dans leur projet de territoire, en menant notamment des études prospectives sur l'arrivée de la ligne et les attentes vis-à-vis de la gare. Il s'agit de présenter un projet en comité de pilotage en juillet, pour aboutir à un dossier ministériel à l'automne 2012. L'échéance est donc relativement courte.

À la même échéance, il faudra avoir arbitré sur les sections accueillant des trains de marchandises, car ce type de circulation impose des contraintes techniques particulières.

La zone de passage retenue s'étend sur 150 km de long et 500 à 1 500 mètres de large. Dans l'Est narbonnais, elle ne respecte pas intégralement le tracé de 1995 compte tenu du nouveau PPRT de Malvésí. Plus au sud, deux options de passage existent : une option « Littoral » pour une ligne mixte, et une option « Médiane » si le projet se limite au transport de voyageurs.

La réunion de ce jour vise à recueillir les avis et remarques sur les propositions élaborées par RFF. Il ne s'agit en aucun cas d'acter des choix.

- **Jacques POCIELLO, Maire de Cuxac-d'Aude**, souhaite aller directement à l'essentiel. « Quel sera l'emplacement de la future gare ? Un viaduc sera-t-il implanté pour la traversée des basses plaines ? Le tracé s'éloignera-t-il le plus possible du village de Cuxac-d'Aude ? Comment sera respecté le monde viticole ? »

Édouard PARANT, RFF, reconnaît que l'introduction de la réunion doit être familière au maire de Cuxac qui a assisté à la réunion de La Palme, deux jours plus tôt, mais d'autres élus peuvent apprécier ce rappel.

RFF ne souhaite pas décider d'un emplacement pour la gare puis laisser les techniciens trouver des solutions pour le rendre possible. Il faut rechercher progressivement une solution globale. *In fine*, le choix sera opéré par le ministre, mais pour cela il est indispensable de lui présenter différentes options étayées.

Concernant la problématique hydraulique, toutes les études antérieures à la crue de 1999 sont désormais obsolètes. Nous avons besoin de temps pour étudier les 300 pages du Plan d'actions de prévention des inondations (PAPI) relatif aux basses plaines de l'Aude. Ce document a été rédigé par BRL, à qui nous avons confié les études hydrauliques du projet. Nous pouvons donc espérer un travail cohérent. Par ailleurs, RFF a mené des études exhaustives, qui ont abouti à une modélisation en 3D qui précise le fond du terrain mais aussi le fond de l'eau. Nous ne pourrions mener des études plus précises qu'en affinant le tracé. Nous le ferons en lien avec la Direction départementale des territoires et de la mer (DDTM) de l'Aude. Le franchissement de cette plaine inondable nécessitera des viaducs, mais l'État a rappelé par trois fois qu'il n'accepterait aucune infrastructure aggravant le risque d'inondation.

Concernant l'éloignement des villages, la vidéo qui sera projetée tout à l'heure a jusqu'à présent été perçue comme un outil permettant de mieux appréhender les différentes options de passage et les différents tracés.

Enfin, concernant la dernière question sur la viticulture, un projet d'infrastructure s'insère toujours majoritairement dans des zones agricoles car elles sont à la fois éloignées des villages et peu protégées, à la différence des zones naturelles. Il sera donc impossible pour ce projet de ne pas empiéter sur des vignes, mais RFF travaille avec la profession sur le sujet. Trois études ont été lancées avec les chambres d'agriculture de l'Hérault, de l'Aude et des Pyrénées-Orientales. La viticulture n'est pas seule concernée, puisque le territoire comporte également du maraîchage et de la sylviculture. Cette dernière impose du reste une réflexion sur les risques d'incendie, en particulier en cas de transport de marchandises.

- **Jacques BASCOU, Député-Maire de Narbonne et Président de la Communauté d'agglomération Le Grand Narbonne**, déclare qu'il ne souhaite évidemment pas l'arrachage de toutes les vignes de la plaine ni la création d'un souterrain en zone inondable. Dans le cadre d'un projet d'intérêt général, il invite chacun à ne pas défendre des intérêts purement locaux dans un souci électoraliste et à aller tous dans le même

sens. Il ajoute que ce projet est très technique et il doute que Cuxac puisse fournir des études aussi précises que RFF. Par ailleurs, le ministre lui a assuré que la transparence hydraulique serait respectée. Quant à la défense de la viticulture, l'arrachage des vignes doit sans doute interroger tous les élus audois sur d'autres enjeux.

Il est néanmoins d'accord sur un point : il ne faut pas perdre de temps sur des décisions déjà tranchées, mais rapidement identifier les décisions restant à prendre, ainsi que les contraintes techniques et financières qui les entourent. En tant que Président de l'Agglomération, il ne souhaite pas que le fret continue à passer par Narbonne et que la Ville n'ait pas de gare.

- ▶ **Jacques POCIELLO, Maire de Cuxac-d'Aude**, affirme qu'il souhaite simplement que certains points soient précisés le plus rapidement possible. « Nous ne sommes opposés ni à la gare ni au TGV[®], mais nous souhaitons protéger les populations. »

Édouard PARANT, RFF, souligne que le financement constitue un point important. RFF dispose de 42 millions d'euros pour les études, mais une somme cent fois supérieure sera nécessaire pour le projet lui-même, qui sera arrêté par le Comité de pilotage. RFF doit soumettre à l'enquête publique un projet crédible, que les partenaires seront en capacité de financer, faute de quoi le ministère du Budget n'y donnera pas suite.

CONSTRUCTION DES VARIANTES DE TRACÉ

[diapositives 15 à 45]

Édouard PARANT, RFF, présente le travail réalisé sur quatre thématiques (le milieu humain, le milieu physique, le patrimoine et les paysages, le milieu naturel). Pour chacune, une cartographie d'enjeux a été établie, qui reprend les différentes sensibilités du territoire (sensibilités environnementales, AOC, zones de maraîchage, zones inondables, monuments historiques inscrits ou classés, monuments d'intérêt local, zones d'activité, infrastructures structurantes...).

- ▶ **Jacques POCIELLO, Maire de Cuxac-d'Aude**, déplore que les cartes n'indiquent pas les digues de Cuxac.

Édouard PARANT, RFF, observe que ces digues, encore en construction, sont prises en compte dans le modèle hydraulique. Cette cartographie recense les sensibilités du territoire, non ses installations. Le risque d'inondation y est clairement signalé.

[diapositives 46 à 48]

La ligne nouvelle devra accueillir des trains à grande vitesse mais aussi des trains de marchandises. La ministre demande par ailleurs d'envisager une circulation jusqu'à 350 km/h. Elle souhaite également un travail sur les gares et raccordements. Le secteur de Narbonne s'avère relativement complexe de ce point de vue, car il convient de desservir plusieurs directions. Nous devons voir comment desservir Narbonne (centre, gare nouvelle ou Nissan), mais aussi réfléchir à une connexion avec la ligne classique vers Carcassonne. Enfin, il faudra intégrer une réflexion prospective sur une liaison nouvelle entre Toulouse et Narbonne. Or le fait d'ajouter ou non des trains de marchandises influe fortement sur les tracés envisageables.

Les variantes proposées suivent diverses logiques :

- réutiliser le tracé du PIG ;
- suivre les routes et autoroutes existants ;
- aller le plus droit possible ;
- préserver les sensibilités territoriales (en s'éloignant des villages, en prélevant peu sur les surfaces agricoles et en respectant la ressource en eau) ;
- limiter les investissements (en limitant les ouvrages d'art).

VISUALISATION DES VARIANTES DE TRACÉ

Visualisation sur carte

[Cartes des diapositives 50 à 53]

Édouard PARANT, RFF, poursuit la présentation sur la zone de Portel-des-Corbières et Peyriac-de-Mer, où le projet initial PIG est à l'ouest de l'autoroute. Ce tracé assez direct suit l'A9.

Une variante « de moindre enjeu territorial » consiste à franchir l'autoroute, passer à l'est et éviter diverses sensibilités naturelles à l'ouest. La ligne traverse ensuite de nouveau l'autoroute pour rejoindre l'ouest narbonnais.

Enfin, une variante « directe » va au plus droit, en traversant l'autoroute deux fois, mais plus tôt dans le territoire, que la variante précédente.

[diapositives 54 à 57]

Édouard PARANT, RFF, passe à la présentation du territoire de Bages, où le projet s'écarte des infrastructures existantes. Alors que l'autoroute contourne l'Agglomération à l'Est et que la route nationale y entre, le tracé contourne à l'Ouest et monte sur le contrefort des Corbières pour croiser l'A61 au niveau de Jonquières. Il n'évite pas la Zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager (ZPPAUP) de l'Allée de Java, problème qui avait déjà été évoqué en 1995.

À l'époque, le projet ne portait que sur le transport de voyageurs, principalement effectué à l'air libre. De plus, il visait à rejoindre directement Carcassonne et Toulouse, avec un raccordement sur la ligne classique mais sans aucun projet de gare. Il existe ici la possibilité de desservir Narbonne-centre par la ligne nouvelle en provenance de Perpignan. Cette option, figurée en pointillés sur la carte, ne présente d'intérêt qu'en l'absence de gare nouvelle. Elle n'est réalisable qu'avec des trains de voyageurs circulant en aérien. Pour des trains de marchandises, elle impliquerait beaucoup trop d'aiguillages en tunnel. Le croisement entre la ligne et l'autoroute s'effectue en effet à une certaine altitude, et ces trains montent des pentes trois fois plus faibles que les TGV®. Par ailleurs, nous ne pourrions raccorder ces trains ni à Narbonne-centre ni à Toulouse en raison d'un début de parcours en tunnel. Pour faire circuler des trains de marchandises, il conviendra donc de modifier le tracé.

- **Marie BAT, Maire de Bages**, précise que la ZPPAUP de l'Allée de Java est en cours de révision, mais cette allée restera dans l'Aire de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine (AVAP). Elle souhaite savoir si le passage des trains s'effectuera en tranchée ou en tunnel. Cette dernière option semble plus favorable d'un point de vue environnemental.

Édouard PARANT, RFF, pense que la visualisation 3D apportera l'éclairage nécessaire.

Deux autres variantes sont présentées proche du PIG. La variante « directe » diffère elle aussi très peu de ce tracé.

La possibilité d'implanter une gare nouvelle à l'intersection avec la ligne actuelle est incluse dans cette variante. Le projet de 1995 arrivant à cet endroit à une altitude de 25 mètres, cela impliquerait de construire des quais TGV® très hauts. RFF s'emploie à réduire au maximum cette hauteur.

Édouard PARANT, RFF, insiste sur le fait que le positionnement de la gare et le caractère mixte du projet influent fortement sur les choix.

Si le projet mixte est choisi, l'arrivée en tunnel depuis le sud rend difficile des raccordements directs. Le projet de raccordement vers Narbonne-centre doit être abandonné.

RFF présente une variante permettant à un train en provenance de Perpignan d'aller vers Montpellier mais aussi Toulouse, sur un tronç commun avec la ligne Montpellier-Toulouse. Dans cette configuration, les trains allant directement vers Toulouse ne passent pas par la gare, contrairement à ce que prévoyait le projet de 1995. Par ailleurs, un trajet Montpellier-Narbonne-Toulouse implique d'arriver à la gare nouvelle puis de repartir dans l'autre sens. Comme RFF l'a déjà indiqué lors du débat public, il est difficile de créer une gare accueillant trois flux de directions différentes ; mais le dispositif présenté permet de recevoir tous les trains, quitte à faire repartir en sens inverse ceux s'arrêtant à Narbonne (gare nouvelle) et filant vers Toulouse. Néanmoins, tous les trains ne

s'arrêteront pas dans cette nouvelle gare. Tel est déjà le cas actuellement, puisque la moitié des trains Toulouse-Montpellier-Marseille ne s'arrêtent pas à Béziers, Carcassonne, Narbonne ou Nîmes. Ce dispositif permettrait en outre d'assembler en gare nouvelle deux trains en provenance de Marseille et Bordeaux et en direction de Barcelone.

- ▶ **Christian DURAND, adjoint au Maire de Coursan,** demande si l'option de trains « origines », partant de la gare nouvelle vers Toulouse ou Montpellier, donc de correspondances, a été envisagée? Cette solution limiterait le nombre de manœuvres complexes, telles que des rebroussements ou des raccordements et augmenterait la fiabilité des temps de parcours.

Édouard PARANT, RFF, précise que dans ce cas de figure, tous les voyageurs devraient changer de train et qu'il semble plus simple que le conducteur passe de la tête à la queue du train pour repartir dans l'autre sens. Ce choix relève de toute façon des transporteurs. Le rôle de RFF est de leur offrir cette possibilité. En l'espèce, les choix sont limités.

- ▶ **Bernard GEA, Maire de Montredon-des-Corbières,** est satisfait de cette proposition de gare n°1 et de tracé qui lui semble tout à fait intéressante. Elle convient à la commune comme aux élus.
- ▶ **Jean-Paul SCHEMBRI, Maire de Moussan,** s'interroge si un raccordement entre Cuxac et Névian est réellement nécessaire.

Édouard PARANT, RFF, confirme que ce raccordement serait intéressant pour les trains de voyageurs directs (soit la moitié des trains Toulouse-Marseille ou Bordeaux-Nice), et permettrait également à des trains de marchandises d'éviter Narbonne-centre. S'il peut s'adapter au profil fret, il pourrait donc avoir deux vocations.

- ▶ **Bernard GEA, Maire de Montredon-des-Corbières,** demande si la gare figurant sur la carte est positionnée sur le territoire de Narbonne.

Édouard PARANT, RFF, répond qu'elle sera située juste après la limite administrative, à Montredon. RFF présente une variante. L'arrivée par le Sud s'effectuant principalement par des tunnels, il n'était pas possible d'envoyer un train vers Narbonne-centre depuis Perpignan. Un raccordement en demi-tour rend ce flux possible, au prix d'une consommation d'espace plus importante.

- ▶ **Bernard GEA, Maire de Montredon-des-Corbières,** pense qu'il alimenterait Narbonne en trains de marchandises venant du Sud, qui rejoindraient la ligne actuelle. Ce qui lui semble compliqué.
- ▶ **Françoise UCAYE, Inexia,** précise que ce raccordement vise essentiellement des trains de voyageurs et pourrait à terme permettre des navettes TER entre les deux gares. Il serait également possible de transporter des marchandises, mais il reviendra aux partenaires de décider de son utilisation en fonction des besoins.
- ▶ **Jacques BASCOU, Député-Maire de Narbonne et Président de la Communauté d'agglomération Le Grand Narbonne,** souligne que ce détour permettrait d'envoyer des trains vers Port-la-Nouvelle.
- ▶ **Jacques POCIELLO, Maire de Cuxac-d'Aude,** ajoute qu'il serait envisageable d'utiliser cette boucle pour rejoindre la ligne de Toulouse, afin d'éviter un rebroussement.

Édouard PARANT, RFF, prévient que cette option semble difficile, car le raccordement s'opérerait à angle droit et avec un différentiel de 20 m. RFF avait également étudié la possibilité d'une boucle plus large, mais elle encerclait Montredon et la moitié était située en tunnel. Elle a été abandonnée.

- ▶ **Michel BOZZARELLI, Président de la Communauté de communes La Domitienne,** intervient sur la possibilité que ce projet de gare ne soit pas retenu.

Édouard PARANT, RFF, rappelle qu'un autre site de gare est étudié. Il figure en rose sur les plans projetés et est noté « gare n°2 ». Dans cette hypothèse, l'emprise de 1995 est conservée en y ajoutant une gare au niveau du raccordement Toulouse-Perpignan. Pour ce faire, il faut créer un raccordement entre Cuxac et Montredon. Un train en provenance de Montpellier doit donc prendre le raccordement pour aller vers Toulouse. Il peut alors s'arrêter en gare pour desservir Narbonne ou continuer de manière directe vers Névian. S'il souhaite desservir Narbonne, il doit sortir de la ligne, prendre le raccordement et s'arrêter en gare, puis reprendre le raccordement pour rejoindre la ligne nouvelle. Un arrêt à Narbonne sur le trajet Montpellier-Toulouse suppose donc, une fois encore, un rebroussement en gare, les deux autres flux étant directs.

- ▶ **Bernard GEA, Maire de Montredon-des-Corbières**, pense que cette gare n°2 serait située en zone inondable.

Édouard PARANT, RFF, confirme qu'il s'agit en effet d'une contrainte supplémentaire pour ce site. Toutefois, si la zone figure dans le PPRI, elle ne figure pas dans l'atlas des zones inondables de la DREAL.

- ▶ **Jacques POCIELLO, Maire de Cuxac-d'Aude**, constate que ce projet, plus éloigné de Cuxac, est plus favorable à sa commune.
- ▶ **Jean-Paul SCHEMBRI, Maire de Moussan**, annonce qu'il n'aura pas l'agrément de Moussan.
- ▶ **Aimé LAFFON, Maire de Marcorignan**, ajoute qu'il comprend maintenant pourquoi le tracé s'est élargi. Il s'agissait de permettre le raccordement avec la ligne Toulouse-Narbonne. Néanmoins, il se demande pourquoi il s'est élargi aussi haut, jusqu'à atteindre Névian.

Édouard PARANT, RFF, précise que RFF devra effectuer des travaux sur la ligne classique dans le cadre du raccordement et aura pour cela besoin de place/ de linéaire de voie pour les aiguillages.

- ▶ **Aimé LAFFON, Maire de Marcorignan**, pense que ce projet impactera faiblement sa commune.

[Cartes des diapositives 62 à 87]

Édouard PARANT, RFF, présente la section face à Coursan, où plusieurs possibilités apparaissent. Toutes cherchent à éviter le canal de la Colocation, pour des raisons hydrauliques, environnementales et de raccordement à la ligne classique.

RFF a inséré une gare sur le tracé PIG, au niveau du hameau de Périès, à l'interconnexion entre la ligne classique et la ligne nouvelle. La ligne nouvelle est relativement droite à cet endroit.

La variante « de moindre enjeu » évite le plus possible le canal de la Colocation tout en restant le plus bas possible par rapport à l'étang de Capeatang et à la zone Natura 2000. Elle s'avère un peu trop éloignée pour implanter une gare à Nissan car il y aurait 200 m entre les deux lignes.

Une variante « jumelage » s'éloigne elle aussi du canal, mais aussi de Périès. La gare nouvelle, dans ce cas là, serait alors créée à Nissan, non loin de la gare actuelle, ce qui permettrait une interconnexion. La ligne passerait près du village, au-dessus de la ligne actuelle, avant de plonger vers la plaine.

Par ailleurs, deux raccordements seraient créés vers Narbonne-centre, à raison d'un pour chaque sens de circulation.

- ▶ **Pierre CROS, Maire de Nissan-lez-Ensérune**, remarque qu'il n'avait pas connaissance de ce projet de gare nouvelle à proximité de la gare de Nissan, et souhaiterait avoir davantage d'informations car une gare représente une emprise de 40 hectares.

Édouard PARANT, RFF, cette nouvelle option montre que la vision de RFF n'est pas figée. Elle sera abordée de manière plus précise lors de l'atelier « gare » du 5 mars prochain, à Nissan.

- ▶ **Michel BOZZARELLI, Président de la Communauté de communes La Domitienne**, se montre intéressé par cette nouvelle solution, mais relève que les propositions portent en fait sur deux aménagements différents : une gare en site naturel à Périès ou une gare à vocation économique à Nissan.
- ▶ **Pierre CROS, Maire de Nissan-lez-Ensérune**, considère que cette proposition change la donne et produit d'autres conséquences, car la gare serait située plus près de la route départementale et de la zone d'activité. Le potentiel foncier y est aussi plus contraint qu'à Périès et il conviendra de prendre en compte des bâtiments classés.

Édouard PARANT, RFF, note que RFF a seulement esquissé cette solution, afin qu'elle soit intégrée dans les études prospectives avant l'enquête publique. Puis il demande l'avis de la Région.

- ▶ **Didier CODORNIU, Maire de Gruissan et Vice-président de la Région Languedoc-Roussillon**, remarque que les quatre propositions de gares, de tracés et de connexion semblent fonctionner. « Nous devons garder à l'esprit une vision stratégique à l'échelle d'un siècle s'agissant du transport de voyageurs et du fret ». À son avis, la gare n°1 de Narbonne semble fonctionner correctement et répond à la problématique du territoire.

Il ajoute que la Région souhaite participer à tous les débats précédant les décisions du Gouvernement. Toutefois, la question du coût, qui ne sera pas négligeable, doit être abordée rapidement.

« Les élus ici présents mènent avec RFF, une approche pragmatique et sérieuse, où les avis divergent mais se comprennent. » Néanmoins, il souhaite que l'Agglomération de Narbonne travaille davantage sur le sujet afin de présenter une position commune. En ce qui la concerne, la Région prendra des dispositions pour faciliter les interconnexions.

- ▶ **Hervé BARO, Vice-président du Conseil général de l'Aude et Président de la commission Aménagement du territoire, infrastructures et mobilités**, rappelle que le Conseil général de l'Aude délibérera prochainement sur le nouvel appel de fonds relatif aux études préalables. « Nous ne renouvelerons notre participation que si ces études envisagent une gare dans le département de l'Aude. Le TGV[®] crée des nuisances et nous souhaiterions également bénéficier de ses retombées. Nous ne voulons pas seulement voir passer des trains, qu'il s'agisse de trains de voyageurs ou de fret. Nous sommes présents aujourd'hui car nous avons la certitude qu'au moins deux hypothèses de gares situées notre territoire sont à l'étude. »

Par ailleurs, il ajoute que les infrastructures ne doivent ni créer ni aggraver des nuisances existantes. Il convient donc que RFF travaille en lien avec les viticulteurs et les agriculteurs pour limiter les pertes foncières. Le travail dans ce domaine est très avancé, à son avis.

Le Conseil général de l'Aude est très intéressé par les deux options de gare situées à Montredon, même si la connexion avec la ligne de Toulouse doit encore être précisée. « Nous sommes attachés à une ligne mixte, mais j'ignore si les infrastructures permettront les échanges de fret dans cette zone. Il conviendra d'imaginer une disjonction pour desservir Port-la-Nouvelle et d'autres zones d'activité importantes, car il ne sera pas possible de tout faire au même endroit. Quoi qu'il en soit, nous voulons limiter le nombre de camions sur nos routes, au bénéfice du rail. »

La question du coût n'est pas problématique pour lui. « Bien que soucieux des finances publiques, dans une situation économique difficile, il serait regrettable que nous renoncions à une infrastructure de cette importance pour quelques centaines de millions d'euros car nous travaillons sur un projet dont l'horizon est d'un, voire deux siècles. Les coûts ne doivent pas diriger nos choix, car ce projet permettra le développement de notre territoire ».

- ▶ **Jacques BASCOU, Député-Maire de Narbonne et Président de la Communauté d'agglomération Le Grand Narbonne**, rappelle que l'Agglomération travaille sur ce projet important. « Nous en assumerons le coût, à condition de bénéficier de ses retombées. » Outre l'investissement sur la ligne et la gare, l'Agglomération effectuera des

investissements en faveur de l'aéroport et du port. Le Député-Maire souhaite néanmoins définir une stratégie commune, pour éviter tout conflit entre les maires.

Il ajoute que le tronçon Montpellier-Perpignan devait initialement être construit dans les meilleurs délais pour permettre le transport de voyageur du Nord au Sud de l'Europe. « Depuis lors, les Espagnols ont effectué les travaux nécessaires mais nous non. Par ailleurs, nous sommes restés dans une logique de concurrence entre Narbonne et Béziers. Nous devons maintenant passer à une échelle supérieure. » Un changement témoigne de cette évolution : le Sommet des villes à grande vitesse est devenu Sommet des villes grande vitesse et des interconnexions. Ses débats ne se limitent plus aux nuisances mais envisagent les impacts à toutes les échelles.

« Si la ligne fret ne sert qu'à transporter des marchandises de Perpignan à Strasbourg, sans retombée locale, les collectivités ne souhaiteront pas investir. Nous devons donc revoir l'ensemble des propositions, à la lumière d'un schéma régional voire départemental, en dissociant le fret et ses spécificités mais aussi en considérant le transport de voyageurs comme une priorité. Par ailleurs, la Région et les départements doivent être étroitement associés à ces réflexions. »

- **Jacques POCIELLO, Maire de Cuxac-d'Aude**, reconnaît que l'objectif commun doit en effet être réalisé en commun. Il espère que tous les élus réussiront à travailler ensemble sur le passage de la ligne à proximité de Cuxac.

Édouard PARANT, RFF, précise que s'il est décidé de réaliser un projet mixte sur les 150 km de ligne, certaines des variantes envisagées sont possibles, mais non le tracé PIG initial. En effet, l'arrivée s'effectue en zone de tunnel et la connection avec la liaison vers Toulouse serait très difficile.

« Les ports du Languedoc-Roussillon sont déjà connectés à la ligne actuelle, aussi pourrions-nous juger inutile de faire passer du fret sur la ligne nouvelle. » Toutefois la ligne actuelle pourrait rapidement se trouver saturée en cas d'augmentation des volumes. Dans cette hypothèse, la ligne nouvelle serait utilisée pour les trains qui traversent la région sans s'y arrêter, alors que la ligne classique serait dédiée à des trains plus logistiques.

VISUALISATION DES VARIANTES DE TRACÉ EN 3D

Édouard PARANT, RFF, souligne que la zone d'étude se situe sur un territoire rural et viticole. Au niveau de Portels, à l'ouest de l'autoroute figure le tracé historique. Les tracés « direct » et « de moindre enjeu » traversent une première fois l'autoroute et sont à l'est.

Puis toutes les variantes partent vers l'ouest. Le relief devient plus mouvementé. La ligne contourne par la gauche le centre d'enfouissement. En fonction de la nature du transport, la nature des ouvrages différera pour un même tracé. Si la circulation est uniquement « voyageurs », il sera possible de construire des ponts. En revanche, le passage de trains de marchandises imposerait de creuser plusieurs tunnels, sur une longueur cumulée d'environ 4 km. Tel serait le cas au niveau de Jonquières, où l'autoroute sera croisée par un pont en cas de transport de voyageurs seul ou par un tunnel en cas de transport mixte.

- **Marie BAT, Maire de Bages**, demande à ce que la visualisation en 3D soit fournie aux communes, pour la présenter aux associations et administrés. Elle assure que le grand public accepte ce projet, qui permettra du développement économique, mais reste sensible à la différence visuelle entre un pont et un tunnel. « Plus nous l'informerons en amont, plus il appréhendera correctement le projet et moins nous recevrons de remarques infondées ».

Édouard PARANT, RFF, a prévu de réaliser des séquences de films, disponibles en ligne et organisera également des réunions publiques, après la période de réserve électorale qui s'achèvera avec les élections législatives.

- **Marie-Paule BARDÈCHE, Sous-Préfet de Narbonne**, insiste pour que lors de ces réunions, le projet soit bien situé dans son contexte général.

Édouard PARANT, RFF, continue la présentation avec la section qui suit Jonquières : deux variantes apparaissent, en aérien et en tunnel, qui passent au même endroit, mais diffèrent totalement. « En raison de problèmes hydrauliques, nous ne pouvons pas modifier les écoulements. » Le linéaire de tunnel serait considérable en scénario mixte, car il serait nécessaire également de creuser au niveau de l'Allée de Java.

À Montredon, quel que soit le scénario, un pont sera nécessaire pour combler un différentiel de hauteur de 25 m, avant de remonter vers l'étang haut. Et depuis le site de la gare 1, en suivant la ligne classique, le premier type de raccordement à la ligne Montpellier-Toulouse implique un tunnel pour les trains de marchandises.

- ▶ **Françoise UCAYE, Inexia**, précise que la deuxième option ne figure pas dans la visualisation 3D.

Édouard PARANT, RFF, décrit cette option qui consiste à créer une gare sur un autre emplacement, avec un raccordement empiétant sur la ZAC de Montredon. Le raccordement imaginé en 1995 était une solution dédiée aux voyageurs.

- ▶ **Françoise UCAYE, Inexia**, ajoute que le raccordement partant du Sud se débranche en surface, et correspond donc à un projet dédié aux voyageurs. Il traverse la ZAC de Montredon en hauteur, puis le raccordement se dédouble. Une partie franchit la voie ferrée et une autre reste du côté du village. « Nous pouvons ainsi créer un aménagement pour garer des trains, à 3 mètres au-dessus de la plaine et en maintenant une transparence hydraulique dans cette zone inondable. »

Édouard PARANT, RFF, poursuit le commentaire sur la section des basses plaines de l'Aude. Le PIG n'a pas pu être conservé ici, car il s'inscrivait dans le nouveau PPRT de la Cormuhrex.

Après le château des Levrettes, des tunnels, des ponts et des remblais se succèderaient, avec des ouvrages de décharge hydraulique, toujours au-dessus des zones inondables.

La ligne traverserait le canal de la Robine. Le domaine de Védillan et le Plan de protection des risques technologiques (PPRT) encadrent le projet.

Le tracé se dirige vers Cuxac, sans rencontrer de relief. L'actuelle station d'épuration a été intégrée à la modélisation. Le nouveau site, plus à l'Est, reste à l'extérieur du fuseau.

- ▶ **Jacques POCIELLO, Maire de Cuxac-d'Aude**, s'inquiète des digues en construction qui devraient toucher l'option de gauche, selon lui.

Édouard PARANT, RFF, en prend note et assure qu'il faudra donc décaler la ligne le plus à l'Est possible. La gare 2 pourrait en conséquence convenir, même si elle est plus proche du village.

- ▶ **Bernard GEA, Maire de Montredon-des-Corbières**, pense que la première solution est la meilleure. La deuxième est en effet plus proche des habitations et sera confrontée à des problématiques d'inondation et d'urbanisme.
- ▶ **Jean-Paul SCHEMBRI, Maire de Moussan**, annonce que la gare 1 convient parfaitement à sa commune.

Édouard PARANT, RFF, rappelle que le PIG s'éloignait davantage encore de Cuxac car le PPRT n'était pas aussi étendu à l'époque.

- ▶ **Jacques POCIELLO, Maire de Cuxac-d'Aude**, souligne qu'à cette époque, sa commune estimait que le projet passait trop près du village et que la nouvelle proposition rapproche encore la ligne de 100 à 150 mètres.

Édouard PARANT, RFF, le reconnaît mais assure que RFF ne transigera pas avec le PPRT de la Comurhex.

Dans la poursuite du parcours vers Nissan, il existe un tronç commun entre les variantes. Il est alors possible d'implanter une gare à Nissan-Périès ou à Nissan-Village. Une variante sans gare, évite au mieux les naturelles sensibilités.

Les options s'insèrent ensuite au même endroit, en déblai, dans les collines d'Ensérune. La variante de moindre enjeu contourne au nord une zone de maraîchage, puis passe au-dessus de la nationale et se dirige vers la traversée de l'autoroute. La traversée de la zone d'activité Via Europa se fera soit dans les emprises du PIG, soit légèrement décallée.

- ▶ **Michel BOZZARELLI, Président de la Communauté de communes La Domitienne**, confirme que sa collectivité avait réservé l'emplacement du PIG, mais que la zone couverte par les autres tracés est désormais construite.

Édouard PARANT, RFF, fait observer qu'à ce stade, les variantes traversent l'autoroute par-dessus, donc traversent la carrière très en hauteur.

- ▶ **Michel BOZZARELLI, Président de la Communauté de communes La Domitienne**, rappelle qu'il existe également une variante au Nord de l'autoroute, qui ne figure pas dans cette visualisation : la variante « jumelage » qui était représentée en pointillés bleus sur les cartes.

Édouard PARANT, RFF, souligne que cette variante impacterait la gare de péage et impliquerait ensuite de traverser l'autoroute de manière tangente à Sauvian. Il faudrait alors construire un ouvrage très long et à très haute altitude, en zone inondable. RFF étudie la possibilité de croiser l'autoroute par-dessous, mais cela semble difficile.

- ▶ **Pierre CROS, Maire de Nissan-lez-Ensérune**, demande que la Région entretienne la gare actuelle car la fréquence est passée de deux à quatre trains le matin.
- ▶ **Christian DURAND, adjoint au Maire de Coursan**, a noté que l'une des variantes « Nissan-Périès », prévoit une arrivée de la ligne en hauteur. Or à Lastours, la ligne actuelle sert de barrage.

Édouard PARANT, RFF, comprend qu'il n'y a donc pas assez de transparence hydraulique en cas d'inondation avec la ligne actuelle.

. À Sauvian, toutes les variantes représentées dans la 3D sont situées au Sud de l'autoroute. La ligne doit s'enterrer pour descendre progressivement vers la plaine de l'Orb et épouser le profil de l'autoroute pour des questions paysagères. L'autoroute elle-même est assez enterrée en descendant vers la plaine de l'Orb.

- ▶ **Bernard GEA, Maire de Montredon-des-Corbières**, rappelle que la ligne mixte n'était initialement pas prévue sur l'ensemble du parcours, compte tenu de ses difficultés techniques. « Est-ce toujours le cas ou avons-nous évolué ? »

Édouard PARANT, RFF, explique que RFF envisage un projet mixte de bout en bout, tout en étant attentif au nombre de trains prévus sur chaque maillon. Après Narbonne, une partie des trains partira vers Carcassonne, et moins de trains circuleront sur la deuxième partie du parcours. Par ailleurs, le nombre de voyageurs se réduit au fil des étapes. Il en va de même pour l'offre TER de la Région : 90 trains circulent entre Nîmes et Sète, mais seulement 50 entre Narbonne et Perpignan. Les trains de fret seront sans doute plus constants car ils traverseront toute la région. Les études portent sur des options mixtes, mais certaines sections pourraient être réservées aux voyageurs si elles s'avèrent viables.

- ▶ **Michel SUÈRE, Vice-président délégué à l'Aménagement de l'espace de la Communauté d'agglomération Béziers-Méditerranée**, souhaite voir la connexion entre les séquences 3 et 4, et note un passage souterrain en zone inondable au niveau de Sauvian. « Comment

serait-il possible d'éviter Via Europa en passant en-dessous puisque l'on arrive ensuite en zone inondable ? »

Édouard PARANT, RFF, décrit le projet du PIG qui prévoyait cette option. L'autoroute elle-même s'est enterrée, mais elle est au-dessus du terrain naturel, 1 km plus loin. Le franchissement de l'Orb se fait par-dessus, en respectant les ouvrages de décharge de l'autoroute dans la plaine. Après le Canal du Midi, la ligne commence à remonter et entre dans la zone urbanisée de Villeneuve-les-Béziers.

CONCLUSIONS

- ▶ **Marie-Paule BARDÈCHE, Sous-Préfet de Narbonne**, tient à souligner en conclusion, l'intérêt de cette réunion. Les présentations fournissent des explications sur les différentes options, et permettront d'éclairer les choix. Elles permettent également à tous les élus de renseigner RFF sur certains points et de travailler sur les diverses variantes.
« Les décisions ministérielles sur les gares et la fonctionnalité des lignes sont prévues pour l'automne. Nous devons donc approfondir ces questions ensemble jusqu'à juin ».
« Les habitants préféreraient être informés rapidement, mais le travail doit encore être affiné pour leur présenter des choix réellement éclairés. Ce travail se poursuivra donc, dans le cadre de groupes thématiques, d'études puis de réunions d'information. Elle remercie tous les participants.

Fin de la commission consultative à 12h35.