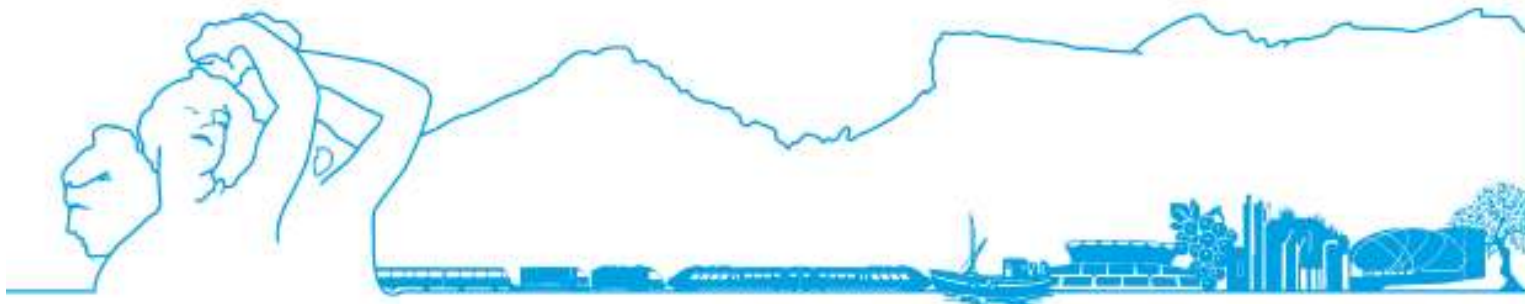


Compte-rendu

COMITE PARTENARIAL D'INFORMATION n°2

Lundi 4 juillet 2011 – Montpellier
Mas de Saporta - Lattes



LISBOA – SALAMANCA – MADRID – BARCELONA – NARBONNE – MARSEILLE – VILN
EVRIE – DANMARE – SUOMI – DEUTSCHLAND – SLOVENSKO – ESTI – ELVEE – PORTUGAL – ESPAÑA – POL
— PARIS — KØBENHAVN — CALAIS — DOVER — LONDON — MONTPELLIER — WARSZAWA — BRISTOL — BRUXELLES — PERPIGNAN — DEN HAAG — AMSTERDAM — DIETMUND — EEZERS — HANNOVER — BERLIN
LISBOA – SÈTE – SALAMANCA – MADRID – BARCELONA –
BELGIË – BRITANNIË – ESPAÑA – PORTUGAL – SUOMI – DEUTSCHLAND – SLOVENSKO – ESTI – ELVEE – PORTUGAL – ESPAÑA – POLSKA
OUVERTURE – INNOVATION – INTERCONNEXION – PARTENARIAT – ÉCO-RESPONSABILITÉ – RÉSEAU – AVENIR – MOBILITÉ – ACCÈS – EUROPE – TERRITOIRES – ÉVOLUTION – PERP

Début de la réunion à 10h15 en présence de 133 participants

NOM	PRENOM	ORGANISME	FONCTION
URBINO	Alex	Préfecture LR	Chargé de Mission
VIDAL	Jean-Marc	Préfecture des Pyrénées Orientales	Adjoint du directeur DCL
BURTE	Patrick	DREAL	Service Infrastructures et transports
DOMANGE	Olivier	DREAL	
ALEXANDRE	Olivier	DDTM de l'Hérault	Chef du SEADT
GIL	Gérard	DDTM des Pyrénées Orientales	Chargé d'Etudes
VAILHE	Paul	INAO	Technicien
HANON	Laurent	DRAAF France Agrimer	Responsable restructuration du vignoble
THIAUMOND	Christian	DRAAF Alimentation, Agriculture et Forêt	Technicien du Ministère de l'Agriculture
de BREMOY	Serge	Direction Régionale des Finances Publiques	Chef de la brigade d'évaluation
CASSAIGNE	David	SAFER	Représentant Jeunes agriculteurs
BOTREL	Isabelle	SAFER LR	Responsable service d'études
BRUN	Christian	SAFER Hérault	Chef de service départemental
BRUGUIERE	Marie-Thérèse	Sénateur maire de l'Hérault	
ORSAL	Benjamin	Conseil Régional de Languedoc Roussillon - Service "aménagement durable du territoire"	
METZ	Joël	Conseil Régional de Languedoc Roussillon - Service "aménagement durable du territoire"	

COMBETTE	Robert	Conseil Général de L'Hérault - Service aménagement du territoire, prospective et équipements départementaux	Directeur transport et mobilité
FAGES	Roger	Conseil Général de L'Hérault - Canton de Montagnac Mairie de Montagnac	Conseiller Général Maire
MORALES	Christophe	Montpellier Agglomération	Conseiller général du 6ème Canton
MILLET	Denis	Communauté d'agglomération Hérault Méditerranée	DGCA
THERON	Christian	Communauté d'agglomération Hérault Méditerranée	Vice-président Chargé du transport
KAPPELL	Yves	Communauté d'Agglomération du Bassin de Thau	Responsable du service Transport
BIOLA	Alain	Communauté d'agglomération de Béziers Méditerranée	Vice-président Chargé du transport
GUIRAUD	Isabelle	Mairie de St Jean de Védas	Maire
DONADA	Carole	Mairie Lattes	Adjointe
LOPEZ	Lionel	Mairie de Lattes	Elu à l'urbanisme
ADGE	Jacques	Mairie de Poussan	Maire
VEAUTE	Francis	Mairie de Gigean	Maire
COSTE	Georgette	Mairie de Bessan	Adjointe
TROUILLET	René	Mairie de Bessan	Conseiller municipal
VIDAL	Alain	Mairie de Loupian	1er adjoint au maire
TARRIUS	Patrick	Mairie de Fitou	Maire
ABELANET	Pierre	Mairie de Fitou	Conseiller municipal
VINCENT	Michel	Mairie de Fitou	Conseiller municipal

POCIELLO	Jacques	Mairie de Cuxac d'Aude	Maire
PHILIPPE	Raymonde	Mairie de Cuxac d'Aude	Adjointe
LAURENS	Claudine	Mairie de Cuxac d'Aude	Adjointe
TOURQUEBI AU	Michel	Mairie de Cuxac d'Aude	Conseiller
GARCIA	Gérard	Mairie de Cuxac d'Aude	Adjoint
TADEO	Henri	Mairie de Balaruc le Vieux	Adjoint
SCHEMBRI	Jean-Paul	Mairie de Moussan	Maire
OLIVE	Henri	Mairie de Moussan	Adjoint
NADAL	André	Mairie de Mireval	Adjoint
MARTINIER	Jacques	Mairie de Fabregues	Maire
MARHUENDA	Pierre	Mairie de Florensac	1er adjoint
HERNANDEZ	Françis	Mairie de Sète	Adjoint au maire
SERS	Jean-Charles	Mairie de Castelnaud De Guers	Maire
SUIVENG	Fabrice	Mairie de Saint-Thibéry	DGS
GUZOVITCH	Claude	Mairie de Capestang	Maire
DE LA RUA	Michel	Mairie de Portiragnes	Adjoint à l'urbanisme
DESMIDT	Jean	Mairie de Caves	Maire
THERON	Christian	Mairie de Roquefort des Corbières	Maire
BOUSQUET	Josette	Mairie de Cournonsec	Adjointe

BOUTON	Alain	Mairie de Treilles	Maire
AMOROS	Antoine	Mairie de Pomerols	
BEZIAT	Patrick	Mairie de Capestang	Adjoint
BOURDIER	Dominique	Mairie de Villeneuve les Maguelone	Adjointe
FORMATCHE	Daniel	Mairie de Opoul-Perillos	Chef de Dépôt
JIMENEZ	Cristina	Mairie de Barcelone	Responsable d'étude de transport
FUSTER	Jordi	Mairie de Barcelone	Responsable transports
FLORES	Xavier	Generalitat de Barcelone	Sous-directeur infrastructure
BOUSCAREN	Jean-Louis	Conseil économique social et environnemental LR	Vice-président délégué
COUSIN MASSOU	Gwenaëlle	Conseil économique social et environnemental LR	Chargé d'étude
GUILLEMET	Jean-Marc	CRCI (Chambre Régionale Commerce et Industrie)	Directeur du département "Développement économique et territorial"
PRADEL	Christine	CCI de Montpellier	Manager action territoriale
AVELA	Marylène	CCI de Béziers	Chargée de mission aménagement du territoire
MATTIVI	Bernard	CCI Béziers	Directeur Général
MAUGER	Charlotte	CCI de Narbonne / Lézignan / Port-la-Nouvelle	Conseillère Aménagement du territoire
ARRIGHY	Cécile	Chambre d'agriculture de l'Hérault	Directrice générale
BROSSARD	Céline	Chambre d'Agriculture de l'Hérault	Chef du service territoire
GRAVEGEAL	Jacques	Chambre d'Agriculture de l'Hérault	Président
PONTIER	Michel	FRSEA Languedoc Roussillon	Président

COLIN	Pierre	FDSEA de l'Hérault	Secrétaire Général Adjoint
LACHENAL	Renaud	FDSEA de l'Hérault	Juriste
CONNES	Jean	FDSEA des Pyrénées Orientales	Administrateur
GUINCHARD	Jean Christophe	FDSEA des Pyrénées Orientales	Juriste
LLORENS	Raymond	CDJA de l'Hérault Jeunes Agriculteurs LR	Administrateur
ARTIS	Louis-Jean	TGV Développement	Président
OTTAWY	Serge	TGV Développement	retraité SNCF LR
AUGER	Claude	Energie TGV	Président
BOISSEAU	Eric	FNAUT LR	
BIAU	Jean Marc	Syndicat CGT Cheminots Béziers	Responsable union locale
De CLOCK	JB	Syndicat des Vignerons Indépendants de l'Hérault vinifiant en caves particulières Syndicat des vignerons de l'Hérault	
VERGNES	Philippe	Syndicat des vignerons de l'Aude	Président
FOREST	Hélène	Syndicat des vignerons de l'Aude	Directrice du syndicat
CRUZ	Odile	ONEMA Languedoc Roussillon Délégation Inter Régionale de Montpellier	Responsable du Contrôle des usages
DIDIER	Geoffrey	Syndicat mixte Lez-Mosson- Etangs palavasiens	Technicien VDR
ANDRIEU	Frédéric	Conservatoire Botanique national Méditerranéen de Porquerolles	Botaniste
CALLA	Daniel	Fédération régionale des espaces naturels	Administrateur retraité
COMBARNO US	Christine	Société pour la protection des paysages	Déléguée régionale

COURBOIS	Laurent	Fédération Régionale des Chasseurs	Directeur
GITENET	Pierre	Ligue pour la Protection des Oiseaux de l'Hérault	Chargé de Mission
QUETIN	François	SNCF	Adjoint au chef de département des projets de l'Arc Méditerranée et responsable des études grande vitesse
HENOT	Sébastien	VFLI	Gestionnaire ressources Manager Contrat
JOURDAN	Régis	BRL	Ingénieur
CHIGNOLI	Michel	BRL	Directeur adjoint aménagement
JOURDAN	Georges	Saint-Charles	Directeur Général
JOUVIN	Philippe	HUGAR	Urbaniste directeur ARGOS
AUGER	Claude	Union patronale de Perpignan	Adhérent
AMOROS	Joan	FERRMED	Secrétaire général
PUIG	Rafael	FERRMED	
ANDRÉ	Claude	BCL	Correspondant
CARAYON	Jacques	Carayon	Président
MARI	Jean-Bernard	Lafarge granulats	
DESPREZ	Xavier	Lafarge granulats	Responsable commercial
CORMIER	Valérie	Eurosud transport	Directrice
DIGUET	Arnaud	SERM (Equipement)	Responsable d'opérations
BARYLO	Pascal	UNICEM	Membre du bureau

FUNK	Emmanuel	Cellule économique BTP	Directeur commercial
GARNIER	Marcel	Eurosud transport	Responsable technique
GIANORDOLI	Florent	Cellule économique BTP Fédération Régionale des Travaux Publics	Secrétaire général
GOUPIL	Florence	Centre de formation des apprentis de l'industrie	Assistante de direction
KOTHE	Bruno	Union Régionale des Transporteurs Routiers du Languedoc Roussillon FNTR 66	Co Président
RIEUTORT	Arnaud	Port de Sète	Directeur commercial
TABACCHI	Claude	LNRE	Administrateur
TROISVILLE	Jean Pierre	FBF	Président
VILLESECHE	Florian	TAM	Responsable de l'offre
RIGAL	Louis	Le club des managers Hérault Méditerranée	Animateur Club
ROUSSON	Pascal	CGT Comité Régional	Président de la Commission économique du CE
ROUX	Jean-Pierre	Chambre départementale des notaires de l'Hérault	Notaire
VIALATTE	Hubert	La Lettre M	Journaliste
BLANC	Lise	HUGAR	Responsable de Programme
DOMINGO	Agnès	RFF Midi-Pyrénées	Chargée de concertation
COULIER	Ludovic	INEXIA	Gestionnaire du projet
MAURY	Ganaelle	Agence Adéquates Conseil	Graphiste
OESCHGER	Dominique	Agence Adéquates Conseil	Chargé de Projet

DEWAST	Marie-France	Adéquates Conseil	Consultante
SANZ	Marie	Kaliop	Chargée d'affaire
RICHER	Jean Pierre	Garant	

Le bilan de la concertation de l'étape 1, rédigé par Réseau ferré de France est distribué en séance.

ORDRE DU JOUR DU COMITE PARTENARIAL D'INFORMATION

- Introduction de Monsieur Christian PETIT, Directeur régional de RFF
- Projection du film : « une année de concertation en images »
- Présentation de Monsieur Jean Pierre RICHER, garant de la concertation
- Présentation du projet par Monsieur Edouard PARANT, chef de mission LNMP : rappels du projet, présentation du choix de la Zone de Passage Préférentielle (ZPP) par le Comité de Pilotage (COFIL) du 16 juin 2011, objectifs et programme de l'étape 2.
- Echanges avec la salle.

Le diaporama de présentation est en ligne sur le site Internet du projet à la rubrique : document – réunions de concertation – COPART

Ce second Comité Partenarial d'Information (COPART) des études préalables à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) débute par la prise de parole de Monsieur Christian Petit, Directeur régional de Réseau de Ferré de France, qui remercie les participants de leur présence.

INTRODUCTION PAR CHRISTIAN PETIT, DIRECTEUR REGIONAL DE RFF

« Je veux tout d'abord vous souhaiter la bienvenue à ce Comité partenarial et vous remercie de votre présence. Je salue également la présence de M. Jean-Pierre RICHER, notre garant.

Il y a tout juste un an le 1^{er} Comité partenarial des études préalables à l'enquête publique du projet de ligne Nouvelle Montpellier-perpignan se réunissait à Montpellier.

Nous l'avions organisé pour vous présenter les suites que RFF entendait donner à la délibération de son Conseil d'administration du 26 novembre 2009, délibération validant la poursuite des études.

Dès le début de 2010, RFF a fait le choix d'avancer 5,8 millions d'euros pour permettre la réalisation de l'étape 1 du processus devant conduire à l'enquête d'utilité publique afin de :

- réaliser les études correspondantes à cette 1^{ère} étape,
- contribuer à la mise en place de la gouvernance du projet,
- aider au bouclage des conventions de financement des étapes 1 et 2.

Au plan calendaire :

- un premier Comité de pilotage s'est tenu le 3 décembre 2010 pour valider les termes du protocole cadre encadrant la gouvernance du projet
- un second Copil s'est réuni le 12 mai 2011 en présence du Ministre des Transports où l'ensemble des cofinanceurs ont signé le protocole cadre
- un troisième Copil s'est tenu le 16 juin dernier pour :
 - o valider les 2 conventions de financement des étapes 1 et 2 des études pour un montant de 32,35 millions d'euros
 - o valider une zone de passage préférentielle d'environ 1 000 mètres entre Montpellier et Perpignan – zone de passage dans laquelle s'inscriront les tracés de l'étape 2 à venir.

Nous voyons à l'énoncé de ce calendrier que sans l'avance de fonds anticipés par RFF, nous débiterions aujourd'hui seulement les études de l'étape 1.

Pour arriver au choix d'une zone de passage préférentielle de 1000 mètres de très nombreuses réunions ont été tenues :

- *Comités partenariaux*
- *Commissions consultatives*
- *Réunions bilatérales*
- *Ateliers thématiques*
- *Réunions publiques*

Je veux à cet instant remercier chaleureusement toutes celles et tous ceux qui y ont apporté leur contribution, permettant ainsi au maître d'ouvrage d'enrichir sa réflexion, de mieux percevoir les enjeux des territoires, d'appréhender les attentes, les craintes, voire les oppositions aux orientations envisagées.

Aujourd'hui Edouard Parant et ses collègues vont vous rendre compte des travaux de l'étape 1, présentés au Copil du 16 juin.

Le garant – comme le prévoit la Charte de la concertation – s'exprimera sur la mise en œuvre de la concertation par le maître d'ouvrage et bien entendu nous échangerons avec vous.

Avant de conclure, j'ajoute que Monsieur le Préfet de Région vient de lancer la consultation formelle sur le dossier présenté au Copil du 16 juin dernier. Il a fixé au 29 juillet prochain le retour de vos expressions respectives.

Il appartiendra ensuite au Ministre des Transports, à la lumière du contenu des études, des travaux du Copil et des résultats de la consultation, de rendre publique sa décision sur la validation de l'étape 1. »

* * *

Un film est projeté en séance retraçant les moments forts des réunions de concertation tenues depuis janvier 2010

* * *

PRESENTATION DU GARANT, JEAN-PIERRE RICHER

« Il y a eu un dialogue très sérieux durant l'étape 1, qui a été suivi par l'ensemble des différents acteurs et le grand public. Selon moi, tous les instruments de la concertation ont été mis en place. Les outils d'information du public ont bien été utilisés. Le garant a pu travailler facilement.

Les principes de la Charte ont été respectés. La concertation, c'est l'écoute de la part du maître d'ouvrage, et des autres acteurs, c'est l'argumentation des différents points de vue qui sont exprimés.

Le maître d'ouvrage a argumenté, a cherché à expliquer ses propositions, c'est la transparence. A mon avis, rien n'a été laissé dans l'ombre ; ceci représente donc bien le respect de la diversité des acteurs.

Parmi les acteurs de la concertation, il y a les spécialistes, invité notamment à participer aux ateliers. Il y a des élus, et puis, il y a aussi le grand public, très divers, n'ayant pas toujours l'habitude de s'exprimer mais qui n'a pas hésité à le faire. Et dans tous les cas il a été écouté avec attention.

Le débat a été ouvert, dans la mesure où il y a eu des propositions alternatives pour ces zones de passage préférentielles. Il y a eu plusieurs hypothèses qui ont été soumises aux différentes instances de gouvernance et de concertation.

Le bilan de la concertation, qui a été établi par le maître d'ouvrage et qui vous a été remis, est un bilan fidèle.

Le stade où nous en sommes est la proposition d'une zone de passage préférentielle. Le garant n'a pas à s'exprimer sur le fond, il n'a pas de choix à émettre. Les différentes hypothèses qui ont été présentées et

qui ont abouti au choix du comité de pilotage ont bien été soumises, présentées, débattues lors des réunions de concertation.

J'aurai tout de même souhaité faire remarquer quelques observations : il n'y a pas de concertation idéale, cela n'existe pas. Pour les acteurs, une bonne concertation est identifiée lorsque leur point de vue est retenu.

Cela ne peut pas être le cas pour le maître d'ouvrage, qui écoute tous les points de vue. Pour lui, une bonne concertation est représentée par une bonne argumentation, une bonne écoute.

Le maître d'ouvrage n'est pas tenu en matière de concertation à une obligation de résultat, mais à une obligation de moyen. De mon point de vue, il a bien rempli cette obligation.

Dans mon rapport de la concertation de l'étape 1, il y a quelques suggestions pour la deuxième étape.

Le rythme de la concertation et des études a été très soutenu pour l'étape 1. Il a été un petit peu ralenti au début de l'année, parce que le rythme de la gouvernance qui normalement devrait précéder la concertation, a été un peu moins rapide.

Il faut remercier RFF d'avoir su préfinancer les études sans attendre une décision de financement qui est intervenue en juin dernier, pratiquement un an après et d'avoir su aborder la concertation dans ces différentes réunions, avant même que la charte de concertation ne soit approuvée par le comité de pilotage, ce qui a été fait seulement en décembre 2010.

Le vœu que le garant peut émettre:

- que les rythmes de concertation et de gouvernance se rapprochent, soient bien harmonisés,
- que le site Internet, qui est vraiment riche, soit encore plus mis en valeur,
- qu'il y ait, en temps utile, des réunions publiques au moins aussi fréquentes, peut-être encore plus fréquentes et que dans ces réunions publiques apparaisse bien l'unité de vue dans la méthode, entre RFF et l'Etat ;
- que la représentation de l'Etat soit plus associée à ces réunions publiques, et que le maître d'ouvrage ne soit pas laissé en première ligne seul, car c'est finalement l'Etat qui décidera au terme de toutes ces concertations et de tous ces travaux d'étude,
- que les documents d'information accordent plus d'importance aux soucis du public en matière notamment de sécurité, de protection contre les nuisances, et bien entendu de valorisation, de rachat des propriétés.
- qu'à la fin de cette réunion, RFF puisse faire état d'une bonne unanimité sur la méthode, sur ce qui a été accompli, la façon dont cela a été accompli.

Je souhaite donc, comme la concertation s'est bien passée dans la première étape, que cela se passe aussi bien dans la seconde. »

PRESENTATION DE L'ETAPE 1 PAR EDOUARD PARANT, CHEF DE MISSION LNMP

Edouard PARANT commente le diaporama de présentation, celui-là même qui fut présenté aux élus en COFIL le 16 juin dernier.

❑ Le site Internet : www.lalignenouvelle.com

Le site Internet du projet www.lalignenouvelle.com comporte toutes les informations relatives aux études, aux réunions de concertation et de gouvernance qui ont eu lieu. L'ensemble des présentations et des comptes-rendus sont mis en ligne.

Y sont également proposés les simulations de vue d'avion des différentes options de passage sur lesquelles RFF a travaillé et concerté depuis plus d'un an maintenant.

❑ Le bilan de la concertation

Ce document synthétise toutes les thématiques qui ont pu être abordées en réunions lors de cette première étape. Remis en séance aux participants, il est également disponible sur le site Internet.

Ce bilan présente pour chaque réunion les thématiques abordées, le nombre de participant, les public ou communes concernés, la durée, la date et le lieu ; au final tout le travail mené durant toute cette première étape pour dialoguer, informer, consulter est résumé en un document unique et facilement accessible. Ce travail de concertation va être amplifié puisque à présent, les études vont entrer de plus en plus dans le détail et ceci va de paire avec les questionnements, les inquiétudes et les craintes des acteurs et du grand public.

❑ Le choix du couloir de passage littoral, suite au débat public

Suite au débat public, il y a maintenant presque deux ans, un couloir de passage de 5 km de large sur 150 km de long avait été retenu, qui concernait environ 70 communes. Ce couloir a été dénommé « couloir littoral ».

❑ Les différentes options de passage possibles

L'objet de l'étape 1 des études préalables à la déclaration d'utilité publique, qui ont débuté dès début 2010, visaient à restreindre ce couloir pour construire une zone de passage d'environ 1 000 mètres de large.

Dix mois d'études ont été nécessaires pour réaliser l'étape 1. Pour ce faire, différentes options ont été étudiées à l'intérieur de ce couloir. Elles sont rappelées à la diapositive 10 du diaporama.

Elles ont été présentées dans le détail aux élus lors des commissions consultatives, aux spécialistes lors des ateliers et au grand public lors des réunions publiques.

Plusieurs options étaient donc possibles :

- passer d'un côté ou de l'autre de la Gardiole (mer ou plaine de Fabrègue).
- en arrivant vers Mèze, la possibilité de se rapprocher au maximum de l'A9, ou au contraire, de se rapprocher plutôt de la voie Domitienne.
- à la limite entre l'Aude et l'Hérault, passer au nord ou au sud du territoire des collines d'Ensérune
- aborder l'agglomération narbonnaise par un passage direct dans l'agglomération, ou par un passage légèrement à l'Ouest en suivant la rocade, ou en s'éloignant plus du territoire pour le contourner vers l'Ouest sur Montredon.
- puis, retrouver une option commune entre Bages et Sigean, avant à nouveau d'opter pour trois options de passage différentes : une au plus direct dans le massif des Corbières ; une autre s'inscrivant le plus possible dans la plaine littorale et une option médiane, qui rejoignaient les deux autres vers Salses-le-Château pour entrer dans la plaine de Roussillon.

❑ Le choix du comité de pilotage – la zone de passage préférentielle

Une zone de passage préférentielle (ZPP) a donc été soumise au Comité de pilotage du 16 juin dernier.

Le COPIL s'est prononcé favorablement sur cette ZPP qui doit maintenant faire l'objet d'une décision ministérielle.

La ZPP est représentée à la diapositive 12 (par ailleurs affichée dans la salle) et est aussi disponible sur le site Internet ainsi que sur le projet de dossier ministériel, également mis en ligne sur le site www.lalignenouvelle.com.

Cette ZPP fait environ 155 kilomètres de long et est de l'ordre du kilomètre de large.

Le COPIL propose au Ministre de conserver deux options de passage au niveau des Corbières :

- l'une, qui est l'option médiane, englobe le projet étudié il y a une quinzaine d'année ;
- l'autre qui s'inscrit plus dans la plaine littorale, le long de la RN 9 ou RD 6009, suit l'autoroute, puis la nationale, puis à nouveau l'autoroute, avant de rentrer dans le territoire des Pyrénées-Orientales.

Pourquoi avoir conservé deux options de passage ?

La décision de RFF suite au débat public mentionne que la ligne nouvelle sera mixte sur les sections les plus circulées. La question qui se pose aujourd'hui au projet est de savoir s'il est nécessaire de réaliser une ligne apte à la grande vitesse et aux transports de marchandises entre Narbonne et Perpignan, ou peut-on se satisfaire, sur cette portion, d'une ligne uniquement grande vitesse ? L'objectif étant de pouvoir faire circuler tous les trains prévus avec les deux lignes à terme (ligne classique actuelle et ligne nouvelle).

Pour répondre à cette question, il est nécessaire de réaliser des études de trafic voyageurs et marchandises. Ces études sont en cours. L'arbitrage sur cet aspect sera donc réalisé en étape 2.

A ce jour la ZPP englobe encore environ 95 % du tracé qui avait été étudié en 1995. Reste une partie qui n'a pu être intégrée dans cette ZPP, dans le territoire de l'Ouest narbonnais, où il existe une problématique spécifique avec des enjeux humains forts, notamment à cause d'un site Seveso seuil haut. La révision du périmètre de ce site a obligé le projet à s'écarter de la zone de passage initiale.

La décision ministérielle

La décision ministérielle interviendra sur la base du rapport que Réseau Ferré de France a transmis aux cofinanceurs et qui est mis en ligne sur le site Internet.

Les cofinanceurs sont :

- l'Etat,
- la Région Languedoc-Roussillon,
- le département des Pyrénées-Orientales, et nous l'espérons bientôt, le département de l'Aude,
- les communautés d'agglomération de Montpellier, Hérault Méditerranée, Béziers Méditerranée, Grand Narbonne, Carcassonne, Perpignan Méditerranée.

Réunis le 16 juin 2011 lors d'un Comité de pilotage, les partenaires cofinanceurs ont validé le dossier et la ZPP proposée par Réseau Ferré de France.

Une consultation formelle des acteurs est à l'heure actuelle organisée par le Préfet de Région. Le dossier ministériel a été transmis sous la forme de DVD par le Préfet de Région à environ 300 acteurs. Le Préfet attend un avis de ces acteurs d'ici le 29 juillet 2011 pour établir une synthèse. Suite à cette consultation formelle, la décision ministérielle est attendue pour mi-septembre 2011.

Les objectifs de l'étape 2

Les objectifs de la seconde étape, qui va commencer dès septembre, une fois la décision ministérielle rendue, sont:

- Définir précisément le tracé,
- Elaborer les principes de dessertes,
A l'heure actuelle la ZPP proposée permet d'élaborer l'ensemble des principes de desserte :
 - o aucune gare nouvelle,

- une gare nouvelle commune aux deux agglomérations biterroise et narbonnaise sur le site de Nissan-lez-Ensérune, tel que cela avait été imaginé il y a quinze ans,
 - une gare nouvelle dans l'est de Béziers, sur un site porté par la Communauté d'agglomération,
 - une gare nouvelle dans l'Ouest narbonnais, à l'interconnexion avec la ligne Toulouse-Narbonne
 - deux gares nouvelles, une dans le biterrois, une dans le narbonnais.
- Définir les sections pouvant accueillir du fret.
 - Esquisser le financement. Une difficulté pour notre territoire sera de mobiliser suffisamment de partenaires pour pouvoir esquisser un tour de table financier. Ceci est la condition nécessaire mais pas seulement suffisante, pour pouvoir aller sereinement à l'enquête d'utilité publique et surtout, assurer la phase d'après, c'est-à-dire les travaux.

□ Le programme des études d'étape 2

L'ensemble des études est récapitulé aux diapositives 17 et 18 de la présentation.

A la fin de cette présentation du projet Ligne nouvelle Montpellier Perpignan vient le temps de l'échange avec la salle, sous forme de questions/réponses.

* * *

ECHANGES AVEC LA SALLE

➤ Daniel CALLA, de la fédération régionale des espaces naturels des Pyrénées-Orientales

Monsieur Calla félicite Réseau ferré de France car dans tous les dossiers auxquels il a pu participer depuis des années, c'est la première fois où les études sont si bien réalisées et où la concertation existe réellement.

Par contre, il se demande pour quelles raisons la mixité de la ligne est-elle remise en question ?

Il s'adresse à Monsieur Richer, garant de la concertation, car il souhaite à tout prix faire un retour en arrière concernant le tronçon Perpignan-Le Perthus-Barcelone.

Les deux Etats, français et espagnol, ont pris un engagement formel, par convention avec le consortium privé, pour que la ligne Perpignan-Le Perthus-Barcelone soit mixte.

Le consortium a exigé de pouvoir exploiter toutes les 24 heures un maximum de location de sillon et surtout, il était prévu la nuit un passage très important de convoi de fret.

Il ne comprend pas pourquoi dans le projet de dossier ministériel, envoyé pour la consultation formelle des acteurs, il est remis en cause cette mixité pour la portion Perpignan-Narbonne.

La fédération régionale des espaces naturels exige la mixité de la ligne entre Perpignan et Narbonne, sinon cette ligne n'a pas raison d'être.

Réponse du maître d'ouvrage

Effectivement, le tunnel qui a été construit par l'entreprise TP Ferro, le concessionnaire aujourd'hui, permet de faire circuler des trains de voyageurs et des trains de marchandises.

Ce tunnel a été construit pour s'affranchir du relief que constitue la barrière des Pyrénées et faciliter les échanges dans un domaine, le ferroviaire, où l'interopérabilité n'est pas évidente contrairement à la route.

Pourquoi la ligne nouvelle ne serait pas forcément mixte entre Narbonne et Perpignan ?

Il faudra en effet répondre à ce type de questions : Combien va-t-il arriver de trains de fret depuis l'Espagne ? Combien de trains vont-ils arriver par le tunnel, et combien vont arriver par la ligne actuelle ?

Et est-ce que l'ensemble de ces circulations fret peut se satisfaire de circuler sur la ligne actuelle ? Avec les croissances de trafic à l'horizon 2035-2040, aura-t-on, quoiqu'il arrive, besoin d'avoir deux lignes pouvant accueillir les trains de fret ?

La réponse sera apportée en fonction des études trafic et derrière évidemment se pose la question du coût. Si une ligne nouvelle uniquement voyageurs doit être réalisée, car les études montrent qu'à moyen terme il n'est pas nécessaire de réaliser une ligne mixte, il paraît plus opportun de passer par l'option médiane, compte-tenu du coût de cette option. Si au contraire, les études de trafic montrent qu'il est essentiel à terme de disposer de deux lignes aptes au fret, dans ce cas-ci il est préférable de réaliser la ligne à l'endroit le plus plat, et donc, dans l'option littorale.

La vision de RFF n'est pas « dogmatique », consistant à dire puisque il existe une ligne mixte au Nord et au Sud du tronçon à réaliser, le nouveau tronçon doit obligatoirement être mixte. L'histoire a montré qu'il existe déjà une ligne au Nord et au Sud et qu'à l'heure actuelle le tronçon Montpellier-Perpignan n'est pas encore réalisé.

La priorité doit rester de concevoir et financer un projet qui réponde aux besoins de la société.

➤ **Daniel CALLA, de la fédération régionale des espaces naturels des Pyrénées-Orientales**

Monsieur Calla souhaite rappeler l'intervention du représentant de Barcelone au débat public, à la première séance à Montpellier, où celui-ci souhaitait la réalisation d'une ligne nouvelle mixte.

Il rappelle, d'autre part, que la fédération régionale des espaces naturels a toujours demandé à ce qu'il y ait un report du transport de la route sur le fer.

Il y avait un engagement concernant la mixité, il ne voit pas pourquoi il ne serait pas tenu. Il est trop aisé de reporter le problème.

Ensuite, il se questionne sur ce qui va être réalisé si la mixité de la ligne n'est pas retenue ? Va-t-on acheter du foncier pour le mettre en réserve ?

Enfin, il avait demandé lors de la première réunion du débat public à Montpellier un engagement financier fort de la Commission européenne. Pour autant, il n'a pas eu de réponse ni ce jour-là, ni maintenant.

Il n'est pas possible, pour réaliser un projet de cette ampleur, de ne compter uniquement que sur les collectivités. En 2015, quand le plan de financement sera abordé, il ré-interviendra et il suppose qu'il y aura un problème sur ce sujet.

Réponse du maître d'ouvrage

Le projet fait partie d'un corridor européen, le corridor numéro 6, corridor prioritaire pour le fret ferroviaire. Effectivement, si la communauté européenne souhaite véritablement mettre en œuvre sa politique, elle doit traduire sa politique par une participation en conséquence. Dans tous les cas, les acteurs régionaux devront mener un fort lobbying auprès de l'Europe.

Si la mixité est la solution, effectivement, il conviendra de rappeler à l'Europe qu'il ne suffit pas de décréter des corridors, il faut derrière accompagner leur mise en œuvre, notamment financièrement puisque cela a un coût.

La décision du débat public était de réaliser un projet mixte sur les sections les plus circulées. Donc, l'objectif aujourd'hui est de vérifier quelles sont les sections qui nécessiteront ou non du fret.

L'objectif est bien de pouvoir faire passer, sur une longue échéance, l'ensemble des marchandises.

➤ **Eric BOISSEAU, de la Fédération nationale des Associations d'usagers des transports, représentant régional pour le Languedoc-Roussillon**

Ne pas être dogmatique, c'est avoir ou accepter un polygone des vitesses qui ne soit pas rectiligne, mais qui soit adapté au contexte environnemental, aux difficultés rencontrées.

Lors du débat public au premier semestre 2009, il y avait deux options concernant la vitesse maximale. Une option à 220 km/h et une option à 300 km/h.

L'option à 220 km/h était évaluée à 4,5 milliards d'euros environ. A l'instant, vous venez de nous dire que selon les options de passage et les fonctionnalités choisies, le montant du projet irait jusqu'à 7 milliards d'euros, soit un écart de 3,5 milliards d'euros, pour une différence de temps de parcours sur des trains de voyageurs sans arrêt entre Montpellier et Perpignan de dix minutes, selon le document qu'il vient de consulter, et qui a été largement distribué au premier semestre 2009.

Il s'interroge : peut-on accepter un projet de 7 milliards d'euros pour 155 km, alors que cette somme représente le coût des 304 km séparant Tours de Bordeaux, qui ont impliqué, dans le financement, les régions Limousin, Poitou-Charentes, Aquitaine, Midi-Pyrénées, et au total, plus d'une cinquantaine de collectivités territoriales ?

Donc, il doit être mis en débat le projet dans ses différentes options, en reprenant en compte l'option de la mixité à 220 km/h, puisque les contraintes techniques de la circulation de trains à 220 km/h sont bien moindres que la circulation à 300 km/h.

Bien que la majorité des acteurs soient très désireux actuellement d'avoir un Montpellier-Perpignan en 40 minutes, alors qu'actuellement il faut en moyenne 85 minutes, ces acteurs ne sont pas capables de mobiliser des financements sur le réseau classique pour maintenir les performances des trains TER.

Il cite en exemple le cas du TER de Montpellier à Marseille, qui part à la minute 49 et arrive à Marseille à la minute 39, soit 1 heure 50. En décembre 2011, selon le projet horaire, le train partira de Montpellier à la minute 39 et arrivera à Marseille à la minute 56. Le temps de parcours va passer de 1 heure 50 à 2 heures 07. Pourquoi ? Parce la modernisation du réseau classique n'est pas réalisée.

D'un côté, une option pour réduire de 10 minutes le temps de parcours de Montpellier à Perpignan est choisie ; de l'autre, sur le réseau classique, avec la mise en service du cadencement, les temps de parcours sont augmentés de 17 minutes.

Réponse du maître d'ouvrage

Concernant le projet de ligne nouvelle Montpellier-Perpignan, la question qui est posée est celle de la corrélation entre vitesse et coût, question qui a été débattue au moment du débat public.

RFF précise que le projet à 220 km/h, estimé à 4,5 milliards d'euros l'était aux conditions économique d'octobre 2008, alors que les coûts annoncés en séance sont eux aux conditions économiques de janvier 2010.

RFF a bien entendu que le débat public avait retenu le projet le plus ambitieux. Le projet le plus ambitieux, celui qui remplit le maximum de services est évidemment celui qui nécessitera l'investissement de la collectivité le plus important.

Après il faut savoir répondre à la question comment faire en sorte que le projet le plus ambitieux reste dans une enveloppe acceptable pour la collectivité ?

Il est possible de construire une ligne nouvelle qui permette de rouler très vite, mais rien n'empêche de rouler moins vite sur cette même infrastructure si le trafic l'y oblige. L'infrastructure étudiée permet des circulations à 300-350 km/h. La vitesse à laquelle cette ligne sera circulée n'est pour l'instant pas définie. S'il n'y a que des TGV, tous les trains peuvent rouler à la même vitesse. Si est décidé de faire circuler du fret à certains endroits, faudra-t-il limiter la vitesse aux heures où il y aura du fret ? Le projet est évolutif et ne restreindra pas les services qui peuvent être rendus.

Concernant la question sur le réseau existant, il faut noter que la direction régionale en Languedoc-Roussillon investit tous les ans environ 100 millions d'euros sur le réseau actuel. Donc, d'ici 2020, elle investira de l'ordre d'un milliard d'euros en Languedoc-Roussillon sur le réseau actuel. Un milliard d'euros, par rapport à un projet de ligne nouvelle qui devrait en faire cinq, ceci représente de l'ordre de 20 % pour une ligne qui existe déjà.

➤ Pascal ROUSSON, de la CGT Comité Régional

Monsieur Rousson félicite RFF par rapport aux documents remis et la qualité du travail effectué.

Il annonce que le débat public avait validé la mixité de la ligne.

RFF a évoqué dans son exposé la réalisation d'études de trafic. La CGT souhaite connaître les résultats de ces études.

Ces études de trafic doivent tenir compte de l'économie régionale et des potentialités dans le grand corridor européen. La réalisation de cette ligne nouvelle ira de paire avec des choix politiques qui devront être clairs. La base de travail de ces choix est le Grenelle de l'environnement, notamment dans le sens du report modal de la route vers le rail ou sur tous les modes alternatifs.

Il devra être réalisé des prospectives sur le prix du pétrole. Nous souhaiterions savoir comment vous allez travailler sur ces hypothèses car nous pensons que le trafic va augmenter de manière exponentielle pour l'avenir.

Le développement du TER sur la région doit aussi être pris en compte. Le tronçon entre Nîmes et Montpellier est très saturé et le trafic dans le reste de la région a besoin d'évoluer. Pour ce faire, les capacités de la ligne classique sont nécessaires. Si la mixité n'est pas réalisée de Montpellier à Perpignan, les trajets du quotidien, par exemple les trajets domicile-travail seront péjorés.

Réponse du maître d'ouvrage

Concernant la première interrogation, RFF doit apporter des réponses concernant les études de trafic d'ici la fin du premier semestre 2012. Les études de trafics que mène Réseau Ferré de France sont effectivement en accord avec la politique décidée au niveau ministériel. Des réunions sont menées avec les services économiques du Ministère des Transports pour s'assurer que les hypothèses sur lesquelles RFF travaille sont bien partagées avec l'Etat central. Par exemple, dans le Pays basque, une grande partie de la population est contre le projet de ligne nouvelle. Un de leur principal argument est de dire qu'il n'est pas nécessaire de construire une ligne nouvelle car le trafic fret ne se développera pas de façon importante et que les prévisions de RFF sont bien trop optimistes.

L'Etat a donc demandé au Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable de réaliser un audit, rendu il y a maintenant un mois, que la mission LNMP va utiliser comme un cadre de travail stable.

Concernant le pétrole, il est habituel de procéder à des tests de sensibilité.

Concernant les prévisions de trafic pour le TER, la politique de transport régional est une compétence de la Région, qui est l'autorité organisatrice des transports pour les TER. La Région doit donc exprimer son ambition régionale en termes de trafic et du nombre de trains qu'elle souhaite mettre en place pour répondre aux besoins de mobilité régionale. Des discussions sont en cours, notamment avec la SNCF, pour mettre en œuvre cette politique. Le nombre de trains, tel que l'imagine la Région, ne sera pas le même à Montpellier qu'à Perpignan ou à Narbonne. Ainsi la Région souhaite proposer de l'ordre de 90 TER par jour entre Nîmes et Sète et environ 40 entre Narbonne et Perpignan. En effet, il y a moins d'habitants sur cette dernière partie du territoire et l'organisation spatiale est différente car c'est essentiellement Narbonne et Perpignan qui sont générateurs de déplacement. Par contre la conurbation ou la métropolisation qui est en cours dans l'Hérault, constitue une sorte de continuum urbain, et c'est plutôt sur un service de type RER que la réflexion est menée.

Il n'existe ni les mêmes volumes de population, ni les mêmes mobilités, ni les mêmes répartitions, c'est donc pour cette raison que RFF s'interroge sur la mixité totale ou partielle de la ligne.

En effet, s'il existe deux fois moins de TER sur une section de ligne, ceci laisse plus de place, de sillons, pour faire passer des trains de marchandises.

➤ Georges JOURDAN, Directeur général de Saint-Charles International à Perpignan

Monsieur JOURDAN souligne le caractère exceptionnel de cette concertation, il est rare d'avoir autant de contributions et une telle transparence.

Il rappelle un élément essentiel ; il y a maintenant quelques années, en 2006, avec les transporteurs, les acteurs économiques de Perpignan ils ont élaboré un mémorandum pour une nouvelle politique des transports au service d'un développement durable et équilibré de la plate-forme. Quel était leur propos ?

- Existence de dix mille camions par jour à la frontière espagnole,
- Saturation des premières voies des autoroutes,
- Définition d'une alternative autoroutière, c'est-à-dire ne pas opposer les modes de transport, mais travailler en synergie de telle façon d'utiliser la pertinence de chaque mode.

Ils ont déterminé, en ce qui les concerne, deux axes forts :

- Le maritime, pour l'amont. L'objectif est atteint, un quart du trafic est réalisé par Port-Vendres.
- Le ferroviaire. Une préoccupation majeure est émise sur ce point. Leurs concurrents se trouvent au Nord de l'Europe et la différence se fait entre le maritime couplé au ferroviaire. Cela veut dire qu'ils veulent insister aujourd'hui sur la nécessité qu'il y a à ne pas considérer comme second le fret ferroviaire, mais comme le font les Etats-Unis avec la même priorité que le trafic passager. Ils sont convaincus que les dessertes ferroviaires vont devenir non seulement la priorité, mais en même temps la compétitivité pour notre territoire.

Pour insister, à Perpignan, ils ont doublé le chantier existant et ils manquent de sillons. Ils viennent d'ouvrir un sillon le 13 décembre 2010 Perpignan-Valenton, avec un taux de remplissage tout à fait exceptionnel pour une ligne nouvelle, soit 80 %.

Au final, ils s'interrogent si ce projet va aller dans le sens d'une réelle ouverture du fret. L'importance pour l'économie de la région réside dans ces lignes fret dédiées, avec des sillons ouverts dont ils ont besoin.

Réponse du maître d'ouvrage

Effectivement, le transport de marchandises revêt une importance spécifique pour la région et les plateformes logistiques des Pyrénées-Orientales, notamment.

C'est pourquoi RFF a développé une direction commerciale avec des interlocuteurs au sein de chaque direction régionale afin de pouvoir offrir des sillons de qualité.

La difficulté est qu'aujourd'hui, entre les travaux de régénération nécessaires, voire urgents et la montée en puissance des nouveaux opérateurs, RFF a certaines difficultés à répondre aux attentes de ces derniers.

Le diagnostic n'est malheureusement pas forcément aussi positif par rapport à d'autres secteurs d'activité. Mais en tout état de cause, l'entreprise est mobilisée.

Donc, il existe un guichet qui doit permettre, à terme, de commander plus facilement et d'apporter de la souplesse et de la réactivité au métier de transporteur et de logisticien.

Les transporteurs attendent la sûreté et la ponctualité de l'arrivée de leurs marchandises, même si le transport est moins rapide que par la route.

Aujourd'hui, le challenge pour RFF est de donner des sillons de qualité. L'entreprise n'attend pas la mise en service de lignes nouvelles, elle doit investir à la fois mécaniquement, mais humainement pour répondre à vos attentes.

➤ Christophe MORALES, Vice Président de Montpellier Agglomération

Monsieur MORALES remercie RFF pour la qualité des débats et la transparence de ceux-ci.

Il rappelle les termes de la convention de financement, puisqu'au dernier comité de pilotage du 16 juin dernier, l'agglomération de Montpellier a affirmé sa volonté de participer au financement des études préalables à l'enquête publique. Il a été rappelé, lors de ce COPIL que :

- la mixité de la ligne était essentielle,
- il n'y ait pas de phasage, que tout se fasse d'un seul tenant,
- le souhait d'avoir assez rapidement sur la zone Marcel Dassault - La Lauze des configurations en 3 dimensions, car l'agglomération est à l'heure actuelle bloquée sur la commercialisation de cet ensemble qui est pourvoyeur de beaucoup d'emplois.

Réponse du maître d'ouvrage

Concernant la phasabilité, le projet a été étudié d'un seul tenant, mais RFF sait qu'il sera interpellé par le Ministère sur la possibilité de phasage. Il est donc nécessaire d'apporter des éléments de réponse sur le coût de chaque séquence. Il est également primordial de réaliser un bilan socio-économique pour montrer ou non la pertinence de construire la ligne en une fois.

Dans le cas de Montpellier-Perpignan, il est possible d'imaginer que ce soit pertinent de le faire en une fois parce qu'à chaque extrémité il existe déjà une ligne ou un projet de ligne nouvelle.

Concernant la question de la zone d'activité Marcel Dassault et du secteur de La Lauze, étant à la sortie de Montpellier, RFF sait plus précisément que dans le reste du projet où la ligne devrait passer.

En effet il faut se raccorder à la ligne d'avant, le contournement Nîmes-Montpellier. La principale inconnue est le calage altimétrique du projet. Initialement, il était prévu de passer en tranchée ouverte. Si il est réalisé une ligne mixte, il n'est pas définit à l'heure actuelle s'il serait possible de garder la même altimétrie. Mais RFF est bien conscient que la ZAC est une priorité pour l'Agglomération de Montpellier du fait du développement économique de tout ce secteur.

➤ **Christine COMBARNOUS Société de protection des paysages et de l'esthétique de la France**

Dans la continuité de la question qui a été posée sur La Lauze, se pose la question du franchissement de la Mosson. Cette rivière est un canyon avec l'existence d'un oppidum préhistorique. Botaniquement parlant, ce territoire est très intéressant. Madame Combarnous s'inquiète car le couloir de 1 000 mètres intègre la Mosson juste dans cette zone-là.

Réponse du maître d'ouvrage

Effectivement, la bande de 1 000 mètres comprend la Mosson dans la zone mentionnée. A cet endroit, elle forme un coude assez marqué, qui est dans l'alignement de la zone de passage. L'objectif n'est pas de croiser trois fois la Mosson, mais si possible de la franchir uniquement une fois, pour respecter les sensibilités botaniques reconnues de cette zone.

➤ **Christian THERON, Maire de Roquefort-des-Corbières, Conseiller général du canton de Sigean**

Deux évidences ont été soulignées aujourd'hui :

- La qualité de ces réunions de concertation, et cela a été appuyée à plusieurs fois. Il est dommage que ceci n'ait pas été réalisé il y a 20 ans.
- La mixité fait l'unanimité. La communauté de communes Corbières en Méditerranée a unanimement voté pour cette mixité.

Il faut savoir que cette ligne est construite pour un siècle, peut-être plus. Donc, son propos est de ne pas hésiter, et prévoir grand, quel qu'en soit le coût pour préserver quatre priorités: les paysages, l'économie, l'habitat et la population.

Si de 6 milliards, la ligne doit coûter 6 milliards et demi ou 7, il faut la faire. La région aura un outil qui répondra à ces attentes, sachant que contrairement aux Basques, l'ensemble des acteurs sont tous pour cette ligne.

Le chaînon manquant doit se faire, mais qu'il se fasse dans de bonnes conditions, et qu'il se fasse surtout après avoir écoutés et surtout entendus les acteurs et la population.

➤ **Jacques POCIELLO, maire de Cuxac d'Aude**

M. POCIELLO fait remarquer, qu'effectivement, RFF possède une bonne capacité d'écoute et de collecte d'informations. Pour autant, il se demande si le maître d'ouvrage aura la capacité à entendre les acteurs.

M. POCIELLO s'interroge sur la bande de 1 000 mètres. Il semble que RFF n'ait pas intégré dans ses études la prochaine construction des digues de protection des lieux habités de Cuxac, puisque cette zone de passage, dans sa partie Ouest, passe au milieu des habitations.

Si RFF avait tenu compte de ce chantier qui débute dans quelques semaines, il aurait présenté un couloir descendu vers l'Est.

Il se demande si ce fait est volontaire de la part du maître d'ouvrage pour faire réagir la commune.

Le maire continue en abordant la mixité de la ligne. Il déclare que si la ligne doit passer aussi près des habitations à Cuxac du fait de la mixité, la commune de Cuxac sera pour une ligne uniquement voyageurs.

Ensuite, M. POCIELLO fait mention du projet de dossier ministériel où il est question des grands ouvrages. Il indique qu'il est prévu de réaliser en fonction du choix qui sera fait, entre 20 et 25 km de grands ouvrages, de viaduc.

Pour autant, le maire insiste sur le fait que la commune n'est pas informée sur ce qui sera réellement construit pour la traversée des basses plaines de l'Aude en terme de viaduc, ni rive gauche ni rive droite de l'Aude.

Aujourd'hui, manquant de précisions, la mairie ne peut pas être complètement favorable à la zone de passage qui est proposée, en tout cas, pour la traversée de Cuxac.

Réponse du maître d'ouvrage

Aujourd'hui, la question de la mixité n'est pas tranchée et continue de faire débat. Même si cette mixité a été plébiscitée au moment du débat public, elle pose un certain nombre d'inquiétudes, voire de craintes de la part des futurs riverains de la ligne.

RFF indique que la modification des écoulements que le projet de digue va apporter sera intégrée dans les études hydrauliques.

A l'heure actuelle RFF ne peut pas répondre à la question de la longueur du viaduc dans les basses plaines de l'Aude. RFF travaille sur l'Atlas des Zones Inondables régionales, qui est le document sur lequel a été conduit un premier niveau d'études.

La longueur du viaduc est l'objet des études d'étape 2 et surtout l'objet des études « état initial Loi sur l'eau ».

➤ Jean-Paul SCHEMBRI, Maire de Moussan

Premièrement, M. SCHREMBRI reconferme le leitmotiv de la mairie de Moussan : le souhait que le tracé passe le plus près possible de la limite du périmètre Seveso.

Deuxièmement, par rapport à l'excroissance qui apparaît sur la carte au niveau de Moussan, la mairie se pose beaucoup de questions : Est-ce pour un éventuel futur raccordement vers la ligne de Toulouse ? Combien de trains ce raccordement représenterait ? Est-ce vraiment utile de faire ce raccordement ?

Le maire indique que ce raccordement traverserait le massif du Plana, ce qui serait préjudiciable pour la commune.

Réponse du maître d'ouvrage

RFF indique que concernant la question sur le site Seveso, la bande de passage est calée au plus près de ce qu'autorise le règlement du Plan de Prévention des Risques Technologiques de l'usine AREVA. RFF a vérifié qu'il était possible de le tangenter à cet endroit avec une ligne nouvelle à grande vitesse (300 km/h, 350 km/h). L'Etat a imposé une distance qui est de rester dans la zone d'aléa faible, appelée la zone Fai.

Concernant la seconde question, RFF mentionne qu'il s'agit de l'endroit où la zone de passage est la plus large sur les 150 km, car un des services à rendre est de pouvoir assurer une connexion avec la ligne Toulouse-Narbonne. RFF a donc étudié la possibilité d'assurer des correspondances via des raccordements entre la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan et la ligne actuelle Toulouse-Narbonne.

Ce secteur doit permettre d'étudier la possibilité d'implanter une gare nouvelle, si ce choix est retenu au cours de l'étape 2. A ce stade d'étude, il convient donc de conserver « de la place » pour ne pas péjorer l'avenir.

En 1995 avait été étudié la possibilité de faire des trains directs Montpellier-Toulouse. Et puis, après l'issue des études, cette option n'avait pas été retenue.

Donc aujourd'hui la question de la nécessité de ce raccordement se repose compte tenu du coût de ce raccordement (environ 200 millions d'euros, le prix d'un hôpital pour donner un ordre d'idées). Est-il emprunté par suffisamment de trains par jour pour justifier cet investissement ? Ce sont les études de trafic qui apporteront cette réponse.

RFF signale qu'il existe un marché pour des trains directs car aujourd'hui, un train sur deux réalisant Bordeaux-Nice ou Toulouse-Marseille ne s'arrête en Languedoc-Roussillon qu'à Montpellier. Il est possible que ce marché s'amplifie si un itinéraire performant existe en termes de temps de parcours, avec un raccordement direct.

➤ Jean-Paul SCHEMBRI, Maire de Moussan

M. SCHREMBRI mentionne que par rapport aux trains du Grand Sud, lorsque RFF indique les missions Bordeaux-Toulouse-Montpellier-Marseille-Nice, les trains qui s'arrêtent à Marseille sont obligés de rebrousser puis de repartir. Donc, s'il y avait une gare dans ce secteur, les trains ne perdraient pas beaucoup de temps de rentrer dans la future gare de Narbonne et de repartir sur Toulouse.

Réponse du maître d'ouvrage :

RFF signale que cette option est à l'étude.

➤ Michel VINCENT, conseiller municipal de Fitou

M. VINCENT trouve regrettable que les comptes-rendus des COPIL des mois de mai et de juin ne soient toujours pas en ligne sur le site Internet du projet. Tout le monde devrait pouvoir avoir accès à ces informations. Il faudrait que ces documents soient mis rapidement en ligne.

Réponse d'Alex Urbino, chargé de mission auprès du Préfet d Région :

Le compte-rendu du comité de pilotage du 3 décembre a été rédigé par l'Etat, validé et transmis à Réseau ferré de France, il est déjà en ligne sur le site Internet du projet.

Les comptes-rendus des 12 mai et 16 juin seront prochainement mis en ligne. En effet, leur validation doit être réalisée par l'Etat au niveau national, la direction centrale ainsi que l'ensemble des collectivités partenaires pour s'assurer que les points essentiels portés par chacun sont bien repris.

Ces rédactions devront intervenir avant la fin juillet, c'est à ce moment là qu'ils pourront être mis en ligne sur le site Internet www.lalignenouvelle.com.

➤ Michel VINCENT, conseiller municipal de Fitou

M. VINCENT souhaite revenir sur la séquence 2 de Salses-le-chateau à Peyriac-de-Mer. Le village de Fitou est concerné par cette séquence.

A la commission consultative du 27 janvier 2011 à Opoul-Périllos, RFF a présenté trois options de passage possibles : l'option Corbières, l'option Médiane reprenant le tracé de 1995 et l'option Littorale.

L'option Médiane avait l'approbation de toutes les communes de la Communauté de Communes Corbières Méditerranée traversées, sauf celle de Treilles qui était plus que réservée. Cette option représentait un coût supérieur de 200 millions d'euros par rapport à l'option Littorale, en mixte.

Si on se réfère au CD de consultation des acteurs, l'option Corbières paraît être abandonnée et l'option Médiane ne serait seulement retenue que pour du trafic voyageurs, en raison des coûts importants des travaux nécessaires pour le trafic fret supplémentaire. Par contre, l'option Littorale serait privilégiée pour un trafic mixte.

Il est bien évident que si nous nous projetons dans l'avenir, si une augmentation conséquente du trafic fret est bien réelle, le décisionnaire choisira cette option Littorale.

M. Vincent se questionne fortement sur l'évolution du trafic fret ; ou celui-ci évolue très fortement et à ce moment-là le coût supplémentaire de l'option Médiane diminue très fortement ou alors, ce n'est qu'un argument circonstanciel pour emporter une décision.

La mairie de Fitou souhaite redire avec force que l'option Littorale est un véritable désastre pour la commune de Fitou : désastre économique dans le cadre du développement du village et désastre humain car toutes les habitations qui seront autour n'auront plus de valeur patrimoniale. M. Vincent rappelle que cette option Littorale traverse une partie importante de l'AOC Fitou.

Réponse du maître d'ouvrage :

RFF a conscience que l'option Littorale est celle qui est la plus dommageable au niveau de l'habitat pour la commune de Fitou.

A l'inverse, l'option de passage Médiane passe elle aussi sur la commune de Fitou, dans des territoires très peu habités, mais très vallonnés.

Pour donner un ordre de grandeur, les éoliennes sur Fitou se situent à environ 100 mètres d'altitude et le bas des cabanes de Fitou à une vingtaine de mètres d'altitude. Cela signifie que si l'option Médiane en mixte est choisie, il faudra faire monter les trains de fret d'environ 80 mètres.

Sachant que les trains de fret ne montent que 12 mètres par kilomètre, il leur faudra plus de 6 km pour monter et il faudra qu'ils redescendent d'autant dans la plaine de Roussillon.

Sachant que les référentiels, en théorie, interdisent de monter pendant 6 km à douze pour mille, ceci pose un certain nombre de problématiques techniques, notamment induit par un grand linéaire de tunnel. Donc, techniquement, il y existe une difficulté à passer par l'option Médiane avec des trains de marchandise.

➤ **Alain BOUTON, Maire de Treilles**

M. Bouton remercie la qualité de la concertation et fait remarquer que RFF est venu à la rencontre des plus petites communes, et notamment celle de Treilles.

Le littoral audois a une particularité, il a été reconnu comme un lieu privilégié où les Corbières se marient dans les lagunes, où il y a un paysage fort.

Chaque fois que des projets sont à l'étude, des études d'impact très fortes sont menées, que ce soit pour les projets éoliens, photovoltaïques ou d'autres.

La commune de Treilles est impactée à environ à 80 % par des zones Natura, ZNIEFF ou ZICO.

La commune de Treilles est pour une ligne mixte car il faut travailler pour l'avenir.

Le maire a entendu le souhait des économistes : que la mixité soit réelle et rapide, car l'économie du Languedoc-Roussillon en a besoin.

Pour Treilles, si l'option Médiane est retenue, une saignée supplémentaire sera intégrée au paysage, et ce paysage sera beaucoup moins attrayant que ce qu'il en est aujourd'hui.

Certes Treilles n'a pas adhéré au parc naturel régional de la Narbonnaise mais M. Bouton constate que c'est le grand absent de ce débat. Il ne les a jamais entendu venir s'exprimer sur la qualité des paysages ou sur telle ou telle option.

Réponse du maître d'ouvrage

Le PNR de la Narbonnaise a été invité aujourd'hui ; ils se sont excusés de ne pas être disponibles.

Par contre, ils travaillent sur une charte paysagère à laquelle ils associent les communes. Une réunion s'est tenue vendredi dernier à laquelle un représentant de RFF était présent.

➤ **Pierre MARHUENDA : premier adjoint à Florensac**

Au mois de janvier, à la commission consultative de Mèze, RFF a fait part d'une éventualité de passage au Sud de l'autoroute A9, sur les secteurs de Florensac, Pomérols, Pinet.

M. MARHUENDA attire l'attention de RFF sur le fait que le passage au Sud de l'autoroute de Florensac serait exactement sur l'emplacement de la station André Filliol, là où se situe la majorité des puits de captage.

La station André Filliol à Florensac dessert 25 millions de mètres cubes d'eau potable sur 35 communes. Dans le cas où effectivement une ligne mixte serait sur ce passage au Sud de l'autoroute, le premier adjoint fait remarquer à RFF le côté accidentogène de produits polluants sur cette nappe particulièrement importante pour une grande majorité du département. La commune est contre cette éventualité.

Réponse du maître d'ouvrage

La commune de Florensac a la particularité de regrouper 19 captages d'eau potable. Des travaux ont déjà été engagés sur l'autoroute pour protéger ces captages, notamment en rehaussant les murs à ces endroits-là, pour éviter qu'un camion ne puisse sortir de l'autoroute et se déverser en contrebas sur les secteurs sauvegardés, les périmètres approchés.

La même démarche de protection devra être effectuée si la ligne est mixte et elle devrait l'être à minima sur ce secteur-là.

Donc, il y a des réflexions à mener sur l'imperméabilisation de la plate-forme ferroviaire. Quand la ligne est dédiée uniquement aux voyageurs il n'existe pas d'imperméabilisation de la plate-forme. Par contre, dès que l'on insère des trains de marchandises, RFF est obligé de prévoir des dispositifs pour recueillir les eaux ou les écoulements éventuels, avec des bassins comme cela se fait pour les autoroutes.

Concernant la zone de passage, il sera étudié le passage au Nord et au Sud de l'autoroute. Malgré tout, la majeure partie de la zone de passage se situe au Nord de l'autoroute.

RFF fait remarquer qu'une autre difficulté existe sur ce secteur avec une zone d'activité au niveau de la sortie de l'autoroute, plus sur la commune de Bessan et Saint-Thibéry.

➤ **Claude AUGER, Président de l'association Energie TGV**

Lors du lancement du débat public à Montpellier, Monsieur Gayssot s'adressant à Monsieur Baron qui était le représentant de l'Europe a mentionné qu'il comptait sur l'Europe pour financer le projet. Monsieur Baron lui a répondu qu'au lieu de réfléchir sur une ligne mixte il était préférable de se positionner sur un corridor mixte.

M. Auger souhaite insister sur le corridor mixte. Une ligne mixte nécessite un certain nombre de voies d'évitement, qui correspondent parfois à une troisième voie.

Le corridor, lui, permet de réaliser une ligne voyageurs rapidement et de se garder un espace à côté pour le fret quand le besoin s'en fera sentir.

Un exemple, à l'heure actuelle la CCI de Gérone vient de réaliser une étude prévoyant la saturation de la ligne Barcelone-Perpignan pour les années 2016-2018. Ferrmed dispose des mêmes estimations.

Cela signifie que dans cette période ils envisagent déjà de passer l'ensemble des circulations fret sur la ligne classique espagnole. Ferrmed demande même à l'heure actuelle de commencer à mettre cette ligne à écartement UIC.

Sur la ligne Perpignan-Barcelone, M. Auger indique qu'il est possible ne plus avoir de fret d'ici 4 à 5 ans. Il serait intéressant de revenir à une solution que l'association Energie TGV avait déjà été évoquée, ainsi que la SNCF, qui consisterait à faire une ligne uniquement voyageurs et à prévoir, pour le futur un espace pour une ligne dédiée fret. La ligne classique serait utilisée pour faire passer l'ensemble du fret, car la ligne classique est absolument sous-exploitée à l'heure actuelle.

Si le besoin s'en fait sentir, par la suite, une voie supplémentaire serait construite pour le fret, mais surtout, l'importance est de prévoir l'espace.

Réponse du maître d'ouvrage :

RFF souhaite rebondir sur l'intervention de Monsieur JOURDAN, directeur général de Saint-Charles International à Perpignan. La ligne actuelle n'est pas sous-exploitée, car sinon RFF aurait toute facilité pour répondre aux demandes de sillons des entreprises.

Peut-être qu'il y a moins de trains qu'à une époque, mais si la ligne classique était sous-exploitée RFF pourrait répondre facilement aux demandes des entreprises ferroviaires. Mais la réflexion proposée est intéressante et a déjà fait l'objet d'analyse.

➤ **Joan AMOROS, secrétaire général de Ferrmed**

M. AMOROS indique que Ferrmed enverra prochainement à RFF leurs études de trafics marchandises. Selon ces études il est possible que la ligne actuelle soit saturée dès 2018.

Ces prévisions sont à prendre en compte pour les études de la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan.

Réponse du maître d'ouvrage

RFF souhaite remercier l'ensemble des participants à avoir répondu présent à ce Comité partenarial d'information et à continuer de suivre le projet.

Le maître d'ouvrage invite l'assemblée à partager une collation pour continuer la discussion.

* * *

Fin de la réunion à 12h05