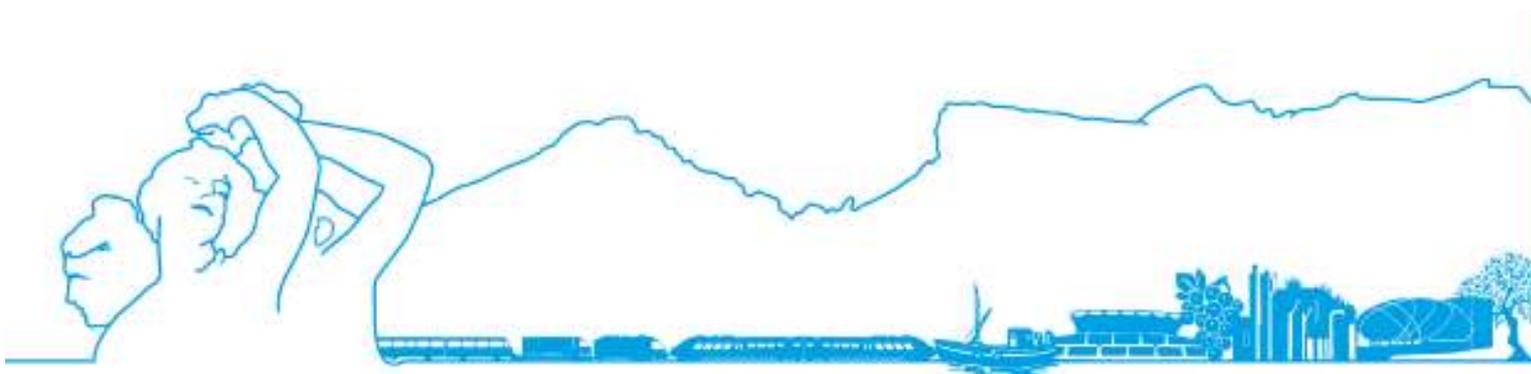


Compte-rendu

TROISIEME COMMISSION CONSULTATIVE – SEQUENCE 3

Mercredi 26 janvier 2011 – NARBONNE

Palais des sports, des arts et du travail – Boulevard Frédéric Mistral



LISBOA – SALAMANCA – MADRID – BARCELONA – NARBONNE – MARSEILLE – VILNI

—BYENIEZ — DANMARK — SUOMI — DEUTSCHLAND — SLOVENSKO — ESTI — SLOVENIJA — SLOČA — PORTUGAL — ESPAÑA — POL

—PARIS — KØBENHAVN — CALAIS — DOVER — LONDON — MONTPELLIER — WARSZAWA — BRISTOL — BRISSELLES — PERPIGNAN — DEN HAAG — AMSTERDAM — DORTMUND — BEZIERS — HANNOVER — BERLIN

LISBOA – SÈTE – SALAMANCA – MADRID – BARCELONA –

BELGIË — БИТЕЛ — БИГРОН — ЭСРА — ЭПАРКИЯ — ЭРИЯ — ДАНИЯ — СЛО — ДЕСТЧЛАНД — СЛОВЕНС — ПЕРТ — СЛОВЕНИЈА — ПИЛ — ПОРТУГАЛ — ЭСПАÑA — ПОЛСЯ

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

Début de la réunion 16 H 15 en présence de 36 participants

NOM	PRENOM	ORGANISME	FONCTIONS
CHARVET	Anne-Marie	Préfecture de l'Aude	Préfet
BARDECHE	Marie-Claude	Sous-Préfecture de Narbonne	Sous-préfet
GRASSAUD	Christelle	Préfecture de l'Aude	Administratif
FABRE	Marie Hélène	Sénat	Assistante parlementaire
DEJEAN	Robert	Conseil Général de l'Aude	Conseiller général Canton de Narbonne Sud
JOURDET	Anne-Marie	Conseil Général de l'Aude	Conseillère générale canton Narbonne Ouest
DEGAEFF	Jean-Pierre	Conseil Général de l'Aude	Directeur du service mobilité et déplacement
FOULQUIER	Dany	Conseil Général de l'Aude	Chargé de mission
TICHIT	Francis	Conseil Général de L'Hérault	Responsable des voies ferrées départementales
PERERA	José	Le Grand Narbonne	Vice-Président
HERAIL	Jean-Roch	Le Grand Narbonne	Directeur des services techniques
BIOLA	Alain	Communauté d'Agglomération de Béziers Méditerranée	Vice-Président
MAURAND	Jacques	Communauté d'Agglomération de Béziers Méditerranée	Directeur de l'aménagement et de l'environnement
PESCE	Serge	Communauté de communes "La Domitienne"	Maire de Maraussan
BAT	Marie	Mairie de Bages	Maire
BEZIAT	Patrick	Mairie de Capestang	1er Adjoint au Maire
SENTENAC	Thierry	Mairie de Coursan	Adjoint au Maire
DURAND	Christian	Mairie de Coursan	Conseiller municipal
POCIELLO	Jacques	Mairie de Cuxac d'Aude	Maire
LAURENS	Claudine	Mairie de Cuxac d'Aude	1 ^{er} adjoint au Maire
TORQUEBAU	Michel	Mairie de Cuxac d'Aude	Conseiller municipal
JANSEN	Eliane	Mairie de Cuxac d'Aude	administratif
GEA	Bernard	Mairie de Montredon des Corbières SYCOT de la Narbonnaise	Maire Président
TENA	Serge	Mairie Montredon des Corbières	Adjoint au Maire
BANCILHON	Christian	Mairie Montredon des Corbières	Adjoint au Maire
SCHEMBRI	Jean-Paul	Mairie de Moussan	Maire
OLIVE	Henri	Mairie de Moussan	Adjoint au Maire
CROS	Pierre	Mairie de Nissan-Lez-Ensérune	Maire
ASSENS	Jean-Marie	Mairie de Peyriac-de-Mer	Maire
PRAX	Romain	SYCOT de la Narbonnaise	Directeur
ALLAOUI	Sarah-Fatima	Syndicat Mixte du SCOT du Biterrois	Conseillère régionale Conseillère municipale Béziers
ARTIS	Louis-Jean	Syndicat Mixte du SCOT du Biterrois	Conseiller
JOURNET	Marcel	INGEROP	Directeur
ROSSI-FERRARI	Isabelle	INGEROP	Directeur adjoint

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

- **Christian PETIT** - Directeur Régional Réseau Ferré de France
- **Edouard PARANT** - Chef de mission Ligne nouvelle Montpellier Perpignan

Le déroulé de la commission

La présente commission réunit les élus concernés par la séquence 3 du couloir d'études de 5 km de large qui se décline de Peyriac-de-Mer à Vendres. Le déroulé est le suivant :

- Introduction de Madame BARDECHE, Sous-préfet de Narbonne et de Monsieur PETIT, Directeur Régional RFF
- Présentation des différentes options de passage et de leurs coûts associés pour la séquence 3
- Echanges avec l'auditoire sous forme de questions-réponses
- Conclusion de la commission consultative par Madame CHARVET, Préfet de l'Aude

La lecture du présent compte-rendu est facilitée grâce au diaporama présenté en réunion. Ce diaporama est en ligne sur le site www.lalignenouvelle.com sous la rubrique Documents – Réunions de concertation – Commissions consultatives

Les réunions / manifestations de concertation depuis novembre

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

Décembre 2010 : 5 réunions publiques permettant des échanges avec le grand public. Elles se sont tenues dans des communes concernées par le projet et non dans les plus grandes agglomérations du couloir d'études. La réunion relative à la séquence 3 s'est tenue le 7 décembre à Peyriac de Mer.

Outre ces réunions, RFF a poursuivi son travail de terrain en organisant des réunions bilatérales ou des ateliers de travail avec :

- des communes concernées par le projet (Fitou, Cuxac d'Aude, Poussan) ;
- les professionnels du monde agricole (SAFER, FDSEA, etc.) pour préparer une convention de partenariat avec la profession, lors d'un atelier « agriculture, viticulture, foncier » du 9 décembre 2010.

Des expositions itinérantes en mairie ont eu lieu du 25 octobre au 20 décembre dans les communes de moins de 10 000 habitants concernées par le projet. Pendant une semaine les habitants ont pu s'informer sur le projet, via 3 panneaux d'explication placés dans les halls. Des expositions permanentes se sont tenues dans les Maisons de la Région à Perpignan, Narbonne et Béziers.

Des expositions sont aussi installées dans plusieurs centres commerciaux répartis sur le couloir d'étude. Pour la séquence 3, le centre commercial a été le Carrefour de Narbonne, avenue de la mer où l'exposition a été en place du 29 novembre au 6 décembre 2010.

Le premier Comité de pilotage s'est tenu le 3 décembre à 11h00 en Préfecture de Région. Ce comité de pilotage a marqué le démarrage officiel de la phase d'études avec la signature d'un protocole-cadre entre les cofinanceurs, même si beaucoup de travail avait été auparavant entrepris.

Introduction de la réunion

Christian PETIT, Directeur Régional de Réseau Ferré de France, présente l'avancement des études. Il indique la volonté de RFF de concerter avec les élus du couloir d'étude. Ce couloir de 5 km de large va être réduit à une zone de passage préférentielle d'environ 1000 mètres en fin d'étape 1 puis étudié encore plus finement dans les étapes ultérieures.

Cette réunion est l'occasion d'échanger, d'entendre les interrogations ou les craintes des différents intervenants.

Monsieur PETIT souhaite rappeler que les études sont menées avec la volonté de :

- bâtir un projet optimal du point de vue fonctionnel ;
- prendre en compte les préoccupations de la population et de l'environnement dans lequel s'inscrit le projet;
- maîtriser les coûts puisque le projet repose sur des fonds publics dont les co-financeurs sont responsables.

Madame BARDECHE, Sous-préfet de Narbonne, souligne que l'état d'avancement des études est présenté au fur et à mesure de la réalisation des études. Il s'agit de la troisième réunion consultative avec les élus.

RFF organise en parallèle des ateliers thématiques. Toutes ces études et le dispositif de concertation permettent d'avancer ensemble et d'affiner la réflexion. Après l'avis du comité de pilotage, l'option de passage retenue pourra être proposée au Ministre en charge des Transports.

Monsieur PARANT, chef de mission du projet annonce que la réunion a pour but de présenter le troisième volet des éléments de choix qui seront proposés au comité de pilotage. Il s'agit du volet concernant les contraintes techniques et leur traduction en termes de coûts pour les différentes options de passage.

RFF a le souci de présenter les résultats des études au fur et à mesure qu'ils sont produits, et ce, afin de pouvoir tenir compte des demandes et des suggestions de chacun en termes de précision.

Après avoir présenté les sensibilités du territoire, le but de la réunion est de montrer comment ces sensibilités se traduisent en termes de différences de coûts, selon l'option de passage envisagée, et selon les options fonctionnelles (possibilité ou non de faire circuler des trains de marchandise).

A l'issue de l'étape 1 des études, il sera opportun d'obtenir un arbitrage permettant de soumettre un dossier de fin d'étape au ministère et obtenir rapidement une décision ministérielle, sans laquelle il ne sera pas envisageable de poursuivre des études plus fines.

Depuis la fin du débat public, il convient de souligner que le rythme des études et de la concertation est en avance à celui des instances de gouvernance.

Présentation des options de passage et de leurs coûts

Edouard PARANT présente la **carte des options de passage** de la séquence 3 du sud biterrois jusqu'au sud Narbonnais, soit de Vendres jusqu'à Peyriac-de-Mer (cf page 4).

C'est dans ce secteur que les options de passage sont les plus diversifiées. Le Nord de la zone (arrivée depuis Béziers), s'effectue par une seule option de passage qui longe globalement l'autoroute. A partir de l'arrivée dans le pays d'Ensérune, il existe deux options de passage possibles (cf page 5):

- l'Option « Sud Nissan », consistant à rallier le plus rapidement possible Narbonne et le reste du projet ;
- l'Option « Nord Nissan » qui s'inscrit au nord du village, dans un environnement plus favorable en termes de sensibilités environnementales.

Les deux options de passage croisent la ligne actuelle Narbonne-Béziers, ce qui permettra les échanges entre les deux lignes, mais à des endroits différents.

Sur la suite du parcours, trois options de passage ont été étudiées (cf page 5) :

- L'Option « Narbonne-centre » se rapproche de la ligne existante pour pénétrer dans Narbonne avec une option de passage quasiment accolée à la ligne actuelle. Elle traverse Narbonne de manière souterraine, le tunnel étant réservé aux trains qui ne marqueront pas l'arrêt. Pour les trains devant marquer l'arrêt, il est prévu un aiguillage pour leur permettre de desservir la gare existante de Narbonne-Centre. Cette option de passage ressort au sud de la ville, en dehors des territoires inondables, pour aborder les Corbières.
- L'« Option Médiane » a pour objectif de s'éloigner du tissu urbain dense de Narbonne, tout en étant suffisamment proche pour permettre d'aménager, le cas échéant, une gare nouvelle à proximité de la ville, implantée au dessus de la ligne actuelle Toulouse-Narbonne.
- L'« Option Ouest » s'écarte des zones densément peuplées et traverse la plaine de l'Aude plus à l'ouest pour rejoindre la ligne classique vers Montredon-les-Corbières puis obliquer vers l'autoroute A61 pour rejoindre les deux options de passage précédentes.

Au sud-ouest de l'autoroute A61, les trois options se rejoignent pour longer les infrastructures de transport existantes. Cette option traverse la zone la moins sensible au niveau environnemental, puisqu'elle s'insère entre le massif de Fontfroide à l'ouest et le secteur lagunaire à l'est.

Le calcul des coûts et leurs différences dépendent principalement de :

- l'endroit où l'option de passage est implantée ;
- des changements de directions (liaisons vers la gare centre, Toulouse, ...) qui nécessitent des raccordements. Ces derniers permettent d'offrir des fonctionnalités supplémentaires avec des coûts en proportion;
- du type de trains qui circulent (voyageurs et/ou fret).

Sur la diapositive n°5, les options de passage sont représentées sous forme de traits verts, de manière schématique.

Il est présenté une option de passage unique au niveau de la traversée de l'autoroute A9 et du canal du Midi, puis deux possibilités consistant à passer au nord ou au sud de Nissan.

Dans un premier temps, les options ont été étudiées avec la possibilité de réaliser un projet mixte, permettant donc la circulation des trains de fret et des trains de voyageurs.

Il existe toutefois une option figurée en bleu, qui ne permet que le passage des voyageurs. Il s'agit de l'option passant par Narbonne-centre avec un tunnel. Or, les tunnels ferroviaires posent deux difficultés :

- tout d'abord un problème de sécurité, puisqu'il faut éviter de mêler voyageurs et marchandises (le principe est alors de construire deux tunnels comme ce qui a été fait sous les Pyrénées), il est à noter que cette solution entraîne des coûts importants ;
- ensuite, au sud de Narbonne, la sortie du tunnel se fait au niveau du massif des Corbières. Il s'avère alors impossible de franchir le massif des Corbières dans des conditions techniques acceptables pour une voie apte au fret.

Une solution a donc été trouvée pour permettre aux trains de marchandises de continuer sur la ligne actuelle au sud de Narbonne et au train de voyageurs de rejoindre la ligne nouvelle.

Le deuxième niveau de réflexion consiste à se demander quels trains vont circuler sur la ligne.

Le débat public a été l'occasion d'expliquer ce qu'impliquait la cohabitation des trains de marchandises avec les trains de voyageurs circulant à grande vitesse.

Compte tenu des surcoûts et des contraintes techniques associées à cette mixité, RFF a proposé la cohabitation des trains voyageurs et du fret sur les sections où les trafics estimés sont plus denses et la séparation des trafics fret et grande vitesse dans les sections où le trafic devrait être moins dense. Cela nécessite de pointer, dans chaque option de passage, des endroits où la circulation fret peut être aiguillée sur la ligne classique.

Au niveau de la séquence 3, les deux endroits se situent près de la Plaine de l'Aude, au nord du département.

En fonction de l'option retenue (au nord ou au sud de Nissan), les possibilités de raccordement (figurées en rouge sur la diapositive n°7) sont localisées soit au nord de la commune de Nissan, soit au niveau de la commune de Coursan.

Les coûts présentés concernent le cas où l'ensemble du tracé est mixte ; les coûts des mêmes options de passage sont présentés pour un projet partiellement mixte.

1- Jusqu'à l'entrée de Narbonne, l'option de passage qui traverse Narbonne (Option A, diapositive 8) ne présente pas de contraintes techniques particulières, notamment liées au relief, qui empêcheraient la réalisation d'une ligne pouvant accueillir des trains de marchandises. En revanche, les raisons pour lesquelles les trains de marchandises ne peuvent pas emprunter le tunnel ont été évoquées ci-avant.

Pour les voyageurs :

- soit le train relie directement Montpellier à Perpignan. Dans ce cas, il emprunte le tunnel et ne marque donc pas l'arrêt à Narbonne-centre ;
- soit le train s'arrête à Narbonne et il est alors nécessaire de créer des communications avant et après Narbonne. Un autre raccordement permettrait d'assurer les liaisons Perpignan-Toulouse, sans passer par Narbonne (page 9 et 10).

2- Dans le cas d'une desserte de la gare actuelle de Narbonne par l'option Médiane (Option B, diapositive 12), le train de voyageurs doit pouvoir quitter la ligne nouvelle au niveau de Nissan et revenir sur la ligne classique. Ce raccordement sert également aux trains de fret pour revenir sur la ligne nouvelle (la ligne est exclusivement dévolue au trafic voyageurs au-delà de Narbonne).

Au sud, un raccordement permet de rejoindre la ligne nouvelle en direction de Perpignan et il est envisageable d'assurer une liaison Perpignan-Carcassonne (Toulouse) via un autre raccordement (cf page 13).

Cette option de passage offre une variante de desserte de la ville de Narbonne. La première solution consiste à desservir Narbonne par la gare actuelle (diapositive 13).

Une autre possibilité consiste à créer une gare nouvelle interconnectée, c'est-à-dire à la croisée de la ligne nouvelle et de la ligne Toulouse-Narbonne (diapositive 14). Dans cette hypothèse, le raccordement qui permettrait de relier Perpignan à Narbonne n'a plus lieu d'être. La desserte de Narbonne est assurée par la gare nouvelle. Ainsi l'investissement porte non plus sur le raccordement mais sur la nouvelle gare. Ce type de choix devra être arbitré par le comité de pilotage. Dans cette option de passage, les liaisons vers Toulouse ne passent pas par la gare nouvelle de Narbonne.

RFF a également étudié la possibilité pour des trains réalisant la liaison Montpellier-Narbonne-Carcassonne-Toulouse de s'arrêter à la gare nouvelle, ce qui nécessite de créer un nouveau raccordement (diapositive 15). Ce dernier pourrait être mis en œuvre 10 ou 15 ans après la mise en service de la ligne puisque cette fonctionnalité est déjà réalisée par le raccordement au niveau de Nissan.

La troisième solution consiste à réaliser une gare commune à Béziers et Narbonne, située à mi-chemin entre les deux villes, comme dans le projet de 1995 (diapositive 17). Cette solution simplifie la configuration des raccordements au niveau de Narbonne et permet de proposer une gare commune à la ligne classique et à la ligne nouvelle.

L'option Médiane permet donc toutes les possibilités en termes de desserte : maintien de la gare de Narbonne centre, création d'une gare nouvelle à Narbonne et création d'une gare nouvelle commune à Narbonne et Béziers.

3 - La troisième option de passage, Option Ouest (Option C, diapositive 19) croise la ligne Toulouse-Narbonne à l'ouest de l'agglomération, au niveau de Montredon.

Si le choix est fait de dédier la ligne aux seuls trains à grande vitesse après Nissan, alors il convient de rediriger les trains de marchandise sur la ligne classique au niveau de Nissan. Ce scénario nécessite la réalisation d'un raccordement permettant la liaison Perpignan-Toulouse.

Dans le cas où il n'y aurait pas de gare nouvelle, il serait également nécessaire de desservir Narbonne-centre pour un train venant de Perpignan, via un raccordement.

Dans ce scénario, la possibilité d'assurer la desserte par une gare nouvelle a été étudiée (diapositive 21). Comme précédemment, le raccordement qui permettait de revenir vers Narbonne-centre n'a plus de caractère obligatoire et il est remplacé par une desserte de gare nouvelle.

Dans ce scénario, l'éventualité de créer une gare commune à Béziers et Narbonne dans le secteur de Nissan a également été étudiée.

Si les besoins s'en font sentir à l'avenir, un raccordement Montpellier-Toulouse peut être envisagé (diapositive 23).

Edouard PARANT présente ensuite **les coûts d'investissement** pour permettre une circulation mixte sur l'ensemble de la séquence au nord et au sud de Narbonne :

- Option Ouest : ~ 1,95Md€
- Option Médiane : ~2,7Md€
- Option Centre : ~2,4Md€

Le projet présente des coûts très élevés en raison du nombre d'ouvrages d'art à réaliser, notamment un tunnel et des viaducs.

Passer près de Narbonne avec l'option Sud de Nissan coûtera encore plus cher puisque les collines d'Ensérune sont assez vallonnées et protégées. La réalisation d'un linéaire important d'ouvrages spéciaux, voire d'une section en tunnel a été chiffrée et entraînerait un surcoût important. De plus, la topographie est moins favorable que pour les autres options de passage.

L'option Ouest, qui s'affranchit du coût d'un tunnel sous Narbonne ou d'un tunnel dans les collines d'Ensérune, représente un investissement de l'ordre de 1,95 milliards d'euros, justifié par le linéaire de viaduc conséquent à réaliser dans la Plaine de l'Aude notamment.

Les coûts présentés prennent en compte la réalisation de la gare nouvelle, le cas échéant et des raccordements nécessaires. A noter que la réalisation de raccordement nécessite plusieurs centaines de millions d'euros voire davantage pour faire circuler un trafic mixte surtout si ceux-ci s'inscrivent dans un relief chahuté.

Edouard PARANT présente ensuite les coûts d'aménagement dans l'hypothèse de la réalisation d'un aménagement partiellement mixte.

- Option Ouest : ~ 1,6 à 1,7Md€
- Option Médiane : ~1,95Md€
- Option Centre : ~2,4Md€

L'option Centre reste inchangée puisque le tunnel sous Narbonne n'est pas accessible au trafic fret.

Le passage au nord de Nissan entraîne un investissement moindre de plusieurs centaines de millions d'euros en lien avec une insertion plus simple, dans un secteur nettement moins sensible.

L'option Ouest Narbonne comporte deux coûts selon que la gare nouvelle soit réalisée à Nissan ou à Montredon. Si le coût des deux gares est assez proche, le delta résulte de la facilité d'insérer la ligne nouvelle au niveau de l'une ou l'autre des gares.

Ces solutions sont globalement celles qui présentent les coûts les moins élevés (de l'ordre d'un milliard et demi d'euros tout de même), en raison du passage au nord de Nissan d'une part, et d'une topographie un peu moins contraignante dans les Corbières vers Montredon.

En termes financiers, l'écart selon l'option de passage et les types de trains qui devraient y circuler est de l'ordre du milliard d'euros, pour une section d'une quarantaine de kilomètres.

Par comparaison, le coût estimatif global actuel du contournement de Nîmes Montpellier (70 km environ) est de l'ordre de 2 milliards d'euros. L'impact financier du choix du tracé et de la mixité totale ou partielle est donc particulièrement important, puisque le secteur présente des contraintes fortes.

Compte tenu des différences particulièrement significatives de coût entre les options, les co-financeurs pourraient être amenés à faire des arbitrages concernant certaines fonctionnalités.

En conclusion :

- Les options « Médiane » et « Ouest » permettent 3 types de dessertes pour Narbonne : gare actuelle, gare nouvelle au Nord ou à l'Ouest de l'agglomération,
- L'option Nord ou Sud de Nissan est discriminante. L'option sud, bien que plus courte, présente une sensibilité plus importante et un coût plus élevé ;
- Passer par Narbonne-Centre coûterait cher et ne permettrait pas de faire une ligne mixte de bout en bout ;
- L'option « médiane » est la plus onéreuse dans sa version entièrement mixte. Même dans le cas d'une mixité partielle, la faisabilité des raccordements est à comparer à l'investissement consenti,
- L'option Ouest apparaît comme la moins contrainte pour le relief. Les raccordements devraient pouvoir s'inscrire plus facilement comparativement aux deux autres options;
- La différence en termes de coûts entre un projet entièrement mixte et un projet partiellement mixte est a minima de 250 millions d'euros, et peut aller jusqu'à un milliard d'euros.

Echanges avec la salle

➤ **Jacques POCIELLO – Maire de Cuxac-d'Aude** souhaite revenir sur le compte rendu de la dernière commission consultative. En effet, Monsieur GEA, maire de Montredon des Corbières et président du SYCOT de la Narbonnaise a indiqué la préférence des élus du narbonnais pour l'aménagement d'une gare à Montredon des Corbières. Pour autant, la question du bruit induit par cette gare nouvelle devra être abordée. Monsieur POCIELLO avait également fait une intervention dans ce sens.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

La remarque sur ce point sera transmise à Monsieur RICHER, garant de la concertation.

➤ **Jacques POCIELLO** tient à préciser qu'il est favorable à une gare nouvelle pour le Grand Narbonne.

Pour autant il insiste sur la nécessité de prendre en compte la transparence hydraulique la plus importante possible de l'infrastructure nouvelle concernant la traversée de la plaine de l'Aude, précisément au droit de Cuxac et de ne pas se limiter à une transparence hydraulique de 700 mètres.

Enfin, concernant la terminologie, Monsieur POCIELLO demande si les termes variantes et options de passage sont équivalents.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Concernant le premier point, à savoir la longueur des ouvertures hydrauliques, RFF rappelle que celles-ci découleront des études fines réalisées une fois le choix d'une option de passage retenue, donc en étape 2. Au stade des études d'étape 1, RFF a effectué le recueil des données nécessaires pour caractériser du point de vue hydraulique, le territoire, y compris avec les prochaines digues. Pour ce faire, RFF a pris en compte l'atlas régional des zones inondables, conformément à la demande de la DREAL LR.

Sur le second point, la terminologie « variante » ou « option » de passage a été utilisée de manière indifférenciée. RFF rectifiera le diaporama pour unifier cette terminologie en ne parlant que « d'options ».

➤ **Jacques POCIELLO** indique qu'il porte surtout intérêt à la sauvegarde des populations et que le choix de l'option de passage doit être arrêté en fonction de ce critère. Le coût de l'infrastructure ne peut pas être le seul critère de choix.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

RFF souhaite revenir sur plusieurs points importants garant de l'exactitude de l'information diffusée. Tout d'abord RFF n'a jamais dit qu'un viaduc de 700 m serait étudié et construit au droit de Cuxac d'Aude ; en effet, la longueur précise des ouvrages nécessite l'élaboration d'un dossier « Loi sur l'Eau », validé par les services de l'Etat, dossier qu'il est impossible de produire avec le niveau d'étude actuel. Ensuite, Il est exact que RFF a indiqué que l'espace entre les futures digues sera de l'ordre de 700 mètres ; en conséquence, RFF a précisé lors de la précédente commission consultative que l'ouverture hydraulique du projet ferroviaire devra à minima permettre de laisser passer le flux d'eau arrivant entre les deux digues.

Après complément d'études présenté lors de l'atelier hydraulique et milieux aquatiques, basé sur l'atlas des zones inondables, il est constaté que l'eau s'accumule au niveau de l'étang de Capestang. Ceci est en accord avec le document distribué par le maire de Cuxac D'Aude en préambule à la réunion.

De fait, il faudra assurer la transparence hydraulique au niveau de Cuxac via un viaduc et plus largement pour les basses plaines de l'Aude ; ceci pourrait conduire à un viaduc au droit de l'étang de Capestang, potentiellement plus important qu'au droit du franchissement de l'Aude, pour ne pas empêcher sa vidange.

➤ **Jacques POCIELLO** demande un viaduc unique de 7 à 8 kilomètres traversant la Plaine de l'Aude. L'enjeu dans le secteur étant aussi humain (5 morts à Cuxac en 1999).

Réponse du Maître d'Ouvrage :

RFF indique que les études doivent apporter des éléments précis et étayés répondant aux objectifs du projet, parmi lesquels figures l'environnement humain, ici caractérisé par la protection des populations vis-à-vis des inondations. A ce stade d'étude, rien ne permet d'affirmer que la protection des populations ne sera assurée qu'au prix d'un viaduc de 7 à 8 km. Le chiffrage du projet ne prévoit d'ailleurs pas un tel aménagement, dont la nécessité n'est pas à ce jour démontrée ; au stade actuel des études entraînerait un investissement supplémentaire de l'ordre d'un demi-milliard d'euros.

RFF rappelle de plus que le projet devra être validé par les services de l'Etat (DDTM, DREAL). Une des conditions essentielles de la validation du projet est que les modélisations démontrent que le projet n'entraîne pas d'aggravation de la situation en cas d'inondation. La précision des modèles est généralement de l'ordre de 2 à 3 cm.

Donc, RFF a une obligation de résultat quand à la sauvegarde des populations et la maîtrise des risques naturels en lien avec le projet.

➤ **Anne-Marie CHARVET – Préfet de l'Aude** répond qu'il ne faut pas créer de fausses angoisses avec de faux problèmes.

Tout ouvrage qui sera réalisé dans le secteur ne saurait aggraver d'une quelconque façon, même la plus minime, le problème des inondations et leur impact humain potentiel.

Il est donc nécessaire de distinguer les arguments liés à l'intégration au site (nuisances acoustiques, impact paysagers, etc.) des arguments liés à l'aggravation des risques liés aux inondations.

Par conséquent, les risques d'aggravation par rapport aux crues du type de celles qui ont été connues, peuvent être complètement écartés puisque la commande de l'Etat faite à RFF prend en compte ces éléments. Le problème des inondations constitue une donnée de base de l'étude de l'aménagement.

La DREAL et le Ministère ont une responsabilité majeure sur le fait qu'aucun risque supplémentaire ne soit encouru par les populations. Les mesures destinées à se prémunir de l'augmentation de ce risque sont intégrées aux coûts du projet (et seront précisées avec les études plus fines), qui constitue un des éléments de choix de la solution retenue.

➤ **Christian DURAND – Grand Narbonne, Mairie de Coursan** souhaite savoir quels sont les autres raccordements prévus sur la ligne.

Réponse du Maître d’Ouvrage :

Au sud de Montpellier, le Contournement de Nîmes et Montpellier croise la ligne classique à Lattes : un raccordement est prévu pour la desserte du port de Sète.

De façon symétrique, il est prévu de réaliser un raccordement sur la ligne nouvelle pour permettre à un train de fret venant de Béziers ou Narbonne de rentrer à Montpellier Saint-Roch.

Un autre raccordement est étudié au niveau de Béziers. Plusieurs possibilités sont étudiées mais globalement le secteur est plus contraint techniquement, puisqu’il existe une différence de niveau importante entre les deux lignes. Ce raccordement serait utilisé en cas de problème sur la ligne. Plusieurs configurations sont envisagées telles qu’un raccordement à voie unique avec un raccordement à plat.

➤ **Bernard GEA – président du SYCOT de la Narbonnaise, maire de Montredon-des-Corbières** a relevé qu’une quatrième solution a été étudiée, mais qu’elle n’a pas été présentée comme les trois autres options de passage. Cette solution apparaît intéressante pour réduire certains impacts humains dans le secteur de la Plaine de l’Aude notamment.

Réponse du Maître d’Ouvrage :

Effectivement, il s’agit d’une combinaison d’options qui permet de passer de l’option Ouest à l’option Médiane. Concrètement cette option permet, en passant au nord de Nissan, de revenir vers l’option médiane. Cette combinaison ne se retrouve pas dans le tableau.

Du point de vue environnemental, elle serait un peu plus impactante que l’option Ouest car elle serait implantée plus près de Narbonne. Au niveau du coût, elle serait moins onéreuse que l’option médiane, puisque passant au nord de Nissan et plus que l’option ouest, à cause de la section au sud de Narbonne.

➤ **Marie-Hélène FABRE – Assistante parlementaire du sénateur de l’Aude Roland Courteau** demande si la variante évoquée par Monsieur GEA ne se rapproche pas de la zone SEVESO au niveau de Narbonne (Comurhex).

Réponse du Maître d’Ouvrage :

Le périmètre d’aléa de la Comurhex est tellement large qu’il serait nécessaire, pour ne pas le traverser, de décaler l’option Ouest au niveau de Cuxac ou au-delà, et pour l’option Médiane, de passer dans le cimetière ou dans la ville de Narbonne.

De fait, les options Ouest et Médiane pénètrent dans le périmètre du Plan de Prévention des Risques Technologiques (PPRT), tout en restant dans la zone d’aléas faibles dite « zone FAI » dans les documents officiels.

Il a été décidé de ne pas s’approcher plus près de l’usine. Ce point réglementaire a été acté en accord avec les services de l’Etat. Le règlement du PPRT précisera que la zone FAI permettra la réalisation du projet d’infrastructure ferroviaire (notion de compatibilité).

➤ **José PERERA – Vice-Président de l’agglomération du Grand Narbonne** signale qu’afin d’optimiser l’ensemble de leurs infrastructures de transports, le Grand Narbonne, la ville de Narbonne, le Conseil général de l’Aude, l’agglomération et la ville de Carcassonne, ont pris une position commune en faveur d’une gare nouvelle à Narbonne. Il rappelle l’ambition de ces acteurs d’une desserte touristique et économique de toute l’Aude.

Réponse du Maître d’Ouvrage :

Edouard PARANT demande si l’ensemble des partenaires cités réaffirment leur position commune pour une gare nouvelle à Narbonne dans l’hypothèse de l’option Ouest.

➤ **José PERERA** indique que cette position a été étudiée par l’ensemble des partenaires. Une réunion s’est déroulée récemment à ce sujet avec RFF au Conseil général, et cette position apparaît comme la plus intéressante pour l’ensemble du territoire. Le Président du Conseil général a fait part de cette position commune à Madame le Préfet.

➤ **Jacques POCIELLO – Maire de Cuxac-d’Aude** entend la position des différents partenaires et n’est pas opposé au développement économique du territoire ; cependant il n’entend pas se laisser imposer cette option de passage.

Réponse de Madame le Préfet :

Madame le Préfet souligne que Monsieur le Maire a tout à fait le droit d’être opposé au projet, mais que cette position ne doit pas le conduire à mettre en avant les catastrophes antérieures, alors que toutes les dispositions techniques seront prises pour ne pas aggraver la situation.

Elle indique que la position de Monsieur le Maire qui consiste à pointer ce danger parfaitement connu et qui peut être évalué et maîtrisé enlève tout crédit au travail des techniciens.

Enfin, Madame le Préfet rappelle que la commune peut tout à fait s’opposer au projet, par délibération, dans le cadre de l’exercice de la démocratie.

➤ **Jacques POCIELLO** répond qu’il respecte les techniciens, mais l’interprétation est encore possible puisque les études sont en cours et que les résultats définitifs ne sont pas donnés. Il s’exprime sur ce qu’il ne souhaite pas qu’il arrive.

➤ **Dany FOULQUIER – Chargé de mission au Conseil Général de l’Aude (Cabinet du Président Marcel Rainaud)** indique que le département de l’Aude, la Communauté d’Agglomération de Carcassonne et le Grand Narbonne travaillent en même temps sur les études de faisabilité de la ligne ferroviaire Toulouse-Narbonne et les études de la Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan.

Le passage de la basse vallée de l’Aude est la question la plus importante, notamment du point de vue hydraulique. Il est absolument nécessaire que le passage de la ligne nouvelle se fasse le plus à l’ouest possible de Narbonne pour qu’il n’y ait qu’une seule ligne qui traverse la basse vallée de l’Aude.

La question de la transparence hydraulique a été évoquée systématiquement lors de toutes les réunions précédentes.

Lors de la dernière réunion de la commission permanente au Conseil général a été voté le financement des digues à hauteur de 16 millions d’euros.

L’option qui a la faveur des différentes collectivités au niveau de la traversée de la basse vallée de l’Aude est l’option Ouest.

La transparence hydraulique nécessaire sera déterminée par les études ultérieures, et commande le choix d’implantation de la ligne nouvelle.

➤ **Pierre CROS – Maire de Nissan-lez-Ensérune, président du site Natura 2000 les collines d’Ensérune** intervient à ce titre pour dire que l’option sud Nissan constitue un « gâchis » écologique, et que même des mesures de protections seraient insuffisantes pour éviter des dégâts irréversibles.

L’option à retenir est le passage au nord de Nissan.

Concernant la gare, il existe une option plus ancienne, qui consistait à implanter la gare nouvelle à proximité du hameau de Périès. L’alternative de réaliser une gare commune entre Béziers et Narbonne est toujours viable économiquement et doit continuer à être étudiée.

Réponse du Maître d’Ouvrage :

RFF indique avoir connaissance du démarrage d’une étude menée par les services de la DREAL concernant le rapprochement des deux collectivités. La présentation de ce jour intègre bien pour les options Ouest et médiane cette possibilité.

➤ **Jean-Paul SCHEMBRI – Maire de Moussan** voudrait revenir sur la zone d’aléa faible du PPRT. Si le tracé ne peut pas y être implanté, il devra être réalisé plus près de la commune de Moussan.

Réponse de Madame le Sous-préfet :

Les études sont en cours, mais le passage de la ligne nouvelle pourra s’effectuer dans la zone d’aléa faible du Plan de Prévention des Risques Technologiques de Comurhex.

➤ **Bernard GEA du SYCOT de la Narbonnaise** se prononce pour la réalisation d’une gare nouvelle à Montredon, ce qui d’après lui va dans le sens du projet de territoire et des études menées ces dernières années.

➤ **Madame Marie-Hélène FABRE – Assistante parlementaire du sénateur de l'Aude Roland Courteau** demande des précisions quant aux partenariats financiers, et notamment aux financements européens.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Aujourd'hui les études sont réalisées sur une avance de fonds propres RFF (5 M€) et le bureau d'étude INGEROP a quasiment terminé sa mission.

Une nouvelle phase d'étude visant à définir le tracé de manière plus précise doit débuter prochainement (étape 2).

Pour le moment, l'ensemble du financement des études (42 M€) n'est pas réuni. Pour autant, plus de 32 M€ ont pu l'être : RFF (qui participe au financement à hauteur de 25%), l'Etat (25%) et la Région (25%) ainsi que la plupart des autres acteurs (conseils généraux de l'Aude et des Pyrénées-Orientales, communautés d'agglomérations de Montpellier, Béziers, Narbonne et Perpignan) ont ou vont délibérer.

Le SGAR traite actuellement deux questions concernant les positions de la communauté d'agglomération du Bassin de Thau et de la communauté d'agglomération Hérault-Méditerranée. Une fois que les positions seront arrêtées, un dossier synthétisant l'ensemble des études sera présenté au Comité de Pilotage (réunissant l'ensemble des cofinanceurs des études) pour proposer un choix d'option de passage au Ministre.

La Commission est interrompue par l'irruption d'une délégation d'habitant de Cuxac peu avant sa clôture.

Le représentant de la délégation indique qu'il n'est pas opposé à l'aménagement d'une ligne nouvelle en Languedoc-Roussillon. Il alerte toutefois l'auditoire sur les impacts potentiels de la ligne nouvelle concernant le niveau de l'eau en cas d'inondation dans le secteur de Cuxac.

La délégation souhaiterait rester dans la salle pour écouter la présentation.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

RFF indique que la réunion touche à sa fin et que Madame le Préfet allait clore les débats.

Le sujet des inondations a été évoqué lors de la réunion, notamment par Monsieur le Maire de Cuxac.

RFF rappelle qu'il est nécessaire, comme l'a souligné Madame le Préfet, de rassurer les habitants localisés près de l'Aude, mais aussi de l'Hérault, du Têt, de l'Agly, car la question des inondations dépasse le seul cadre des basses plaines de l'Aude.

Il existe des craintes, liées au fait que le projet n'est, pour le moment, pas encore complètement dessiné.

Les réponses concernant la longueur du viaduc ne peuvent être apportées aujourd'hui.

Néanmoins, RFF qui est en charge des études, a obligation de respecter les règlements, dont le premier principe concerne la protection des hommes et implique de ne pas aggraver les risques d'inondation sur les territoires.

La délégation est invitée à écouter la conclusion et à partager la collation qui était prévue après la réunion.

➤ **Le représentant des habitants de Cuxac** indique qu'il est heureux de ne pas avoir interrompu la réunion. Il fait part de la mobilisation de l'ensemble des 4 500 habitants de Cuxac et de leurs craintes vis-à-vis des impacts du projet.

Il réclame que les inondations de 1999 soient prises en compte dans le tracé de la future ligne et demande la réalisation d'un viaduc à une distance suffisante de Cuxac.

➤ **Madame le Préfet** indique que ces positions sont partagées par tous.

Et Madame le Préfet d'ajouter qu'encore récemment des permis de construire ont été refusés par ses services, soit pour l'extension d'habitations soit pour des activités, sur la commune de Cuxac-d'Aude, car ils concernaient des projets en zone inondable.

L'Etat sera naturellement très attentif concernant le projet de ligne nouvelle Montpellier-Perpignan.

Conclusion de la séance

Madame le Préfet lève la séance et remercie RFF pour le travail effectué.

Il conviendra de synthétiser l'étape d'étude en cours, dans la formulation la plus claire possible, qui sera transmise au Ministère.

Elle se réjouit que la totalité des élus concernés (le Conseil général de l'Aude, les agglomérations, les communes, le SYCOT) aient enrichi la réflexion permettant à RFF de faire des propositions.

Tous les participants attendent que la convention de financement soit signée, et que RFF puisse revenir rapidement, sur les questions techniques et environnementales qui ont été posées.

La DREAL, qui constitue l'assurance de l'Etat en matière de respect de l'environnement et de maîtrise des risques sera associée aux études. Parmi les missions et les responsabilités de l'Etat, il appartient au préfet de faire en sorte que la sécurité des biens, et surtout des personnes, soit garantie.

Edouard PARANT indique que la présentation du jour sera disponible sur le site Internet www.lalignenouvelle.com

Fin de la commission consultative à 18 h00
