

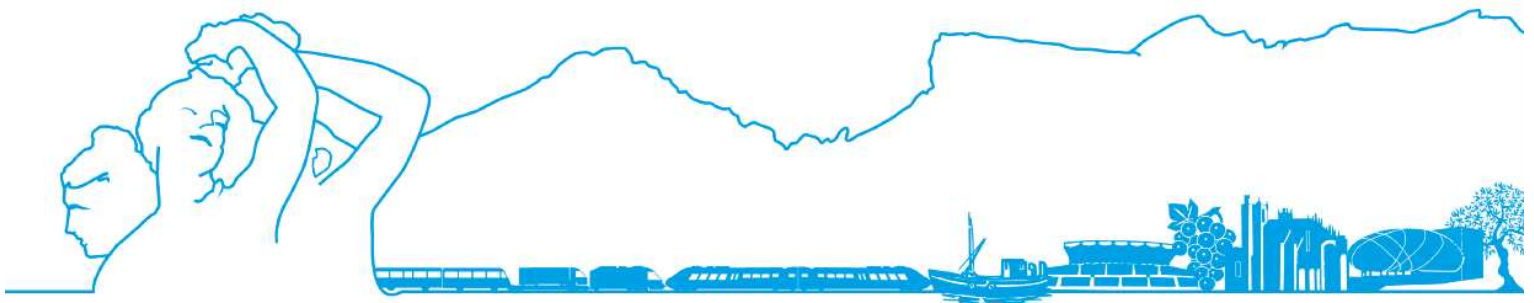
ligne nouvelle **Montpellier-Perpignan**

Compte-rendu

5^{ème} COMMISSION CONSULTATIVE – Séquence 3

mercredi 4 juillet 2012 – NARBONNE

Novotel Narbonne-Sud



LISBOA – SALAMANCA – MADRID – BARCELONA – NARBONNE – MARSEILLE – VILNI
SVERIGE – DANMARK – SUOMI – DEUTSCHLAND – SLOVENSKO – EESTI – SLOVENIJA – ELLÄS – PORTUGAL – ESPAÑA – POL
— PARIS — KØBENHAVN — CALAIS — DOVER — LONDON — MONTPELLIER — WARSZAWA — BRISTOL — BRUXELLES — PERPIGNAN — DEN HAAG — AMSTERDAM — DORTMUND — BEZIERS — HANNOVER — BERLIN
LISBOA – SÈTE – SALAMANCA – MADRID – BARCELONA –

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

OUVERTURE — INNOVATION — INTERCONNEXION — PARTENARIAT — ÉCO-RESPONSABILITÉ — RÉSEAU — AVENIR — MOBILITÉ — ACCÈS — EUROPE — TERRITOIRES — ÉVOLUTION — PERF
BERLIN HAUPTBAHNHOF — LONDON SAINT PANCREAS — DUBLIN HI

Début de la réunion à 10h10 en présence de 35 personnes.

NOM	PRÉNOM	FONCTION	ORGANISME
FREYSSELINARD	Éric	Préfet	Préfecture de l'Aude
BARDÈCHE	Marie-Paule	Sous-préfet	Préfecture de l'Aude
CODORNIUO	Didier	Vice-président délégué aux finances	Conseil régional Languedoc-Roussillon
VERGNES	Magali	Conseillère régionale Maire	Conseil régional Languedoc-Roussillon Mairie de Néviau
FRANÇOIS	Patrick	Conseiller général	Conseil général de l'Aude
DEJEAN	Robert	Conseiller général	Conseil général de l'Aude
BRUNEL	Jean	Chef de Cabinet	Conseil général de l'Aude
DEGAEFF	Jean-Pierre	Chef du service Mobilité et déplacements	Conseil général de l'Aude
GROY	Isabelle	Direction de l'Économie et du développement territorial	Conseil général de l'Aude
COMBETTES	Roland	Vice-président en charge du pôle Urbanisme et territoire	Communauté d'agglomération de Carcassonne
UGEN	Sandrine	Directrice des transports	Communauté d'agglomération de Carcassonne
PERERA	José	Vice-président délégué à l'Aménagement de l'espace communautaire	Communauté d'agglomération Le Grand Narbonne
GALINIER	Pierre	Conseiller communautaire	Communauté d'agglomération Le Grand Narbonne
SENEQUE	Pierre	Responsable du pôle aménagement et urbanisme	Communauté d'agglomération Le Grand Narbonne
SUÈRE	Michel	Vice-président délégué à l'Aménagement de l'espace	Communauté d'agglomération Béziers-Méditerranée
VIVER	Camille	Chef de projet prospective d'aménagement	Communauté d'agglomération Béziers-Méditerranée
BOZZARELLI	Michel	Président	Communauté de communes La Domitienne
PESCE	Serge	Vice-président délégué aux finances	Communauté de communes La Domitienne
BAT	Marie	Maire	Mairie de Bages
CHEVALIER	Jean-Louis	Responsable de projet AMVAP	Mairie de Bages
DURAND	Christian	Adjoint à la sécurité	Mairie de Coursan
IZARD	Solange	Adjointe au Maire	Mairie de Coursan
POCIELLO	Jacques	Maire	Mairie de Cuxac-d'Aude
LAURENS	Claudine	Adjointe au Maire	Mairie de Cuxac-d'Aude
GARCIA	Gérard	Adjoint au Maire	Mairie de Cuxac-d'Aude
GARCIA	Gilbert	Conseiller municipal	Mairie de Cuxac-d'Aude
TORQUEBIAU	Michel	Conseiller municipal	Mairie de Cuxac-d'Aude
LAFFON	Aimé	Maire	Mairie de Marcorignan
BANCILHON	Christian	Adjoint au Maire	Mairie de Montredon-des-Corbières

SCHEMBRI	Jean-Paul	Maire	Mairie de Moussan
OLIVE	Henri	Adjoint	Mairie de Moussan
FARNOLE	Michel	Adjoint au Maire	Mairie de Narbonne
IVARS	Pascal	Adjoint au Maire	Mairie de Peyriac-de-Mer
RICHER	Jean-Pierre	Garant de la concertation	CNDP

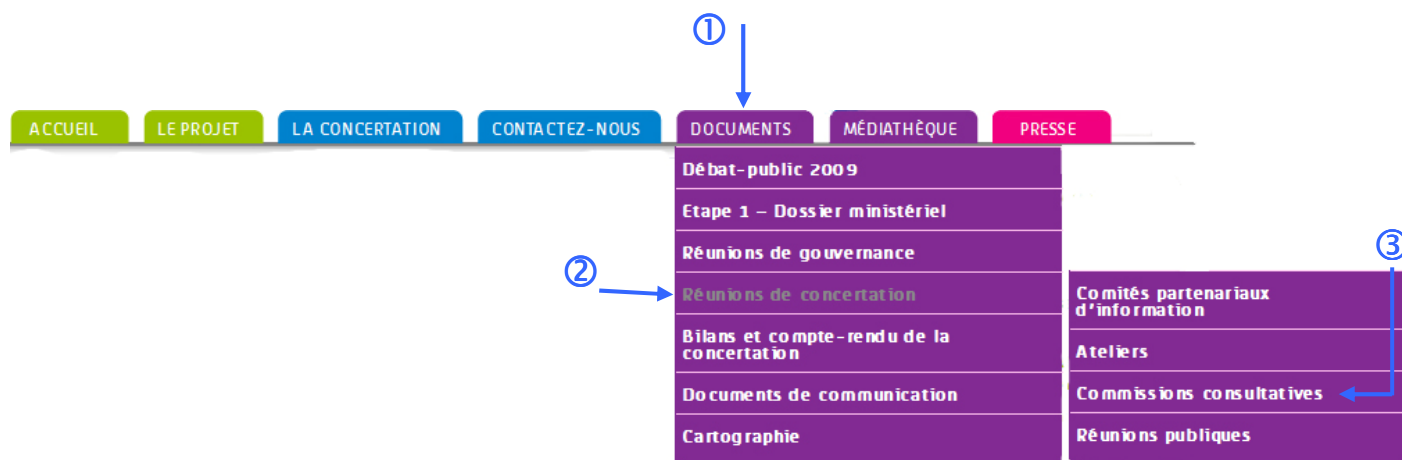
Les intervenants de Réseau Ferré de France (RFF) à la Direction régionale Languedoc-Roussillon pour cet atelier :

- **Édouard PARANT**, chef de mission du projet Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan
- **Bruno BEAUCHET**, chargé des études économiques

Déroulé de l'atelier

- Rappel du planning
- Retour sur les ateliers
- Point sur la mixité
- Variantes de tracé

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



- ▶ **Éric FREYSSELINARD, Préfet de l'Aude**, salue les élus présents, puis mentionne la présence de Jean-Pierre RICHER, garant de la concertation. Il rappelle ensuite que le débat public, lancé en 2009, a fait ressortir la nécessité de la ligne nouvelle entre la France et l'Espagne. Cette ligne suscitant de nombreuses interrogations, un certain nombre de réunions de concertation ont été organisées. La première phase de la démarche a fait ressortir l'intérêt structurant de ce projet pour le territoire et la région ; en outre elle a mis en valeur les enjeux à prendre en compte pour les activités humaines et économiques. En novembre, le ministre a retenu une zone de passage large d'environ 1000 mètres et a demandé qu'une deuxième étape des études soit menée pour définir un tracé respectueux des sensibilités du territoire, préciser les fonctionnalités de la ligne (voyageurs ou fret/voyageurs), approfondir les questions de raccordement entre ligne nouvelle et ligne classique, et travailler les modalités de dessertes du territoire. Un Comité de pilotage (COFIL) se tiendra le 13 juillet ; un autre COFIL se tiendra à l'automne. La décision du ministre sur les fonctionnalités de la ligne, et les gares sera rendue avant la fin de l'année 2012.

Édouard PARANT, RFF, indique que RFF présentera un dossier, notamment sur les volets dessertes et fret, au COFIL du 13 juillet, pour une décision ministérielle qui sera rendue à l'automne 2012. Par ailleurs, six réunions publiques ont été programmées entre le 26 juin et le 5 juillet.

Édouard PARANT, rappelle ensuite que les objectifs de l'étape 2 sont de définir précisément un tracé respectueux de l'environnement (études environnementales, techniques et ferroviaires), d'élaborer les principes de dessertes (études de trafic et d'accessibilités du territoire) et d'esquisser le financement (études socio-économique et financière). L'ouverture de l'enquête publique est prévue pour l'horizon 2015.

Édouard PARANT, RFF, explique par ailleurs qu'un certain nombre d'acteurs se sont prononcés pour la mixité complète de la Ligne nouvelle (soit 155 km de tracé). Les autres options consisteraient à arrêter la mixité soit à Béziers, soit à Nissan, soit à Narbonne-Ouest ; une section mixte de Toulouges à Rivesaltes est également possible.

RETOUR SUR LES ATELIERS

Atelier agriculture-viticulture n°4

Édouard PARANT, RFF, explique que RFF a confié aux Chambres d'agriculture de l'Aude et de l'Hérault, à la Société d'Aménagement Foncier et d'Établissement Rural (SAFER) et à l'Office National des Forêts (ONF) la réalisation de différentes études agri-viticoles, forestières et foncières. Celles-ci ont permis d'établir un diagnostic agro-pédologique (relatif à la qualité des sols). Parallèlement, RFF a demandé à la SAFER de lui présenter sa vision du marché foncier agricole.

Dans un second temps, un travail sera mené sur le volet forestier puisqu'une grande partie de la zone de passage est une zone de garrigue et de forêt. L'exploitation, ou non, de la réserve en biomasse et le risque incendie constituent les deux principaux enjeux de ces espaces.

Édouard PARANT, RFF, commente ensuite différentes cartes illustrant les résultats par terroir sur les 55 km de tracé qui traverseront le département de l'Aude et concerneront 16 communes. Entre Fitou et Peyriac-de-mer, deux tracés sont encore à l'étude. La zone de passage Est s'inscrit majoritairement dans le territoire viticole, tandis que la zone de passage Ouest traverse essentiellement la garrigue. Entre Peyriac-de-mer et Bages, la zone de passage s'inscrit majoritairement à l'Ouest de l'autoroute, et concerne assez faiblement les activités viticoles. La meilleure qualité des sols a été observée dans la plaine de l'Aude.

Le récapitulatif des enjeux agricoles pour le département de l'Aude montre que 11,2 % de la zone de passage présentent des enjeux très forts, tandis que 11,4 % de la zone de passage ne sont pas agricoles.

L'étude des enjeux agricoles au sein de la zone de passage préférentielle dans l'Hérault porte sur 70 km d'emprise et concerne 28 communes. Édouard PARANT, commente brièvement deux cartes illustrant les enjeux agricoles identifiés à proximité de Nissan et de Lespignan. 6 % de la zone de passage présentent des enjeux très forts, tandis que 46,5 % ne sont pas agricoles.

Édouard PARANT, RFF, commente les cartes du Nord du piémont des Corbières et des plaines de l'Aude illustrant les résultats de l'étude du foncier agricole. La carte de synthèse de l'analyse du marché foncier concerne une cinquantaine de communes.

Une fois le tracé retenu, les impacts sur les exploitations et les structures économiques seront analysés, une analyse des impacts sur la forêt et les équipements de Défense de la Forêt Contre l'Incendie (DFCI) sera réalisée, et une veille foncière pourrait être mise en place avec la SAFER. Si les partenaires souhaitent travailler par anticipation dans le domaine foncier, des fonds devront être réunis afin de réaliser des acquisitions d'opportunité. Un travail est mené avec les différents cofinanceurs du projet pour établir une convention financière dans ce domaine.

Édouard PARANT, RFF, rappelle ensuite que RFF a adressé un courrier aux communes concernées pour annoncer le démarrage des opérations de sondages. Ceux-ci visent d'une part à évaluer la qualité des sols et d'autre part à mesurer les niveaux de la nappe grâce à des piézomètres. Pour réaliser ces opérations dans de bonnes conditions, une convention a été montée avec les Chambres d'agriculture et les syndicats afin d'une part que l'ensemble des exploitants soient informés de la réalisation de ces sondages et d'autre part qu'un protocole d'indemnisation soit défini sur les dommages travaux liés aux sondages.

- ▶ **Christian BANCILHON, Adjoint au Maire de Montredon-des-Corbières**, fait savoir que des viticulteurs sont venus à la mairie et ont reçu les réponses communiquées par RFF. La réalisation des sondages constitue, de leur point de vue, la première étape des travaux de construction de la ligne nouvelle.

Édouard PARANT, RFF, explique que des sondages seront réalisés sur les différentes variantes du tracé. D'une manière générale il souligne l'importance de la communication qui sera faite sur les sondages car ceux-ci conduiront RFF à intervenir pour la première fois sur le territoire.

- ▶ **Jacques POCIELLO, Maire de Cuxac-d'Aude**, fait observer que l'emprise viticole, aux enjeux très forts, est de quasiment 100 % sur les basses plaines de l'Aude.

Édouard PARANT, RFF, précise que la Chambre d'agriculture a raisonné à l'échelle du périmètre départemental audois.

Atelier Hydraulique n°2

Édouard PARANT, RFF, commente une carte présentant le contexte hydrographique des huit principaux bassins versants qui seront traversés par la ligne nouvelle. Le futur tracé croisera plus de 140 cours d'eau. Parmi les 400 bassins versants qui seront étudiés, 8 sont de grande taille, une vingtaine d'entre eux sont supérieurs à 10 km², et 80 % sont inférieurs à 1 km².

Le calcul du débit à l'exutoire à partir des précipitations prend en compte le ruissellement et l'infiltration, le temps de concentration (temps que met une particule d'eau provenant de la partie du bassin la plus éloignée « hydrologiquement » de l'exutoire pour parvenir à celui-ci), et la propagation de l'onde de crue. Le débit à l'exutoire déterminera la taille de l'ouvrage qui permettra le passage de la ligne nouvelle. Cet ouvrage devra en outre respecter le principe de transparence hydraulique (c'est-à-dire la non aggravation du risque d'inondation pour les populations). Pour ce faire, les critères de dimensionnement et de fonctionnement de l'ouvrage sont définis avec les Directions Départementales des Territoires et de la Mer (DDTM) sur la base de la crue de référence et de la crue exceptionnelle.

Édouard PARANT, RFF, commente une carte détaillant la zone de passage au Sud-Est de Cuxac, des Garrigots et de l'étang de Capeatang. Les bureaux d'étude ont réalisé des simulations pour définir le linéaire de viaduc nécessaire au bon écoulement de la crue. Certaines parties du tracé sont en remblai, tandis que d'autres sont en viaduc. Les simulations montrent que les principales surcotes sont présentes au droit des remblais. Les valeurs limites à respecter en zones habitées sont comprises entre 2 et 5 cm d'eau supplémentaire.

- ▶ **Jacques POCIELLO, Maire de Cuxac-d'Aude**, demande si l'incidence de la retenue à l'écoulement de l'eau prend en compte la durée de la crue. Il rappelle à cet égard que le pic de crue de référence de 1999 a duré 48h sur la commune de Cuxac-d'Aude, alors que d'autres crues, moins fortes, ont duré plus d'une semaine.

Édouard PARANT, RFF, explique que la modélisation s'appuie sur la crue de référence. Il ajoute que le débit de la crue exceptionnelle correspond à 1,25 fois celui de la crue de 1999. Pour éviter les distorsions, les débits ont été calés sur les débits utilisés pour le dimensionnement des digues. Le dimensionnement du futur projet est donc cohérent avec le dimensionnement des digues.

Régis JOURDAN, Inexia BRLI, confirme la cohérence d'ensemble entre l'étude de modélisation de l'Aude et l'étude spécifique réalisée dans le cadre de la ligne nouvelle.

- ▶ **Jacques POCIELLO, Maire de Cuxac-d'Aude**, constate que la modélisation intègre uniquement la durée et 1,25 fois le débit de la crue de 1999.

Édouard PARANT, RFF, commente une simulation de crue de la Berre dans l'Aude. Celle-ci montre notamment que le barrage et la départementale font obstacles à l'écoulement de l'eau jusqu'à un certain niveau. Ce travail de simulation sera mené sur les principaux cours d'eau afin de déterminer le tracé le plus favorable de la future ligne, ainsi que l'espacement entre les piles des ouvrages.

- ▶ **Jacques POCIELLO, Maire de Cuxac-d'Aude**, rappelle que Cuxac-d'Aude est impactée par le remblai de la voie ferrée circulant à Coursan et par la route nationale.

Édouard PARANT, RFF, explique que les deux rives du fleuve Aude présentent des caractéristiques spécifiques, puisque la rive gauche tend à stocker un maximum d'eau grâce à l'étang de Capestang. Le niveau d'eau de ce dernier atteignant les 4 m, une élévation de 20 cm supplémentaires ne présenterait pas d'enjeu particulier pour la population locale.

- ▶ **Jacques POCIELLO, Maire de Cuxac-d'Aude**, souligne l'importance de ne pas déséquilibrer l'écoulement entre la rive droite et la rive gauche du fleuve.

Édouard PARANT, RFF, explique que les ouvrages ont été dimensionnés pour que la surcote au niveau de la rive droite soit inférieure à 2-3 cm à proximité des premières habitations.

- ▶ **Jacques POCIELLO, Maire de Cuxac-d'Aude**, s'enquiert de l'incidence de l'ouvrage sur l'écoulement au niveau de la rive gauche.

Édouard PARANT, RFF, répond que cette incidence est faible sur Cuxac-d'Aude, puisque les exutoires permettront de dévier l'écoulement avant et après la ville. Il précise ensuite que le fonctionnement de la rive droite est linéaire, alors que celui de la rive gauche est plus complexe du fait des digues. Il ajoute que les modélisations permettront de s'assurer que l'impact de l'ouvrage sera inférieur au seuil défini par l'État.

Édouard PARANT, RFF, indique ensuite que le deuxième travail mené sur l'hydraulique portera sur les eaux souterraines. Les analyses hydrogéologiques sont importantes pour anticiper les effets des ouvrages sur l'alimentation en eau potable de la région. 41 % du linéaire présentent des enjeux hydrogéologiques modérés, forts ou très forts. La sensibilité des eaux souterraines vis-à-vis d'un risque de pollution accidentelle sera nettement moins importante si le trafic se limite aux voyageurs. Par conséquent, des dispositifs supplémentaires (impermeabilisation de la plateforme, récupération des eaux *via* des bassins) devront être installés pour faire circuler le fret.

Ateliers Desserte du territoire n°3

Édouard PARANT, RFF, décrit les trois scénarios de desserte à l'étude :

- desserte par les gares centres de Béziers et de Narbonne ;
- desserte par une gare nouvelle (Nissan-lez-Ensérune, Béziers ou Narbonne) ;
- desserte par deux gares nouvelles (Béziers et Narbonne).

Pour Narbonne, deux sites de gare nouvelle ont été identifiés. Le site de la gare 1 est situé à l'intersection avec la ligne classique et la ligne nouvelle. Cette gare TGV[®] serait construite à environ 25 m au-dessus de la ligne de classique.

- ▶ **Christian BANCILHON, Adjoint au Maire de Montredon-des-Corbières**, rappelle que le Maire de Montredon-des-Corbières a approuvé le projet de gare 1 car il ouvre le territoire tout en éloignant la gare du village.

Édouard PARANT, RFF, indique que la gare 2, construite à plat, serait plus proche du village. Ce projet nécessiterait de gérer la présence d'un bassin d'expansion des crues, qui sert semble-t-il à protéger Narbonne.

- ▶ **Jacques POCIELLO, Maire de Cuxac d'Aude**, s'enquiert de la distance le tracé compatible avec la gare site n°2 et le village.

Édouard PARANT, RFF, répond que le tracé serait situé à environ 300 m de Cuxac. Par ailleurs il indique que le bâtiment voyageur de la gare de Narbonne-Ouest présenterait une superficie de 6 500 m² et serait construit sur un terrain de plusieurs hectares qui permettraient de gérer l'accessibilité routière et modes doux.

Sur le secteur de Nissan, deux sites ont été identifiés. Dans le projet de la gare de Nissan-Périers, les lignes TGV[®] et classique circulerait en parallèle. Dans le second projet « Nissan Village », la gare actuelle serait déplacée pour être mise en correspondance avec les quais TGV[®], sur deux niveaux. La superficie de son bâtiment voyageur serait de 6 000 m² environ.

- ▶ **José PERERA, Vice-président de la Communauté d'agglomération Le Grand Narbonne**, rappelle que dix jours plus tôt, Jacques BASCOU, Président du Grand Narbonne, avait regretté l'absence de concertation et de groupe de travail avec les élus de la Domitienne et de Béziers. Il ajoute que la Communauté d'agglomération soutient la desserte du Grand Narbonne, qui permet de desservir les grandes collectivités du département. Ce soutien est apporté dans le cadre de l'union sacrée pour la grande vitesse dans l'Aude, qui permet une mise en commun des grandes infrastructures de transport (gare nouvelle de Narbonne, port de Port-la-Nouvelle et aéroport de Carcassonne) à l'échelle de l'Aude. L'impact de la gare nouvelle de Narbonne sur la population du département sera d'autant plus grand qu'un projet de ligne nouvelle Toulouse-Narbonne sera construit à moyen terme.
- ▶ **Michel BOZZARELLI, Président de la Communauté de communes La Domitienne**, regrette également qu'une concertation plus globale à l'échelle du territoire narbonnais et biterrois n'ait pas été menée en son temps. À cet égard, il estime que la Région, en tant que chef de file du projet de ligne nouvelle, aurait dû jouer son rôle d'animateur et de modérateur. Par ailleurs il explique que le choix d'une gare nouvelle à Nissan doit être défendu et adopté en veillant à la cohérence du projet sur le long terme puisque la future gare fonctionnera durant les 100 à 150 ans à venir. En outre, Michel BOZZARELLI estime qu'un travail plus collectif aurait dû être mené sur le cœur du Languedoc puisque Narbonne-Béziers constitue bien le futur cœur de la région dans le Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable du territoire (SRADDT). Dans ce cadre, il estime que Nissan pourrait jouer une carte intéressante. Enfin il observe que les collectivités et le Département de l'Aude se mobilisent de manière collective, et espère qu'il en sera de même dans l'Hérault.
- ▶ **Éric FREYSSELINARD, Préfet de l'Aude**, souligne l'importance des débats qui seront menés à l'échelle des différents départements concernés par le projet, puis à l'échelle régionale.
- ▶ **Roland COMBETTES, Vice-président de La Communauté d'agglomération de Carcassonne**, insiste sur la cohérence globale du projet audois, qui tient compte de la ligne nouvelle et de la future ligne Toulouse-Narbonne.
- ▶ **Éric FREYSSELINARD, Préfet de l'Aude**, indique que les élus de Narbonne, du Grand Narbonne, de Carcassonne, du Grand Carcassonne et du Conseil général ont demandé à lui remettre officiellement leur candidature pour une gare dans l'Aude. Il s'engage à transmettre aux autorités compétentes le dossier qui lui sera remis le 6 juillet à la Sous-préfecture de Narbonne.
- ▶ **Christian DURAND, Adjoint au Maire de Coursan**, craint que la création d'une gare nouvelle à Nissan n'accroisse les difficultés de circulation routière à proximité de Coursan.
- ▶ **Michel SUÈRE, Vice-président de la Communauté d'agglomération Béziers-Méditerranée**, rappelle que la Communauté d'agglomération a toujours soutenu le projet de gares nouvelles à Béziers et à Narbonne, des études ayant démontré leur complémentarité de fonctionnement et leur intérêt économique pour les deux territoires concernés.

Édouard PARANT, RFF, détaille les différents impacts de la circulation de trains de marchandises sur la ligne nouvelle (profil en long plus « plat », davantage de tunnels et viaducs, gestion des pollutions accidentelles, augmentation des protections acoustiques, installation dédiée aux trains de marchandises - faisceau fret).

Il commente ensuite une animation illustrant la circulation d'un train de marchandise et d'un train de voyageurs entre Narbonne et Montredon-des-Corbières. Il en ressort que le profil fret est beaucoup plus plat que le profil voyageur. En outre la ligne mixte est par endroit plus visible car sa construction implique à la fois de tailler dans les reliefs et de construire davantage d'ouvrages d'art.

Édouard PARANT, RFF, annonce qu'à l'horizon 2020, plus de 340 trains, dont une centaine de TGV[®] circuleront chaque jour entre Montpellier et Nîmes. Entre Montpellier et Narbonne, le nombre de trains sera réduit à 292. Après Narbonne, 140 trains, dont une quarantaine de TGV[®] partiront à l'ouest et 212, dont une quarantaine de TGV[®] se dirigeront vers le sud. Comme le nombre de trains circulant sur les différentes sections du tracé varie sensiblement, le projet doit-il être identique au nord et au sud ? Les élus devront se poser cette question lors du comité de pilotage du 13 juillet. Les études de trafic ont montré qu'une ligne mixte au-delà de Béziers n'était pas forcément justifiée pour les circulations à venir.

VARIANTES DE TRACÉ

Édouard PARANT, RFF, rappelle que les variantes de tracé répondent à cinq principes directeurs de construction suivants :

- plus proche du Projet d'Intérêt Général (PIG), car les communes ont bâti leur développement en prenant en compte les emplacements réservés ;
- jumelé avec les infrastructures existantes pour éviter de créer de nouvelles coupures dans le territoire ;
- plus direct entre Montpellier et Perpignan ;
- moindre enjeu territorial, pour que le projet s'insère au mieux dans le territoire ;
- investissements raisonnés, car les contraintes financières pesant sur les différents acteurs sont croissantes.

Les variantes de tracé seront analysées selon les trois ensembles de critères suivants, qui répondent aux principes du Grenelle II :

- **la dimension sociétale**
L'acceptabilité sociale et économique, et la fonctionnalité ferroviaire constituent les critères d'évaluation de cette première dimension.
- **la dimension environnementale**
Les critères d'évaluation portent sur le milieu physique et naturel (notamment l'eau souterraine et l'eau de surface), le patrimoine culturel et paysager (ex : monuments et sites classés), et les risques naturels et technologiques.
- **la dimension technico-financière**
Les coûts, les risques et la complexité technique sont les trois critères d'évaluation de cette troisième dimension.

Édouard PARANT, commente ensuite la représentation 3D de la zone de passage de Peyriac-de-mer à Vendres, des variantes de tracés et des implantations possibles des nouvelles gares.

Il prévient qu'un tracé mixte en tunnel au Sud de la zone d'activité de Montredon-des-Corbières ne pourrait pas être raccordé à la future ligne Toulouse-Narbonne si celle-ci venait d'un couloir « sud ». Par ailleurs il explique que le positionnement de la gare nouvelle à Narbonne modifierait les raccordements. Ainsi le projet de gare 2, proche de Montredon-des-Corbières, ne serait pas compatible avec une nouvelle ligne mixte située au sud de Narbonne, car le futur raccordement vers Perpignan ne pourra pas, pour des raisons de coût, rejoindre la ligne nouvelle en tunnel.

Édouard PARANT signale que le positionnement de la nouvelle gare présente une interface très importante sur la mixité et la future liaison Toulouse-Narbonne.

- ▶ **Christian BANCILHON, Adjoint au Maire de Montredon-des-Corbières**, demande que la ligne nouvelle ne génère pas de risques et de nuisances en termes de bruit et de circulation pour les habitants de Montredon-des-Corbières.
- ▶ **Jean-Paul SCHEMBRI, Maire de Moussan**, constate que la gare 2 à proximité de l'étang de Montredon-des-Corbières nécessitera à la fois la construction de raccordements plus longs et un rebroussement des trains qui iront à Toulouse.

Édouard PARANT, RFF, confirme que le linéaire des raccordements sera un peu plus long dans le projet de gare 2 que celui de la gare 1. Mais il ajoute que le rebroussement des trains sera nécessaire pour les deux projets de gare.

- ▶ **Jacques POCIELLO, Maire de Cuxac-d'Aude**, constate que l'un des deux tracés passe à 200 m de Cuxac-d'Aude et à 100 m de la future digue de protection contre les inondations. Les accidents ferroviaires n'étant pas rares, il invite l'ensemble des élus présents à se prononcer, par solidarité à l'égard de la population de Cuxac, en faveur du tracé le plus éloigné du village. Il suggère en outre que les trains circulent à vitesse réduite à proximité de Cuxac.
- ▶ **Éric FREYSSELINARD, Préfet de l'Aude**, demande si les élus de Cuxac-d'Aude souhaiteraient que l'option de mixité ne soit pas retenue.
- ▶ **Jacques POCIELLO, Maire de Cuxac-d'Aude**, répond que l'option de non-circulation du fret permettrait de réduire les risques.
- ▶ **Éric FREYSSELINARD, Préfet de l'Aude**, fait remarquer que les accidents de fret ne sont pas impossibles, mais demeurent rares.

Édouard PARANT, RFF, prévient que le ministre ne remettra probablement pas en cause le principe de grande vitesse. Il a ainsi été demandé à RFF d'étudier un tracé permettant de faire circuler les trains à 320 km/h dès l'ouverture de la ligne, et à 350 km/h à terme.

- ▶ **Jacques POCIELLO, Maire de Cuxac-d'Aude**, rappelle que certains élus ont demandé lors de la réunion antérieure que la grande vitesse ne s'applique pas à l'ensemble du tracé.

Édouard PARANT, RFF, doute que l'arbitrage qui sera fait à Paris aille dans le sens de la demande de ces élus.

- ▶ **Jacques POCIELLO, Maire de Cuxac-d'Aude**, fait savoir que les élus de Cuxac-d'Aude ont demandé la tenue d'une concertation entre les élus de l'Aude et de l'Hérault, mais n'ont malheureusement pas été entendus. Il ajoute que les élus de Cuxac-d'Aude défendront l'éloignement de la ligne nouvelle.

Édouard PARANT, RFF, indique que la circulation des trains de marchandises sur ce tronçon de la ligne nouvelle n'a toujours pas été arbitrée. Il comprend que cette ligne soit source d'inquiétude pour les populations concernées.

- ▶ **Solange IZARD, Adjointe au maire du Coursan**, souligne l'intérêt de la mixité de la ligne nouvelle jusqu'à Narbonne, en expliquant notamment que cette option réduira le transport des matières dangereuses sur la RD 6009.
- ▶ **José PERERA, Vice-président de la Communauté d'agglomération Le Grand Narbonne**, rappelle que Jacques BASCOU a demandé à RFF de prendre toutes les précautions nécessaires pour que les risques et les nuisances soient aussi minimales que possible aux abords de Narbonne. Le Grand Narbonne est favorable à la circulation des trains à grande vitesse sur l'ensemble du tracé.
- ▶ **Christian DURAND, Adjoint au Maire de Coursan**, suggère que les trains de fret empruntent la ligne classique entre Narbonne et Perpignan pour éviter la construction de multiples ouvrages d'art et le passage des trains à proximité de nombreux villages.

Édouard PARANT, RFF, fait savoir que cette solution a été étudiée dans le dossier ministériel qui sera transmis aux partenaires.

- ▶ **Marie BAT, Maire de Bages**, estime que le fret doit être intégré dans le projet de ligne nouvelle afin de réduire le trafic routier entre Barcelone et Montpellier.

Bruno BEAUCHET, RFF, explique qu'une étude réalisée par RFF a notamment montré que le fret pourrait constituer un moyen pertinent pour le transport de marchandises sur une longue distance. À l'horizon de 2020 et 2050, respectivement 140 et 200 trains de marchandises circuleraient chaque jour entre Nîmes et Narbonne. La ligne classique et la ligne nouvelle permettraient de faire circuler un tel trafic, même si la ligne nouvelle n'était pas mixte à partir de Béziers ou de Nissan. La ligne existante permettrait donc de faire circuler les trains régionaux et les trains de marchandise prévus à terme.

- ▶ **Michel BOZZARELLI, Président de la Communauté de communes La Domitienne**, constate que les nouvelles variantes de tracés impactent fortement les bâtiments neufs construits sur la nouvelle zone d'activité Via Europa. Il demande ainsi que le PIG de 1995 soit respecté autant que possible. Par ailleurs, il s'enquiert des raccordements nécessaires dans le cas d'une construction de la gare nouvelle à Nissan.

Édouard PARANT, RFF, répond que le raccordement permettant de débrancher les trains au niveau de Cuxac serait indispensable dans le scénario d'une gare nouvelle à Nissan, alors qu'il ne le serait pas dans le scénario d'une gare nouvelle à Narbonne-Ouest site 1. Par ailleurs, il rappelle que le raccordement Montpellier-Toulouse direct a été étudié en 1995, mais n'avait pas été retenu à l'époque pour des raisons de coût et de volume de trafic. RFF a de nouveau étudié ce raccordement, partiellement en tunnel, mais son coût demeure élevé.

- ▶ **Jacques POCIELLO, Maire de Cuxac-d'Aude**, constate que les trains qui ne s'arrêteront pas à Narbonne pour repartir vers Toulouse circuleront à vitesse réduite sur ce tronçon. Il s'étonne que ce choix de vitesse ne soit pas retenu pour la traversée des basses plaines.

Édouard PARANT, RFF, confirme que les trains qui ne s'arrêteront pas à Narbonne pour repartir vers Toulouse ne circuleront pas à 320 km/h. En revanche tous les trains circulant entre Montpellier et Barcelone ne circuleront pas à vitesse réduite à proximité de Narbonne. Par ailleurs il explique que le bruit des TGV[®] est essentiellement généré, non par la motrice ou le contact entre les roues et les rails, mais par le déplacement d'air lié à l'aérodynamisme du train.

- ▶ **Michel BOZZARELLI, Président de la Communauté de communes La Domitienne**, s'étonne que le dossier destiné au ministre n'inclut pas de volet financier, dans la mesure où les trois scénarios d'implantation de gares présentent des différences de coûts sensibles.

Édouard PARANT, RFF, indique que le dossier destiné au ministre inclura bien une enveloppe globale sur le coût de la desserte, y compris les raccordements. Il précise ensuite qu'une gare en viaduc est plus onéreuse qu'une gare construite à plat. Puis il explique que c'est la desserte du Biterrois, du Piscénois et du Narbonnais, et non l'implantation de gares, qui emportera la décision. Selon Édouard PARANT, les scénarios de Nissan ou des gares nouvelles de Béziers et Narbonne seront probablement les deux scénarios candidats. Les partenaires cofinanceurs devront réussir à s'entendre sur un projet commun pour le porter au ministre.

- ▶ **Éric FREYSSELINARD, Préfet de l'Aude**, remercie l'ensemble des élus de leur participation active et constructive à ces débats. Il remercie également Édouard PARANT et toute l'équipe de RFF qui font preuve d'écoute et fournissent des outils de simulation extrêmement précis et puissants. Il souhaite que la concertation permette de peser l'ensemble des hypothèses afin d'aboutir à un projet satisfaisant pour le siècle à venir.

Fin de la Commission consultative à 13h.