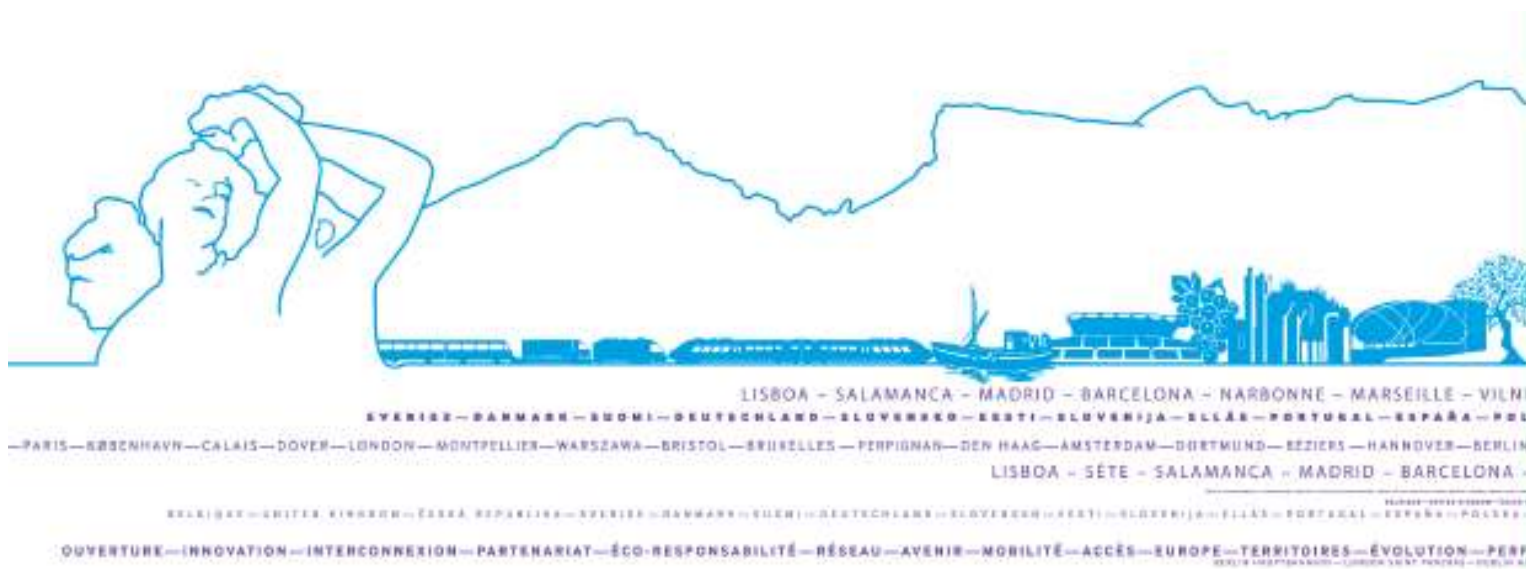


Compte-rendu

TROISIEME COMMISSION CONSULTATIVE – SEQUENCE 1 ET 2

Judi 27 janvier 2011 – Opoul-Périllos
Salle des Fêtes



Début de la réunion 10h05 en présence de 39 participants

NOM	PRENOM	ORGANISME	FONCTION
AUGUSTY	Henri	Préfecture des Pyrénées-Orientales	Directeur des collectivités locales
DREYER	Renald	Sous Préfecture de Narbonne	Secrétaire général
LETEURTRE	Bruno	Préfecture des Pyrénées-Orientales	Chef de bureau
CRESTA	Jacques	Conseil Régional Languedoc Roussillon	Vice-Président
CODOGNES	Jean	Conseil Général des Pyrénées Orientales I	Conseiller Général Canton de Perpignan
LOPEZ	Jean-Jacques	Conseil Général des Pyrénées-Orientales - Mairie de Salses le Château	Conseiller Général Maire Canton de Rivesaltes Maire
THERON	Christian	Conseil Général de l'Aude - Mairie de Roquefort des Corbières	Conseiller Général Canton de Sigean Maire
DEGAEFF	Jean-Pierre	Conseil Général de l'Aude	Directeur du service mobilité et déplacement
TARRIUS	Jacqueline	Mairie de Baixas	1ère adjointe au Maire
GIL	Denis	Mairie de Baho	Adjoint au Maire
DESMIDT	Jean	Mairie de Caves	Maire
MOULIS	André	Mairie de Caves	Adjoint au Maire
BILE	Gérard	Mairie d'Espira de l'Agly	Maire
DEVOUGE	Dominique	Mairie de Feuilla	1er adjoint au maire
TARRIUS	Patrick	Mairie de Fitou	Maire
ARMANGAU	Alexis	Mairie de Fitou	Adjoint au Maire
GLEIZES	Frédérique	Mairie de Fitou	Adjointe au Maire
SIBAUD	André	Mairie de Fitou	Adjoint au Maire
SAUVAGE	Denis	Mairie de Fitou	Conseiller municipal
ABELANET	Pierre	Mairie de Fitou	Responsable agriculture
CARRERE	Jean-François	Mairie d'Opoul-Perillos	Maire
DESCHOUX	Freddy	Mairie d'Opoul-Perillos	Adjoint au Maire
RAYNAL	Jeanne	Mairie d'Opoul-Perillos	Adjointe au maire
BELBEZE	Suzanne	Mairie d'Opoul-Perillos	Conseillère municipale
FORMATCHE	Daniel	Mairie d'Opoul-Perillos	Conseiller municipal
SANSA	Serge	Mairie d'Opoul-Perillos	Conseiller municipal
BAPTISTE	Henri	Mairie de Peyrestortes	Maire
BRUNEL	Roger	Mairie de Portel des Corbières	Maire
COT	Jean-Pierre	Mairie de Rivesaltes	Adjoint au Maire
PEREZ	Michel	Mairie de Saint-Estève	Adjoint délégué aux travaux
VIDAL	Philippe	Mairie de Saint-Estève	Conseiller municipal
AUZEVILLE	Francis	Mairie de Salses le Château	Adjoint au Maire
ESTIRACH	Jean-Claude	Mairie de Salses le Château	Adjoint au Maire
BOUTON	Alain	Mairie de Treilles	Maire
BELBEZE	Jean	Mairie de Villeneuve la Rivière	Adjoint au maire
PERERA	José	Le Grand Narbonne	Vice-Président
GOZE	Eve	SCOT Plaine du Roussillon	Responsable
RICHER	Jean-Pierre		Garant
ROSSI-FERRARI	Isabelle	INGÉROP	Directrice-adjointe

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

- **Edouard PARANT** - Chef de mission Ligne nouvelle Montpellier Perpignan

Le déroulé de la commission

La présente commission réunit les élus concernés par les séquences 1 et 2 du couloir d'études de 5 km de large qui se déclinent de Toulouges à Salses le Château, de Salses le Château à Peyriac de Mer. Le déroulé est le suivant :

- Introduction de Monsieur AUGUSTY, Directeur des collectivités locales à la Préfecture des Pyrénées-Orientales
- Présentation des options de passage et de leurs coûts associés pour les séquences 1 et 2
- Echanges avec l'auditoire sous forme de questions-réponses
- Conclusion de la commission par Monsieur AUGUSTY

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 1 s'est tenue le 9 décembre à Peyrestortes, la réunion relative à la séquence 2 s'est tenue le 8 décembre à la Palme.

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 se sont aussi installées dans plusieurs centres commerciaux répartis sur le couloir d'études. Pour la séquence 1, le centre commercial a été les Galeries Lafayette de Perpignan, où l'exposition a été en place du 15 au 22 novembre. Pour la séquence 2, le centre commercial a été l'Hypermarché de Sigean, où l'exposition a été en place du 22 au 29 novembre.

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 entrepris auparavant.

Introduction de la réunion

Henry AUGUSTY, directeur des collectivités locales à la préfecture des Pyrénées-Orientales, représente Monsieur le Préfet pour la présente réunion.

Il s'agit de la troisième commission consultative relative à la Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan organisée dans les Pyrénées-Orientales. La première commission a eu lieu au mois de septembre au cours de laquelle les enjeux environnementaux ont été présentés ; la seconde commission s'est tenue en novembre 2010 avec pour ordre du jour la présentation en 3 dimensions des différentes options de passage.

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 marchandises).

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 sur celui des instances de gouvernance.

Présentation des options de passage et de leurs coûts

La particularité de la réunion est de regrouper à la fois les acteurs des territoires des Pyrénées-Orientales et ceux du sud de l'Aude. En effet, il semblait intéressant, pour discuter des coûts, d'avoir une vision globale des choix entre Perpignan et le sud de Narbonne.

Edouard PARANT présente la **carte des options de passage** des séquences 1 et 2. (cf diapositive 4)

Au sortir de l'agglomération Narbonnaise, il n'existe qu'une seule option de passage, elle suit l'infrastructure autoroutière, s'inscrivant dans une zone présentant une sensibilité moins importante que les zones voisines, située entre le massif de Fontfroide à l'ouest et les étangs à l'est.

Au droit de Roquefort-des-Corbières, trois options de passage se présentent :

- l'option « Corbières » part à l'ouest de Roquefort-des-Corbières et traverse au plus court le massif des Corbières en direction des Pyrénées-Orientales ;
- l'option « Médiane » suit l'autoroute jusqu'à Caves, passe par la commune de Treilles pour traverser le massif des Corbières ; cette option intègre le Projet d'Intérêt Général ;
- l'option « Littoral » s'inscrit dans un relief moins contraint le long de l'autoroute puis de la RD 6009.

Plus au sud, ces trois options de passage convergent vers Salses le Château, contournent le Camp Joffre par l'ouest, puis dessinent un tracé relativement direct vers Toulouges et Le Soler ; cette option de passage est intitulée « Plaine du Roussillon ».

Edouard PARANT présente ensuite la carte synthétique et schématique des options (cf. diapositive 5).

Toutes les options de passage ont été étudiées selon deux configurations :

- accueillir à la fois les trains de voyageurs et les trains de marchandises (ligne mixte, diapositive 5 et 6)
- accueillir uniquement des trains de voyageurs (ligne voyageurs, diapositive 7 et 8).

Concernant la desserte de l'agglomération de Perpignan, le choix fait à l'issue du débat public a été de privilégier la desserte de Perpignan par la gare actuelle.

En effet, la gare actuelle de Perpignan a fait l'objet de réaménagements importants.

RFF a donc étudié la possibilité de réaliser un raccordement entre la ligne nouvelle et la ligne actuelle. La logique veut que ce raccordement soit réalisé à l'endroit où les lignes sont les plus proches afin de minimiser la longueur du raccordement et la quantité d'emprises nécessaires.

Ce raccordement permettrait à un train venant de Narbonne, Toulouse ou Montpellier de quitter la ligne nouvelle pour rejoindre la gare de Perpignan (diapositives 6 et 8).

RFF a par ailleurs l'obligation d'imaginer un projet évolutif au-delà de la date de sa mise en service.

C'est pourquoi la possibilité, à terme, de réaliser une gare nouvelle en plus de la gare actuelle de Perpignan a été étudiée. L'implantation de cette gare serait envisagée au droit du Camp Joffre. Elle doit être positionnée de manière à permettre aux voyageurs s'arrêtant dans cette gare de rejoindre Perpignan centre. Elle doit donc prendre place au nord du raccordement.

La possibilité de créer une gare nouvelle a été étudiée selon les deux configurations de la ligne (mixte et uniquement voyageurs) (diapositives 6 et 8).

Globalement, au niveau régional, une partie importante des sites logistiques en lien avec le ferroviaire sont situés dans les Pyrénées-Orientales ou à proximité.

Par exemple, dans la plaine du Roussillon, il existe des installations logistiques au niveau du marché Saint-Charles, du chantier de transport combiné, des installations terminales de Perpignan (ITP), du terminal embranché de Rivesaltes (espace Entreprises Méditerranée). Un peu plus au sud, le chantier combiné et l'autoroute ferroviaire du Boulou sont également recensés.

Toutefois, certains trains sont en transit et n'ont pas vocation à s'arrêter dans les Pyrénées-Orientales, par exemple les trains de l'entreprise Ford qui relie les usines espagnoles à l'Allemagne.

Depuis l'ouverture de la ligne Perpignan-Figueras à la circulation, tous les trains qui arrivent d'Espagne doivent emprunter la ligne Perpignan-Le Soler, puis rejoindre la gare de Perpignan avant de repartir vers le nord de la France.

Le projet de Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan permettra de faire en sorte que certains trains de marchandises puissent éviter la gare centre de Perpignan.

Il s'agit donc de ne pas concentrer tous les flux dans les mêmes nœuds (gare de Perpignan), afin de fluidifier le trafic.

La plaine du Roussillon présente une topographie plutôt favorable à la réalisation d'une ligne mixte. Il pourrait être imaginé un projet mixte pour cette option.

Inversement, dans les Corbières, un projet mixte apparaît comme très onéreux en raison des contraintes environnementales et du relief chahuté.

Une autre option, combinatoire, serait d'aménager une ligne mixte au sud, dans la Plaine du Roussillon et une ligne seulement voyageurs au nord, dans les Corbières (cf diapositive 11).

Cette option nécessiterait une communication entre la ligne nouvelle et la ligne classique (raccordement LNMP vers Perpignan centre) et un raccordement fret. La création de ce raccordement pourrait être différée par rapport à la création de la ligne nouvelle. Il serait dans ce cas opportun de prévoir, a minima, les dispositions techniques nécessaires à son implantation, voire de réserver les emplacements dans les documents d'urbanisme.

Il pourrait également être intéressant de développer, à terme, le pôle logistique de Rivesaltes qui est porté par l'Agglomération, le Département et la Région, et sur lequel il existe un projet de 80 ha de ZAC fer.

Une réflexion a par ailleurs été menée sur le développement du service d'autoroute ferroviaire.

Il pourrait être opportun de créer un nouveau terminal d'autoroute ferroviaire au nord de Perpignan.

Par ailleurs, RFF a réfléchi à la possibilité de créer un faisceau fret au droit de Rivesaltes et d'utiliser ce faisceau pour assembler plusieurs trains et rentabiliser les convois vers le nord de l'Europe (cf diapositive 12).

Dans le cas d'une solution mixte, il serait possible, à terme, de créer un faisceau fret qui pourrait s'inscrire dans la plaine du Roussillon puisque son positionnement ne dépendrait plus des raccordements ferroviaires.

Le positionnement de ce relais permettrait de combiner des trains en provenance de la ligne classique (Cerbère et Port-Bou) et des trains sortant de la ligne Perpignan-Figueras. Un tel aménagement augmenterait la compétitivité du transport ferroviaire par rapport au transport routier (cf diapositive 13).

➤ **Jean-Pierre COT – Maire de Rivesaltes** souhaite savoir comment se situe le PIG dans les options de passage.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Le Projet d'Intérêt Général adopté en 2000 est un tracé d'environ 100 mètres de large.

Certaines options de passage, notamment l'option « Médiane » pour la séquence 2 et l'option « Plaine du Roussillon » pour la séquence 1, englobent le tracé du PIG.

Pour autant, compte tenu de l'évolution de la législation en matière environnementale et de la possibilité de faire circuler des trains de fret sur les sections les plus circulées de la ligne nouvelle, le PIG ne pourra pas être réutilisé sur l'intégralité du tracé.

➤ **Jean-Pierre COT** indique que, dans le cadre de la communication relative à l'aménagement de la liaison Toulouse-Narbonne, RFF ne mentionne pas la mixité de la Ligne Nouvelle Montpellier- Perpignan, alors que la mixité de la ligne Perpignan-Figueras est bien évoquée.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

La ligne Perpignan-Figueras a été construite pour accueillir à la fois des trains de voyageurs à grande vitesse et des trains de marchandises.

La décision de RFF concernant la LNMP consiste à réaliser une ligne apte à la circulation des trains de voyageurs à grande vitesse de Montpellier à Perpignan et pouvant accueillir des trains de marchandises sur les sections les plus circulées. Il reste à présent à déterminer quelles sont les sections les plus circulées.

Le projet doit rester « finançable » et répondre aux besoins du territoire et aux services à assurer. Or, les besoins ne sont pas les mêmes sur l'ensemble du territoire.

Par ailleurs, la circulation des TER dépend de la densité de population qui est plus importante au nord de la région.

Il est estimé que la section entre Narbonne et Perpignan accueillerait 30 % de trains en moins que la section entre Narbonne et Montpellier.

A partir des évaluations de trafic, RFF doit identifier les sections sur lesquelles la ligne nouvelle n'accueillera que des circulations TGV ; les circulations TER et les trains de marchandises continuant d'emprunter, sur ces sections, la ligne classique.

➤ **Jean-Jacques LOPEZ – Conseiller général des Pyrénées-Orientales – Canton de Rivesaltes – Maire de Salses-le-Château** indique que le Département a mené une réflexion sur l'aménagement de la ZAC fer de 80 ha localisée sur la commune Rivesaltes, ainsi que sur un éventuel déplacement du terminal de l'autoroute ferroviaire du Boulou à Salses. Cette réflexion a été menée dans l'hypothèse où la ligne nouvelle serait mixte.

M. LOPEZ fait remarquer qu'une augmentation du trafic fret, en particulier, sur la ligne actuelle pourrait générer des nuisances sonores notamment à Salses-le-Château.

En effet, sur cette commune, la voie ferrée existante sépare le bourg en deux et une fermeture trop fréquente du passage à niveau entraînerait des problèmes de communication. Monsieur LOPEZ souhaite donc que la ligne soit mixte de Montpellier à Perpignan.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Concernant la problématique d'usage de la ligne nouvelle, trois grandes options ont été étudiées :

- Mixité totale de la ligne nouvelle de Montpellier à Perpignan ;
- Mixité de la ligne nouvelle entre Montpellier et le département de l'Aude, puis ensuite ligne nouvelle réservée aux voyageurs ;
- Mixité de la ligne nouvelle entre Montpellier et le département de l'Aude, puis ensuite ligne nouvelle réservée aux voyageurs, pour finir avec une section mixte dans la plaine du Roussillon. Cette option est évolutive, dans la mesure où certains aménagements peuvent être réalisés après la mise en service.

Concernant la thématique des passages à niveau, la commune de Salses compte 3 passages à niveau et RFF a conscience qu'une intensification du trafic pourrait accroître la gêne occasionnée.

Des travaux pourraient être réalisés sur la ligne actuelle, en parallèle de la construction de la ligne nouvelle. Par exemple, concernant les nuisances sonores, la réglementation oblige à réaliser des protections si l'augmentation de la circulation a un impact acoustique significatif.

La réglementation oblige également RFF à supprimer les passages à niveau à partir du moment où le trafic ferroviaire et le trafic routier atteignent un certain seuil.

➤ **Jean-Jacques LOPEZ** indique que des études et discussions sont déjà en cours avec RFF sur la fermeture d'un passage à niveau. Celui-ci n'est pas situé dans le village proprement dit. Par contre, jamais la fermeture du passage à niveau en centre ville n'a été évoquée. Or ce passage à niveau est fermé durant 5 minutes, plusieurs fois par jour.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Le trafic ferroviaire a tendance à s'intensifier. Ainsi, que la ligne nouvelle soit mixte ou non, il devrait y avoir de plus en plus de trains circulant sur la ligne classique, laquelle continuera d'accueillir des trains de fret.

La direction régionale de RFF dispose d'un salarié spécialement en charge des passages à niveau en Languedoc-Roussillon.

La réglementation oblige RFF et les gestionnaires des voiries concernées à traiter les passages à niveau « préoccupants » (produit « trafic routier x trafic ferroviaire » au-delà d'un certain seuil).

Des investissements seront donc menés sur le réseau actuel, que la ligne nouvelle soit réalisée ou non.

Il est indispensable de séparer les problématiques du projet de ligne nouvelle (et son caractère mixte ou non) de l'augmentation du trafic qui pourrait affecter Salses.

➤ **Jean-Jacques LOPEZ** précise que le choix du PIG a donné lieu à de très fortes controverses qui risquent de se reproduire. Les enjeux humains ne sont pas suffisamment pris en compte alors que les aspects financiers priment pour RFF.

Jean-Jacques LOPEZ précise que s'il n'a pas accepté que la présente réunion se tienne dans sa commune, c'est en raison de l'atmosphère houleuse qui y règne à propos du projet.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Les enjeux humains sont bien évidemment au cœur des préoccupations de RFF.

Les principales préoccupations des différents acteurs vis-à-vis du projet liées à l'environnement humain sont de :

- prendre en compte les risques liés aux inondations ;
- réduire les points noirs bruit ;
- améliorer la qualité de vie des habitants en proposant une offre de transport ferroviaire adaptée.

➤ **Jean-Jacques LOPEZ** indique que le respect de la réglementation ne suffit pas à réduire les impacts. Il reprend l'exemple de la réglementation présentée en réunion publique, qui prévoit une distance minimale de 1 m entre les voies ferrées et le bâti.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

L'option de passage de la ligne nouvelle est implantée à plusieurs kilomètres de Salses.

Concernant la ligne existante, à partir du moment où le nombre de trains qui circulent engendrent un bruit supérieur à la norme, il existe une obligation de mise en conformité.

Dans ce cas, il est nécessaire de réduire le bruit à la source lorsque c'est possible ou d'implanter des protections acoustiques (écrans, isolations de façade) si nécessaire.

➤ **Francis AUZEVILLE – Adjoint au maire de Salses-le-Château** s'inquiète pour la pérennité des ouvrages de la voie ferrée (ponts-rails) situés sur la commune du fait de l'augmentation prévisible du trafic. De plus, notamment pour l'ouvrage d'art existant entre Salses et Fitou, leur largeur ne permet pas le croisement des poids lourds dans de bonnes conditions de sécurité.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

RFF est responsable, en tant que propriétaire du réseau ferroviaire français, de s'assurer de son bon état. L'ensemble du réseau est donc inspecté régulièrement.

Une équipe d'environ 10 personnes travaille au sein de la direction régionale de RFF en Languedoc-Roussillon sur l'entretien du réseau actuel. De plus, RFF investit 3 milliards d'euros par an pour l'entretien du réseau.

Concernant la largeur sous l'ouvrage portant la voie ferrée existante, il doit faire l'objet de discussions entre les collectivités, l'Etat et RFF. Pour autant, cet ouvrage ne concerne pas la présente réunion.

➤ **Francis AUZEVILLE** ajoute que lors de la réunion publique à Peyrestortes, il a eu l'impression que les aspects techniques et financiers ont été abordés en priorité dans les discussions et que le côté humain a été négligé.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Comme évoqué précédemment, les enjeux humains sont une priorité pour RFF.

Par exemple, RFF a rencontré en moins d'un an, 4 fois les élus locaux, qui sont également les premiers à être informés de l'avancée du projet.

De plus, depuis la reprise des études, il y a environ un an, cette réunion est la première où les aspects financiers du projet sont abordés.

➤ **Patrick TARRIUS – Maire de Fitou** précise que RFF ne fait là que remplir ses obligations en matière de concertation vis-à-vis des communes concernées.

➤ **Christian THERON – Conseiller Général de l'Aude (canton de Sigean) et Maire de Roquefort-des-Corbières** est du même avis que celui de Patrick TARRIUS et Jean-Jacques LOPEZ : l'aspect financier ne doit être pris en compte qu'à la fin des débats, lorsque les options présentées satisfont toutes les parties.

Un projet, même plus cher, mais qui répond à toutes les préoccupations locales, sera sûr d'emporter l'adhésion des communes concernées.

--- Reprise de la présentation ---

Les coûts

Le calcul des coûts et leurs différences dépendent principalement:

- du site d'accueil de l'option de passage (topographie, environnement) ;
- du type de trains qui vont emprunter la ligne (TGV et/ou fret) ;
- de la réalisation ou non de gares et de raccordements.

Edouard PARANT présente **les coûts d'investissement** pour permettre une circulation mixte:

- Option Corbières : ~ 2,3Md€
- Option Médiane : ~2,1Md€
- Option Littorale : ~1,9Md€

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

L'option « Corbières » présente les coûts les plus élevés.

L'option « Médiane », qui réutilise au maximum le tracé de 1995, représente un coût moyen.

L'option de passage « Littorale » est la moins onéreuse dans le cas d'une ligne nouvelle mixte, du fait du nombre moins important d'ouvrages d'art à construire.

Edouard PARANT présente ensuite les coûts d'investissement dans l'hypothèse de la réalisation d'un aménagement uniquement voyageurs.

- Option Corbières : ~ 1,6Md€
- Option Médiane : ~1,3Md€
- Option Centre : ~1,6Md€

Dans le cas où la ligne est dévolue uniquement au trafic voyageurs, la différence de coûts entre les différentes options est très importante.

L'option Corbières représente un coût moins élevé dans l'hypothèse de la réalisation d'un aménagement uniquement voyageurs par rapport à un aménagement entièrement mixte.

Pour l'option « Médiane », la quantité d'ouvrages à réaliser est nettement moins importante dans le cas d'une option uniquement voyageurs, ceci expliquant la différence de coûts entre les options

« mixte » et « voyageurs ». Dans le cas d'une infrastructure uniquement voyageurs, l'option Médiane présente les coûts les moins élevés. Pour l'option « Littorale », il serait nécessaire de construire un ouvrage souterrain au droit de Fitou, que ce soit pour l'option voyageurs ou pour l'option mixte.

Les choix qui vont être proposés aux décideurs vont porter à la fois sur les options de passage et sur le type de trafic attendu sur la ligne nouvelle.

Les critères qui permettront de décider de la solution à retenir sont les suivants :

- le service rendu ;
- l'environnement humain et naturel ;
- l'investissement financier.

Echanges avec la salle

➤ **Francis AUZEVILLE** demande si, dans le cas de l'aménagement d'un tronçon apte à faire circuler des trains uniquement voyageurs, les investissements nécessaires pour adapter la ligne actuelle ont été comptabilisés.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

A l'heure actuelle, les coûts présentés sont relatifs à la ligne nouvelle et à ses raccordements. Dans le cas de Salses le Château, l'aménagement d'un passage à niveau peut être estimé entre 5 et 15 millions d'euros.

Les coûts liés aux investissements d'aménagement de la ligne classique ne sont pas comparables aux différentiels de coûts entre les solutions uniquement voyageurs ou mixtes de la ligne nouvelle qui s'élèvent à plusieurs centaines de millions d'euros.

➤ **Jean-Pierre COT – Maire de Rivesaltes** suppose que la date de valeur des estimations financière n'est pas celle de la construction.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Les estimations financières sont réalisées aux conditions économiques de janvier 2010.

➤ **Jean-Pierre COT** avertit RFF que si le projet n'est pas implanté sur le tracé du PIG, le risque de recours sera très important avec pour corollaire un report de la date de mise en service de la ligne au-delà de 2020.

La solution PIG permettrait d'écarter les recours et de satisfaire les maires concernés.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Edouard PARANT demande si Jean-Pierre COT évoque l'option de passage « Médiane », ou bien le tracé du PIG.

Il demande par ailleurs à Jean-Pierre COT de rappeler pour quel type de train le tracé PIG avait été prévu.

➤ **Jean-Pierre COT** répond que le tracé PIG était prévu pour la circulation des trains voyageurs, mais aussi pour ceux du fret léger.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Le fret léger consiste à charger des conteneurs d'avion dans des trains à grande vitesse (TGV). Les trains permettant le fret léger ont exactement les mêmes caractéristiques que les trains de voyageurs.

La ligne prévue dans le projet de 1995 n'était donc pas une ligne mixte, mais une ligne dédiée uniquement au trafic voyageurs.

➤ **Jean-Pierre COT** répond que, comme c'est le cas pour la ligne Perpignan-Figueras, où les pentes ne sont pas adaptées aux trains de fret, les trains de marchandises pourraient être tractés par deux locomotives.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

La circulation du fret ferroviaire dépendra de sa compétitivité face au transport routier. Le fait d'utiliser deux locomotives est plus onéreux, notamment pour de faibles distances.

➤ **Jean-Pierre COT** suppose que l'allongement des convois ferroviaire s'accompagnera, dans l'avenir, de l'augmentation de la puissance des locomotives. Il se pourrait donc qu'une seule locomotive suffise à tirer des trains de fret sur des lignes avec des caractéristiques techniques adaptées aux voyageurs.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

La réflexion de M. COT est un pari sur l'avenir. En tout état de cause, l'allongement des convois ferroviaires est limité par les possibilités d'accueil des trains.

La politique nationale consiste à équiper des corridors de circulation des trains de marchandises avec des garages suffisamment longs pour permettre la circulation des trains plus longs. L'évolutivité du projet doit permettre à terme de pouvoir assembler un train venant de Perpignan et un autre venant d'Espagne.

➤ **Patrick TARRIUS – Maire de Fitou** souhaite que l'option de passage « Médiante » soit choisie.

L'option « Littorale » coupe le village de Fitou en deux en s'implantant le long de l'autoroute entre le village et les Cabanes de Fitou.

➤ **Christian THERON – Maire de Roquefort-des-Corbières** préconise l'option de passage « Médiante », incluant le tracé de 1995.

M. THERON propose certaines adaptations au tracé de 1995, notamment l'allongement du tunnel d'environ 200 m. Cette modification présente, selon lui, un surcoût faible par rapport au coût global du projet. Christian THERON fournira prochainement un devis pour la réalisation du tunnel. Christian THERON précise que l'option « Médiante » recueille également l'adhésion de la commune de La Palme (non représentée à la réunion) et ne pose pas de problèmes pour les communes voisines de Sigean et Portel-des-Corbières.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

RFF prend note de l'avis positif de la commune de Roquefort-des-Corbières et de la commune de La Palme concernant l'option de passage « Médiante ».

Toutefois, le calage fin du tracé et son optimisation ne pourront se faire que lors de la phase d'études suivante. L'objet de la présente réunion est d'exprimer des avis sur l'ensemble des trois options de passage proposées, large d'environ 1000 mètres, mais pas de choisir un tracé.

➤ **Christian THERON** répète qu'il se prononce pour un tracé proche de celui de 1995, avec des améliorations.

➤ **Jean-Jacques LOPEZ - Maire de Salses** se prononce pour l'option de passage « Médiante ».

Il souhaiterait également avoir plus de détails sur les « compensations » concernant notamment l'aménagement sur la ligne classique au niveau du village de Salses.

➤ **Alain BOUTON - Maire de Treilles** indique que la commune est directement concernée par l'option de passage « Médiante ».

Or, l'option médiane traverse des secteurs où la topographie est très accidentée.

De fait, l'impact paysager des terrassements risque d'être particulièrement important. En 1995, il était question de terrassements de hauteur très importante, ce qui infligeait des « balafres » au paysage.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

La sensibilité paysagère est protégée par une loi de protection de la qualité visuelle des sites et monuments classés. Le projet prendra donc en compte les aspects paysagers et la perception des villages proches de la ligne.

Pour autant, la réalisation d'une ligne mixte entraînera davantage de terrassements par rapport à ceux d'une ligne voyageurs dont le profil est plus souple.

➤ **Jean-François CARRERE - Maire d'Opoul-Périllos** comprend les problèmes de ses collègues maires, mais souhaite exprimer ses craintes vis-à-vis du devenir de l'entreprise Titanobel localisée à proximité de l'option « Médiane ».

➤ **Daniel FORMATCHE - Conseiller Municipal d'Opoul-Périllos**, indique que la société Titanobel risque de fermer du fait de sa proximité avec l'option de passage « Médiane » pour des raisons de sécurité, si cette dernière est retenue. 12 emplois directs et indirects sont menacés. Il s'agit là également d'aspects humains à prendre en compte.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Aujourd'hui les zones de protection relatives au Plan de Protection des Risques Technologiques (PPRT) sont prises en compte dans le diagnostic du projet.

Le site présente l'équivalent d'un stockage de 80 tonnes d'explosifs. Un périmètre de protection de 3 600 m de diamètre est identifié.

En juillet 2010, RFF a rencontré le directeur de la société Titanobel. Le discours tenu n'a pas été celui de la fermeture du site.

A l'époque du projet de 1995, des échanges avaient déjà eu lieu entre l'entreprise et la SNCF pour trouver un terrain d'accueil permettant de relocaliser l'entreprise. Un terrain situé sur la commune d'Opoul avait été proposé ainsi qu'un échange prévu avec le Ministère de la Défense, l'ONF et la commune. Ce déplacement aurait nécessité une mise aux normes du site.

➤ **Daniel FORMATCHE** indique que la délocalisation de la société Titanobel risquerait d'entraîner sa fermeture pour des raisons financières.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

L'entreprise Titanobel, présente sur la commune, devra être déplacée si l'option de passage « Médiane » était retenue.

RFF comprend que, si cette délocalisation devait entraîner la fermeture de l'usine, la commune serait opposée à l'option de passage « Médiane ».

➤ **Jean DESMIDT – Maire de Caves** exprime sa préférence pour l'option de passage « Médiane ». Il a d'ailleurs transmis à RFF un courrier en ce sens.

Il sera très vigilant sur les impacts humains du projet, d'autant que les premières maisons du village sont situées à 15 mètres de l'autoroute et en subissent les nuisances.

La mairie de Caves avait déjà attiré l'attention de RFF sur le projet de Zone d'Aménagement Différé (ZAD) en association avec la Communauté de Communes Corbières en Méditerranée. L'option « Littorale » risquerait d'impacter la bande de 600 m comprise entre le village et la RD 6009 occupée par l'activité viticole et la ZAD.

➤ **Patrick TARRIUS – Maire de Fitou** ajoute que la viticulture et l'appellation Fitou sont la première ressource économique de sa commune.

L'impact humain du projet ne s'apprécie pas seulement au regard des habitations, mais également par rapport aux vignes. Il est préférable de préserver au maximum le domaine viticole. Or, l'option « Littorale » passe dans les meilleures terres viticoles.

➤ **Christian THERON – Maire de Roquefort-des-Corbières** ajoute, qu'il est opposé à l'option de passage « Corbières ».

➤ **Denis GIL – adjoint au maire de Baho** souhaiterait savoir comment la ligne nouvelle franchira le lit majeur de la Têt, sachant qu'il existe des falaises du côté du Soler et que la topographie est beaucoup plus plane côté Baho.
Il demande quels seront les aménagements pour éviter des nuisances, notamment sonores.
La tramontane portera le bruit du train jusqu'au village, même si celui-ci est relativement éloigné du site d'implantation de la ligne.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

A chaque franchissement de fleuve côtier (la Têt, l'Agly, l'Aude, l'Orb, l'Hérault, etc.), RFF a l'obligation de ne pas gêner l'écoulement des eaux.
Le travail d'études a été effectué en prenant en compte les Plans de Prévention des Risques Inondation (PPRI) ainsi que l'atlas des zones inondables.
Au niveau de la traversée de la Têt, le lit majeur est très étendu sur la commune de Baho, alors qu'au Soler, le lit majeur et le lit mineur sont pratiquement confondus, limités par la falaise.
La ligne devrait arriver soit en aérien, soit en passant sous le supermarché au Soler, puis un ouvrage de franchissement du cours d'eau sera créé.
Cet ouvrage devra obligatoirement présenter une ouverture plus importante que la largeur du cours d'eau, soit plusieurs dizaines de mètres.
Par ailleurs, dans le cas d'un passage de la ligne en remblai, des ouvertures seront aménagées. Celles-ci permettront l'écoulement de l'eau, même dans le cas de plus grandes inondations.
Concernant l'impact acoustique, le projet devra respecter la législation très stricte - 58dB(A) la nuit et 63dB (A) le jour- vis-à-vis des habitations. RFF a une obligation de résultat pour limiter ce niveau sonore en façade des habitations.

➤ **Denis GIL** craint que la présence des murs antibruit nuise à l'insertion paysagère du projet et souhaite que la concertation se poursuive avec les communes.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

La concertation se poursuivra lors des phases ultérieures du projet. Les écrans acoustiques peuvent être réalisés de différentes manières pour optimiser leur insertion paysagère.

➤ **Roger BRUNEL – Maire de Portel-des-Corbières, communauté de communes Corbières en Méditerranée** indique que l'ensemble des maires de la communauté de communes est solidaire pour le choix de l'option de passage « Médiane ».

➤ **José PERERA – Vice-Président du Grand Narbonne** prend la parole pour Jacques Bascou, député de la 2^{ème} circonscription de l'Aude où se situe la Communauté de Communes de Corbières en Méditerranée. M. Bascou soutient les maires de la communauté de communes sur le choix de l'option « Médiane ».
Concernant la gare nouvelle, l'objectif commun est d'implanter une gare nouvelle dans l'Aude, au niveau de Narbonne, pour optimiser l'ensemble des infrastructures de transport.
Concernant le financement de la ligne, l'association des maires pour la Ligne à Grande Vitesse Barcelone/Montpellier exerce une pression constante sur les pouvoirs européens et les gouvernements pour que des fonds européens puissent être mobilisés.
Monsieur PERERA exprime sa solidarité vis-à-vis de ses collègues catalans et audois.

➤ **Pierre ABELANET – Responsable de l'agriculture à la mairie de Fitou** souhaiterait que le rapport d'étape 1 présente une estimation de l'impact sur les vignes pour les options de passage « Littorale » et « Médiane ».

Réponse du Maître d'Ouvrage :

RFF a rencontré les services des Appellations d'Origine Protégée et travaille avec les représentants du monde viticole (représentants du Syndicat des Vignerons du Midi et représentants de la Fédération Nationale des Syndicats d'Exploitants Agricoles) pour établir une convention de partenariat.
Deux ateliers ont été organisés sur ce thème depuis la reprise des études (juillet et décembre 2010).

L'ensemble des aires délimitées d'appellation et de la superficie cultivée ou cultivable dans ces aires a été recensé

Une partie des territoires des aires d'appellation est urbanisée. Par ailleurs, constat est fait que sur l'ensemble des aires d'appellations d'origine protégées des territoires traversés de Montpellier à Perpignan, il reste environ 30 % de réserves foncières cultivables.

➤ **Pierre ABELANET** souhaiterait connaître le nombre d'hectares de vigne prélevés par chacune des deux options de passage.

Les indemnités ne sont pas tout, puisqu'il faut du temps pour que la vigne donne des raisins aptes à faire du vin de qualité.

M. ABELANET précise que si l'on prélève une pièce majeure d'une exploitation, le vigneron ne pourra pas retrouver le même vin.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Une évaluation de ces impacts figurera dans le dossier d'étape 1.

Les indemnités tiennent compte non seulement de l'arrachage des pieds de vigne, mais également d'une période de trois ans minimum avant de pouvoir à nouveau récolter.

➤ **Michel VINCENT – Conseiller Municipal à Fitou** souligne la distinction entre les viticulteurs et les vignerons.

L'impact d'une expropriation est beaucoup plus important pour un vigneron indépendant qui pourra mettre jusqu'à 15 à 20 ans à s'adapter à une nouvelle situation.

Les coûts liés à ces pertes d'exploitation ne sont pas chiffrés dans les projets, ce qui pourrait fausser la comparaison entre les différentes options de passage.

L'option « Littorale » mixte apparaît comme beaucoup moins chère que l'option « Médiane ». C'est donc a priori celle qui sera retenue, puisqu'il semble évident qu'il faut réaliser un aménagement mixte, capable d'accueillir tant des trains de voyageurs que des trains de marchandises.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

En matière de projets ferroviaires, la SNCF et RFF bénéficient de 25 ans de retour d'expérience sur la façon de chiffrer l'impact agricole, et notamment viticole.

Les estimations s'appuient sur une connaissance aigüe de ces problématiques. Les estimations des options de passage prennent en compte l'ensemble des coûts liés à la présence de vignoble.

RFF mène également des discussions avec les autres branches de la production agricole dans les Pyrénées-Orientales, et notamment avec les acteurs du maraîchage.

Concernant les options de passage, aucun choix n'est pré-établi. Le but de la réunion de ce jour est bien d'exprimer les différents avis motivés pour une option de passage.

Conclusion de la séance

Monsieur AUGUSTY clôture la séance en remerciant les participants. Il indique que les débats ont été fructueux.

Les échanges ont montré une préférence de la plupart des participants pour l'option de passage « Médiane ».

L'assistance est conviée à poursuivre ce moment de partage autour d'une collation.

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

Fin de la commission consultative à 12h.
