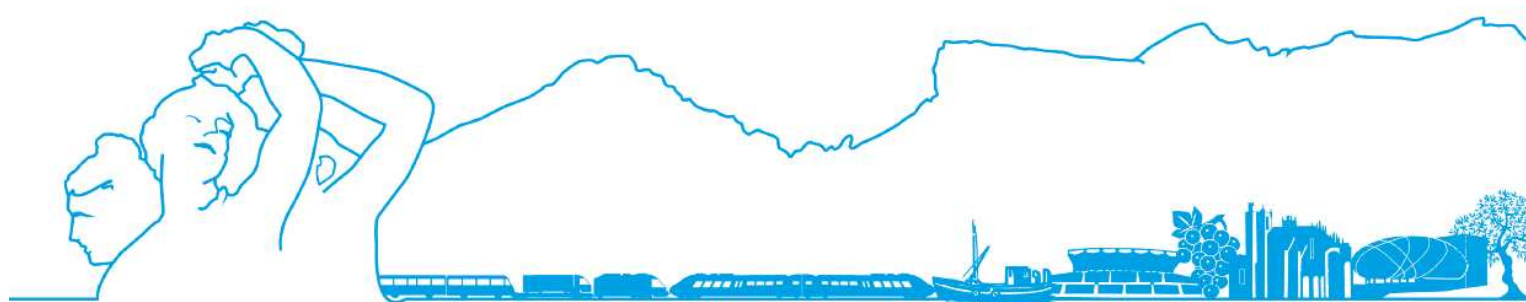


ligne nouvelle **Montpellier-Perpignan**

Compte rendu

RÉUNION PUBLIQUE

lundi 2 juillet 2012 – LA PALME
Grande Salle



LISBOA – SALAMANCA – MADRID – BARCELONA – NARBONNE – MARSEILLE – VILNI
SVERIGE – DANMARK – SUOMI – DEUTSCHLAND – SLOVENSKO – EESTI – SLOVENIJA – ELLÁS – PORTUGAL – ESPAÑA – POL
—PARIS—KØBENHAVN—CALAIS—DOVER—LONDON—MONTPELLIER—WARSZAWA—BRISTOL—BRUXELLES—PERPIGNAN—DEN HAAG—AMSTERDAM—DORTMUND—BÉZIERS—HANNOVER—BERLIN
LISBOA – SÈTE – SALAMANCA – MADRID – BARCELONA –
BELGIQUE—UNITED KINGDOM—ČESKÁ REPUBLIKA—SVERIGE—DANMARK—SUOMI—DEUTSCHLAND—SLOVENSKO—EESTI—SLOVENIJA—ELLÁS—PORTUGAL—ESPAÑA—POLSKA—
OUVERTURE—INNOVATION—INTERCONNEXION—PARTENARIAT—ÉCO-RESPONSABILITÉ—RÉSEAU—AVENIR—MOBILITÉ—ACCÈS—EUROPE—TERRITOIRES—ÉVOLUTION—PERF
BERLIN HAUPTBAHNHOF—LONDON SAINT PANCRAS—DUBLIN HI

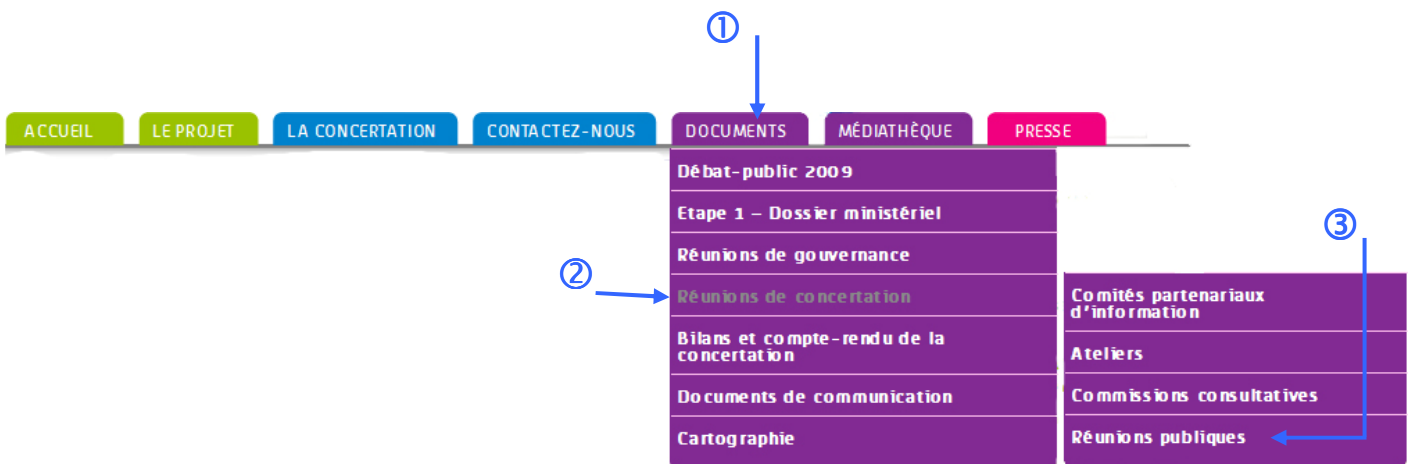
Les intervenants de Réseau Ferré de France (RFF) à la Direction régionale Languedoc-Roussillon pour cette réunion publique :

- Édouard PARANT, chef de mission du projet Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan
- Bruno BEAUCHET, responsable des études socio-économiques
- Jean-François RUIZ, responsable environnement
- Patrick LINSALE, responsable foncier
- Bruno PÉAN, responsable cartographie

Déroulé de la réunion

- Point d'étape sur le projet
- Scénarios de desserte : gares actuelles ou gares nouvelles ?
- Visualisation des différentes variantes de tracé en 3D

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 – Réunions publiques



Début de la réunion à 18h45 en présence de 300 personnes.

PROPOS LIMINAIRES

- ▶ **André PLA, maire de La Palme**, remercie le public d'être venus nombreux assister à cette deuxième réunion publique organisée à La Palme. Il exprime son opposition à la zone de passage littorale, qu'elle soit mixte ou voyageurs. En revanche, la commune est favorable à une ligne mixte suivant le tracé de 1995, c'est-à-dire dans l'option médiane. Quant à une autre solution – une ligne voyageurs dans l'option médiane avec le fret pris en charge sur la ligne actuelle –, il lui semble qu'elle ne doit pas être exclue, car elle lui paraît la seule acceptable en cas d'abandon d'une ligne mixte.
- ▶ **Marie-Paule BARDÈCHE, Sous-préfète de Narbonne**, salue le public, puis remercie André PLA pour son accueil, ainsi qu'Édouard PARANT et l'équipe de RFF pour l'organisation de la réunion. Elle salue également Jean-Pierre RICHER, désigné depuis le début des études pour être le garant de la concertation. Elle insiste sur le caractère progressif de la démarche suivie par RFF. Le débat public organisé en 2009 a révélé l'intérêt de la création de cette ligne à grande vitesse pour le territoire languedocien, tant pour ses habitants que pour son développement économique. La première phase des études menées jusqu'en 2011 a porté sur les grandes fonctionnalités de la ligne et les zones de passage. Une démarche de concertation menée lors de groupes de travail avec les élus et des réunions publiques avec les habitants ont permis d'établir des premiers choix à l'automne dernier – ici, deux zones de passage demeurent en option avec des fonctionnalités diverses, la troisième option relative aux Corbières ayant été écartée. Les études de trafic se sont poursuivies et les agglomérations ont travaillé sur la desserte du territoire et sur les projets de gares. Les choix ne sont pas encore établis, des réunions de concertation avec les élus et des réunions publiques devant encore se tenir. En outre, un comité de pilotage prévu mi-juillet réunira l'État, RFF et l'ensemble des collectivités qui financent ce projet, en vue de donner un avis et de monter un dossier qui sera remis au ministère après une nouvelle phase de concertation. D'ici fin 2012, interviendront des décisions sur les gares et les fonctionnalités de la ligne. Quant aux études de tracé, elles se poursuivront et s'affineront en vue de décisions qui seront prises ultérieurement. Elle souligne l'importance de la réunion du jour et assure que les remarques et observations seront notées au compte-rendu de la réunion.

POINT D'ÉTAPE SUR LE PROJET

Édouard PARANT, RFF, rappelle que le projet de cette ligne résulte de la nécessité d'accroître le nombre de trains – trains régionaux / TGV[®] à destination du Languedoc-Roussillon et des régions voisines. Il s'agit également d'une ouverture sur l'Europe. La ligne actuelle continuera d'exister et viendra en complément de cette ligne nouvelle. L'atteinte de ces objectifs motive les collectivités partenaires à financer les études, et plus tard les travaux, en vue d'augmenter l'attractivité du territoire tant pour les touristes que pour les entreprises et les déplacements professionnels quotidiens des habitants. Au terme du débat public tenu en 2009, un couloir large de 5 km a été choisi. Les études se sont poursuivies dans ce couloir, et la ministre a défini, à l'automne 2011, une zone de passage large de 200 à 1 500 m. Deux zones de passage ont été conservées dans le territoire évoqué aujourd'hui, car le type de train qui circulera sur la ligne n'a pas encore été choisi. En cas de choix d'une ligne mixte, la ministre a retenu la zone de passage située le plus à l'est, c'est-à-dire la zone de passage littorale ; si la mixité n'est pas nécessaire sur ce tronçon, sera retenue la zone de passage située plus à l'ouest, c'est-à-dire la médiane, qui inclut le projet imaginé il y a une quinzaine d'années.

- ▶ **La Présidente de l'association « No pasaran »** souligne que l'autoroute située au niveau de Fitou se trouve à l'extérieur de la bande des études de 5 km en diapositive 4, et au milieu en diapositive 5. Les études se sont donc décalées pour impacter Fitou alors que cela n'était pas prévu.

Édouard PARANT, RFF, confirme l'information ; par contre ; c'est pour se rapprocher de l'A9 et de la nationale, donc limiter l'impact sur le bâti de la commune que la zone de passage est légèrement décalée. Enfin, Édouard PARANT signale que ce couloir de 5 km n'a jamais été arrêté par la ministre, ni inscrit dans les documents d'urbanisme, alors que la zone de passage a fait l'objet d'arrêtés préfectoraux.

La zone de passage validée le 14 novembre 2011 s'étend sur 155 km. La présentation du jour porte sur les différentes possibilités de tracés établies au sein de cette bande de 1 000 m.

La ministre a posé trois questions : l'une relative à la localisation des gares, la deuxième au type de trains qui circuleront et sur quelles parties du tracé, la troisième sur les tracés en fonction des réponses apportées aux deux interrogations précédentes.

Avant l'enquête publique, il conviendra d'être en capacité de présenter un ensemble de partenaires qui acceptent de financer le projet aux côtés de RFF et de l'État.

Six réunions publiques ont été programmées au cours du mois de juillet 2012, celle-ci étant la troisième. Trois ateliers dédiés aux « gares » se sont tenus, avec le Grand Narbonne, la Communauté de communes La Domitienne et Béziers Méditerranée. Des travaux ont été menés sur la question du fret, ainsi que sur l'environnement. Les Chambres d'agriculture de l'Aude, des Pyrénées-Orientales et de l'Hérault ont réalisé des études pour le compte de RFF. Enfin, l'insertion paysagère du projet ainsi que la thématique de l'eau ont été approfondies. Le spectre d'études est donc très large et diversifié.

Un comité de pilotage se tiendra le 13 juillet avec l'ensemble des décideurs auxquels les résultats d'études seront présentés. En cas d'absence de consensus, une nouvelle concertation sera nécessaire. L'objectif est néanmoins que le ministre puisse se prononcer à l'automne 2012 sur la localisation des gares et le type de trains qui circulera, la décision relative au tracé intervenant ultérieurement.

Il existe trois scénarios de desserte :

- **desserte par les gares centre de Béziers et Narbonne**

RFF a donc travaillé avec la SNCF et sa filiale, Gares & Connexions, pour qualifier les réaménagements nécessaires en gares de Béziers et Narbonne. Des raccordements devraient également être créés pour permettre le passage de la ligne nouvelle à la ligne actuelle.

- **desserte pour une gare nouvelle**

Soit à Nissan-lez-Ensérune, soit à Béziers, soit à Narbonne.

- **desserte par deux nouvelles gares**, l'une à Béziers-Est, l'autre à Narbonne-Ouest.

La Communauté de communes La Domitienne, Béziers-Méditerranée et le Grand Narbonne ont donc travaillé sur leur projet de gare en cohérence avec leur projet de territoire ; ils ont présenté la semaine dernière leur dossier qui figurera dans le dossier qui sera présenté au ministre.

- **Une habitante de La Palme** demande si les gares actuelles seront toujours desservies. En outre, si le troisième scénario est retenu, elle s'interroge sur la différence existant avec la situation actuelle, doutant de la capacité du TGV[®] à rouler à grande vitesse entre les gares de Nîmes, Montpellier, Béziers, Narbonne et Perpignan.

Bruno BEAUCHET, RFF, assure que des trains régionaux desserviront toujours les gares existantes et dans la plupart des cas permettront aux voyageurs de rejoindre les nouvelles gares pour prendre un TGV[®]. En outre, il confirme que cette ligne nouvelle permettra de gagner du temps, même si de nouvelles gares sont créées. Le TGV[®] circule aujourd'hui au maximum à 160 km/h sur la ligne existante, vitesse qu'il pourrait dépasser très facilement entre Montpellier et Béziers par exemple, même s'il est probable qu'il n'atteindra jamais les 300 km/h entre Béziers et Narbonne si deux gares étaient créées.

VISUALISATION DES DIFFÉRENTES VARIANTES DE TRACÉS EN 3D

Édouard PARANT, RFF, indique que pour réaliser cette 3D, des avions ont effectué des passages en avril 2012 pour prendre des photos précises, et invite l'assemblée à signaler des cas de constructions réalisées depuis cette date. Puis il présente l'option littorale, après avoir recueilli l'assentiment du public.

Dans l'option littorale, les premières variantes de tracé ont été étudiées pour la grande vitesse, ce qui oblige à quitter l'autoroute au sud de Fitou, donc à traverser le massif des Corbières *via* des tunnels. En outre, la circulation de trains de marchandises nécessite un tracé plat alors que le relief est très marqué entre Salses-le-Château et Fitou, ce qui explique les portions de tunnels représentées. Deux variantes de tracé sont proposées dans le cadre de l'option littorale, suivant un relief très accidenté impliquant une sortie en tunnel intervenant plus ou moins tôt selon chacune d'elles. Suit une partie à l'air libre essentiellement en remblai. Le tracé considéré est large de 100 à 120 m, et correspond globalement à la surface qui sera acquise par RFF pour réaliser la voie, les fossés, des pistes sur le côté ainsi que les clôtures. Les deux variantes s'enterrent à nouveau, puis débouchent quasiment au même endroit sur le territoire de Fitou. À partir de Fitou, le tracé retrouve l'autoroute et doit la franchir. L'objectif est d'éviter au maximum le morcellement successif du territoire en collant le TGV[®] à des infrastructures existantes.

- **Une habitante de Fitou** s'enquiert du bruit que fait un TGV[®] roulant à 350 km/h, sachant que les vents, selon leur direction, sont déjà porteurs des bruits issus soit de l'autoroute, soit des éoliennes. Elle s'inquiète également de la dévaluation des maisons construites à proximité, et

dénonce l'attitude de personnes travaillant dans des bureaux et ne connaissant ni Fitou, ni La Palme, ni la région.

Édouard PARANT, RFF, précise que l'équipe travaillant sur le projet est basée à la Direction régionale de RFF à Montpellier et vient régulièrement sur le terrain.

Patrick LINSALE, RFF, indique que les premières mesures d'insertion prévues viseront à réduire l'ensemble des problèmes paysagers et acoustiques liés à la présence de la Ligne nouvelle. Le législateur français reconnaît néanmoins que, dans certains cas, la valeur vénale d'une propriété peut être dépréciée. Il prévoit donc, le jour où la ligne fonctionnera et où l'impact réel sur la propriété aura été mesuré, tous critères confondus, une compensation indemnitaire en cas de préjudice anormal. Quant à l'acquisition de la propriété par RFF, cela est envisageable dans certains cas, après vérification de situations d'utilisation anormale et de préjudice exceptionnel, mais il n'est pas possible à ce jour d'en déterminer les conditions précises, le projet devant être connu dans le détail.

Jean-François RUIZ, RFF, ajoute que le législateur a prévu des mesures pour protéger les riverains des nuisances générées. Comme dans les situations de passages à proximité de maisons individuelles ou de zones d'habitats diffus, des seuils doivent être respectés. L'autoroute n'avait pas protégé les riverains lors de sa construction, les lois contre le bruit n'existant pas à l'époque. La société ASF a donc procédé à des opérations de rattrapage, notamment *via* des écrans acoustiques dans le secteur de Salles-d'Aude. Il convient que le bruit des trains peut se faire entendre en cas de vents, la voie datant de plus de cent ans et étant également dépourvue de protections acoustiques. Quant à la Ligne nouvelle, elle bénéficiera de protections acoustiques selon le type de projet réalisé, fret ou voyageurs selon les séquences. Si la variante littorale est retenue pour faire passer du fret, les normes s'élèvent à 58 décibels la nuit et 63 décibels le jour, avec la pose d'écrans acoustiques, voire de merlons végétalisés selon les profils. La réglementation prévoit néanmoins de traiter le problème au niveau de la route et du rail, pour limiter au maximum les nuisances par rapport aux habitations. Par ailleurs, des simulations numériques tournent avec des facteurs de vents les plus défavorables pour les riverains, et le coefficient de correction obtenu est appliqué pour une protection maximale – sur les Lignes nouvelles récemment mises en service, notamment sur la LGV Rhin-Rhône, les niveaux sonores mesurés à la mise en service sont bien inférieurs aux seuils calculés lors des études acoustiques.

- ▶ **Un habitant de Fitou** présume que les indemnités compensatoires prévues ne concernent que les personnes résidant dans le périmètre impacté par la voie, et s'inquiète du sort réservé à celles qui sont plus éloignées, tout en restant proches de la ligne.

Jean-François RUIZ, RFF, précise avoir précédemment répondu sur les constructions à usage d'habitation situées en dehors de l'infrastructure elle-même, celles situées dans la variante matérialisée en couleur étant, bien entendu, systématiquement acquises.

- ▶ **La trésorière de l'association « No pasaran »** souligne que la nuisance sonore sera invivable.

Jean-François RUIZ, RFF, a bien compris l'inquiétude. C'est pourquoi il a pris la précaution d'évoquer en premier lieu la recherche de mesures d'évitement. La mission première de RFF sera de protéger. Si cela n'est pas possible, les indemnités existent.

- ▶ **Un habitant de Fitou, membre de l'association « No pasaran »**, souhaite connaître le taux de fréquence de passage des TGV®.

Bruno BEAUCHET, RFF, indique que la ligne existante devrait accueillir, à l'horizon 2020, une cinquantaine de trains régionaux, et la Ligne nouvelle une quarantaine de TGV®. Si l'option mixte est retenue pour la Ligne nouvelle, près de 120 trains de marchandises se répartiraient sur les deux lignes.

- ▶ **Un habitant de Fitou, membre de l'association « No pasaran »**, invite les intervenants à se renseigner auprès des habitants du village de Chabeuil, dans la Drôme, pour savoir s'ils ont perçu des indemnités compensatrices pour nuisances sonores, et accuse RFF de mensonges.
- ▶ Selon **une habitante de Fitou**, ce projet défigurera le site, et les touristes qui venaient pour la beauté du lieu ne viendront certainement plus si c'est pour regarder passer des trains, ce qui anéantira l'économie de la région.

- ▶ **Une habitante de Fitou** est favorable aux échanges et au transport de personnes, de marchandises et de cultures, mais note que le canal du Midi n'est plus utilisé et que l'autoroute est délaissée au profit de l'ancienne RD 6009. Rien n'est fait pour favoriser le ferroutage, selon elle, peut-être à cause du lobby des semi-remorques. Ce projet lui semble un énorme mensonge pour essayer de vendre des marchandises à destination d'un nouveau continent à conquérir *via* la raffinerie d'huile de palme de Port-la-Nouvelle.

Édouard PARANT, RFF, revient sur le tracé en 3D, au niveau de Fitou. Si le Ministre retient cette variante, la question sera de savoir comment se rapprocher au maximum de l'autoroute sachant qu'il faudra la traverser dans tous les cas de figure.

- ▶ **La trésorière de l'association « No pasaran »** souhaite savoir si la voie de dégagement qui permet aux secours d'accéder à l'autoroute à cet endroit, sera remise en service.

Édouard PARANT, RFF, répond que RFF devra gérer l'exploitation de l'autoroute sans causer de disfonctionnement. Peut-être conviendra-t-il de réfléchir ultérieurement à la mutualisation de cette voie.

- ▶ **La trésorière de l'association « No pasaran »** demande si cela impliquerait un passage en hauteur à ce niveau pour permettre à la voie de passer en dessous.

Édouard PARANT, RFF, explique que la reprise de cette voirie sera certainement nécessaire dans le cadre de la réalisation du projet. En effet, la construction d'1 km de voie de TGV[®] s'accompagne généralement de la création de 500 m de route.

- ▶ **Une habitante de Fitou** souhaite savoir à partir de quelle distance RFF ne verse plus d'indemnisation.

Édouard PARANT, RFF, indique qu'il n'existe pas de distance réglementaire. Les éventuels éléments discriminants sont notamment liés aux nuisances subies. Or la détermination du bruit dépend du relief.

- ▶ **Une habitante de Fitou** demande combien de voies seront créées.

Édouard PARANT, RFF, répond que deux voies seront réalisées pour le TGV[®].

- ▶ **Une habitante de Fitou** fait remarquer que ce projet impacte la vie et le travail des habitants. Sa maison est toute sa vie, et il lui sera impossible d'en acheter une ailleurs.
- ▶ **Une intervenante** signale que l'indemnité qui sera versée, quel qu'en soit le montant, ne remplacera pas le fruit d'un labeur de 30 ans. Elle souhaite que soit mis en œuvre le projet initialement imaginé, et qui n'a pas été réalisé à cause de certaines volontés.

Édouard PARANT, RFF, rappelle que le choix concernant les tracés n'est pour le moment pas fait.

- ▶ Selon **une intervenante**, le choix a été opéré il y a longtemps.
- ▶ **Un habitant de Fitou** souligne qu'une majorité de personnes s'est installée à Fitou pour sa qualité de vie. Il conclut que dessiner un tracé ailleurs que dans l'option littorale doit être possible.

Édouard PARANT, RFF, convient qu'un autre tracé est possible et sera présenté par la suite. Il ajoute que le projet étudié à l'époque était 100 % TGV[®], donc avec des trains légers qui parvenaient à monter les côtes. En 2006, le Ministre a demandé une nouvelle étude du projet envisageant le passage de trains de fret sur la ligne. Le résultat de ce travail est présenté aujourd'hui.

- ▶ **La Présidente de l'association « No pasaran »** suggère de retenir l'option médiane en mettant les locomotives des trains de voyageurs aux trains de fret, puisqu'elles sont plus puissantes.

Édouard PARANT, RFF, revient sur le tracé en 3D. Suite au franchissement de l'autoroute, le tracé suit la nationale jusqu'aux cabanes de La Palme et jusqu'à Roquefort-des-Corbières, avec deux variantes assez proches.

- ▶ **Un habitant de Fitou** note que le nouveau ministre n'aura peut-être pas la même optique que le précédent. Par ailleurs, il s'interroge sur les raisons d'un tel acharnement sur le fret : le fret SNCF est en chute libre, et les transporteurs refusent le ferroutage si bien que la seule entreprise qui le gère à ce jour a pratiquement déposé le bilan.

Bruno BEAUCHET, RFF, explique que RFF a perçu un réel potentiel de développement pour le fret ferroviaire. Ainsi la hausse du prix des carburants impliquera une augmentation croissante du coût du mode routier, ce qui permettra au fret ferroviaire de devenir de plus en plus compétitif face à la route. Quant au ferroutage, ce n'est pas la société gestionnaire, Lorry Rail, qui est en faillite, mais Translor, une filiale de la compagnie Lohr Industrie. Depuis le lancement de l'autoroute ferroviaire entre Le Boulou et le Luxembourg, Lorry Rail n'a cessé de développer ce service, pour atteindre aujourd'hui quatre allers-retours quotidiens, contre un en 2007.

- ▶ **Une adhérente d'Europe Écologie Les Verts (EELV)** est étonnée de la question posée sur le fret, un mode de transport qui lui semble essentiel pour délester l'autoroute, afin d'en limiter les effets de la pollution ainsi que les risques d'accidents liés aux poids lourds. Elle est prête à supporter les nuisances causées par le TGV[®] mais uniquement si le projet englobe le fret.
- ▶ **Un membre de l'association « No pasaran »** indique que 26 camions en moyenne par minute empruntent l'autoroute. Chaque train de marchandises comptant environ 28 wagons, il invite à calculer le nombre de trains nécessaires pour remplacer les camions.

Édouard PARANT, RFF, répond que près de 10 000 poids-lourds empruntent aujourd'hui l'autoroute et traversent Fitou. Il convient que les 100 à 120 trains prévus ne suffiront pas à enlever les camions de l'autoroute. Les prévisions de trafic montrent que si l'option fret est retenue, cela devrait permettre de limiter la croissance de leur nombre. Enfin, il précise que les trains de fret seront soit répartis sur la ligne nouvelle et la ligne classique, soit ils empruntent uniquement la ligne actuelle si la ligne nouvelle est uniquement dédiée aux TGV[®], la ligne classique accueillant alors tout le fret et tous les trains régionaux.

- ▶ **Un habitant de Fitou** souhaite connaître le nombre d'hectares de vignes appelés à disparaître.

Édouard PARANT, RFF, donne le chiffre de 10 à 12 ha au kilomètre d'emprise ferroviaire. Il poursuit le tracé en 3D, au niveau des cabanes de La Palme.

- ▶ **Un viticulteur de La Palme** exprime son regret de voir une ligne coupant la grande plaine en deux. Il a du mal à croire que les performances techniques ne permettront pas aux TGV[®] et aux trains de fret d'emprunter la ligne médiane. Enfin, il invite les élus des quatre villages concernés par ce tracé à mettre dehors les responsables d'un projet dont ils ne veulent pas, sans attendre que des discussions s'engagent.

Édouard PARANT, RFF, retient que l'assemblée est opposée à la zone de passage littorale, mais invite néanmoins à poursuivre le tracé 3D jusqu'à Roquefort-des-Corbières, avant de présenter la zone de passage médiane. La ligne doit franchir le relief où se trouvent les éoliennes et le parc photovoltaïque. À cet endroit, il conviendra donc de creuser un tunnel, pour ressortir entre la nationale et l'autoroute et poursuivre en direction de Peyriac-de-mer et Bages.

Les variantes tout TGV[®] arrivent des hauteurs sur les Corbières, donc à l'ouest de l'autoroute, et compte tenu des pentes de la ligne TGV[®], le tunnel serait beaucoup plus court mais plus proche du village de Roquefort-des-Corbières. Les deux variantes se confondent ensuite.

- ▶ **La Présidente de l'association « No pasaran »** souhaite avoir l'avis de RFF sur l'idée de M. THÉRON, Maire de Roquefort-des-Corbières.

Édouard PARANT, RFF, rappelle que l'idée est de faire en sorte que la variante « tout voyageurs » s'éloigne de Roquefort-des-Corbières, tout en respectant la règle des 350 km/h. Cette idée serait intéressante si la vitesse était moindre car cela permettrait de revenir sur l'autoroute, mais le TGV lancé à 350 km/h ne parviendrait pas à ressortir avant la zone inondable et Sigean.

- ▶ **Un conseiller municipal de Fitou** souligne que l'option littorale détruira des vignobles d'Appellation d'Origine Contrôlée (AOC) et impactera 120 maisons à Fitou, sachant que la valeur immobilière de celles se trouvant entre 100 et 300 m de l'option littorale, si celle-ci est retenue, sera nulle. L'indemnisation proposée par RFF ne vaut rien, et une partie de l'économie des quatre villages sera anéantie. Les études montrent que le trafic du fret passera de 1 à 260 %. La ligne actuelle ne pourra donc pas absorber ce trafic. Il est favorable à la mixité, mais pas sur la ligne littorale. En outre, la ligne actuelle est obsolète à terme, et l'Union européenne ne cofinancera pas sa restructuration notamment parce qu'elle passe sur les étangs. Par ailleurs, les convois de 450 m qui circulent aujourd'hui seront doublés avec les trains espagnols pour atteindre des longueurs de 750 à 800 m. Il comprend l'émotion de certains intervenants, et fait part de sa volonté de se battre sur le plan technique en vue d'un passage sur l'option médiane, étant parfaitement conscient qu'il s'agit en fait d'un problème financier. Or l'Europe a également reconnu le caractère prioritaire de cette ligne ; il invite donc à faire appel à cet interlocuteur.

Bruno BEAUCHET, RFF, donne le résultat d'études prospectives menées sur la période située entre 2020, date de mise en service du projet, et 2050 : le doublet de ligne permettrait de faire circuler 120 trains de marchandises et 50 trains régionaux sur la ligne actuelle, et tous les TGV[®] sur la Ligne nouvelle, soit tous les trafics entre Narbonne et Perpignan. Les études montrent donc que la mixité n'est pas indispensable pour répondre aux besoins du fret.

- ▶ **Christian THÉRON, Maire de Roquefort-des-Corbières**, indique qu'une des deux solutions le satisfait davantage : celle qui passe le plus loin possible du village de Roquefort-des-Corbières. Si son avis est demandé, il se prononcera en faveur de l'option littorale, mais sans refuser la médiane. Si cette dernière option est néanmoins retenue, il demande simplement qu'une amélioration soit réalisée à Roquefort-des-Corbières avec un petit détour voire une vitesse réduite.
- ▶ **Une habitante de La Palme** doute que le TGV[®] roulera à 350 km/h entre les gares existantes et futures, et s'interroge sur la pertinence d'un tracé basé sur une vitesse qui ne sera jamais utilisée, ni par le TGV[®] ni pour le fret.

Édouard PARANT, RFF, convient que le fret continuera de rouler à la vitesse actuelle, soit entre 100 et 120 km/h. En revanche, les TGV[®] atteignent la vitesse maximale de 320 km/h sur les LGV-Est et Rhin-Rhône. La ministre a souhaité que soit étudié un projet permettant à terme de rouler plus vite. Pour ce qui est des gares, celle de Valence est assez représentative des gares TGV[®], avec deux voies au milieu pour les trains qui ne s'arrêtent pas et ne freinent pas, et deux voies situées de part et d'autre pour ceux qui doivent s'arrêter. Par conséquent, les trains qui ne marqueront pas d'arrêts entre Montpellier et Perpignan pourront profiter pleinement de la vitesse.

Il s'attache à nouveau au tracé en 3D, cette fois avec l'option médiane. La ligne passe davantage dans le relief qui assez marqué, et connaît trois variantes. Ces variantes longent un dépôt d'explosifs, situé sur la commune d'Opoul-Périllos, qui est utilisé par la société Titanobel pour les travaux publics. Les deux projets ne sont pas compatibles en l'état actuel, et l'État ne laissera pas passer la ligne aussi près si rien n'est prévu. Une première solution est de construire un morceau de tunnel par-dessus la voie pour éviter que le souffle éventuel endommage la ligne et les trains. La deuxième solution consiste à déplacer l'usine.

- ▶ **Un intervenant** pense qu'il est plus facile de déplacer un dépôt d'explosifs que des habitants.

Édouard PARANT, RFF, précise qu'il convient alors de trouver un territoire inhabité de 3,5 km de diamètre. Tel est le contenu des discussions en cours. Le tracé longe ensuite la crête, puis passe entre les champs d'éoliennes de Salses, Opoul, Fitou et Treilles.

- ▶ **La Présidente de l'association « No pasaran »** demande si les Fitounais seront sécurisés si le TGV[®] déraile, dans le cadre de l'option littorale.

Édouard PARANT, RFF, rappelle que les statistiques montrent un risque d'accident bien plus élevé sur l'autoroute que sur le rail. Mieux vaut donc que les matières dangereuses circulent par le rail, d'autant plus que des dispositifs permettent aujourd'hui d'éviter le déraillement, grâce à l'ajout d'un troisième rail. La SNCF s'était heurtée au problème du dépôt d'explosifs lors de l'étude du projet en 1995, et avait déjà pensé à le déplacer.

- ▶ **Un habitant de Fitou** considère qu'il existe suffisamment de terrains militaires dans la région pour trouver une solution pour le dépôt d'explosifs.

Édouard PARANT, RFF, souligne l'incompatibilité fondamentale entre un dépôt d'explosifs et des tirs de munitions. RFF proposera néanmoins cette alternative au ministère de la Défense et au préfet des Pyrénées-Orientales. Le projet prévoyait de procéder à des échanges de terrains avec les militaires et avec l'Office National des Forêts (ONF) afin de trouver des surfaces de relocalisation. La réflexion est en cours. Il reprend la présentation en 3D et souligne qu'une des trois variantes de tracé se rapproche le plus tôt possible de l'autoroute afin de limiter les coupures, les autres demeurant davantage à l'intérieur des terres. Elles essaient néanmoins par la suite de suivre l'autoroute à l'ouest.

- ▶ **Un habitant de Caves** demande à quelle distance de l'autoroute se situerait le tracé le plus proche, au niveau de Caves, et souhaite en connaître le niveau.

Édouard PARANT, RFF, répond que, sur cette option, cette variante se trouve au-dessus du terrain naturel, à 150 m environ de l'autoroute.

Les variantes de tracé 3D quittent le territoire de Caves. Une des variantes passe sous l'aire d'autoroute, puis amorce un virage au niveau de Roquefort-des-Corbières. Suit un passage enterré sur 300 à 400 m, avant une sortie dans la plaine. Le TGV[®] essaiera de se rapprocher le plus possible de l'autoroute mais sans y parvenir totalement à cause de sa vitesse.

- ▶ **Une habitante de Fitou** s'enquiert des actions qu'elle peut mener pour faire adopter ce tracé de l'option médiane par les institutions décisionnaires.

Édouard PARANT, RFF, suggère plusieurs axes : s'exprimer ce soir, adhérer à une association prônant la variante médiane, écrire au Ministre, au Préfet.

- ▶ **Une habitante de Fitou** demande de quel recours elle dispose si elle apprend que l'option littorale est finalement retenue.

Édouard PARANT, RFF, rappelle le temps important de l'enquête publique, au cours duquel l'ensemble du dossier sera consultable et où plusieurs commissaires enquêteurs seront présents durant deux mois. Il invite néanmoins à faire passer un éventuel message aujourd'hui, puisque l'enquête publique, prévue à l'horizon 2015, vise à présenter une solution et à expliquer pourquoi les autres options n'ont pas été retenues.

- ▶ **Une habitante de La Palme** souligne que les habitants du territoire ne sont pas écoutés, d'une part, à cause du dépôt d'explosifs qui ne peut être déplacé, et d'autre part, du problème de puissance de la locomotive pour le fret.

Édouard PARANT, RFF, indique qu'il s'agit pour RFF de présenter les contraintes techniques existantes, pas d'éliminer la zone de passage médiane. Les solutions envisagées – enterrer la ligne sur la longueur du périmètre lié au Plan de Prévention des Risques Technologiques (PPRT), ou déplacer l'usine – ne sont pas incompatibles avec le projet, et le choix n'est pas arrêté à ce jour.

- ▶ **Une habitante de La Palme** en conclut que ce tracé pourrait être retenu.

Édouard PARANT, RFF, explique que l'objectif de RFF est de présenter au grand public l'ensemble des possibilités étudiées par les bureaux d'études, en cohérence avec la lettre de mission donnée par la Ministre, c'est à dire des variantes dans l'option médiane « tout voyageurs », et des variantes pour l'option littorale si possible aptes au fret. Ce travail devant ensuite être présenté aux décideurs.

- ▶ **Un habitant de La Palme** ne comprend pas pourquoi il a été demandé à RFF d'étudier les options fret et voyageurs uniquement sur l'option littorale.

Édouard PARANT, RFF, invite à regarder une animation expliquant pourquoi la Ministre n'a pas retenu cette option sur la ligne médiane. Dans cette option, le train de fret emprunterait un tunnel mixte bi-tube long de 11,7 km alors que le TGV[®] serait capable de monter des pentes trois fois plus fortes, la majeure partie du tracé se trouvant à l'air libre, en déblais. Sur la base de cette étude en étape 1, la Ministre n'a pas jugé pertinent de poursuivre dans cette voie. Pour autant, cette solution a été réétudiée en étape 2 précisément pour confirmer que l'ouvrage serait très long.

- ▶ **Un conseiller municipal de La Palme** rappelle que le tracé littoral prévoit aussi deux tunnels longs de 3 km et deux franchissements d'autoroutes, sans oublier des villages et des exploitations viticoles détruits.
- ▶ **La Présidente de l'association « No pasaran »** a été informée d'un projet d'agrandissement de l'autoroute avec une quatrième voie, ce qui induira un impact supplémentaire. En outre, la montée inéluctable des eaux conduira à la disparition de la ligne ferroviaire classique. Elle pense que la Ministre a pris une décision inique, et compte sur le nouveau ministre pour réparer les erreurs du passé, avec une étude de la ligne médiane y compris dans son option mixte.
- ▶ **Une habitante de Fitou** demande si RFF fera appel aux entreprises locales pour les travaux liés à la création de cette ligne.

Patrick LINSALE, RFF, explique que l'objectif d'une opération de ce type est un « mouvement de terre zéro » : la terre prise pour descendre la plateforme du TGV[®] sera réutilisée pour le remblai. Tous les matériaux n'étant pas réutilisables pour créer ce genre d'infrastructure, et le profil du projet ayant tendance à descendre de plus en plus pour protéger les riverains, les matériaux seront plutôt excédentaires. Les carrières constituent une solution. En outre, quand la qualité des matériaux est insuffisante pour le remblai, il convient d'en acheter chez les carriers, locaux en priorité.

- ▶ **Un membre de l'association « No pasaran »** annonce qu'il est aberrant de sacrifier 120 maisons au profit d'un dépôt d'explosifs.
- ▶ **Une intervenante** souhaite connaître la longueur du tunnel qui traverse les Pyrénées.

Édouard PARANT, RFF, répond qu'il est long de 8 km.

- ▶ **Une intervenante** s'enquiert de la différence de coût entre les options littorale et médiane.

Édouard PARANT, RFF, indique que l'étude des coûts n'est pas achevée. Il communique néanmoins des ratios, ces derniers étant liés au nombre d'ouvrages non courants, avec un rapport d'un à trois ou quatre selon que le tracé est en surface ou emprunte des tunnels. La question financière sera importante, car elle constituera le dernier élément qui permettra au Ministre de se positionner.

Il conclut la réunion en invitant à considérer l'intérêt général de ce projet : la région Languedoc-Roussillon doit pouvoir s'inscrire dans le réseau à grande vitesse français et européen. En outre, la Région souhaite renforcer la desserte de trains régionaux, ce qui suppose de trouver de la place pour les trains supplémentaires envisagés. Ce projet permettra donc aux habitants de la région de se déplacer plus rapidement et proposera une solution plus compétitive pour le transport de marchandises.

- ▶ **Un intervenant** pense que le tunnel serait l'option la meilleure tant pour la vie des habitants que pour le paysage et les touristes, même si le coût en est plus élevé, et invite à le réétudier.

Édouard PARANT, RFF, remercie les personnes qui se sont déplacées. Il espère avoir apporté un certain nombre d'éléments, et souhaite un bon retour à l'assemblée.

- ▶ **Marie-Paule BARDÈCHE, Sous-préfète de Narbonne**, assure que les remarques émises ont été entendues et notées. Elles seront remontées au comité de pilotage qui se réunira prochainement. Elle remercie le public de sa participation.

Fin de la réunion publique à 21h.