

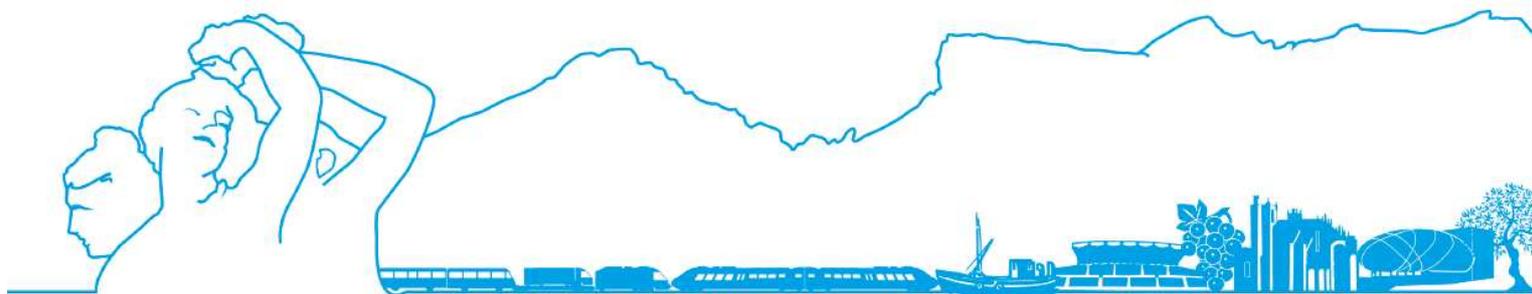
# ligne nouvelle Montpellier-Perpignan

Compte-rendu

## RÉUNION PUBLIQUE

mardi 3 juillet 2012 – PEYRESTORTES

Théâtre municipal



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

SVERIGE – DANMARK – SUOMI – DEUTSCHLAND – SLOVENSKO – EESTI – SLOVENIJA – ELLÁS – PORTUGAL – ESPAÑA – POL

—PARIS—KØBENHAVN—CALAIS—DOVER—LONDON—MONTPELLIER—WARZAWA—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



RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

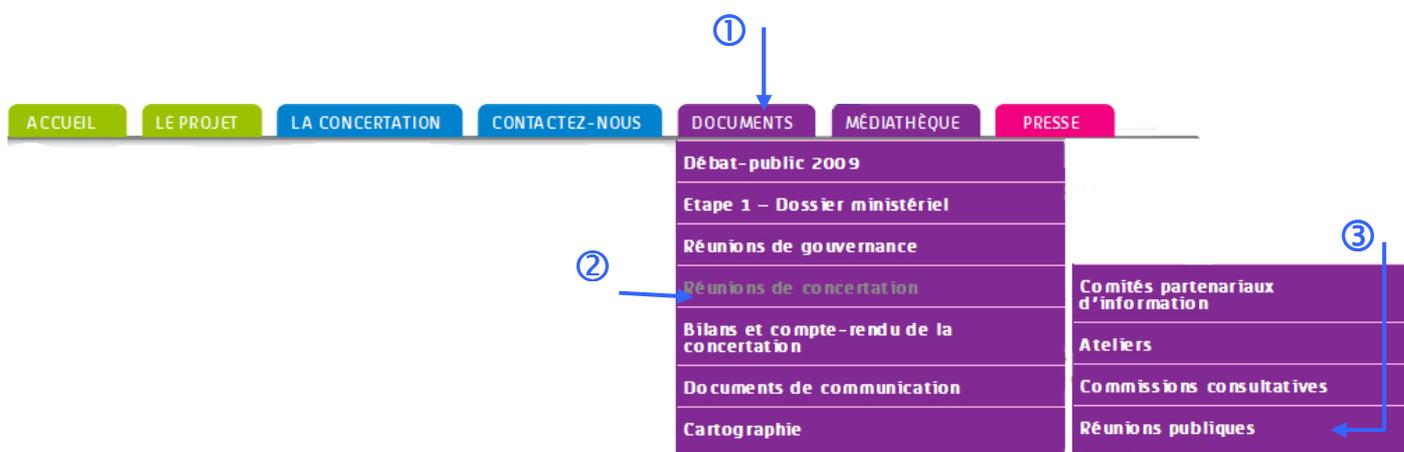
## Les intervenants de Réseau Ferré de France (RFF) à la Direction régionale Languedoc-Roussillon pour cet atelier :

- Édouard PARANT, chef de mission du projet Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan
- Bruno BEAUCHET, chargé d'études économiques
- Anne-Lise GIBBE, chargée de concertation
- Antoine HANTZ, chargé de mission environnement
- Patrick LINSALE, responsable foncier
- Bruno PÉAN, responsable de la cartographie

## Déroulé de la réunion publique

- Les bénéfices du projet
- Présentation de l'état actuel des études
- Le calendrier du projet
- Les scénarios de desserte
- Présentation cartographique 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](http://www.lalignenouvelle.com) sous la rubrique Documents – Réunions de concertation – Réunions publiques



**Début de la réunion à 18h45 en présence de 53 personnes.**

**Édouard PARANT, RFF**, souhaite la bienvenue aux participants et remercie Monsieur le Maire de Peyrestortes pour son accueil. En préambule, il signale que le projet, et notamment le tracé, n'est pas encore arrêté, raison pour laquelle la concertation avec la population est organisée ce jour.

**Édouard PARANT, RFF**, mentionne la présence de Jean-Pierre RICHER, qui est le garant de la concertation. Il peut être sollicité par courriel : [garant.lnmp@gmail.com](mailto:garant.lnmp@gmail.com). En tant qu'observateur indépendant, il veille au bon déroulement de la concertation menée par RFF et à la qualité de l'information. Il dressera le compte-rendu de la concertation en fin d'étape.

## LES BÉNÉFICES DU PROJET

**Édouard PARANT, RFF**, recommande de ne pas seulement envisager le projet sous l'angle des nuisances mais de considérer aussi les possibilités élargies en termes de mobilité et les avantages qu'il apportera :

- trains plus nombreux et plus fréquents, étant entendu que la Région, pour sa part, aura la possibilité d'augmenter le trafic des trains régionaux sur la ligne existante ;
- accès à la grande vitesse ;
- itinéraire continu en Europe, de la péninsule ibérique au Pays-Bas, en passant par l'Allemagne ;
- amélioration du fret, de sorte que l'augmentation du trafic des camions sur l'A9 devrait être contenue ;
- valorisation de l'image du territoire, tant au plan du tourisme que du point de vue de l'attractivité professionnelle.

## PRÉSENTATION DE L'ÉTAT ACTUEL DES ÉTUDES

**Édouard PARANT, RFF**, indique que le 14 novembre 2011, à l'issue de l'étape 1 des études préalables à la Déclaration d'utilité publique, la Ministre a pris la décision de réduire la taille du couloir initial (5 km) à environ 1 000 m de large.

Il explique que la question des dessertes devra par ailleurs être résolue et la Ministre attend des éléments d'information pour trancher entre le maintien des gares actuelles et la création de gares nouvelles. Enfin, elle attend des éléments d'aide à la décision concernant la réalisation éventuelle d'une ligne spécifique au fret, étant entendu que l'objectif vise à augmenter la part modale du fret ferroviaire pour soulager l'autoroute.

**Édouard PARANT, RFF**, souligne que les solutions proposées devront être financièrement acceptables. En effet, une approche uniquement théorique, sans préoccupation financière, serait vaine. Il évoque ensuite le déroulement de la concertation qui vise à recueillir l'avis des élus et du grand public. Il fait part des ateliers thématiques qui ont eu lieu et s'agissant des dessertes, il rappelle que les propositions de gares nouvelles devront être assorties du projet urbain correspondant. Un autre atelier est consacré aux professions agricoles et repose notamment sur des diagnostics agronomiques concernant l'écoulement des eaux, ainsi que sur des études sur les paysages et leurs lignes de force. D'autres ateliers ont été ouverts sur le fret, l'aménagement, l'environnement et la biodiversité.

**Édouard PARANT, RFF**, annonce la prochaine réunion du Comité de pilotage, prévue le 13 juillet 2012. Y participeront les différents partenaires, c'est-à-dire les collectivités qui financent les études et qui prendront les décisions : l'État, la Région, RFF, les Conseils généraux des Pyrénées-Orientales et de l'Aude, les Communautés d'agglomération Perpignan-Méditerranée, le Grand Narbonne, du Carcassonnais, Béziers-Méditerranée, Hérault-Méditerranée et de Montpellier. Il précise que la réunion du 13 juillet pré-déterminera la décision ministérielle qui sera prise à l'automne 2012 sur les gares et la mixité.

- **Daniel CALLA, représentant de FRENE 66 (Fédération pour les Espaces Naturels et l'Environnement)**, exprime sa préoccupation sur le financement des travaux qui, après décision ministérielle, incombera aux collectivités territoriales. Il suppose que l'avis des représentants de ces collectivités sera infléchi par le poids que représente une telle dépense. Alors qu'il s'agit d'un projet déterminant pour plus d'un siècle, il craint que les options possibles ne soient réduites à leur dimension minimale. Dans le même ordre d'idée, il regrette la décision ministérielle prise en novembre 2011, alors que tous les éléments d'information n'étaient pas disponibles et que certaines possibilités n'avaient pas été approfondies. Il déplore en particulier que la population

n'ait pas été avisée de la solution comportant un tunnel de 7,1 km, comme au Perthus, celle-ci ayant été prématurément abandonnée au bénéfice des deux autres variantes. Et il conclut en déplorant le désengagement de l'Europe.

**Édouard PARANT, RFF**, s'engage à communiquer des éléments de comparaison entre les deux variantes, celle des Corbières, dite « médiane » qui comporte environ 12 km de tunnel et celle du littoral qui comporte 7,1 km de tunnel, dans l'hypothèse où toutes les deux seraient mixtes.

- ▶ **Un participant** estime que la mixité ne devrait même plus faire débat, arguant de la future montée des eaux maritimes qui, en raison du réchauffement climatique, est maintenant indéniable et qu'elle submergera le tracé littoral, si cette option était retenue. De plus, il souligne le coût exorbitant de la réfection de digues, soit une centaine de millions d'euros par kilomètre, c'est-à-dire un montant total d'environ 1,5 milliard d'euros. Pour le même prix, ce participant estime qu'il serait plus raisonnable de construire une ligne permettant le fret, d'autant plus qu'il serait dommageable que la gare de Perpignan soit réduite à un « cul-de-sac » pour le fret en provenance d'Espagne. Enfin, il suggère l'achat de terrains adjacents afin de réserver des emprises et de construire une quadruple voie. Il craint en effet que, si la ligne actuelle était supprimée, il ne serait plus envisageable de faire circuler des trains de fret.

**Édouard PARANT, RFF**, explique qu'il est techniquement non réaliste de transformer *a posteriori* la nature d'une ligne voyageur en ligne mixte. En effet, les altitudes et les pentes requises ne sont pas les mêmes pour une ligne dédiée au transport de voyageurs, d'une part, et pour une ligne qui accueillera à la fois du fret et des TGV<sup>®</sup>, d'autre part. Par conséquent, dans un paysage présentant des reliefs, il serait inutile de réserver des emprises, en espérant l'installation côte à côte d'une ligne de fret et d'une ligne dédiée aux trains de voyageurs. Selon lui, une ligne mixte doit être conçue en tant que telle dès le départ.

Conscient des problèmes posés par le réchauffement climatique, **Antoine HANTZ, RFF**, affirme que RFF prend en compte le bilan carbone de la ligne et, par conséquent, les gaz à effet de serre qui seront émis à l'occasion de chaque étape : conception, réalisation des travaux et exploitation. La recherche de solutions pour que les travaux engendrent aussi peu de gaz à effet de serre que possible, fait partie intégrante du projet.

**Édouard PARANT, RFF**, note la suggestion visant à concevoir une ligne nouvelle qui serait d'emblée compatible avec le fret, de manière à y faire passer tout type de train dans la perspective du réchauffement climatique. Or, en termes de volumétrie de trafics, une seule ligne ne suffira pas pour tous les trains prévus. Il est donc indispensable de disposer deux lignes et, par conséquent, de protéger la ligne actuelle. Par ailleurs, il signale que des amortisseurs de houle sont actuellement installés afin de protéger le Lido du bassin de Thau, pour un coût de 5 M€ par kilomètre. Étant donné qu'il n'est pas envisageable d'abandonner la ligne existante, il pense qu'il faudra certainement recourir à ce type de solution.

- ▶ **Un habitant de Baho, représentant d'association**, s'étonne que RFF ne puisse pas se prononcer, aujourd'hui, sur la nécessité future du fret entre Perpignan et Nîmes, arguant que cette option se situerait, en toute logique, dans la prolongation du fret possible entre Barcelone et Perpignan.

**Édouard PARANT, RFF**, précise que la ligne nouvelle Barcelone-Perpignan accueille actuellement majoritairement des voyageurs.

- ▶ **Un habitant de Baho, représentant d'association**, arguant que le fret est assuré jusqu'à Nîmes, ne comprend pas pourquoi le fret entre Nîmes et Perpignan n'est pas envisagé d'emblée, de manière à établir une continuité jusqu'à Barcelone. Il s'étonne également que l'Europe ne finance pas la portion de ligne située dans les Pyrénées-Orientales, qui constitue un des maillons du réseau international, alors que l'utilité collective en est évidente.

**Édouard PARANT, RFF**, répond qu'une ligne est construite pour répondre à des besoins avérés, dans une logique de service pour un territoire donné. En l'occurrence, les voyageurs demandent expressément la grande vitesse. Il ajoute que le convoi de marchandises par poids-lourds est actuellement très important, notamment en provenance d'Espagne, mais que les plateformes logistiques sont nombreuses en

Languedoc-Roussillon et pourront être sollicitées. Des études de capacité ont donc été menées, à l'horizon 2050, pour faire circuler l'ensemble des trafics estimés.

- ▶ **Un habitant de Baho, représentant d'association**, estime que le fret propre au Languedoc-Roussillon est bien moins développé que celui qui provient de l'Espagne et du Maroc.

**Édouard PARANT, RFF**, en convient mais considère que la question à poser est celle de la place à accorder respectivement au fret de transit et au fret régional. En pratique, l'ambition locale vise plutôt à favoriser les marchandises à destination des ports du Languedoc-Roussillon. L'important étant d'adapter le projet au nombre de trains, lequel diffère selon que l'on se situe à Montpellier, Nîmes, Narbonne ou Perpignan. Le volume en fret devrait croître de près de 250 % en 2050 par rapport à aujourd'hui. Dès lors que la ligne nouvelle sera ouverte, la ligne actuelle pourra être déchargée en partie et accueillir davantage de trains régionaux qu'aujourd'hui. En outre, on estime qu'environ 120 trains quotidiens de marchandises pourraient circuler entre Narbonne et Perpignan, dont la majorité viendrait de Catalogne et d'Espagne. Il n'empêche que les plateformes de transport combiné situées dans les Pyrénées-Orientales auraient l'occasion de se développer grâce au fret local, avec une vingtaine de trains qui circuleraient depuis Perpignan-Saint-Charles et Le Boulou par exemple.

- ▶ **Un habitant de Baho, représentant d'association**, doute que la plateforme de Perpignan-Saint-Charles ait jamais la capacité requise pour traiter à la fois la production locale et les marchandises qui continueront à y transiter, en provenance de l'Espagne et du Maroc.

**Bruno BEAUCHET, RFF**, reconnaît que le fret ferroviaire ne permettra pas d'absorber toute l'activité de transport par camion. Pour autant, le fret ferroviaire des Pyrénées, qui représente aujourd'hui seulement 6 % du trafic, devrait atteindre 18 % en 2050, soit une progression considérable.

- ▶ **Un participant** déplore que, malgré les efforts qui sont déployés, le trafic routier ne cesse d'augmenter. Il considère que doubler la proportion actuelle de fret ne suffit pas et qu'il faudrait plutôt la décupler.

**Édouard PARANT, RFF**, explique qu'une telle ambition devrait être assortie, non pas seulement d'une ligne nouvelle, mais d'une ligne dédiée fret à raison d'un train de marchandises toutes les cinq minutes. Il ajoute qu'une telle décision relève de la sphère politique, et non de RFF dont la mission est ici la mise à disposition d'outils suffisamment performants pour susciter l'envie d'utiliser le train.

- ▶ **Un représentant de l'association Énergie TGV<sup>®</sup>** fait allusion à la montée des eaux qui pourrait survenir dans un avenir proche, peut-être dès 2020, et qui condamnerait la ligne actuelle. Il s'interroge alors sur l'opportunité d'étudier d'emblée une solution qui mixerait deux types de lignes, quitte à ce qu'elles ne soient pas parallèles en tout lieu.

**Édouard PARANT, RFF**, reconnaît que la réalisation simultanée de deux lignes, l'une dédiée aux voyageurs, l'autre dédiée au fret, serait idéale mais aussi éloignée des réalités financières. Par ailleurs, il expose qu'une montée des eaux n'affecterait pas seulement le chemin de fer, mais aussi les villages du littoral. Dans cette hypothèse, le train régional ne serait plus d'actualité, faute de population à desservir. Quoi qu'il en soit, il s'agit d'un horizon de long terme, que la seule la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan ne peut empêcher. Or personne ne peut se permettre d'investir dans une perspective aussi lointaine, c'est-à-dire d'immobiliser des sommes considérables, qui pourraient couvrir des besoins immédiats, durant une si longue période. De plus, ces questions sont des choix de société qu'il n'appartient pas à RFF, ni à l'assemblée ici réunie, de trancher.

## LES SCÉNARIOS DE DESSERTE

**Édouard PARANT, RFF**, aborde les différentes possibilités de desserte du territoire. Il précise que la gare de Perpignan, récemment rénovée, comporte six voies à quai, accueillant à la fois des TGV<sup>®</sup> et des trains régionaux, et restera la gare principale des Pyrénées-Orientales, conformément au vœu unanime des collectivités territoriales.

- ▶ **Un usager des transports collectifs** témoigne des inconvénients d'une gare excentrée qui, comme à Aix-en-Provence oblige les voyageurs à emprunter des navettes ou à prendre un taxi pour rejoindre le centre-ville. Il évoque également les gares excentrées, parfois en rase campagne, en espérant que la solution retenue ne s'en inspirera pas. Plutôt que de créer une nouvelle gare à Nissan-lez-Ensérune, ce qui s'annonce onéreux, cet usager préconise d'utiliser la surface disponible qui se trouve derrière la gare de Narbonne.

**Édouard PARANT, RFF**, partage cette critique des gares insuffisamment reliées au réseau urbain. C'est pourquoi, RFF veille à inciter les porteurs de projet de gare nouvelle à intégrer leur projet dans la planification et l'aménagement urbains.

**Bruno BEAUCHET, RFF**, explique que la solution d'une gare nouvelle à Nissan-lez-Ensérune présenterait l'avantage de ne pas avoir à construire de raccordement ni à organiser des navettes, ce lieu étant déjà sur une ligne existante et bénéficiant d'une interconnexion avec la ligne existante. En outre, il souligne que le dédoublement des gares étendrait la zone de chalandise. Ainsi, les zones situées à l'est de Béziers et à l'ouest de Narbonne, si elle étaient desservies par une nouvelle desserte, dissuaderaient les voyageurs de se reporter sur les gares de Montpellier et Perpignan.

- ▶ **Un élu de Rivesaltes** pense que la plupart des TGV<sup>®</sup> ne passeront pas par Perpignan et en déduit qu'il serait opportun de créer une autre desserte, en plus de celle de Perpignan. Cette gare supplémentaire gagnerait à être construite à Rivesaltes, conformément aux termes utilisés par la Ministre lorsqu'elle a demandé qu'une étude soit réalisée sur l'implantation éventuelle de cette gare à Rivesaltes. En effet, cette solution éviterait à bien des voyageurs de devoir se rendre à Montpellier, Toulouse ou Narbonne et contribuerait ainsi à l'objectif de développement local. En définitive, cet élu s'étonne que le Comité de pilotage n'ait encore jamais débattu sur les gares.

**Édouard PARANT, RFF**, indique que RFF ne s'oppose pas à la création de gares. Quoi qu'il en soit, aucune solution ne saurait être envisagée, sans projection afférente de l'espace urbain ni souci d'harmonisation avec la stratégie de développement économique des collectivités concernées.

**Bruno BEAUCHET, RFF**, précise que les gares situées sur la ligne classique continueraient à être desservies par le TGV<sup>®</sup>. Des études de trafic ont démontré qu'il est essentiel que les trains de Paris à Barcelone s'arrêtent à Perpignan si l'on veut satisfaire la demande. Les flux s'avèrent déjà importants entre les Pyrénées-Orientales et la Catalogne et, dans la perspective de remplir correctement les futurs TGV<sup>®</sup>, il apparaît évident qu'il faudra prévoir des arrêts à Perpignan.

Outre la ligne Paris-Barcelone, **Bruno BEAUCHET, RFF**, évoque les trains intersecteurs qui transitent par Lyon et pour lesquels Perpignan constitue soit le terminus, soit une étape. Dès lors que les trajets sont conséquents, les arrêts à Perpignan s'imposent et permettent de remplir les trains. Dans cette logique, une desserte à Rivesaltes ne renforcerait pas l'attractivité de la ligne mais répartirait simplement la desserte entre Perpignan et Rivesaltes avec, en corollaire, une diminution de la concentration sur Perpignan. De plus, cela nécessiterait de mettre en place une navette par bus ou un lien ferroviaire entre les deux gares, sinon d'obliger les voyageurs à trouver une solution par voiture.

- ▶ **Un élu de Rivesaltes** évoque le projet de navette entre Cerbère et Rivesaltes, grâce auquel, dans une politique de transports propres, toutes les stations balnéaires seront desservies.
- ▶ **Un habitant de Baho** s'interroge sur la façon dont la gare de Perpignan serait desservie par la ligne nouvelle.

**Bruno BEAUCHET, RFF**, montre à l'écran le raccordement prévu entre la ligne nouvelle Narbonne-Perpignan et la gare centrale de Perpignan. Celui-ci passerait à travers le coude de l'Agly, au niveau de la carrière et au nord du camp Joffre.

## PRÉSENTATION CARTOGRAPHIQUE EN 3D

**Édouard PARANT, RFF**, commente les différentes variantes de tracé en partant du sud de Toulouges. La ligne étant en remblai actuellement, le remblai sera important au point de départ de la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan. Une première difficulté devra alors être résolue : le franchissement du réseau hydraulique qui, à cet endroit, est important, avec de nombreux cours d'eau qu'il faudra enjamber.

Il précise ensuite le choix à faire, au niveau du Soler, entre une portion de ligne en déblais et le maintien en altitude, au-dessus des routes, au moyen d'un viaduc sur la Têt et d'un remblai au nord de la Têt. Il souligne que, du point de vue paysager, aux plans visuel et sonore, la deuxième solution se révèle moins avantageuse que la première. Cependant, le fait de passer en déblais les voies est techniquement plus compliqué, surtout au regard de l'altitude élevée à laquelle commencera la ligne et à cause de la pente qui, sur une courte distance, sera accentuée. Quoi qu'il en soit, il souligne que les habitations sont rares dans ce secteur, lequel est principalement occupé par des serres et un supermarché. En outre, cette zone est interdite à la construction. RFF devra également veiller à ce que la ligne THT qui sera enterrée, ne soit pas située juste en-dessous de la ligne nouvelle.

- ▶ **Un élu de Baho** indique que la commune se déclare fermement en faveur du tracé ouest qui est le plus éloigné de la zone d'urbanisation. Il s'enquiert en outre de la raison pour laquelle RFF a envisagé un autre tracé, au niveau de Baho, sinon du fait d'un éventuel projet de Zone de Développement Éolien (ZDE).

**Édouard PARANT, RFF**, affirme que le projet de ligne nouvelle Montpellier-Perpignan n'a rien à voir avec l'implantation d'une ZDE. L'argument qui fait poids est plutôt la réalisation d'une ligne la plus droite et directe possible, tout en respectant les contraintes d'urbanisation, les zones d'activité, l'habitat groupé, les cours d'eau et les nappes souterraines, la biodiversité, les monuments historiques, ainsi que les sites classés et inscrits.

- ▶ **Un élu de Baho** déplore le préjudice que subiront certains habitants de Baho.

**Antoine HANTZ, RFF**, rappelle que RFF se doit de protéger la biodiversité en bordure de cours d'eau, dont certaines variétés de batraciens et reptiles, ainsi qu'une alouette dont la zone de reproduction se trouve dans ce secteur.

**Édouard PARANT, RFF**, ajoute que l'impact sur l'agriculture (serres, viticulture et arboriculture) est aussi étudié avec soin, de sorte qu'il convient de considérer non pas un ou deux critères, mais tout un ensemble.

- ▶ **Un élu de Baho** observe que RFF est en train d'effectuer des forages, majoritairement sur le tracé auquel la Commune de Baho est farouchement opposée et contre lequel elle s'apprête à lutter.

**Édouard PARANT, RFF**, rappelle que le choix du tracé incombera au Ministre. Cela dit, il affirme que les deux variantes de tracés possibles font l'objet de forages, même si le tracé historique est aujourd'hui moins sondé que l'autre, en raison des recherches similaires qui ont déjà été menées quinze ans auparavant.

**Patrick LINSALE, RFF**, confirme que les sondages visent à connaître la nature du sous-sol, ainsi que les mouvements de terre, et qu'ils sont réalisés dans les mêmes conditions pour les deux variantes de tracés, même si deux entreprises différentes en sont chargées, avec des techniques et un planning également différents.

- ▶ **Un élu de Baho** s'enquiert de la hauteur du remblai qui sera installé entre l'ouvrage et le plateau, ainsi que des protections sonores prévues par RFF.

**Édouard PARANT, RFF**, ne dispose pas de la hauteur du remblai à cet endroit mais explique qu'une fois franchies la plaine de la Têt et le Madaneil, en arrivant sur le coteau, le remblai s'amenuisera. Il précise que RFF essaiera de raccorder le viaduc, sans avoir à le rehausser, au niveau du coteau.

**Antoine HANTZ, RFF**, souligne que la principale source de bruit est le frottement entre les roues du train et le rail, de sorte que c'est surtout à ce niveau que la plupart des protections sont installées. Les autres nuisances sonores sont liées à l'aérodynamisme et à la traction.

Il explique que les études visent à dresser un état initial afin de qualifier la zone de « modérée » (ambiance campagnarde) ou « non modérée » (présentant des nuisances sonores avant la construction de la ligne). À partir de l'état initial, des simulations sont réalisées afin de préciser la puissance des vents et leur sens, ainsi que la topographie du site. Les habitations pour lesquelles les seuils réglementaires seraient dépassés sont alors repérées, puis protégées. Plusieurs moyens existent : murs de protection sur la plateforme acoustique, merlons paysagers (buttes de terre qui présentent le double avantage d'une protection à la fois acoustique et visuelle), isolation de la façade de la maison (solution adaptée aux habitats isolés).

- ▶ **Un participant** souhaite obtenir des précisions sur les protections en fonction de la distance entre la ligne et le bâti considéré.

**Antoine HANTZ, RFF**, indique que le volume sonore en provenance de la ligne n'est pas proportionnel à la distance mais déterminé par les vents, la topographie, l'implantation de la ligne, son altitude et la présence ou non d'un remblai ou d'un déblai, sachant que le bruit se propage dans le sens de la hauteur.

- ▶ **Un participant** rappelle que le remblai longera le village et demande que des données précises en décibels soient communiquées à la population.

**Antoine HANTZ, RFF**, précise que la perception du bruit d'un train diminue de 8 décibels à 25 m. Au-delà, l'atténuation varie en fonction de l'ancienneté du bâti, de la technique de construction, des traitements de façade et du type du vitrage.

**Édouard PARANT, RFF**, complète le propos en soulignant qu'une fois la ligne en service, RFF vérifie systématiquement la réalité des effets sonores estimés préalablement et le respect de la réglementation. Si besoin, RFF réalise des travaux supplémentaires.

- ▶ **Un élu** regrette que les nuisances sonores ne soient évaluées qu'à l'intérieur des maisons, et non à l'extérieur, par exemple sur la terrasse ou dans le jardin.

**Édouard PARANT, RFF**, confirme que la loi ne comporte aucun article concernant les extérieurs des maisons. De fait, RFF évalue le niveau sonore en façade, avant et après les travaux, tant pour les habitations que pour les bâtiments recevant du public comme les crèches, écoles et hôpitaux.

- ▶ **Un élu de Baho** s'enquiert du nombre quotidien de trains qui passeront à proximité de Baho.

**Édouard PARANT, RFF**, répond que le trafic pourrait être de l'ordre de 210 trains par jour, dont 120 trains de fret.

- ▶ **Un participant** demande si les écoles, bâtiments administratifs et centres de formation sont également visés par la réglementation. Il rappelle que les élèves doivent pouvoir travailler dans le silence.

**Antoine HANTZ, RFF**, répond que ces différents espaces sont concernés par la loi, avec des seuils identiques à ceux qui sont fixés pour les maisons d'habitation, toutefois seulement en horaires de journée.

- ▶ Eu égard à l'obligation de résultat, **un habitant de Baho** espère que les mesures de bruit seront réalisées par un organisme indépendant de RFF et prévient que les riverains pourront demander des mesures contradictoires.

**Antoine HANTZ, RFF**, indique que les contrôles sont réalisés dans le cadre de la LOTI (Loi d'Orientation sur les Transports Intérieurs) de 1982 qui concerne l'environnement au sens large. Les mesures de bruit en façade sont confiées par RFF à un bureau d'études, sur la base des études et simulations préalables et sous l'égide de la Préfecture qui coordonne et contrôle les opérations.

- ▶ Dans l'hypothèse où le tracé passerait sous la ligne du Soler, **un représentant de l'association Énergie TGV®** demande des précisions sur les pentes et rayons qui en résulteraient.

**Édouard PARANT, RFF**, fait part de deux possibilités, dont le maintien du taux de 12,5 %. En réalité, ce n'est pas tant la pente qui est déterminante que le rayon en plan, là où change la pente, passant d'horizontale à pentue, sachant que le rayon ne doit pas être excessif si l'on veut assurer une bonne adhérence entre le train et le rail.

- ▶ **Un habitant de Baho** signale que les habitants demanderont que le tracé passe le plus possible à l'ouest du village. En outre, il suppose que la distance entre Baho et Peyrestortes est assez semblable, quel que soit le tracé retenu.
- ▶ **Un élu de Baho** se fait l'écho des habitants dont le village est le plus impacté de la région, ce depuis plusieurs années. En effet, se cumulent les inconvénients de la Têt, de la déchetterie, de la route dite « de déviation », d'un parc éolien et, finalement, d'un tracé de ligne nouvelle qui pourrait être implanté bien plus près des habitations que ce qui avait été annoncé. La valeur foncière s'en trouve diminuée.

**Édouard PARANT, RFF**, note que les mêmes remarques sont formulées par des habitants d'autres villages. Il demande si, dans l'éventualité d'un tracé plus à l'est, l'urbanisation de Baho pourrait être étendue dans cette même direction.

- ▶ **Un élu de Baho** répond que le projet, tel qu'il est présenté, bloque le développement projeté de la commune à l'ouest.

**Édouard PARANT, RFF**, interroge la Mairie de Baho sur d'éventuelles réserves foncières.

- ▶ **Un élu de Baho** répond que, jusqu'à preuve du contraire, aucune réserve foncière n'a été faite et que les terres restent d'usage essentiellement agricole.

**Édouard PARANT, RFF**, pointe l'intérêt de construire des lignes les plus courtes possible, rappelant que 100 m de ligne ferroviaire coûtent plusieurs millions d'euros.

- ▶ **Le maire de Peyrestortes** recommande, comme pour Baho, de retenir le tracé le plus à l'ouest possible, alors que la nouvelle variante dite « directe » jouxte presque les habitations les plus périphériques. Autrement dit, environ 750 personnes, soit près de la moitié de la population de Peyrestortes, seraient lésées, ce d'autant plus que la tramontane amplifierait les nuisances sonores dans ce sens. Le maire de Peyrestortes prévient RFF que, si la solution ouest était entérinée, les travaux se heurteraient à de très fortes résistances locales.

**Édouard PARANT, RFF**, demande si la Mairie envisage une extension de l'urbanisation.

- ▶ **Le maire de Peyrestortes** répond qu'aucun projet de cet ordre n'est d'actualité. Il ne comprend pas pourquoi RFF privilégie le tracé est.

**Édouard PARANT, RFF**, répond qu'aucune préférence n'a été affichée, ni ce soir, ni dans aucun rapport ; mais que, dans la perspective de l'enquête publique et conformément à la loi issue du Grenelle de l'environnement, RFF se doit d'étudier plusieurs variantes de tracé. En définitive, toutes les solutions devront avoir été étudiées avant le choix final. Il ajoute que telle ou telle variante est susceptible d'être soutenue par d'autres personnes que les habitants de Baho, par exemple par des défenseurs de la biodiversité.

- ▶ **Le maire de Baho** subodore qu'un problème sous-jacent s'est révélé, sur lequel RFF préfère ne pas communiquer.
- ▶ **Un habitant de Peyrestortes** conteste l'argument de la vitesse concernant la nouvelle variante, arguant que la compatibilité de la ligne avec le fret aura pour effet de ralentir le trafic.

**Édouard PARANT, RFF**, confirme que le gain en kilométrage brut ne sera pas flagrant. En outre, il précise que la ligne nouvelle assurera une circulation des voyageurs à 300 km/h, contre 120 km/h pour les marchandises qui seront donc acheminées à la même vitesse qu'actuellement.

- ▶ **Un citoyen de Peyrestortes** déplore que la ligne soit envisagée à proximité immédiate des habitations, ce d'autant plus que les nuisances sonores seront amplifiées par l'élévation de la ligne au niveau de la route D 164.

**Édouard PARANT, RFF**, indique que les protections sonores sont renforcées proportionnellement à l'augmentation du bruit qui pourrait résulter du fret, si cette option était retenue.

- ▶ **Un représentant de l'association PMCV (Protection et le Maintien du Cadre de Vie)** regrette que le consensus sur le tracé de 1995 soit aujourd'hui remis en cause. De plus, il s'enquiert du périmètre des rachats de terrains pour les différentes variantes qui sont aujourd'hui présentées. Il rappelle avoir demandé la rédaction d'une charte afin que les règles et montants d'indemnisation soient simples et explicites pour tous. Il regrette que cette demande n'ait pas été suivie d'effet.

**Édouard PARANT, RFF**, observe que le contexte a évolué depuis avec, notamment en 2006, la demande adressée à RFF visant à faire circuler des trains de marchandises, ce qui implique de creuser beaucoup plus profondément que ce qui était initialement prévu et, par conséquent, de ménager une autre pente et, parfois, de recourir à un autre tracé. S'est ajouté le classement de 30 % du territoire en zone Natura 2000.

**Patrick LINSALE, RFF**, explique que, les mesures d'insertion se révélant au fil des expériences de plus en plus importantes, RFF prévoit une largeur moyenne d'emprise de 120 m, soit dans les faits entre 40 et 300 m selon la configuration du paysage et les reliefs. Autrement dit, RFF prévoit d'acheter en moyenne 12 ha par kilomètre de ligne.

S'agissant de l'indemnisation des riverains, il fait part à la fois d'une loi et de l'absence de règles. Le préjudice important que subissent les habitants du sud vis-à-vis des parties extérieures de leur propriété avait été reconnu et avait donné lieu, de la part de la SNCF, à des propositions d'acquisitions pour toute habitation située sur une bande de 300 m à partir de la voie ferrée. Or, malgré le climat comparable, cet usage n'a pas été reconduit dans la région Atlantique, RFF ayant constaté les inégalités qui résultaient de ce principe qui ne prenait en compte ni les configurations du projet, ni les mesures d'insertion. Ainsi, une maison située à 100 m d'un tunnel ferroviaire pouvait donner lieu à une indemnisation, alors qu'une autre habitation, à un peu plus de 300 m de la voie mais bien plus impactée que la première, n'était pas éligible à la mesure. Patrick LINSALE conclut que RFF a renoncé à l'usage, lequel ne constituait pas une loi mais était décliné à l'initiative de l'exploitant, préférant déployer des indemnisations au cas par cas. C'est cette logique qui sera dorénavant déclinée pour toute création de ligne nouvelle avec, en amont, la volonté de réduire au maximum l'impact sur les propriétés privées.

- ▶ **Un participant** demande si l'évaluation des impacts sera fonction d'un propriétaire ou si elle prendra en compte les nuisances, sachant que celles-ci ne sont pas toujours quantifiables.

**Patrick LINSALE, RFF**, admet la part subjective qui intervient dans l'évaluation des impacts, notamment parce que l'accoutumance au bruit varie d'un individu à l'autre. Il n'empêche que RFF respectera ses engagements par rapport aux seuils de décibels. Il évoque de plus la notion de « préjudice exceptionnel et anormal », souvent évoquée par le biais de la jurisprudence. Par ce biais, l'usage d'une terrasse donnant sur la ligne nouvelle pourrait être considérée comme étant devenu anormal. Ce type d'appréciation est adapté à chaque situation.

- ▶ **Un élu de Saint-Estève** souhaite être informé de la distance entre la ligne et les habitats groupés de Saint-Estève, situés à proximité de la pinède.

**Édouard PARANT, RFF**, indique une distance minimale d'environ 300 m entre la ligne et la commune de Saint-Estève.

- ▶ **Un habitant de Rivesaltes** s'inquiète des conséquences de la ligne nouvelle sur la gare et le quai de Saint-Paul-de-Fenouillet.

**Édouard PARANT, RFF**, fait part de la volonté de RFF de faire arriver, autant que possible, la ligne par l'ouest de la gare, qui sera ensuite franchie au sud, et non à travers la gare. Il n'est pas exclu que la ligne et le train touristique en direction de Maury soient légèrement décalés vers l'ouest.

Au niveau du camp Joffre, **Édouard PARANT**, présente deux variantes envisagées. Un tracé en ligne droite permettrait de créer, ultérieurement et si cela s'avérait nécessaire, une nouvelle gare dans ce secteur. Pour l'instant, deux raccordements sont étudiés, respectivement avec Rivesaltes et avec Salses, toutefois pour deux types différents de train. Il ajoute qu'un autre raccordement est possible à l'usage de fret, d'Espira-de-l'Agly vers Rivesaltes et Salses.

- ▶ **Un élu de Rivesaltes** demande si le raccordement fret sera installé avant l'Agly ou après, ce qui imposerait la réalisation d'un deuxième ouvrage.

**Édouard PARANT, RFF**, répond, qu'en l'état actuel des études, un deuxième ouvrage devrait être construit.

- ▶ **Un élu de Rivesaltes** considère que cette construction nuira au paysage. C'est pourquoi il préconise l'usage d'un seul pont, c'est-à-dire le raccordement sur le pont existant.

**Édouard PARANT, RFF**, souligne que le projet initialement conçu en 1995, pour ce secteur et à l'attention des voyageurs, a été très peu modifié. Il est par ailleurs peu envisageable de raccorder la ligne au nord en raison du Robol et du champ d'inondation.

- ▶ **Un élu de Rivesaltes** suppose que la préférence de RFF va vers la nouvelle variante de tracé.

**Édouard PARANT, RFF**, n'a pas à ce jour d'éléments privilégiant l'une ou l'autre solution. Au contraire, toutes les hypothèses sont étudiées, en particulier au regard des contraintes environnementales, mais aussi de la viticulture, des zones d'activité, des cours d'eau, etc. Ce sont donc plusieurs critères dont il faut tenir compte et à partir desquels les différentes variantes sont envisagées. Il souligne que la présente réunion a justement pour intérêt d'explicitier ces variantes au public.

- ▶ **Une habitante de Salses** signale qu'elle habite et cultive des vignes sur l'un des tracés possibles de la variante du littoral au mas Carrera.

**Édouard PARANT, RFF**, affiche la carte du secteur et confirme qu'une des variantes envisagées dans la zone de passage préférentielle littorale, traverserait la propriété en question. En revanche, la variante serait enterrée en prolongation immédiate de cette portion.

- ▶ Dans l'hypothèse selon laquelle le tracé littoral et la mixité seraient finalement retenus, **un représentant de l'association Énergie TGV®** prévoit que le tunnel serait également noyé en cas de montée des eaux (réchauffement climatique).

**Édouard PARANT, RFF**, constate que si cela devait arriver, alors tout le secteur serait sous les eaux, y compris l'autoroute.

- ▶ **Un habitant de Rivesaltes** s'enquiert de la possibilité, pour le public, de connaître les tracés et leurs variantes.

**Édouard PARANT, RFF**, signale que les variantes de tracés sont d'ores et déjà accessibles sur le site [www.lalignenouvelle.com](http://www.lalignenouvelle.com), à la rubrique Document / réunions de concertation / commissions consultatives / présentations de février.

- ▶ **Un habitant de Baho** déplore le délai, soit plus de cinq jours, avec lequel RFF répond aux courriers, en particulier ceux qui soulèvent des aspects techniques. Il en déduit que RFF ne souhaite pas divulguer la totalité du dossier.

**Édouard PARANT, RFF**, explique que ses collaborateurs animent des réunions publiques depuis une semaine et que ces derniers ont donc eu peu le temps de consulter leur boîte aux lettres. Mais il convient de l'obligation, pour RFF, de répondre aux sollicitations du public.

## **Conclusion**

**Édouard PARANT, RFF**, s'assure que plus personne, dans l'assemblée, ne souhaite prendre la parole. Avant de clore la réunion, il fait valoir la progressivité du projet, les études s'affinant au fur et à mesure que les choix se précisent. Il remercie ensuite les participants pour leurs observations et interrogations, lesquelles permettent à RFF de mieux cerner les préoccupations du public.

**Fin de la réunion publique à 21h35.**