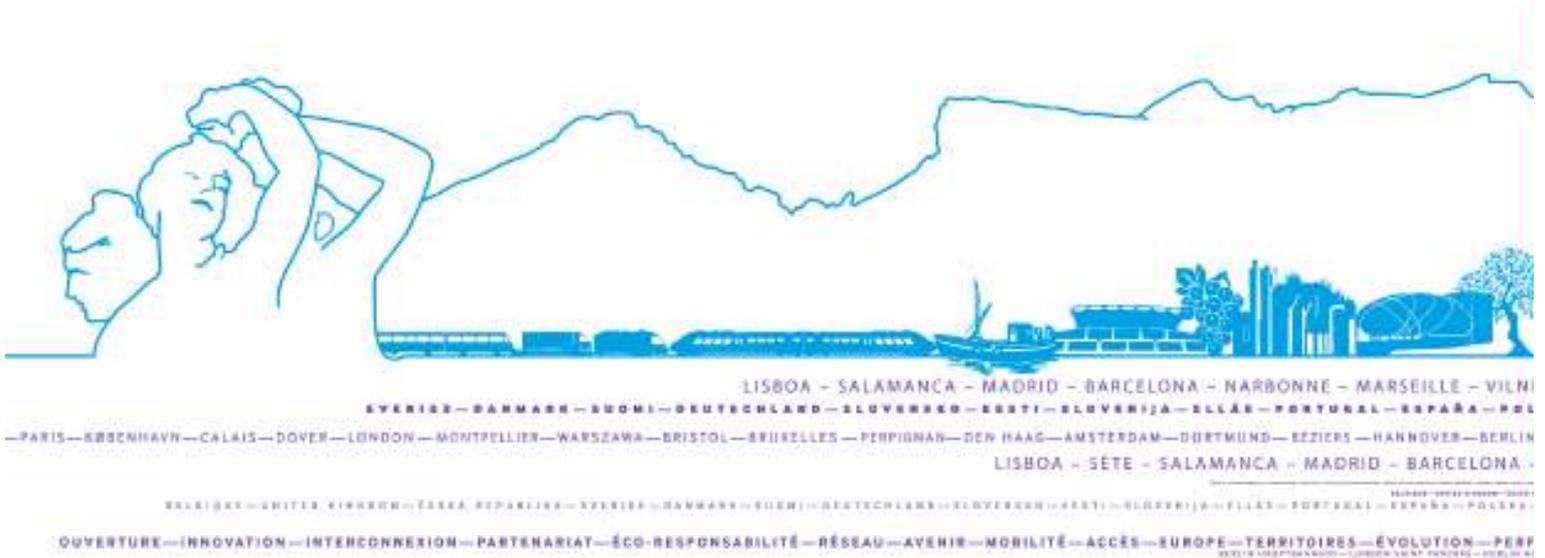


## Compte-rendu

### REUNION PUBLIQUE – SEQUENCE 1 de Toulouges à Salses-Le-Château

Jeudi 9 décembre 2010 – PEYRESTORTES  
Théâtre Albert Lavigne



### Objectifs de la réunion publique

Suite à la décision du Conseil d'Administration de Réseau Ferré de France (RFF) en date du 26 décembre 2009 de poursuivre le projet, la mission Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan conduit actuellement les études de définition d'une zone de passage préférentielle, étape n°1 des études préalables à la Déclaration d'Utilité Publique.

Dans ce cadre, RFF a pour ambition de concevoir un **projet de manière partenariale et concertée** dans la continuité de la démarche adoptée lors des études préalables au débat public.

Ainsi, conformément à la Charte de la concertation du projet, Réseau Ferré de France souhaite associer le plus en amont possible des études préalables à la Déclaration d'Utilité Publique le grand public afin diffuser largement des informations relatives au projet et de recueillir des avis sur le résultat des études.

### Les communes concernées par cette réunion publique : de Toulouges à Salses-Le-Château

- |                     |                 |                |
|---------------------|-----------------|----------------|
| - Baho,             | - Peyrestortes, | - Salses-le-   |
| - Baixas,           | - Pézilla-la-   | Château        |
| - Espira-de-l'Agly, | - Rivière,      | - Toulouges,   |
| - Le Soler,         | - Rivesaltes,   | Villeneuve-la- |
| - Opoul-Périllos,   | - Saint-Estève, | Rivière        |
| - Perpignan,        |                 |                |

### Début de la réunion à 18h40 en présence de 107 participants

### Les intervenants de Réseau Ferré de France Direction Régionale Languedoc-Roussillon pour cette réunion publique:

- o **Edouard PARANT** - Chef de mission Ligne nouvelle Montpellier Perpignan
- o **Jean-François RUIZ** – Responsable de l'environnement
- o **Patrick LINSALE** – Responsable de l'action foncière

### Le déroulé de la réunion :

- o Présentation par RFF des études en cours et du dispositif de concertation
- o Présentation d'une maquette en 3 dimensions des options de passage de la séquence entre Toulouges et Salses le Château
- o Echanges avec la salle

Le diaporama de présentation est en ligne sur le site [www.lalignenouvelle.com](http://www.lalignenouvelle.com) sous la rubrique Documents – Réunions de concertation – Réunions publiques

Monsieur le Maire de Peyrestortes accueille cette réunion publique qui est la première dans le département. Monsieur le Maire invite Réseau Ferré de France à présenter ses réflexions sur les options de passage envisagées.

### Présentation des études en cours

Edouard Parant propose que la présentation soit courte afin de laisser un maximum de temps pour que les participants s'expriment sur le projet et que RFF puisse répondre à l'ensemble des questions qui seront posées. Les études de définition du tracé sont en cours et la réflexion se fait de manière progressive. RFF présentera donc en séance des options de passage large d'environ 1000 mètres et non un tracé définitif. RFF est néanmoins en mesure d'expliquer dès aujourd'hui comment va être défini le tracé et à quel horizon des plans précis pourront être présentés.

### La décision de RFF à l'issue du débat public de 2009

Un débat public s'est tenu de mars à juillet 2009 sur le projet. Ce débat à été un fort moment de concertation et a remporté un franc succès grâce aux avec 12 réunions publiques rassemblant plus de 3500 participants. Edouard Parant indique que RFF a décidé de poursuivre le projet et rappelle les spécificités et les objectifs de celui-ci :

#### **Les projets ferroviaires adjacents à la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan**

Au sud, il s'agit de la section internationale Perpignan-Figueras, dont l'inauguration officielle est prévue au mois de janvier 2011 et dont les premières circulations s'effectueront avant Noël.

Au nord, le Contournement de Nîmes et Montpellier (CNM) est encore en projet. Il est toutefois plus avancé que le projet de ligne nouvelle Montpellier-Perpignan, car il a déjà fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique. Il correspond aux 60 kilomètres séparant l'extrémité sud actuelle du réseau à grande vitesse de l'extrémité au nord du projet LNMP.

#### **Où le projet va-t-il passer ?**

C'est une infrastructure qui devra s'insérer dans le couloir littoral de 5 kilomètres de large définit après le débat public, de Montpellier jusqu'à Perpignan (soit environ 150 Km), proche des infrastructures existantes : de la voie ferrée, des nationales, de l'autoroute A9 et qui passe relativement près des agglomérations.

#### **La desserte du territoire**

- Le conseil d'administration de Réseau Ferré de France a acté la création d'une gare nouvelle à Montpellier sur le site d'Odysséum.
- Pour l'agglomération Nîmoise, les principes d'une desserte par une gare nouvelle, positionnée sur la commune de Manduel a été retenue.
- Pour la desserte des Pyrénées-Orientales et de l'aire de vie de Perpignan, un consensus a été dégagé entre les partenaires pour que la desserte se fasse, à l'horizon du projet, par la gare actuelle dite 'centre du monde'. RFF se doit de préfigurer ce que serait le territoire dans cinquante ou cent ans à venir et les études sont donc menées pour envisager une future halte ferroviaire au droit de Rivesaltes.
- Concernant les territoires du Piscinois, de l'Agathois, du Biterrois, l'est Audois et le narbonnais, le débat public n'a pas permis de faire émerger des solutions claires et nettes de la part de tous les acteurs. La carte projetée présente trois ronds rouges pour représenter les possibilités de gares nouvelles : les choix ne sont pas actés, mais les secteurs sur lesquels des études doivent être menées sont identifiés. Une réflexion est menée au travers d'études spécifiques de transport de passagers, en partenariat avec les collectivités concernées, pour identifier les sites les plus favorables à l'implantation de ces gares nouvelles.

## Les fonctionnalités de la ligne

Le conseil d'administration de Réseau Ferré de France a retenu le principe d'une ligne qui soit adaptée à la grande vitesse de Montpellier à Perpignan et également, un projet qui soit capable d'accueillir des circulations de trains de marchandises sur les sections les plus circulées.

## Les bénéfices pour les hommes et les territoires

**La grande vitesse.** Le Languedoc-Roussillon souhaite appartenir à la famille des régions et des villes desservies par la grande vitesse ferroviaire. Connecté au nord et au sud, la volonté est que tout le Languedoc-Roussillon soit irrigué par la grande vitesse ferroviaire.

**Réduire les temps de parcours entre les différentes villes de la région.** Le TGV n'est pas seulement là pour s'échapper de la région. Il doit permettre de réduire le temps de parcours entre Carcassonne et Nîmes, entre Montpellier et Perpignan ou même Béziers et Perpignan.

**Augmenter le nombre de train.** La création d'une deuxième ligne permettra d'augmenter le nombre de TER sur la ligne actuelle. La volonté du Conseil régional, autorité organisatrice des transports depuis 1982, est de quasiment doublé le nombre de TER par jour sur la ligne actuelle.

**Favoriser le report modal.** Pour répondre à cet objectif, on pourrait imaginer que la ligne nouvelle permette d'augmenter le nombre de train de marchandises sur la ligne actuelle. Or ce raisonnement est erroné puisque, dans le même temps, la Région doublera le nombre de TER circulant sur la ligne actuelle. La ligne nouvelle permettra la circulation des TGV, mais certains resteront sur la ligne actuelle notamment pour desservir Sète ou Agde. Ainsi, RFF étudie la possibilité de faire circuler sur la ligne nouvelle des TGV et des trains de marchandises.

**Améliorer la compétitivité du territoire** en étant mieux desservi, par des infrastructures de transports modernes ce qui favoriserait l'implantation d'entreprises et le tourisme en facilitant l'accès au littoral.

Tous ces points permettront de justifier l'utilité publique du projet.

## Les études préalables à l'enquête d'utilité publique.

Aujourd'hui de nouvelles études ont été engagées, afin de définir, au final, un tracé précis.

Pour pouvoir identifier ce tracé, diverses études préalables sont à mener, notamment des études environnementales, dont l'importance est encore amplifiée par les nouvelles lois dont celle du Grenelle de l'Environnement. Ces études doivent être conduites avec le même souci et la même précision que celles relatives aux aspects techniques. Les études techniques doivent néanmoins être également considérées et de nombreuses contraintes doivent être respectées, tant pour la conception géométrique que pour les composantes ferroviaires proprement dites.

Les études de conception s'accompagnent d'études de trafic, pour évaluer tant le nombre de personnes susceptibles de prendre le TGV que le volume de marchandises qui seront transportées.

Ces évaluations permettront de définir le nombre de trains qui devraient circuler sur la ligne et ainsi donner des indications sur le nombre de voies nécessaires pour garantir la capacité de la ligne.

D'autres études sont menées pour mieux cerner l'accessibilité des sites et définir l'emplacement pour les futures gares qui sera le meilleur pour les futurs clients.

Enfin, le dernier point est la question du financement du coût des travaux de construction de la ligne, qui seront environ cent fois supérieurs que celui des études.

Il existe deux sources possibles de revenus pour payer une ligne nouvelle. La première provient de la vente des billets : lorsque l'on achète un billet de train, environ 30 % du prix du billet va à RFF pour l'entretien et la construction des nouvelles lignes. Le deuxième vecteur possible de financement, ce sont les impôts. Pour que le

projet puisse aboutir, il est indispensable que les décideurs se mettent d'accord le plus rapidement possible pour savoir qui paye, quel est le montant total perçu pour réaliser ce projet et ses caractéristiques retenues (dessertes, voies d'évitement...).

Un projet comme la Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan coûtera plusieurs milliards d'euros. Souvent, les grands projets sont bloqués pour cause de non financement ; c'est l'une des raisons qui ont conduit à l'ajournement du projet en 1995.

L'objectif final des études est l'obtention d'un décret d'utilité publique, ce qui n'avait pas été le cas en 1995.

Très concrètement, un projet a toutes les chances d'aboutir quand il obtient une déclaration d'utilité publique (DUP). Elle est, pour des projets tels que celui-ci, prise par décret du Conseil d'Etat. La DUP montre que le projet présente un intérêt pour le pays bien supérieur aux intérêts de chacun pris individuellement.

### Les étapes du projet



Pour conduire à l'ouverture de l'enquête publique, cinq ans d'études seront nécessaires. Ces études sont échelonnées en 3 étapes :

- **l'étape 1** qui se termine prochainement permettra de réduire le couloir de 5 km de large (issu du débat public) à une zone de passage préférentielle de 1000 mètres de large environ.
- **l'étape 2** a pour objet, une fois la bande de 1000 mètres approuvée par le Ministre, la recherche d'un tracé. Ce tracé représentera une bande de 80 à 120 mètres de large. L'étape 2 fait aussi l'objet d'une approbation ministérielle.
- **l'étape 3** est celle de la préparation des dossiers réglementaires (étude d'impact, étude d'incidence sur le réseau Natura 2000, dossier d'enquête d'utilité publique, etc.) en vue de l'enquête d'utilité publique. Cette étape est importante pour la sécurité juridique du dossier et éviter d'éventuels recours au tribunal par une association ou un riverain qui viendrait annihiler plusieurs années d'étude et la réalisation du projet. Cette étape se terminera par la signature d'un décret d'utilité publique par le Ministre des Transports. Cette étape doit aussi permettre de réunir l'ensemble des financeurs pour qu'au lancement de l'enquête, RFF soit certain que les travaux pourront se réaliser rapidement après l'obtention du décret d'utilité publique.

L'étape suivante correspond à la phase de travaux. RFF envisage un délai d'environ 1 an entre l'enquête publique et leur démarrage. Le respect de ce délai est bien évidemment conditionné par l'obtention du financement du projet.

Les travaux se dérouleront sur 4 à 5 ans, pour une mise en service à l'horizon 2020.

## Les rencontres avec les élus

RFF a besoin, pour réussir le projet, des habitants et des élus des territoires concernés. Ce sont eux qui connaissent le mieux le territoire du projet.

La loi impose désormais de ne pas séparer les temps d'études et les temps de rencontre avec le public encore appelés « concertation », comme en témoigne la réunion de ce soir. Depuis le début de l'année 2010, de nombreuses rencontres avec différents acteurs ont été initiées par RFF.

Ainsi, RFF a tout d'abord rencontré les institutions partenaires des études préalables au débat public avant même la publication de la décision suite au débat, pour s'assurer de leur accord quant à cette décision et pour qu'ils y consignent les éventuels points particuliers à ajouter.

Puis, dès la décision prise à l'issue du débat public de poursuivre les études, RFF a rencontré individuellement, début 2010, les maires des 74 communes concernées par le couloir de passage retenu.

Toujours dans le cadre de la concertation, RFF a organisé 2 séances de commissions consultatives, début septembre et mi-novembre 2010.

Les commissions consultatives, présidées par un représentant de l'Etat, associent les parlementaires, les élus des collectivités locales et les organismes publics des territoires concernés. Les commissions consultatives permettent d'échanger de manière approfondie avec les participants afin de bénéficier de leur connaissance fine du territoire ainsi que des enjeux locaux. Ces commissions leur offrent le moyen de s'approprier les éléments du projet et Réseau ferré de France peut aussi y recueillir formellement leurs avis sur les études.

Le couloir de passage entre Montpellier et Perpignan est divisé en cinq commissions consultatives, chacune d'entre elles concernent environ une trentaine de kilomètres du couloir d'études.

D'autres dispositifs de dialogue et d'information sur le projet ont par ailleurs été mis en place. RFF mène des discussions avec les organismes représentatifs des chambres consulaires (chambre d'agriculture, chambres de commerce), le Conseil Economique et Social, les syndicats, les associations. Ces discussions se font lors des réunions du Comité d'information Partenarial (COPART). La première s'est tenue le 24 juin 2010 à Montpellier.

## Le dialogue avec les acteurs

Sept ateliers thématiques ont été organisés avec pour objectif de mutualiser les compétences et d'identifier les points qui nécessiteront des focus :

- **2 Ateliers « environnement »** : ils ont permis de recueillir des bases de données et de partager la méthodologie de hiérarchisation des sensibilités en lien avec les services de l'Etat.
- **2 Ateliers « agriculture-viticulture-foncier »** : importants du fait des spécificités de l'agriculture du Languedoc-Roussillon, ces ateliers ont rassemblé les chambres d'agriculture, la SAFER, les syndicats professionnels.
- **1 Atelier « hydraulique et milieux aquatiques »** pour évoquer les problématiques liées aux inondations et la gestion de la ressource en eau. Cet atelier a rassemblé les syndicats de bassin et les DDTM.
- **1 Atelier « Transport de marchandises »** pour évoquer les spécificités du Languedoc-Roussillon et en particulier des Pyrénées-Orientales. Du fait de la proximité de la frontière, un contexte économique singulier s'est développé avec des plateformes logistiques, des installations de transports combinés, l'autoroute ferroviaire. Cet atelier a rassemblé début octobre des gestionnaires d'infrastructure et des entreprises de transport. Il a permis de connaître les projets, les demandes et recueillir les attentes vis-à-vis d'une nouvelle ligne ferroviaire.
- **1 Atelier « Massifs de la Gardiole et des Corbières »** pour évoquer l'insertion environnementale et paysagère du projet au droit des ces deux massifs emblématiques.

Ces réunions sont réalisées en présence d'un panel représentatif des acteurs concernés par la thématique.

## L'information du grand public

Tout ce travail de concertation s'est également traduit par l'organisation d'expositions publiques dans 56 des 74 communes du couloir d'étude.

Pendant 1 semaine, chaque mairie accueille une exposition composée de 3 panneaux.

Cette démarche est complétée par des expositions dans les Maisons de la Région de Perpignan, Narbonne et Béziers et dans plusieurs centres commerciaux de la région jusqu'à mi décembre 2010.

L'autre vecteur d'information est le site internet : [www.lalignenouvelle.com](http://www.lalignenouvelle.com). L'ensemble des documents (cartes, présentations, etc.) y sont téléchargeables, ainsi que les comptes-rendus de réunion.

D'autres moyens d'information sont mis à la disposition du grand public :

- **le dépliant** remis à l'entrée de la réunion comporte un coupon T pré-affranchi permettant de transmettre des remarques à RFF,
- **une newsletter** est disponible également sur Internet,
- **un registre** est mis à disposition du public dans la salle de réunion.

## Le garant de la concertation

Pour s'assurer que RFF mettra bien en pratique tout ce qui vient d'être expliqué et communiquera avec les citoyens en toute transparence sur le projet, RFF précise que la CNDP a souhaité la nomination d'un garant de la concertation.

La Commission Nationale du Débat Public (CNDP), avec l'agrément de RFF, a ainsi missionné M. Jean-Pierre Richer, Garant de la concertation pour veiller à la bonne tenue de la concertation.

Le garant de la concertation est neutre car extérieur à la région, qu'il connaît néanmoins pour avoir déjà participé en 2009 au débat public sur le projet.

Sa mission, qu'il a prise depuis le printemps 2010, est de s'assurer que tout le dialogue, les échanges entre le public et le Maître d'ouvrage se font bien avec sérieux et dans la transparence, et qu'il n'y a pas de questions qui restent sans réponse.

Le garant regarde tous les documents émis par le Maître d'ouvrage pendant la durée des études et s'assure de la bonne tenue d'un dialogue respectueux et constructif.

Il participe à la plupart des réunions publiques, des commissions consultatives, des ateliers, au Comité partenarial et aux Comités techniques et de Pilotage.

Par ailleurs, le garant de la concertation, rédige un bilan à la fin de chaque étape du projet. Ce rapport indique la manière dont s'est déroulé le processus de concertation au cours de l'étape. Il est rendu public, est transmis au Maître d'ouvrage, au Ministre en charge de prendre la décision de validation (via le Préfet de Région) et à la Commission Nationale du Débat Public.

Une adresse internet a été créée pour que le grand public puisse écrire au garant par e-mail ([garant.lnmp@gmail.com](mailto:garant.lnmp@gmail.com)).

## Présentation d'une maquette en 3 dimensions de la séquence

Les options de passage sont présentées grâce à une maquette virtuelle en 3 dimensions sur fond de photographies aériennes du couloir d'études prises, fin avril 2010.

La largeur des options est d'environ 1000 mètres (alors que la largeur du couloir d'étude initial était de l'ordre de 5 kilomètres).

Le survol débute au niveau du raccordement avec la concession TP Ferro sur la commune de Toulouges. Il existe une unique option de passage au début de la séquence. En revanche, au niveau des Corbières, plusieurs options seront possibles.

Quelle que soit l'option, la ligne nouvelle passera à l'ouest de l'autoroute, donc la ligne nouvelle s'éloignera du château de Salses par rapport à l'autoroute et, selon l'option, de plusieurs kilomètres.

Les options au niveau de Salses sont :

- L'option qui contourne le massif des Corbières en longeant le littoral ;
- L'option qui passe dans les Corbières avec deux possibilités :
  - soit la recherche de l'option la plus courte car chaque kilomètre de LGV en plus, représente à minima 25 millions d'euros en plus,
  - soit la recherche une option médiane (comme imaginée en 1995) sans passer complètement dans le cœur des Corbières et arrivant vers Caves pour rejoindre l'autoroute.

Les options se rejoignent toutes vers Portel-des-Corbières.

## Echanges avec la salle

➤ **Henri BAPTISTE – Maire de Peyrestortes** souligne que dans la présentation, jamais RFF ne parle d'une gare TGV au niveau du camp Joffre à Rivesaltes. Pourquoi ?

### **Réponse du Maître d'Ouvrage :**

Pendant le débat public, la majorité des acteurs a demandé une desserte par la gare actuelle de Perpignan. Aussi, la décision du débat public ne prévoit pas, à la mise en service de la ligne nouvelle, la réalisation d'une gare nouvelle pour l'agglomération de Perpignan et les Pyrénées-Orientales.

A côté de cela, RFF prendra des mesures conservatoires afin de permettre, le jour où le trafic et le développement urbain du territoire seront suffisants, d'envisager une gare nouvelle.

La possibilité de construire une gare nouvelle dans le nord de l'agglomération de Perpignan sera conservée, mais ne sera pas concrétisée à la mise en service.

➤ **Henri BAPTISTE – Maire de Peyrestortes** précise qu'une majorité de TGV ne s'arrêtera pas à Perpignan. Si bien qu'une personne venant de Paris par TGV et qui veut s'arrêter dans les Pyrénées-Orientales devra soit descendre à Narbonne ou à Béziers soit aller en Espagne pour revenir en France. Si on ne construit pas la gare nouvelle à la mise en service, on ne le fera sans doute jamais.

### **Réponse du Maître d'Ouvrage :**

Il est vrai qu'il est primordial de se projeter au-delà de la mise en service du projet. C'est pourquoi, il faut qu'à *minima*, le moment venu, RFF puisse techniquement réaliser une gare.

En revanche, concernant les arrêts des TGV en gare de Perpignan, selon les prévisions de la SNCF lors du débat public, environ 70 trains passeraient à Perpignan. Naturellement, des arrêts seront marqués dans les Pyrénées-Orientales d'autant plus que Perpignan est la dernière grande ville avant la frontière. Perpignan en étant plus peuplée que Narbonne et Béziers a plus de probabilité de voir « s'arrêter les trains ». En revanche, certains trains ne s'arrêteront pas à Perpignan.

➤ **André CROS-SAGET – Président de l’association du quartier de Saint-Assisclé, Perpignan** craint que les trains Paris-Barcelone ne s’arrêtent pas à Perpignan et que l’on soit obligé de s’arrêter à Narbonne ou à Béziers. Il serait alors dommage d’avoir fait une gare qui coûte si cher. RFF avait envisagé, lors des réunions du débat public de mai/juin 2009, des voies d’évitement, pour que les TGV puissent « doubler » les trains de fret plus lents. L’association avait alors protesté et souhaité une ligne uniquement voyageurs.

#### Réponse du Maître d’Ouvrage :

Il y aura bien des TGV qui s’arrêteront à Perpignan comme l’illustrent les récents aménagements de la gare avec la construction d’un quai supplémentaire, notamment pour accueillir les futurs TGV.

Si la ville et l’agglomération n’avaient pas eu un minimum d’assurance sur ce qu’allaient devenir les trafics, elles n’auraient pas financé l’agrandissement notamment du nombre de quais dans la gare.

La seconde question soulevée a fait débat lors du débat public : concevoir un projet uniquement pour les trains à grande vitesse ou permettre aussi de faire circuler des trains de marchandises ?

Si les trains de fret peuvent circuler sur la ligne nouvelle, cela permet plus de possibilités pour développer le trafic fret et offre, en cas d’incident, un itinéraire bis.

Il est ressorti du débat que RFF devait construire une ligne apte à la grande vitesse, de Montpellier à Perpignan et en capacité d’accueillir des trains de marchandises sur les sections les plus circulées. La ligne nouvelle présentera donc des sections avec des TGV et des trains de marchandises et des sections dédiées aux TGV.

➤ **Didier CALABRESE – Président de l’association des Corbières, Salses-le-Château** s’interroge sur le franchissement des Corbières car il y a un dénivelé de 100 à 120 mètres pour redescendre vers Fitou et Salses, ce qui est important pour un TGV.

#### Réponse du Maître d’Ouvrage :

Le TGV est capable de monter de 35 mètres par kilomètre. Pour monter 100 m, il faut donc 3 km environ de pente.

En revanche, le train de marchandises est capable de monter de 12 à 15 mètres par kilomètre. Pour arriver au même résultat, le train de marchandises doit donc commencer à monter de beaucoup plus loin.

C’est pour cela qu’il existe une option de passage qui essaye de rester là où le terrain est plus plat, c’est-à-dire proche de l’autoroute et des étangs.

Cette option rencontre quand même du relief entre Salses et Fitou ; ensuite, le terrain est plus plat mais la proximité des villages constitue un point de vigilance.

➤ **Jean-Claude LEPINEUX – de Saint-Estève** souhaite revoir le survol aérien des options de passage à Saint-Estève car la commune n’apparaît pas.

#### Réponse du Maître d’Ouvrage :

Le couloir passe à l’ouest de Saint-Estève et jouxte la pointe de la commune.

➤ **Alain OHLICHER – du Soler** a appris en 1990 que son habitation se situe sur le tracé TGV. En 2010 on lui demande d’attendre jusqu’en 2020. Il aura donc passé 30 ans de sa vie à attendre un TGV.

#### Réponse du Maître d’Ouvrage :

Sur les communes de Toulouges et du Soler, l’Etat a déclaré d’utilité publique la section Toulouges – Le Soler. C’est le seul endroit sur les 150 km qui possède une déclaration d’utilité publique, pas pour le compte de RFF mais pour celui de l’Etat.

RFF n’est donc pas le bon interlocuteur aujourd’hui. Toutefois, les droits et procédures sont les mêmes et un éclairage peut être apporté ce soir.

Les effets de la DUP sont les mêmes que sur les emprises qui sont dans le projet d’intérêt général (PIG).

Au moment du décret en Conseil d’Etat, les documents d’urbanisme des communes ont fait l’objet d’une mise en compatibilité (rendant le projet compatible avec l’urbanisme) et les terrains font l’objet d’une inscription en emplacement réservé. Ce dernier est imposé par la déclaration d’utilité publique et rend les terrains inconstructibles (le maire de la commune ne peut pas délivrer de permis de construire pour un projet dans un emplacement réservé) comme c’est le cas pour les terrains concernés par le PIG.

Les propriétaires peuvent mettre en demeure le bénéficiaire de l'emplacement réservé, ici l'Etat, d'acquérir leur bien.

➤ **Richard COURTOIS– de Peyrestortes** habite dans un hameau isolé du village sur le coteau de Las Sedes. S'il comprend bien, un train de marchandises devrait passer plus haut au niveau de l'Agly et plus profond au coteau de manière à avoir une pente acceptable.

#### Réponse du Maître d'Ouvrage :

Par rapport à un TGV qui aurait plus de facilité à suivre le relief, le train de marchandises exige un profil beaucoup plus plat.

Les viaducs devront être allongés et aller plus en profondeur dans les coteaux. Il y a donc un impact paysager plus important avec des trains de marchandises qu'avec une ligne uniquement voyageurs.

➤ **Richard COURTOIS de Peyrestortes** renchérit sur le bruit en précisant qu'un train de marchandises est beaucoup plus bruyant qu'un TGV. C'est sa préoccupation principale en étant voisin de la future ligne. La ligne étant en tranchée, l'impact paysager sera faible.

#### Réponse du Maître d'Ouvrage :

Si la ligne est enterrée, c'est bien pour le paysage mais aussi pour le bruit. Plus le projet est enterré et plus la propagation du bruit est faible.

Depuis plus d'une dizaine d'années, la législation impose le respect de seuils par la mise en place de protections comme des écrans acoustiques ou des merlons si les emprises le permettent.

Dans la plaine du Roussillon, les zones bâties étant nombreuses, les écrans devraient être préférés aux merlons. Les écrans peuvent faire l'objet d'un traitement architectural.

La ligne devra respecter la réglementation d'une ligne mixte, si des trains de fret y circulent, c'est-à-dire d'une ligne où circuleraient des trains de voyageurs et des trains de marchandises.

Une ligne TGV classique ne doit pas dépasser 60 décibels de jour ; une ligne de trains de marchandises doit respecter 63 décibels de jour et 58 décibels de nuit.

➤ **Karine KOVALEFF– Habitante de Peyrestortes** souhaite savoir si une distance minimum devra être respectée par RFF par rapport aux habitations ? RFF a-t-il une idée du nombre de trains en circulation à l'horizon 2030/2040 ?

#### Réponse du Maître d'Ouvrage :

Il existe une très vieille loi, la loi de 1845 relative à la police et à la conservation du chemin de fer qui interdit toute « construction à moins de deux mètres du chemin de fer ». Cette distance peut être réduite à 1,5 mètre du bord du rail avec une dérogation (c'est parfois le cas en Ile de France). Evidemment, les nouveaux projets cherchent à s'éloigner des zones densément peuplées.

La règle concerne l'usage normal d'un bien. Le Code de l'expropriation prévoit qu'en cas d'usage anormal du bien, il n'y a pas de distance réglementaire.

Avant d'aboutir au tracé, un certain nombre de campagnes notamment géotechniques devront être réalisées afin de caler entre autre l'altimétrie du projet ce qui permettra du juger, plus particulièrement, l'impact sur le bâti (à usage d'habitation, à usage industriel et à usage commercial). Dès lors, l'usage normal d'un bien pourra être jugé. Si la propriété n'a plus son usage normal, RFF acquerra le bien.

Concernant le nombre de trains, il y aura à la fois des trains de voyageurs et de marchandises. Les prévisions concernant le trafic fret intègrent les trains provenant des plateformes logistiques des Pyrénées-Orientales, ceux provenant de Cerbère et ceux arrivant du tunnel. Globalement, les pré-études fonctionnelles avaient estimé à environ 100 à 120 trains de marchandises par jour à l'horizon 2020/2030. Une majorité continuera à circuler sur la ligne actuelle. Concernant les TGV, environ 70 trains passeraient à Perpignan. Au total, environ 90 trains circuleraient sur la ligne nouvelle ce qui est peu pour une ligne ferroviaire.

➤ **Karine KOVALEFF – Habitante de Peyrestortes** précise qu'elle ne parlait pas d'une propriété mais d'un lotissement. D'après l'animation 3D, la zone de passage est contiguë aux dernières habitations du lotissement.

### Réponse du Maître d'Ouvrage :

La règle des habitations plus ou moins proche vient d'être donnée avec l'analyse au cas par cas de l'usage normal d'un bien.

S'agissant du lotissement, le diagnostic environnemental a pris en compte l'enjeu lié aux habitations.

Dans le choix du tracé définitif, RFF intégrera cette contrainte en fonction de la distance (50, 100, 200 mètres du lotissement), du remblai et des solutions alternatives.

Le lotissement figure dans la base de données de RFF en termes de contraintes. Mais des contraintes techniques viendront s'ajouter.

➤ **Henri BAPTISTE – Maire de Peyrestortes** veut rassurer Madame Kovaleff. L'option de passage présentée englobe le projet initial de 1995 qui passait à plus de 500 mètres du lotissement.

➤ **Lionel SANCHEZ – Habitant de Perpignan** souhaite connaître le nombre d'ouvrages d'art et de tunnels, les types de pont.

### Réponse du Maître d'Ouvrage :

La question renvoie à l'insertion paysagère d'un ouvrage qui ne passe pas inaperçu sauf à quelques endroits bien précis comme les tunnels. Nous ne connaissons pas ce soir le nombre de viaducs et de tunnels car nous ne savons déjà pas dans la bande d'1 km où s'inscrira le tracé. Nous ne savons encore moins à quelle altitude sera la ligne nouvelle. Plus la ligne sera calée en hauteur, plus elle sera visible et plus les viaducs seront allongés et moins il y aura de tunnels à réaliser.

Les études de l'étape 2 permettront de caller le tracé en particulier sur son profil en long.

Beaucoup demandent de mettre la ligne le plus bas possible ce qui enfouirait la ligne mais générerait des excédents de matériaux dont on ne saura quoi en faire ; par ailleurs, dans la région, la plupart des territoires traversés sont inondables. Ainsi, il sera impossible de s'enterrer dans les basses plaines de l'Aude et il est peu probable que le profil soit rasant au niveau de la Basse, de la Têt ou de l'Agly.

L'un des objectifs des études consiste à ouvrir le moins possible de carrières, ce qui constitue un objectif de développement durable. Ainsi, les études doivent optimiser les équilibres entre déblais et remblais.

La qualité des ouvrages d'art fait partie du projet.

Ainsi, un schéma directeur paysager sera établi avec, pour les ouvrages d'art les plus remarquables, quelques esquisses. Il s'agira, par exemple, de déterminer si le pont sera en béton, mixte avec des poutrelles métalliques, avec 3 ou 15 piles...

Par ailleurs, il est envisageable, dès le départ, de donner une signature à la ligne en prenant en compte l'architecture et les tonalités de la région traversée.

Les caractéristiques des ouvrages les plus importants font l'objet d'une pièce dans le dossier d'enquête publique.

➤ **André BRIEU – Habitant de Rivesaltes** ne comprend pas pourquoi la gare de Rivesaltes n'est pas réalisée étant donné que l'accès à la gare de Perpignan est difficile : peu de places de parking, circulation dense.

### Réponse du Maître d'Ouvrage :

Dans un projet comme une ligne nouvelle qui générera des millions de passagers, l'accessibilité est prise en compte, ainsi que la possibilité de créer des parkings, ce qui est relativement facile pour une gare nouvelle mais beaucoup plus difficile en ville.

Le projet de rénovation de la gare actuelle a dû intégrer l'arrivée de la ligne nouvelle. Les travaux en cours permettront d'accéder plus aisément à la gare notamment par la création de la rocade ouest qui devrait permettre de décharger l'arrivée par Perpignan Nord.

➤ **Philippe PARE – Communauté d'Agglomération de Perpignan** précise que le dispositif n'est pas encore complet car des bretelles de raccordement sont prévues pour les accès aux voies sur berge.

Un transport en commun en site propre verra le jour.

Par ailleurs, beaucoup d'investissements ont été fait autour de la gare. Pour information, RFF peut sans doute donner le coût d'une gare nouvelle qui serait financée par les collectivités.

### Réponse du Maître d'Ouvrage :

Effectivement, la construction d'une gare nouvelle n'est pas garantie.

RFF ne peut pas financer seul le projet. Très schématiquement, quand on achète un billet de train, 1/3 des recettes revient à RFF pour l'entretien des voies et les projets de lignes nouvelles.

Cet argent ne suffit pas à payer la ligne nouvelle. Le reste provient des deniers publics dont les impôts prélevés par les collectivités (agglomérations, départements, régions).

Pour les gares, c'est la même chose. Il faut un co-financement.

Naturellement, une gare nouvelle à Perpignan sera majoritairement financée par l'agglomération de Perpignan, le département et la Région car les autres agglomérations ne participeront pas à ce financement.

Une gare nouvelle avec un projet architectural modeste, coûte environ 35 M€ ; si le secteur est un peu plus compliqué car il y a une correspondance TER, 2 niveaux, des terrains à prix élevés et un architecte de renom international, la gare peut alors coûter jusqu'à 150 M€.

➤ **Philippe PARE –Communauté d'Agglomération de Perpignan** complète l'intervention en rappelant que l'on construit une ligne pour 100 ans et que l'on doit penser la conception de cette ligne et des points d'arrêt en fonction de l'évolution de la capacité des gens à pouvoir se déplacer ou pas demain en voiture. On ne peut pas raisonner aujourd'hui pour dans 20 à 30 ans de la même manière.

Dans 30 ans, les grandes masses de population ne se déplaceront peut-être plus de la même façon qu'aujourd'hui où le pétrole est accessible et pas cher.

On doit donc penser des systèmes d'accès beaucoup plus collectifs. C'est une des raisons pour lesquelles, aujourd'hui, dans un projet dit évolutif, on doit utiliser au maximum les capacités de la gare existantes et le jour où ces capacités sont dépassées, le territoire paiera une nouvelle gare parce qu'il en aura besoin.

Comme les investissements sont très lourds, on avance par étape.

La première étape consiste à développer les transports en commun à l'échelle de l'agglomération pour faire venir les gens à la gare existante plutôt que de les conduire vers une gare qui serait à l'extérieur de Perpignan et qu'il faudrait desservir.

➤ **Un habitant de Perpignan** a plusieurs questions :

- Vous parliez d'une ligne à 350 km/h dans la présentation ; le choix de RFF est bien une LGV à 220 km/h avec du fret ?
- Quelle sera la vitesse pour le contournement de Nîmes et de Montpellier.
- Il pense que rouler à 220 km/h coûte moins cher en termes de construction.
- Concernant le tronçon TP Ferro, quelle sera la vitesse ?
- Est-ce que le périmètre de la DUP prend en compte le report modal vers le TER et l'amélioration de la ligne existante ?

### Réponse du Maître d'Ouvrage :

Concernant la première question, la décision de RFF est de construire une ligne en capacité d'accueillir des trains de marchandises sur les sections les plus circulées et apte à la grande vitesse ferroviaire sur l'intégralité de son parcours. La grande vitesse, c'est au-moins 300 km/h.

Concernant la seconde question, le CNM est aussi une ligne apte à la grande vitesse même si à la mise en service les trains circuleront à 220 km/h. Pour autant, plus tard, il sera possible de rouler plus vite.

Concernant la troisième interrogation, si l'on construit une ligne apte à 220 km/h, le jour où l'on veut rouler plus vite, il faut refaire de travaux sur toute la ligne.

Aujourd'hui la ligne actuelle est apte à 160 km/h. L'investissement pour rouler à 300 km/h sur la ligne est tel qu'il est préférable de construire une nouvelle ligne.

Le parti-pris est de construire une ligne apte à 300/350 km/h.

Concernant la quatrième question, la ligne Perpignan-Figueras est apte à 350 km/h aussi.

Pour répondre à la dernière question, le projet de ligne nouvelle Montpellier-Perpignan est un projet de transport entre Montpellier et Perpignan. Il a comme objectif de pouvoir faire circuler l'ensemble des circulations prévisibles à la mise en service et pour les 50 ans à venir.

La première étape qui a démarré en mars concernait des études de trafic.

Pour cela, des enquêtes ont été menées dans les gares et aux péages autoroutiers. A partir de ces études, RFF pourra estimer un nombre de trains en 2020 et 2040.

➤ **Un habitant de Perpignan** souligne que RFF tient compte des TER mais qu'aucune proposition d'aménagement de la ligne classique n'est abordée?

#### Réponse du Maître d'Ouvrage :

RFF n'attend pas la construction de la ligne nouvelle pour investir dans le réseau existant.

RFF dépense environ 6 milliards d'euros en travaux par an ; dont 3 milliards sont dédiés à l'amélioration du réseau existant.

Aujourd'hui, il y a une importante opération à Courbessac pour faire un viaduc et améliorer le transport régional TER entre Alès et Nîmes ; en 2009, la ligne Perpignan-Villefranche a été rénovée pour augmenter la vitesse de circulation des TER.

A côté des actions vers le TER, RFF travaille avec les plateformes logistiques et les ports.

Au jour le jour et tous les ans, RFF investit sur le réseau.

➤ **Un habitant de Perpignan** demande s'il est prévu dans les acquisitions des foncières une réservation pour doubler la ligne à l'horizon de 30 à 40 ans ?

#### Réponse du Maître d'Ouvrage :

Il faut déjà essayer de construire une ligne. En Espagne, il y aura deux lignes : l'actuelle vert Port Bou et la nouvelle par le tunnel.

Dans la vallée du Rhône, il y a trois lignes : une en rive droite, une en rive gauche et la LGV. Ces trois lignes accueillent les trains voyageurs et fret de la région PACA et de la région Languedoc-Roussillon.

La question posée est double :

- Pourquoi, si les espagnols arrivent à faire circuler tous les trafics sur deux lignes, en faudrait-il trois en Languedoc-Roussillon ?
- Pourquoi faudrait-il autant de ligne en Languedoc-Roussillon que dans la vallée du Rhône alors qu'il n'y a pas les trains de Marseille et Nice ?

En revanche, RFF sera peut-être amené à faire des voies supplémentaires sur 20 à 30 km si des trains de fret circulent sur la ligne nouvelle et ainsi permettre aux TGV de doubler les trains de fret sans avoir à ralentir.

➤ **Didier CALABRESE – Président de l'association des Corbières, Salses-le-Château** a quelques remarques :

La première, c'est qu'avec des trains de voyageurs, il faut 3 kilomètres pour monter ; avec du fret, il en faut 10 alors RFF sait très bien qu'il faut du fret et du voyageur donc 10 km seront nécessaires.

Ensuite, concernant les maisons, RFF indemnise les propriétaires où le train passe ; quelle est la situation de ceux qui sont à 20 mètres ?

Une enquête sera faite pour déclarer l'utilité publique alors qu'on sait déjà qu'au nord et qu'au sud, les enquêtes d'utilités publiques ont déjà eu lieu.

RFF annonce un impact économique pour la région. Pour le tourisme, il est entièrement d'accord.

Pour le fret, il en est moins sûr : à Saint-Charles, il y a des routiers, des camions... avec le ferroutage, il y aura moins d'activités.

Le coût global doit s'élever en milliards d'euros. Dans une période où l'Europe s'écroule financièrement, comment nos impôts pourront financer le projet ?

#### Réponse du Maître d'Ouvrage :

La décision de RFF est de faire du fret sur les sections les plus circulées. Il y aura donc des sections moins circulées où il n'y aura pas de fret.

Concernant le développement économique, la majorité des marchandises qui sont chargées dans les Pyrénées-Orientales quitte globalement la région, en tout cas pour le rail. En dessous de 500 km, il n'est pas rentable de mettre une caisse sur un wagon, de l'envoyer et de la décharger pour aller chez le client final. Ce qui crée de l'emploi, c'est la manutention (exemple Cerbères), mais aussi la transformation de marchandises. Un des challenges consiste à faire en sorte que ces activités de transformation demeurent de ce côté-ci des Pyrénées. Mais rien n'empêche les Espagnols d'essayer de créer de la valeur ajoutée à leurs marchandises. Il y a là une concurrence avec une régulation entre les deux côtés de la frontière : le péage du tunnel.

Pour un transporteur, vaut-il mieux passer la frontière en camion et charger à Perpignan sur le train ou vaut-il mieux charger sur le train à Figueras, payer le tunnel et aller directement vers l'Europe du Nord ? Est-ce que le gain de temps justifie le surcoût du péage ?

Sur la question du financement, un projet de LGV, nécessite des milliards d'euros et l'argent est encore plus rare qu'il y a deux ans lors du débat public. La ligne nouvelle Montpellier perpignan est par ailleurs en compétition avec ses voisins de Toulouse, Biarritz, Marseille, Nice.

Si l'on veut un maximum de partenaires financiers, le principal étant l'Etat, il faut porter politiquement le projet et être raisonnable dans ses ambitions. Sur la base d'éléments fournis par RFF, les partenaires devront faire des choix.

### Conclusion de la réunion

Réseau Ferré de France remercie l'ensemble des participants pour leur participation à cette réunion.

**Fin de la réunion à 20h40**

\*\*\*\*\*