

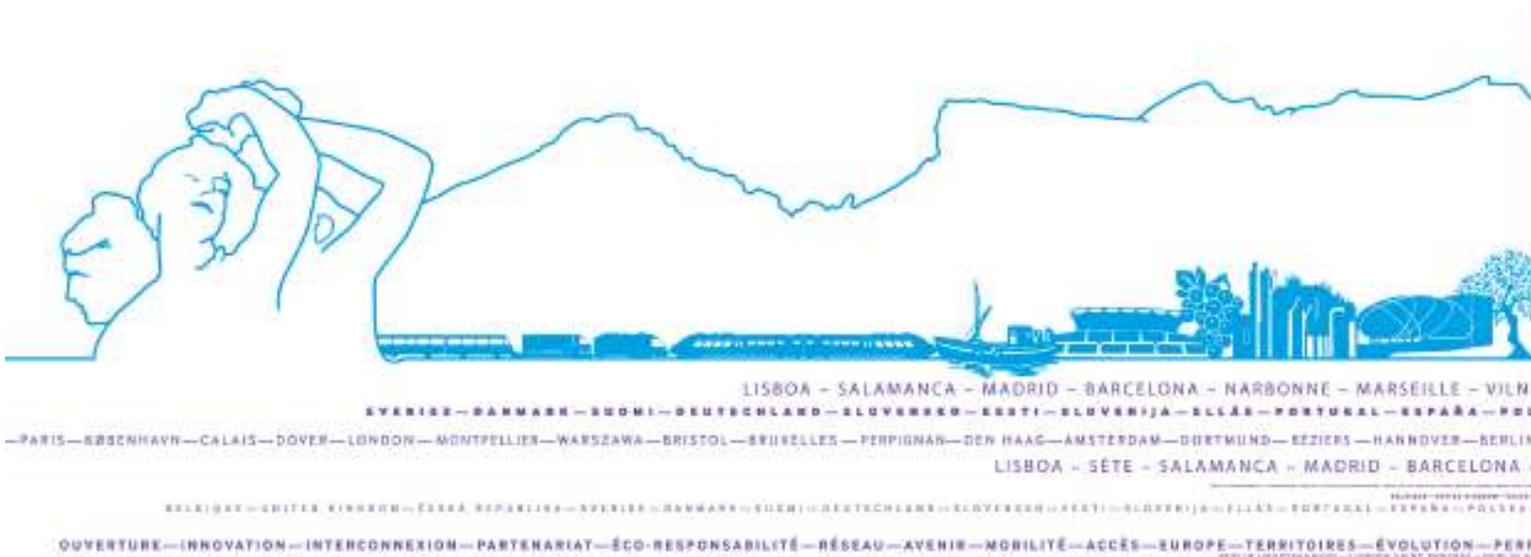
Compte-rendu

REUNION PUBLIQUE – SEQUENCE 2

de Salses-Le-Château à Peyriac-De-Mer

Mercredi 8 décembre 2010 – La Palme

Salle d'activités diverses



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 de diffuser largement les informations relatives au projet et de recueillir des avis sur le résultat des études.

Les communes concernées par cette réunion publique, de Salses-Le-Château à Peyriac-De-Mer :

- | | | |
|-------------------|--------------------------------|-----------------------------------|
| ○ Caves, | ○ La Palme, | ○ Roquefort-des-Corbières, |
| ○ Feuilla, | ○ Portel-des-Corbières, | ○ Sigean, |
| ○ Fitou, | ○ Leucate, | ○ Treilles |

Début de la réunion à 18h35 en présence de 223 participants

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

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

Le déroulé de la réunion :

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

Le diaporama de présentation est en ligne sur le site www.lalignenouvelle.com sous la rubrique Documents – Réunions de concertation – Réunions publiques

M. le Maire de La Palme souhaite la bienvenue à l'assemblée et remercie le public d'être venu assister en nombre à cette réunion d'information publique.

Il précise que cette réunion concerne un territoire qui s'étend de la limite des Pyrénées-Orientales, au sud de Fitou, jusqu'à Portel-des-Corbières.

M. le Maire invite l'assistance à réagir aux propos qui seront présentés par RFF.

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 a été un fort moment de concertation et a remporté un franc succès grâce aux 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 défini 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'Odysseum.
- 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 doubler 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 coutera 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. 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).

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).

La présentation commence au sud de Narbonne. Au début du parcours, une seule option de passage est proposée.

Puis, trois options de passage sont à l'étude :

- rester dans la plaine en suivant l'autoroute et la nationale,
- quitter la plaine pour aller au plus court vers Perpignan, en passant à travers les Corbières,
- suivre l'autoroute puis partir dans les Corbières au droit de Caves.

Echanges avec la salle

➤ **Madame AUGUSTE, de Roquefort-des-Corbières**, souhaiterait connaître la distance entre la limite de la future ligne et les maisons existantes.

De plus, elle demande quel sera le pourcentage de trains de fret sur la ligne et à quel moment de la journée passeront ces trains de marchandises.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

A l'heure actuelle, les études doivent définir une option de passage large de 1000 mètres, le tracé définitif n'est pour l'instant pas connu.

La seule certitude aujourd'hui est que le tracé passera à l'intérieur des options de passage proposées.

Au nord de la séquence, en venant de Peyriac-de-Mer, il n'y a qu'une seule option.

C'est en arrivant au droit de Portel-des-Corbières, de Caves et de Roquefort-des-Corbières que se distinguent les différentes options. Les options représentées sur la maquette ont été définies et étudiées à partir des contraintes environnementales et du relief. Aujourd'hui, RFF est en train de chiffrer le coût de ces différentes options.

Le coût sera l'un des critères de choix, mais ne sera pas le seul critère. La démarche de RFF a été la suivante : imaginer des options de passage, puis vérifier qu'elles sont techniquement faisables et environnementalement acceptables et seulement après, regarder les coûts.

Les 3 critères principaux pour les options de passage sont donc la fonctionnalité, la technique associée au respect de l'environnement, et enfin le prix de ces options.

Ce que l'on peut déjà dire aujourd'hui, c'est que si l'on veut passer dans les montagnes et si en plus la ligne doit accueillir des trains de marchandises, cela coûtera cher, mais d'un autre côté le trajet serait plus court. Or chaque kilomètre de ligne TGV en moins, c'est au moins 25 millions d'euros de moins.

Pour illustrer les propos relatifs à l'environnement humain, RFF présente une carte de diagnostic où figurent l'ensemble des critères retenus pour l'environnement humain dans la séquence concernée.

On y trouve un panel des critères liés aux hommes, à leur présence et à leurs activités sur le territoire : les maisons existantes, les projets en termes d'urbanisation future (vus avec les élus des communes), les zones d'activités (existantes et projets futurs), l'industrie, les éoliennes (qui constituent un facteur de risque pour un projet de ligne ferroviaire, nécessitant de s'en éloigner), ou encore l'agriculture (les zones en AOP qui sont cultivables).

On se rend compte que les Corbières sont un secteur à forts enjeux non seulement environnementaux mais aussi humains, avec des secteurs bâtis qui constituent des enjeux majeurs pour la définition d'un projet.

RFF a également récupéré l'ensemble des documents d'urbanisme des communes et recensé tous les projets d'urbanisation et de zones d'activités, afin de connaître les évolutions à venir du territoire.

Les autres thématiques permettent de recenser également dans ce secteur les risques d'inondation, les périmètres de protection des captages et les zones sensibles aux pollutions, ou encore les caractéristiques paysagères et patrimoniales (avec des paysages remarquables, des monuments historiques et leurs périmètres de protection ou des sites classés à préserver), qui, bien que traduits dans les cartes de diagnostic du milieu physique ou du paysage, touchent aussi directement les hommes.

De manière générale l'homme est très fortement pris en compte dans l'état initial réalisé par RFF pour ce projet : sur 57 indicateurs environnementaux étudiés, une trentaine sont liés à la présence de l'homme et à ses activités.

➤ **Monsieur THERON, maire de Roquefort-de-Corbières**, remercie tout d'abord M. Parant pour l'ensemble des réunions participatives organisées par RFF, et espère par ailleurs que ces réunions ne se limiteront pas à une simple participation, qu'une véritable concertation sera menée, et que les habitants seront écoutés et entendus.

Il explique ensuite que l'option ouest a été refusé par la commune de Roquefort-des-Corbières il y a maintenant 20 ans, et que la commune y est toujours opposée aujourd'hui : cette option coûterait très cher. Ce qui serait la meilleure solution pour sa commune serait le passage en tunnel qui avait déjà été accepté, en novembre 1990, en l'améliorant encore.

De manière générale, M. THERON précise que le meilleur tracé possible serait le tracé du PIG de 1995, assorti de quelques améliorations, notamment avec un décalage pour l'éloigner du village et des ouvrages de franchissement de routes et d'autoroutes.

Il précise enfin que la réalisation d'ouvrages d'art et de tunnel permettra par ailleurs, directement ou indirectement, de faire travailler les entreprises locales.

➤ **Monsieur PLA, maire de La Palme**, partage l'avis de M. THERON.

Selon lui, le PIG de 1995, avait reçu l'agrément de toutes les communes (Fitou, Caves, Treilles et les autres), même si cela avait été plus difficilement accepté à Roquefort-des-Corbières.

Le PIG de 1995, qui traversait l'autoroute, satisfait sa commune, il a été inscrit dans le PLU, comme cela a d'ailleurs été le cas pour toutes les autres communes.

Si l'option de passage choisi est celle qui passe dans la plaine, le vignoble serait très impacté, or il s'agit des seules terres cultivables de la commune.

M. PLA remarque par ailleurs que Mme le Préfet, lorsqu'elle est venue à la première commission consultative, avait donné l'avis d'un responsable viticole qui ne s'opposerait à un passage à cet endroit, ce contre quoi M. PLA s'insurge : certes le vignoble AOC n'est pas dans sa meilleure forme aujourd'hui, mais il pourrait être sauvé si on ne le détruit pas.

Par ailleurs, M. PLA considère qu'un passage dans la plaine contribuerait encore à morceler le territoire, avec déjà l'autoroute et la route nationale existante : par conséquent une telle option ne serait pas acceptable pour sa commune car elle perturberait l'environnement, la viticulture, la chasse...

Il indique également que la zone près des étangs est classée Natura 2000 et qu'à ce titre elle est inconstructible, donc il ne comprend pas comment une ligne TGV pourrait passer à une centaine de mètres de cette zone.

Il réaffirme sa préférence pour le tracé du PIG de 1995, voire l'option de passage dans laquelle s'inscrit ce tracé du PIG de 1995.

➤ **Madame MERCIER, de La Palme**, indique que des éoliennes sont situées sur la commune de Roquefort-des-Corbières, à environ 600 mètres de chez elle.

Elle souhaiterait savoir si le fait d'avoir des éoliennes à proximité de chez elle pouvait la préserver d'avoir en plus le passage de la ligne nouvelle à proximité de chez elle.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Parmi les données d'entrées recensées sur le territoire, les éoliennes ont été identifiées et il est convenu d'être vigilant vis-à-vis de ces éoliennes en ne s'en approchant pas de trop près.

Concrètement, RFF essaie de ne pas s'approcher à moins de 500 mètres d'une éolienne.

➤ **M. BAZIRIES, de Fitou**, s'interroge sur l'option de passage dans la plaine au droit de Fitou. Il lui semble que les options envisagées dans ce cas passeraient extrêmement près du village.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Le tracé, dans le cas où cette option serait retenue, passerait au même niveau que l'autoroute, entre le village et les Cabanes de Fitou.

- **Monsieur BAZIRIES** pense que, compte tenu de la configuration du village, ce serait un non-sens.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

RFF fait remarquer qu'il n'est pas question de passer dans le village, donc si l'on doit étudier un tracé dans cette option là, il faudrait que ce tracé passe au même niveau que l'autoroute.

L'autre option de passage possible consiste à passer au dessus du village, à l'ouest.

Un nouveau tracé est envisagée car le projet de ligne nouvelle aujourd'hui n'est pas seulement un projet pour les TGV, c'est aussi un projet qui doit pouvoir accueillir des trains de fret.

Or ces derniers éprouvent davantage de difficultés à monter les côtes. Par conséquent, par rapport au projet imaginé il y a 20 ans, il convient de rechercher aujourd'hui des options de passage qui soient les plus plates possibles.

Il y a cent ans, les ingénieurs avaient trouvé la solution, à savoir traverser les étangs. Mais aujourd'hui les étangs sont en zone Natura 2000 où l'on ne peut rien construire.

Par conséquent, pour être sur un terrain à peu près plat, il ne reste que le rivage et sa proximité immédiate : c'est d'ailleurs là que les hommes ont implanté la route nationale, puis l'autoroute dans les années 1970, et c'est donc en toute logique qu'il est envisagé de repasser là pour faire circuler des trains de marchandises.

La question est donc de savoir aujourd'hui ce que décidera le Ministre : voudra-t-il faire passer des trains de marchandises entre Narbonne et Perpignan sur la ligne nouvelle, ou estimera-t-il qu'à cet endroit on ne fait circuler que des TGV ? C'est la réponse à cette question qui devrait grandement contribuer à décider où passera le projet.

- **Monsieur GLEYZES, viticulteur à La Palme**, voudrait revenir sur le fret : il ne comprend pas pourquoi des trains de marchandises ne pourraient pas traverser les Corbières, alors que des trains de fret montent à Milhaud (Costières).

Par ailleurs, il entend depuis le début de la réunion que le massif des Corbières est très difficile à toucher : il comprend la position de RFF, car selon lui c'est certainement effectivement plus onéreux de passer là où il y a du relief que de passer dans la plaine.

Mais au nom des agriculteurs, il affirme qu'un tracé dans la plaine ne conviendrait à personne. Comme l'ont dit les élus, le tracé du PIG de 1995 a été accepté et reste dans tous les esprits depuis 15 ans. Il considère donc que tout ce qui dérogera à cette option sera très mal perçu par la population locale.

M. GLEYZES tient à ajouter qu'il préférerait que RFF annonce que l'option de passage dans la plaine est uniquement guidée par des arguments économiques, plutôt que de dire qu'il n'est pas possible techniquement de réaliser un tracé pour le fret dans les Corbières.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Le relief des Costières est plus accessible que celui des Corbières, comme le montrent les altitudes repérées sur les cartes IGN.

Ensuite, il serait possible de réaliser un tunnel et un viaduc (pour redescendre sur Salses-le-Château), et faire passer les trains de fret dans les Corbières : techniquement c'est possible, mais il faut que les financeurs acceptent de payer, parce que cela coûtera plus cher, sans apporter de services supplémentaires.

- **Monsieur GLEYZES** ne s'oppose pas au TGV mais considère que les problématiques techniques et financières n'intéressent pas les habitants ? C'est à RFF de trouver le moyen de passer là où la population lui demandera de passer, et non pas d'imposer une option de passage que refuse la population.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Concernant l'environnement naturel et humain, il existe deux positions : d'une part des gens vivent sur le territoire, y ont une activité et ne souhaitent pas que leurs activités soient remises en cause par le projet, et d'autre part certaines personnes, et notamment les services de l'Etat, vont s'opposer à ce que le TGV soit implanté dans un territoire vierge et préservé comme c'est le cas d'une grande partie des Corbières. La question est donc de savoir s'il vaut mieux passer dans un territoire vierge, avec des endroits qui sont parmi les plus protégés de la région, ou dans la plaine où sont déjà installés les hommes.

Si RFF ne propose pas plusieurs variantes pour passer ailleurs que dans des secteurs considérés comme à préserver par les services de l'Etat, le projet risque d'être retoqué. Il n'y aura pas de réponse aujourd'hui quant à la décision de l'option de passage de la future ligne. Aujourd'hui, RFF entend qu'une majorité de l'assistance est contre le passage dans la plaine et souhaite conserver le tracé de 1995 tel qu'il avait été imaginé à cette époque.

➤ **Madame LUYTEL, de Roquefort-des-Corbières**, souhaiterait savoir si RFF compte mettre des écrans anti-bruit le long de la ligne nouvelle dans les zones rurales.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Tous les projets d'infrastructures linéaires, et notamment les lignes ferroviaires, sont soumis à une réglementation très stricte sur le bruit. Pour une ligne comme Montpellier-Perpignan, qui accueillera des voyageurs et du fret, un texte de loi prévoit pour la protection des riverains des seuils à ne pas dépasser, à savoir 58 décibels la nuit et 63 décibels le jour.

L'idée première est de chercher à s'écarter au maximum des zones habitées, car il faut éviter les nuisances et par ailleurs la mise en place de protections (écrans, merlons) est très coûteuse : environ 2500 euros du mètre pour un écran, et il faut compter environ 300 mètres d'écran pour protéger une maison.

Par ailleurs, plus tard, lorsque le tracé sera calé en plan, il faudra également réaliser un travail sur le profil en long de la ligne, en tenant compte bien sûr des contraintes environnementales et du relief, afin d'essayer de passer le plus bas possible pour qu'il y ait moins de bruit parvenant jusqu'aux habitations. Les zones rurales sont considérées comme des zones d'ambiance sonore préexistante calme (contrairement aux zones urbaines), et sont à ce titre plus à protéger que les zones urbaines. Toutefois, RFF considère généralement toutes les zones traversées comme des zones d'ambiance sonore calme, et assure à tous les riverains le même niveau de protection. Si le bruit prévisible généré par le projet au droit de certaines habitations apparaît supérieur aux seuils, des protections acoustiques seront mises en place au niveau de la voie ferrée.

Une habitante de Sigean, souhaiterait revoir sur la maquette les options de passage à Fitou. Ayant entendu RFF expliquer que c'était le Ministre qui allait prendre la décision quant à ce projet, elle souhaiterait savoir pourquoi le public a été convié à la réunion de ce soir.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

De manière générale, les Ministres écoutent les avis de la population s'ils veulent pouvoir poursuivre leur mission dans la durée. En guise d'exemple, un autre projet de RFF au Pays Basque prend actuellement du « retard », car le Ministre et les Préfets ne souhaitent pas passer en force mais écouter les arguments de la population.

L'objet de la réunion de ce soir n'est effectivement pas de décider. Les décideurs sont les partenaires financiers du projet (les élus de la région, des départements et des agglomérations, ainsi que l'Etat et RFF) qui proposeront au Ministre de choisir une option de passage. L'objectif de la réunion de ce soir est pour RFF d'écouter les avis du grand public et de pouvoir concevoir un projet en ayant bien identifié quels sont tous les enjeux sur le territoire.

➤ **Une habitante de Sigean** souhaiterait savoir, si le projet de ligne nouvelle devait passer entre les Cabanes de Fitou et le village, comment RFF ferait pour passer par-dessus l'autoroute et réussir à protéger en même temps les riverains des nuisances.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Si l'option du passage dans la plaine était retenue, il faudrait passer très près de l'autoroute, pour coller au maximum les deux infrastructures.

A Fitou, où il y a effectivement des habitations de part et d'autre, ce n'est pas le meilleur endroit pour faire passer la ligne ferroviaire au-dessus de l'autoroute, puisqu'elle serait ainsi en hauteur : par conséquent, s'il fallait passer au dessus de l'autoroute, cela ne pourrait se faire qu'au nord ou au sud, mais pas au niveau de Fitou. A cet endroit, il faut que les deux infrastructures soient parallèles, car sinon en plus de l'impact sonore il y aurait un impact visuel plus fort.

Monsieur TARRIUS, maire de Fitou, partage l'avis de ses collègues élus des autres communes qui se sont déjà exprimés, à savoir qu'il faudrait revenir au tracé du PIG de 1995.

Il indique que ce projet est aujourd'hui inscrit dans les documents d'urbanisme des communes et des carottages ont même déjà été réalisés pour réaliser des sondages.

Il précise également que, à l'origine, ce projet nécessitait de prendre 15 hectares de vignes à Fitou, et qu'après négociations seuls 5 hectares étaient devenus nécessaires.

Or sur l'option de passage dans la plaine présentée aujourd'hui, il y a des vignobles en AOC qui devront être déclassés. Par ailleurs, la seule bande où RFF pourrait placer le tracé est une bande de part et d'autre de l'autoroute, ce qui reviendrait à placer la ligne nouvelle à une trentaine de mètres des habitations existantes, et ce en surplomb du village.

Ceci impliquerait donc un impact sonore mais également visuel avec des écrans anti-bruit visibles depuis les secteurs bâtis.

Par conséquent, la commune de Fitou s'oppose à ce passage dans la plaine.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Le choix de l'option de passage n'est pas encore fait, et RFF ne vient pas aujourd'hui présenter la solution qui sera retenue.

Pour ce qui concerne Fitou, si effectivement cette option de passage en plaine était retenue, il faudrait inscrire la ligne dans la zone non constructible bordant l'autoroute, et il faudrait alors se poser la question de savoir si l'ambiance sonore se trouvera dégradée avec la ligne nouvelle par rapport à la situation existante avec l'autoroute. Les calculs précis à ce sujet pourraient être menés dans les étapes ultérieures.

En raison de la grande vitesse, il faudrait ensuite faire un tunnel dans les Corbières pour ressortir au niveau de Salses-le-Château.

Cela signifie que même si le terrain dans cette option de passage reste relativement plat, il reste néanmoins lui aussi contraint techniquement.

Globalement, sur ce territoire, RFF a bien conscience que quelle que soit l'option retenue, faire passer une ligne TGV sera compliqué, et plus encore s'il faut faire passer du fret.

Simplement il sera plus simple techniquement, s'il y a du fret, de passer près de l'autoroute que de passer dans les Corbières.

➤ **Monsieur KEFFERSTEIN, de Caves**, souhaiterait émettre un avis contraire à l'avis dominant de l'assistance au cours de cette réunion.

Il n'est pas favorable au tracé du PIG de 1995.

Conscient que chacun préfère voir le tracé chez son voisin, il comprend l'avis des habitants de La Palme ou Fitou notamment, mais considère que les habitants de Caves ou de Treilles, s'ils étaient présents en plus grand nombre, s'exprimeraient en faveur d'un tracé plus proche du littoral dans les plaines viticoles, près de l'autoroute.

Cela permettrait de concentrer les nuisances (autoroute, route nationale, voie ferrée existante y sont déjà implantées), cela coûterait moins cher, et enfin il lui semble nécessaire de protéger l'espace remarquable que constituent les Basses Corbières : un tracé passant à cet endroit serait nuisible pour l'environnement, et visible à la fois depuis le littoral et depuis les Corbières elles-mêmes.

➤ **Madame BOURCINE, de Roquefort-des-Corbières**, souhaiterait savoir, dans l'hypothèse où serait retenue l'option de passage médiane à quelle distance du village de Roquefort-des-Corbières se situerait la nouvelle ligne ferroviaire.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

RFF ne peut pas annoncer à quelle distance du village passera la ligne, dans la mesure où ne sont présentées là que des options de passage, que le choix de celle qui sera retenue n'est pas encore effectué.

Par exemple, le tracé de 1995 se situait à environ 500 mètres du village.

➤ **Madame BOURCINE** souhaiterait alors savoir combien de décibels seront perçus à 500 mètres de la ligne.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Les réponses à cette question ne peuvent être données que par un modèle dans un premier temps, avant d'être confirmées après la construction.

RFF explique quels sont les critères qui font que le bruit est plus ou moins perçu par les riverains. Ainsi, par exemple, si les trains passent en tunnel à 25 mètres des habitations, ils ne seront pas entendus, mais s'ils passent à 500 mètres en hauteur avec des vents dominants ils le seront.

Les riverains percevront plus le bruit d'un train passant au-dessus du terrain naturel qu'un train passant au-dessous du terrain naturel.

Tant qu'un tracé ne sera pas calé en plan mais aussi en altitude, il n'est pas possible d'estimer l'ambiance sonore. En revanche, RFF peut déjà dire quels moyens seront employés pour limiter le bruit s'il dépasse les seuils autorisés.

La distance n'est pas le seul critère de propagation du bruit. RFF présente à l'écran une carte montrant les effets du profil en long du tracé par rapport à la propagation du bruit dans l'air.

Plus la ligne est en hauteur, plus le bruit va loin, ainsi, une habitation un peu plus éloignée mais située sur un relief sera plus exposée au bruit qu'une habitation plus proche mais située plus en contrebas par rapport à la ligne.

Des calculs très précis doivent donc être effectués par rapport à un tracé calé pour pouvoir tenir compte au plus juste de tous les paramètres.

En tout état de cause, si l'option de passage retenue était celle passant à proximité de Roquefort-des-Corbières, les protections seraient dimensionnées de manière à respecter les seuils en fonction du profil de la ligne, quelle que soit la distance à laquelle celle-ci sera située par rapport aux habitations.

Toutefois, généralement, au-delà de 500 ou 600 mètres, le bruit émis par le passage des trains n'est pas significatif par rapport aux seuils imposés par la réglementation.

Il faudra donc effectuer des calculs très précis pour vérifier cela, en prenant en compte l'ensemble des paramètres, et notamment les conditions climatiques et l'effet du vent. Dans les modèles réalisés pour effectuer les calculs, est pris en compte le vent par rapport aux moyennes annuelles de Météo France sur les 20 ou 30 dernières années.

Enfin, parmi les paramètres du modèle acoustique, RFF prend en compte le trafic qu'il y aura à terme sur la ligne (à l'horizon de plus de 20 ans à plus de 30 ans après la mise en service).

➤ **Monsieur DESMIDT, maire de Caves**, indique qu'une réflexion a été menée par le conseil municipal de Caves depuis la première commission consultative en septembre.

La commune de Caves est très sensible au passage de la nouvelle ligne ferroviaire, dans la mesure où elle est déjà traversée par l'autoroute.

Ainsi, le conseil municipal a défini une zone sensible sur la commune, qui a été transmise par courrier à RFF.

La zone sensible sur la commune est la zone bordant l'autoroute et la RD 6009 (ex-route nationale 9).

Il y a dans ce secteur des vignes et la viticulture doit être abordée au cours de cette réunion publique, sachant qu'il y a à La Prade un chai très performant pour la vinification du produit régional.

Il faut donc pouvoir maintenir la vigne sur le territoire communal.

Il se dit également inquiet d'entendre RFF annoncer que pour pouvoir faire passer le fret il vaut mieux passer en plaine, vers La Palme, Leucate, le littoral et les étangs.

Par conséquent, au nom du conseil municipal de Caves, et comme l'ont déjà dit les autres maires du secteur, M. le Maire indique que c'est le projet du PIG de 1995 qui conviendrait le mieux, et que la commune restera ferme sur ce point.

➤ **Monsieur CORMARY, de Sigean**, rappelle qu'au débat public de 2009, il avait été beaucoup question de la problématique de la vitesse.

Il y avait 2 options envisagées, l'une à 220 km/h et l'autre à 300 km/h.

Il a lu un jour dans la presse que c'était l'option à 300 km/h qui avait été retenue. Ce choix ne lui semble pas être le bon. Selon lui, la vitesse de 220 km/h permettrait une adaptation plus facile au terrain, donc il y aurait moins de problème pour éviter le vignoble et d'autres zones sensibles.

Par ailleurs perdre ainsi 10 minutes sur un trajet entre Perpignan et Paris ne lui semble pas si important. Il indique que la problématique de la vitesse est une lubie du 19ème siècle, mais que la problématique aujourd'hui est celle de l'énergie, or plus on va vite et plus on dépense de l'énergie (avec un différentiel croissant de manière exponentielle).

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Cette vitesse est le résultat d'un choix qui a été fait suite au débat public, qui est validé aujourd'hui, et qu'il n'y a donc pas lieu de rouvrir ce débat. Ceci n'enlève rien à l'argumentaire développé. Aujourd'hui, on se trouve dans une phase plus technique où l'on doit définir des options de passage.

RFF confirme que plus on va vite, plus on consomme de l'énergie.

La majorité des acteurs, au moment du débat public, s'est prononcée pour un projet ambitieux qui permet à la fois que circulent sur la ligne des trains à grande vitesse roulant à 300 km/h, et des trains de marchandises.

Aujourd'hui, RFF est obligé d'une part de respecter le débat public et ses résultats, qui imposent de travailler sur une infrastructure ferroviaire à grande vitesse qui doit pouvoir éventuellement accepter des trains de marchandises, et d'autre part de respecter la loi qui impose de préserver l'environnement : tout cela est donc plus contraignant et plus complexe à réaliser qu'en 1995.

➤ **Monsieur ROMERO, de La Palme**, a l'impression que certaines options présentées sont des options virtuelles.

Il pense que RFF semble vouloir faire participer le public, mais a l'impression aux travers des réponses apportées, que certaines options présentées, et notamment celles qui intéressent le plus les habitants du secteur (en particulier celle où s'inscrit le PIG de 1995), sont d'ores et déjà impossibles à mettre en œuvre car inconciliables avec les contraintes.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

RFF comprend la frustration liée au fait que cette réunion a pour objet de présenter des options de passage large d'environ 1000 mètres et non pas un tracé, notamment dans la mesure où beaucoup de personnes présentes ont à l'esprit le tracé de 1995.

Si l'on veut qu'il y ait des trains de marchandises qui circulent, il vaut mieux passer là où c'est plat.

L'objectif de RFF n'est pas d'aller le plus près de la mer, mais qu'il y ait différentes options possibles.

La première option consiste à passer là où il n'y a personne mais où le terrain est plus difficile et surtout où la nature est protégée. Il s'agit d'aller tout droit, au plus court à travers les Corbières. Si cette solution peut paraître moins chère, le risque est de découvrir que compte tenu du relief, le kilomètre de ligne à construire coûte tellement cher qu'il vaut mieux passer ailleurs.

L'autre option, qui recueille le plus de suffrages aujourd'hui parmi l'assistance, consiste à reprendre plus ou moins le tracé de 1995.

La troisième possibilité, consiste à passer dans la plaine.

➤ **Monsieur OUSTRIC, de La Palme et représentant l'AOC Fitou**, rejoint l'avis des maires des communes qui se sont déjà exprimés.

Il souhaite, au nom des viticulteurs du secteur, que RFF passe à l'ouest de l'autoroute et non dans la plaine.

Il rappelle que, dans la plaine qui est étroite, s'inscrivent déjà l'autoroute, l'ex-route nationale 9 et la voie ferrée existante.

Il lui semblerait judicieux pour éviter de détruire ce vignoble, qui vient de se doter avec la cave de Leucate d'un formidable outil de travail, que le tracé retenu soit peu ou prou le tracé du PIG de 1995.

Le premier argument développé par RFF selon lui, en faveur du passage dans la plaine est technique, compte tenu d'un passage complexe dans les montagnes. M. OUSTRIC a amené avec lui une carte avec les altitudes : selon lui, si le tracé passait très légèrement à l'ouest de l'autoroute, il ne serait pas situé en haute montagne.

Par ailleurs, le deuxième argument est celui de l'impact sur le paysage et l'environnement des Corbières. M. OUSTRIC explique qu'un tracé qui passerait légèrement à l'ouest de l'autoroute n'impacterait pas ce paysage vierge des Corbières.

Le troisième argument avancé par RFF est économique. Selon M. OUSTRIC, il existe certes des grands ouvrages d'art comme les tunnels ou les viaducs, mais lorsqu'il ne s'agit que de déblais et de remblais c'est pour lui la solution la moins chère.

Par ailleurs, si l'option de passage retenue devait être celle dans la plaine, il faudrait payer l'expropriation des vignes.

Lorsqu'une exploitation viticole est touchée, on est obligé non seulement de payer le foncier mais également la plantation, les soldes de terrain, le remploi ainsi que les pertes d'exploitation.

➤ **Monsieur SANTUCCI, de Caves**, a l'impression que l'option de passage la plus à l'ouest qui consiste à passer au milieu des Corbières n'a intéressé personne ce soir et il souhaiterait savoir pourquoi. En effet, M. SANTUCCI habite sur le tracé du PIG de 1995, et que c'est pour cette raison que cette option de passage dans les Corbières l'intéresse.

Cependant, il se dit content de pouvoir prendre le TGV, il comprend que celui-ci doit bien passer quelque part, que si c'est chez lui il l'acceptera.

➤ **Madame DITNER, de la Palme**, observe qu'entre les Cabanes de La Palme et l'autoroute A9, il y a la Chapelle Saint-Pancrace, édifice datant du 10^{ème} siècle, qui n'a pas été évoqué et ne lui semble pas avoir été identifié sur les cartes de diagnostic.

Cette ancienne chapelle est située entre les Cabanes de La Palme et la station service de l'autoroute.

Par ailleurs, elle rappelle que dans la plaine, il y a des habitations et des activités comme la viticulture qui font vivre la population.

Par conséquent, elle pense que le passage le plus adapté serait situé à l'ouest de l'autoroute (qu'il s'agisse de celui un peu plus central dans lequel s'inscrit le PIG de 1995, ou de celui le plus à l'ouest).

Réponse du Maître d'Ouvrage :

La donnée concernant la Chapelle Saint-Pancrace sera vérifiée.

➤ **Madame PLA, de Fitou**, explique que les discussions ont beaucoup tourné autour de la viticulture et qu'elle souhaiterait également que soit abordé le tourisme, puisque le Languedoc-Roussillon est une région touristique.

Elle ne comprend pas comment l'Etat et la Région pourraient mettre de l'argent dans le but d'attirer des touristes avec une ligne TGV située dans la plaine, dans la mesure où les habitants de Caves, Fitou et les autres ont déjà beaucoup de nuisances sonores avec l'autoroute.

Une ligne TGV ajouterait encore du bruit et en plus un impact visuel important.

Elle pense que tous les habitants et les professionnels de la plaine ne peuvent qu'être opposés à un passage dans la plaine.

Elle explique avoir bien compris qu'il y avait un problème de coût et un problème environnemental, mais elle pense que le poids de la présence humaine dans la plaine est le plus important à défendre, et préférerait donc que la ligne passe à l'ouest de l'autoroute.

Mme PLA explique que personne n'est opposé au TGV car c'est important économiquement pour la région, mais qu'il y aurait beaucoup moins d'impact en passant dans les Corbières.

➤ **Madame AUGUSTE, de Roquefort-des-Corbières**, pense avoir entendu que la décision de faire passer du fret sur cette future ligne TGV n'avait pas encore été prise. Par conséquent, elle souhaiterait savoir si cela est encore négociable ou non.

Elle demande si des trains circuleront la nuit sur la ligne nouvelle.

Enfin, elle souhaiterait savoir ce que va devenir la ligne ferroviaire existante et quels trains y circuleront.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

A la question concernant le transport de marchandises, RFF répond en indiquant les termes exacts de la décision prise à l'issue du débat public :

« le projet sera une ligne apte à la grande vitesse ferroviaire sur son intégralité, de Montpellier à Perpignan, et cette ligne sera en capacité d'accueillir des circulations mixtes (c'est-à-dire des trains de fret et des trains de marchandises) sur les sections les plus circulées ».

Par conséquent, RFF mène actuellement des études pour identifier les sections les plus circulées où il sera nécessaire de mettre en place du transport de marchandises.

Concernant la question sur les trains de nuit, ceux-ci circuleront bien sur la ligne nouvelle, comme c'est le cas sur toutes les autres voies ferrées.

Si l'on fait circuler des trains de fret la nuit, c'est parce que la majorité d'entre eux sont des trains qui ont comme destination le nord de la France, et dont le trajet entre leur point de départ et leur point d'arrivée dure environ 18 heures : par conséquent, quoiqu'il arrive, ils passeront forcément de nuit quelque part en France. Ils ont donc vocation à continuer à rouler à toute heure de la journée (sauf lorsque RFF assure l'entretien des lignes, car c'est généralement la nuit que se fait cet entretien).

Ceci est différent pour les TGV aujourd'hui, car par exemple pour faire Perpignan-Lille, le trajet dure 5 heures, donc il n'est pas nécessaire de les faire circuler sur les lignes la nuit.

Enfin, concernant le devenir de la ligne actuelle, celle-ci sera bien évidemment concernée et circulée par :

- tous les TER, qui ont pour vocation de desservir finement le territoire du Languedoc-Roussillon, car le meilleur moyen pour assurer cette desserte est d'utiliser la ligne actuelle, construite il y a cent ans, qui passe dans les villes. Par ailleurs, la Région souhaite quasiment doubler le nombre de ces TER ;
- des trains de fret, comme c'est déjà le cas aujourd'hui;
- des TGV, qui continueront de desservir Sète et Agde, comme c'est le cas aujourd'hui, puisque la ligne nouvelle passera, elle, de l'autre côté du bassin de Thau.

➤ **Madame AUGUSTE** tient à faire remarquer que le passage d'un train de marchandises fait beaucoup de bruit particulièrement la nuit.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

RFF n'est pas là pour dissimuler la réalité, effectivement un train de fret fait du bruit. Toutefois, RFF aura des obligations légales en matière de protection des riverains contre le bruit, avec des seuils à respecter en matière d'émissions sonores.

➤ **Monsieur BETRIU, de Roquefort-des-Corbières**, a entendu que la SNCF avait des difficultés à entretenir les lignes. Il souhaiterait donc savoir comment va être financée cette nouvelle ligne à grande vitesse.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

La SNCF n'a plus la responsabilité d'entretenir le réseau ferré national, puisque l'Etat a décidé de confier cette mission d'entretien à Réseau Ferré de France (RFF).

L'Etat a séparé d'un côté les rails (RFF), et les trains (SNCF), car les institutions européennes souhaitent que les rails français puissent être utilisés par n'importe quelle entreprise et non pas uniquement par l'entreprise nationale.

L'entretien des lignes par RFF est financé grâce aux recettes provenant des trains qui circulent sur ces lignes : comme pour les autoroutes, lorsque l'on passe sur les rails, l'entreprise qui fait circuler le train paye un péage.

Avec les recettes de ces péages, RFF doit assurer l'entretien des lignes actuelles et payer les lignes futures.

La difficulté de payer une ligne nouvelle va donc être importante, mais comme cette ligne sera très circulée, RFF sait que des recettes pourront être générées. Ces recettes ne seront cependant pas suffisantes pour atteindre l'équilibre financier, et c'est pour cela que RFF demande aux collectivités de participer au financement du projet.

➤ **Monsieur FABRE, de Fitou**, souhaiterait savoir à quelle distance devraient être situés les habitations les plus proches de la ligne nouvelle pour pouvoir être expropriés et ne pas subir ainsi les nuisances.

Réponse du Maître d’Ouvrage :

Il n’existe pas de règle de distance par rapport à la ligne nouvelle en ce qui concerne d’éventuelles expropriations. Seules les habitations et terrains situés dans les emprises nécessaires à la réalisation de l’infrastructure doivent obligatoirement être expropriés.

Si l’on prend l’exemple d’une maison située à 200 ou 300 mètres de la ligne nouvelle, un peu surélevée par rapport à cette dernière, et sous les vents portants, il est fort probable que cette maison subisse un certain nombre de nuisances qu’il ne sera peut-être pas possible de réduire ou supprimer avec les mesures de protection réglementaires. En revanche, une maison située à 50 mètres d’une section de la ligne en déblai subira certainement bien moins de nuisances, même si elle est plus près.

Aujourd’hui il n’existe pas de systématisme pour les acquisitions des habitations à proximité de la ligne nouvelle. En revanche, rien n’est interdit : RFF peut acquérir une maison à 100 ou 200 mètres de la ligne s’il s’avère qu’il est impossible de la protéger.

Dans le Code de l’expropriation, il n’est pas évoqué la notion de distance, mais une utilisation anormale du bien doit être compensée par une expropriation.

Cela signifie que, au cas par cas, lorsque des riverains et RFF auront découvert une anomalie que RFF ne sera pas en mesure de réparer, la question de l’acquisition du bien par RFF se posera.

Ainsi lorsque RFF connaîtra le tracé plus précisément, une appréciation des impacts sera réalisée et la situation de chaque bâti (à usage d’habitation, industriel, commercial ou artisanal) pourra alors être étudiée au cas par cas en fonction des demandes.

Conclusion de la réunion

Réseau Ferré de France remercie l’ensemble personnes présentes pour leur participation à cette réunion, ainsi que M. le maire de La Palme pour l’accueil fait à RFF.

Fin de la réunion à 20h45
