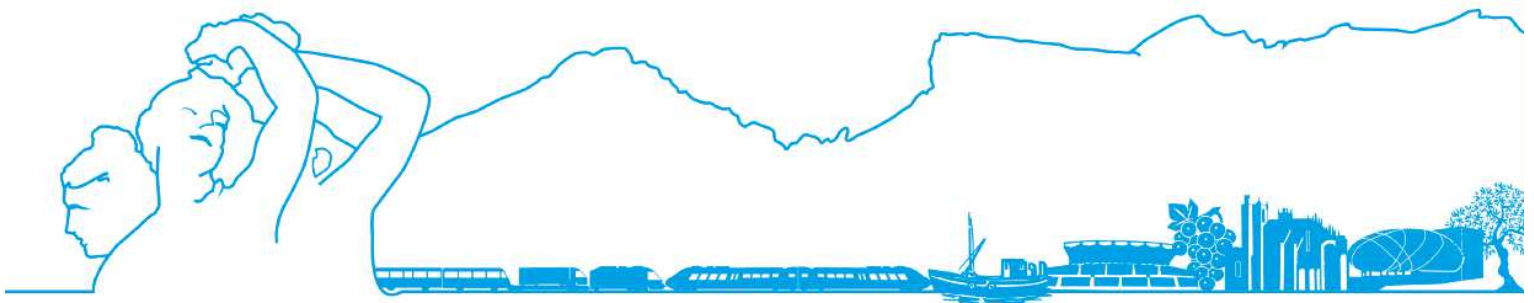


ligne nouvelle Montpellier-Perpignan

6^{ème} COMMISSION CONSULTATIVE – Séquence 1

lundi 17 novembre 2014 – PERPIGNAN

Villa Duflot



LISBOA – SALAMANCA – MADRID – BARCELONA – NARBONNE – MARSEILLE – VILNI
SVERIGE – DANMARK – SUOMI – DEUTSCHLAND – SLOVENSKO – EESTI – SLOVENIJA – ELLÄS – PORTUGAL – ESPAÑA – POL
— PARIS — KØBENHAVN — CALAIS — DOVER — LONDON — MONTPELLIER — WARSZAWA — BRISTOL — BRUXELLES — PERPIGNAN — DEN HAAG — AMSTERDAM — DORTMUND — BEZIERS — HANNOVER — BERLIN
LISBOA – SÈTE – SALAMANCA – MADRID – BARCELONA –

BELGIQUE — UNITED KINGDOM — ČESKÁ REPUBLIKA — SVERIGE — DANMARK — SUOMI — DEUTSCHLAND — SLOVENSKO — EESTI — SLOVENIJA — ELLÄS — PORTUGAL — ESPAÑA — POLSKA —

OUVERTURE — INNOVATION — INTERCONNEXION — PARTENARIAT — ÉCO-RESPONSABILITÉ — RÉSEAU — AVENIR — MOBILITÉ — ACCÈS — EUROPE — TERRITOIRES — ÉVOLUTION — PERP
BERLIN HAUPTBAHNHOF — LONDON SAINT PANCREAS — DUBLIN HI

Début de la réunion à 10h00 en présence de 25 personnes.

NOM	Prénom	Fonction	Organisme
REGNAULT DE LA MOTHE	Pierre	Secrétaire Général	Préfecture des Pyrénées-Orientales
CHARPENTIER	Francis	Directeur	Direction Départementale des Territoires et de la Mer 66
ODORICO	Hervé	Chargé de mission Transport	DREAL Languedoc-Roussillon
OLIVE	Robert	Député des Pyrénées Orientales	Assemblée Nationale
SIRE	Fernand	Député des Pyrénées Orientales	Assemblée Nationale
BOLO	Alexandre	Attachée parlementaire	Représentant du député européen Louis ALIOT
GIMENEZ GARCIA	Emilie	Attachée parlementaire	Assemblée Nationale Permanence Robert OLIVE
MEUNIER-POLGE	Marie	Vice-Présidente Transports	Région Languedoc-Roussillon
MATEU	Marcel	Conseiller Régional LR / Conseiller Général des PO	Région Languedoc-Roussillon / Département des PO
NADAI	Laurence	Service infrastructure ferroviaire	Région Languedoc-Roussillon
MACH	Daniel	Vice-Président délégué aux Mobilités / Député	Communauté d'agglomération Perpignan-Méditerranée
AESCbacher	Jacques	Directeur des mobilités	Communauté d'agglomération Perpignan-Méditerranée
BLANC	Alain	Chargé d'opérations Voiries et Réseaux Divers	Communauté d'agglomération Perpignan-Méditerranée
FOXONET	Gilles	Maire	Mairie de Baixas
GOT	Patrick	Maire	Mairie de Baho
ANIEN	Bruno	Adjoint	Mairie de Baho
FOURCADE	Philippe	Maire	Mairie d'Espira de l'Agly
CARRERE	Jean-François	Maire	Mairie d'Opoul-Perillos
JAMMES	Francis	Adjoint	Mairie de Peyrestortes
COT	Jean-Pierre	Adjoint délégué à l'urbanisme et à l'action économique	Mairie de Rivesaltes
VILA	Robert	Maire	Mairie de Saint-Estève
CALVET	François	Sénateur-Maire	Mairie du Soler
OLIER	Véronique	Adjointe	Mairie du Soler
GOZE	Eve	Responsable administrative	Syndicat Mixte du SCoT Plaine du Roussillon
RICHER	Jean-Pierre	Garant	

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

- Édouard PARANT, chef de mission du projet Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan
- Antoine HANTZ, responsable environnement du projet Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan
- Nicolas ALADERN, responsable technique du projet Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan
- Anne-Lise GIBBE, chargée de concertation du projet Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan

Déroulé de la commission

- Rappel des précédentes décisions
- Présentation de la variante de tracé proposée
- Que reste t-il à faire d'ici au prochain COPIL ?
- Comment va s'organiser la concertation ?

La lecture du présent compte-rendu est facilitée grâce au diaporama présenté en réunion. Le diaporama, ainsi que ce compte-rendu, sont en ligne sur le site www.lalignenouvelle.com dans la rubrique Documents – Réunions de concertation – Commissions consultatives



- **Pierre RÉGNAULT DE LA MOTHE, Secrétaire général de la préfecture des Pyrénées-Orientales**, souhaite la bienvenue à tous les participants, salue les parlementaires présents, les élus et les maires.

Il rappelle le cadre de la commission consultative : la tenue d'un comité de pilotage le 22 octobre 2014, co-présidé par le Préfet de région et le président du Conseil régional, au cours duquel les différentes variantes de tracé ont été présentées. Il souligne que ces différentes variantes de tracé ont déjà été présentées aux élus durant la concertation menée en 2012. Il précise que rien n'est à l'heure actuelle décidé, que le débat est encore ouvert puisque le projet est au stade d'une large concertation qui permettra de retenir la variante de tracé à proposer en vue d'une décision ministérielle.

Il indique que les différentes variantes sont à analyser au regard de plusieurs critères. Il s'agit d'abord du coût financier, non négligeable, notamment au regard du rapport de la Cour des comptes qui souligne les coûts importants des liaisons à grande vitesse. Le projet a d'autant plus de chances d'aboutir si son coût est maîtrisé. Il s'agit ensuite du critère technique. Les particularités du territoire doivent être prises en compte. Il s'agit aussi du critère d'acceptabilité par les populations qui est une préoccupation majeure et qui motive la tenue de ces commissions consultatives. Il s'agit enfin des contraintes d'ordre réglementaire (la prévention des risques, les risques naturels ou les risques technologiques par exemple).

Il rappelle l'organisation d'une dizaine de réunions publiques qui se tiendront courant 2015 après les élections départementales et le prochain comité de pilotage qui aura lieu à Montpellier, le 17 juin 2015. Ce comité de pilotage devra arbitrer sur le tracé précis, sur la politique de desserte et l'implantation des gares et sur la question de la mixité de la ligne dans la plaine du Roussillon.

Il précise que ce calendrier montre que les décisions ne sont pas prises par anticipation, sans recueillir l'avis des élus et des populations et que la transparence est bien au cœur de la concertation.

Il rappelle quelques points particuliers de préoccupation qui peuvent s'exprimer localement : l'enjeu autour du cadre de vie à Baho et à Peyrestortes, celui de la traversée du Soler, avec notamment le souhait exprimé par la municipalité d'une tranchée couverte, et enfin, la question de la halte à Rivesaltes.

Il souligne que les arguments devront être exposés afin de parvenir à une position si possible consensuelle et cohérente dans la perspective du comité de pilotage à venir.

Édouard PARANT, RFF, souhaite à son tour la bienvenue aux participants. Il souligne que, comme précisé par le Secrétaire général, les choix ne sont pas encore faits. Il rappelle la progressivité du projet, le travail et la concertation menés depuis le débat public et notamment la concertation de 2012 ayant eu comme objectif de présenter les différentes variantes de tracé. Il ajoute que la reprise des études a pour objectif, notamment, le choix d'une variante de tracé par le COPIL du mois de juin 2015. Il propose de récapituler ces différentes étapes à travers un film introductif.

Un film introductif est diffusé. Il est disponible sur le site Internet www.lalignenouvelle.com

Édouard PARANT, RFF, demande si les participants souhaitent réagir par rapport au film introductif. Il rappelle par ailleurs la présence de M. Jean-Pierre Richer, garant de la concertation et ancien membre de la commission particulière du débat public en 2009, dont la mission est de veiller à ce que RFF mène correctement son travail d'information et de concertation avec l'ensemble des différents acteurs. Il précise que les participants peuvent l'interpeller en séance, par mail ou par courrier.

Présentation de l'analyse multicritère (page 4 du diaporama).

Édouard PARANT, RFF, précise que la variante de tracé proposée est le résultat de l'analyse multicritère conduite par Réseau Ferré de France. Cette analyse prend en compte les trois dimensions présentées dans le film :

- la dimension sociétale,
- la dimension environnementale,
- la dimension technico-économique.

Il rappelle que la variante préférentielle a été présentée aux cofinanceurs lors du comité de pilotage du 22 octobre 2014, après avoir fait l'objet d'un débat avec les services techniques des différents cofinanceurs.

Il souligne qu'il est légitime que les acteurs du territoire se positionnent vis-à-vis du projet en fonction de leurs attentes propres.

Il détaille ensuite la nature des principaux critères utilisés pour l'analyse multicritère :

- le patrimoine productif agricole et viticole, l'acceptabilité sociale et économique et les fonctionnalités ferroviaires pour la dimension sociétale ;
- les coûts et les risques et la complexité technique pour la dimension technico-financière ;
- la prise en compte du milieu physique et naturel, des risques naturels, du patrimoine et du paysage pour la dimension environnementale.

Il propose de présenter le tracé proposé sur le secteur de la plaine du Roussillon. Il rappelle que cet exercice sera fait de la même manière toute la semaine en cours sur les différents secteurs concernés par le projet : les Corbières littorales mardi 18 novembre, la basse plaine de l'Aude mercredi 19 novembre, le secteur du bassin de Thau et de la vallée de l'Hérault et de l'Orb jeudi 20 novembre et enfin le secteur de la Gardiole et de la Mosson vendredi 21 novembre.

Présentation de la carte générale du tracé proposé (page 5 du diaporama)

Édouard PARANT, RFF, informe que l'analyse multicritère a permis de montrer qu'il est possible, sur l'ensemble du linéaire du projet, de rester à 70 % sur le tracé qui avait été imaginé en 1995, dit tracé PIG. Cela répond à une grande demande de l'ensemble des acteurs. Le fait de pouvoir rester complètement sur le PIG est effectif pour certains secteurs : entre Montpellier et Mèze ou entre le sud de Narbonne et la limite avec les Pyrénées-Orientales.

Présentation du zoom sur le secteur concerné (page 6 et 7 du diaporama)

Édouard PARANT, RFF, précise les limites du secteur concerné : entre Toulouges, le point de raccordement avec la section internationale, et Opoul-Perillos. Sur le secteur qui intéresse la présente commission, 63% du tracé est proposé sur le PIG et 37% sort du tracé historique (sur le secteur entre Rivesaltes et Espira-de-l'Agly).

Présentation des cartes entre Toulouges et Peyrestortes (pages 8 à 10 du diaporama)

Édouard PARANT, RFF, précise que les trois variantes étudiées et présentées sont connues depuis plus de deux ans. Deux de ces variantes (la rose et la verte) s'inscrivent globalement sur ou à proximité du tracé historique. La dernière (la violette) visait à étudier le tracé le plus direct possible.

Sur ce secteur, l'analyse multicritère montre qu'il n'y a pas beaucoup d'intérêt à sortir du tracé historique, et ce pour plusieurs raisons :

- La connexion à la ligne Perpignan-Figueras est contraignante ; il est impératif de s'y connecter,
- Les possibilités de variantes sur Toulouges-Baho sont techniquement très minces. Il faut rester au maximum entre les villages.
- Les acteurs du territoire se sont positionnés pour un maintien du tracé sur le PIG. Or, l'acceptabilité par le territoire d'un grand projet d'infrastructure est un critère majeur.
- L'analyse menée en collaboration avec les chambres d'agriculture montre que le PIG est le tracé le plus adapté en termes d'enjeux agricoles et viticoles.

- **François CALVET, Sénateur-maire du Soler**, fait remarquer que ce tronçon était une ligne dédiée uniquement aux voyageurs en 1995 et non une ligne mixte. Or, la mixité modifie les possibilités

techniques et ne permet pas d'enterrer, selon lui, la ligne au droit du Soler dans une zone urbaine. Il exprime ses doutes quant à la nature du fret prévu et indique qu'il utilisera tous les moyens légaux, étant parlementaire, pour s'opposer à cette mixité, qui n'est pas acceptable pour sa commune.

- ▶ **Pierre RÉGNAULT DE LA MOTHE, Secrétaire général de la préfecture des Pyrénées-Orientales**, précise que la mixité de la ligne fait encore partie des points en suspens, sur cette partie du territoire.

Édouard PARANT, RFF, confirme qu'effectivement une ligne mixte n'a pas les mêmes contraintes qu'une ligne voyageurs. Il rappelle que l'étude de la mixité de la ligne était une attente forte de l'ensemble des participants à l'issue du débat public. Il précise que, comme l'a rappelé le Secrétaire général, si cette question a été arbitrée entre Montpellier et Béziers, ce n'est pas le cas entre Rivesaltes et Toulouges.

- ▶ **François CALVET, Sénateur-maire du Soler**, exprime ses doutes sur l'intérêt de ce tronçon qui implique selon lui la fermeture de la gare de Perpignan. Il réaffirme sa position d'opposition à une mixité de la ligne car cela implique selon lui de passer en hauteur, ce qui signifie couper sa ville en deux, la couper de l'agglomération et défigurer le paysage.
- ▶ **Pierre RÉGNAULT DE LA MOTHE, Secrétaire général de la préfecture des Pyrénées-Orientales**, remercie M. Calvet et demande si des élus qui seraient, au contraire, pour la mixité souhaitent s'exprimer. Il demande à Edouard Parant de clarifier les propos sur l'opportunité de ce tronçon et l'impact de la mixité de la ligne.

Édouard PARANT, RFF, explique que ce tronçon a pour objectif d'assurer la continuité des circulations fret et voyageurs sur un itinéraire aux standards européens.

Depuis Narbonne, la ligne nouvelle est une ligne dédiée aux voyageurs uniquement depuis Narbonne et passe à l'ouest du camp Joffre. Il est prévu de desservir Perpignan par sa gare centre, d'où le raccordement (matérialisé en pointillé sur la cartographie), qui permet de rejoindre la ligne classique au niveau de Rivesaltes, pour atteindre la gare de Perpignan « Centre du Monde ». Le barreau, entre Rivesaltes et Toulouges, s'il est réalisé, permettrait, pour les TGV qui ne marqueraient pas l'arrêt en gare de Perpignan centre, de poursuivre directement vers l'Espagne. Il permettrait également pour les trains de fret qui ne s'arrêtent pas à Saint-Charles de ne pas traverser Perpignan centre; les autres trains de marchandises pouvant toujours utiliser les facilités de Saint-Charles. Ce dispositif permet de sortir un maximum de trains de fret de l'agglomération et de faire rentrer un maximum de TGV dans la gare existante.

- ▶ **Patrick GOT, Maire de Baho**, indique que la décision ministérielle de 2013 a acté que le tronçon Rivesaltes-Béziers serait une ligne uniquement voyageurs. Il ne voit donc pas l'intérêt que le tronçon Rivesaltes-Le Soler soit mixte, ce qui signifie selon lui, un passage de 200 trains de fret, au minimum, avec toutes les nuisances que cela engendre et la mort de Saint Charles. Il s'oppose à la mixité sur la ligne entre Rivesaltes et le Soler.
- ▶ **Véronique OLIER, Adjointe au maire du Soler**, est en accord avec M. Got sur le non-intérêt de la mixité. Elle demande pourquoi ce secteur devrait-il subir la mixité alors qu'après Béziers, il n'est pas prévu de fret. Elle souligne que la traversée des Pyrénées-Orientales par les trains de marchandises n'est pas raisonnable au vu de la souffrance économique actuelle du département.
- ▶ **Robert OLIVE, Député de la 3^e circonscription des Pyrénées-Orientales**, rappelle que le territoire a besoin de cette ligne nouvelle qui est clairement un maillon manquant. Il souligne que si l'on perd trop de temps, les moyens feront peut-être défaut. Concernant la situation au Soler, il pense que la mixité et le passage aérien dans une zone fortement urbanisée serait une catastrophe. Il précise qu'il ne soutiendra pas ce projet de passage tel qu'il est évoqué, avec la mixité. S'il s'agit d'une ligne voyageurs, des mesures de protection pourraient être acceptées par la population. En revanche, la mixité soulèvera un tollé général qui risque de repousser la réalisation du projet.
- ▶ **Fernand SIRÉ, Député de la 2^e circonscription des Pyrénées-Orientales**, regrette le retard pris depuis 30 ans à force d'études. Il indique que le projet avait été accepté par l'ensemble des parties prenantes, il propose donc de conserver le projet initial.

Il demande pourquoi il n'est pas question d'utiliser les réseaux existants afin de baisser le coût du projet. Il affirme que dans les années à venir, ces lignes devront être enlevées, car elles seront submergées du fait de la montée des eaux avec le réchauffement climatique.

- ▶ **François CALVET, Sénateur-maire du Soler**, note l'important déficit de la France. Il souligne que tout le monde s'est battu pour la ligne internationale Figueras-Perpignan, puis pour l'aménagement de la gare de Perpignan. Or, c'est une opération immobilière qui est au bord du gouffre. Il ajoute que ce projet enterrerait l'activité économique du secteur et qu'il ne s'agit pas que d'un problème de paysage, mais aussi d'un problème moral, psychologique, économique, pour l'avenir des générations futures.

Édouard PARANT, RFF, synthétise les précédentes prises de positions de M. Calvet :

- pour une ligne voyageurs,
- des trains de marchandises qui continuent de desservir Saint-Charles,
- une réutilisation au maximum des infrastructures existantes et de la gare actuelle pour les TGV.

- ▶ **François CALVET, Sénateur-maire du Soler**, ajoute qu'il faut encourager le conditionnement de marchandises sur Saint-Charles pour créer de l'emploi sur le territoire. Il précise que St Charles est une chance pour le territoire et s'insurge contre le fait que le gouvernement abandonne le territoire.

- ▶ **Daniel MACH, 4^e Vice-Président délégué, Communauté d'agglomération Perpignan Méditerranée**, rappelle que tout le monde réclame la réalisation de la ligne et que c'est la première fois qu'il entend ce discours concernant la mixité du projet.

Par ailleurs, il souligne que certains points durs persistent :

- la nécessité d'enterrer la ligne au Soler pour ne pas couper la ville en deux.
- la préservation de Baho, notamment par rapport aux nuisances sonores.
- des investissements ont été réalisés sur la gare de Perpignan et il n'est pas question que les trains de voyageurs ne s'y arrêtent pas.

Enfin, il souligne qu'il est nécessaire d'accueillir le fret et non pas de le subir en faisant en sorte qu'il amène une économie supplémentaire et non pas des nuisances.

- ▶ **Marcel MATEU, Conseiller général, Conseil Général des Pyrénées-Orientales**, rappelle que l'objectif, est l'enquête d'utilité publique fin 2016 et que tout le monde est conscient que ce projet doit se réaliser. Il précise qu'il y a eu des engagements des collectivités pour des acquisitions de terrain et que tout le monde souhaite que l'on avance sur ce projet. Il souligne la nécessité de continuer à avancer et de ne pas remettre tout en cause sous peine de prendre du retard et de ne pas tenir les délais.

Il rappelle également l'intérêt du projet pour que plus de trains régionaux circulent dans la région. Par ailleurs, il souligne qu'il n'est pas possible de tirer un trait sur Saint-Charles et de nuire à l'économie du département.

- ▶ **Gilles FOXONET, Maire de Baixas**, souhaite rappeler l'importance de la viticulture qui représente un pan entier de l'économie locale. Il souligne qu'au titre des enjeux du territoire, c'est un point à regarder de très près car la viticulture risque d'être d'impactée très lourdement.

- ▶ **Marie MEUNIER-POLGE, Vice-Présidente aux transports, Région Languedoc-Roussillon**, intervient pour porter la parole de la majorité de Damien ALARY, nouveau président de la Région Languedoc-Roussillon. Elle précise qu'à ce jour, l'objectif est d'écouter tous les avis qui s'expriment, et que rien n'est décidé. Elle rappelle l'engagement de la région Languedoc-Roussillon dans ce projet majeur pour le territoire et souligne qu'elle sera très attentive à la construction de cette ligne nouvelle.

Elle précise également que le dernier comité de pilotage a souhaité la nomination d'un « *Monsieur ou d'une Madame Financement* » sur ce projet.

- ▶ **Daniel MACH, 4e Vice-Président délégué, Communauté d'agglomération Perpignan Méditerranée**, tient à rappeler qu'au-delà de la viticulture et de l'agriculture, le tourisme représente aussi une économie majeure pour le département. L'aéroport n'est aujourd'hui plus accessible aux vacanciers mais uniquement aux chefs d'entreprise, eu égard aux prix du billet. Si en plus, la gare actuelle est touchée, c'est une catastrophe économique à court terme. C'est le seul endroit par lequel arrivent maintenant les touristes au-delà de la route.
- ▶ **Francis JAMMES, Adjoint au maire, Peyrestortes**, se positionne pour la ligne nouvelle et contre la mixité du projet. Il est contre la construction d'un remblai d'environ 14 mètres de haut entre Peyrestortes et Baixas.
- ▶ **Marcel MATEU, Conseiller général des Pyrénées-Orientales**, souhaite rappeler, pour répondre aux propos de M. Mach, que onze nouvelles lignes ont été créées depuis et vers l'aéroport de Perpignan et permettent largement aux touristes de venir sur le territoire.
- ▶ **François CALVET, Sénateur maire du Soler**, précise qu'il n'est pas contre la ligne voyageurs mais qu'il sera attentif à ce qu'il n'y ait pas de nuisances. Pour cela, il souligne qu'il est nécessaire que la ligne soit enterrée.

Édouard PARANT, RFF, résume les inquiétudes entendues :

- D'abord, une remise en cause de l'opportunité du projet par certains maires, notamment au regard du coût du projet.
- Ensuite, la remise en question de la mixité pour deux raisons principales :
 - les impacts négatifs sur l'économie départementale et régionale
 - les nuisances sonores.

Il rappelle qu'il y a un projet sur Saint-Charles, que des ateliers de concertation se sont déjà tenus avec les transporteurs sur la thématique du fret et invite à la lecture des comptes-rendus de ces réunions qui décrivent précisément les plateformes en Languedoc-Roussillon, les projets de ZAC, etc.

Il souligne que tous ces paramètres sont pris en compte dans le projet. L'objectif est de proposer un investissement raisonné, en période de disette budgétaire, qui serve au maximum les territoires dans lesquels il s'inscrira, en compensant si besoin les dommages (vis-à-vis du bruit, des activités économiques, de la viticulture...). Il sollicite M. Calvet sur sa demande par rapport au Soler : RFF doit-il continuer les études sur un profil en décaissé si la ligne est mixte ?

- ▶ **François CALVET, Sénateur maire du Soler**, affirme que, si l'on ne peut pas enterrer la ligne, il s'y opposera.

Édouard PARANT, RFF, rappelle que différentes solutions ont déjà été présentées pour le Soler et qu'elles font l'objet d'études entamées et à venir.

Il souligne que sur la question du fret, il faut évidemment que Saint-Charles continue de se développer et que la ligne nouvelle sera complémentaire de la ligne existante. Le Ministre arbitrera la mixité au vu de la politique des transports.

Au sujet de la montée des eaux, soulevée par M. Siré, il faut se poser la question de ce que l'on fait des trains si on enlève la ligne actuelle. Par ailleurs, il faut également voir ce que pensent les Perpignanais de faire passer tous les trains de marchandises en gare de Perpignan centre.

Il indique qu'il a entendu la demande de réponses sur le bruit et sur l'enterrement de la ligne au niveau du Soler et rappelle qu'il faut réfléchir à construire un projet viable à long terme.

- ▶ **Patrick GOT, Maire de Baho**, demande si la variante proposée par l'association PMCV, qui permettrait d'économiser 300 millions d'euros, a été étudiée.

Édouard PARANT, RFF, indique que cette variante a effectivement été étudiée. Il s'agit d'un engagement du maître d'ouvrage vis-à-vis de la concertation, même si ce projet est en dehors du périmètre défini par le ministre.

L'alternative demandée par l'association a pour but que la ligne nouvelle ne passe pas sur les territoires de Baho, Villeneuve et Peyrestortes. Elle propose que les trains de marchandises longent l'A9 au droit de l'aéroport, contournent la gare actuelle et viennent se reconnecter sur Saint-Charles. Pour autant, elle s'inscrit dans un environnement très contraint, notamment en termes de bâti.

- ▶ **Patrick GOT, Maire de Baho**, commente la variante proposée par l'association PMCV. Il s'agit au niveau de la bretelle à Rivesaltes, au rond-point de l'aéroport, de longer la voie de contournement et de se rattacher sur Saint-Estève.
- ▶ **Pierre RÉGNAULT DE LA MOTHE, Secrétaire général de la préfecture des Pyrénées-Orientales**, demande si cette nouvelle solution ne crée pas d'autres nuisances à d'autres endroits.

Édouard PARANT, RFF, indique que RFF a étudié cette variante et a recherché à positionner un aiguillage sur la ligne actuelle à Perpignan-Saint-Charles, pour faire en sorte que cette ligne évite la gare centre et aille vers l'autoroute. Il indique qu'il n'est pas techniquement possible que les trains qui quittent la voie utilisent une bretelle par-dessus les voies ; elles doivent, suivant cette variante, les couper à niveau. Ferroviairement, il s'agit d'un carrefour à plat pour des trains et ce n'est pas performant car cela génère des circulations à contre-sens. Il présente ensuite l'impact de cette alternative sur les bâtiments industriels de Saint-Charles et les serres agricoles sur Saint Estève.

Il demande aux participants si cette variante leur semble acceptable pour l'activité de l'agglomération et du territoire.

- ▶ **Robert VILA, Maire de Saint-Estève**, confirme qu'il a eu connaissance il y a quelque temps de cette proposition de l'association, qui impacte, plus que le PIG, la commune de Saint-Estève et notamment les terres maraîchères en zones inondables. Au-delà de cet enjeu agricole, il note également de grandes répercussions, en matière de bruit pour la ville de Saint-Estève, qui accueille déjà l'autoroute et la nouvelle rocade. Cette solution impacterait également fortement la ville de Perpignan, ce qui nécessiterait des protections sonores supplémentaires et certainement très onéreuses.
- ▶ **Véronique OLIER, Adjointe au maire du Soler**, tient à rappeler qu'elle n'est pas contre la ligne voyageurs mais bien contre la mixité.

Édouard PARANT, RFF, rappelle que la mixité est une demande des cofinanceurs, qui bénéficient d'une légitimité au niveau régional, départemental et communautaire.

- ▶ **Fernand SIRÉ, Député de la 2e circonscription des Pyrénées-Orientales**, s'inquiète de la création d'une gare nouvelle sur l'agglomération de Narbonne. Pour un industriel, un investisseur, ce serait plus intéressant de s'implanter à cet endroit. Pour la plaine du Roussillon, cela veut dire, selon lui, voir passer des trains qui ne serviront pas au territoire.

Édouard PARANT, RFF, précise qu'une décision ministérielle a bien acté la réalisation d'une gare nouvelle à l'ouest de Narbonne mais que cette gare est à vocation voyageur et non pour le transport de marchandise. Il demande l'avis de l'assemblée sur le projet de l'association PMCV qui ne se situe pas dans le spectre défini par le Ministre.

- ▶ **Fernand SIRÉ, Député de la 2e circonscription des Pyrénées-Orientales**, exprime le souhait de ne pas étudier d'autres variantes. Il approuve le projet de ligne voyageurs mais pas la mixité.

- ▶ **François CALVET, Sénateur-maire du Soler**, réitère sa demande d'une tranchée couverte au Soler. Il indique que RFF recevra tout au long du projet des demandes de tracé alternatif. Il demande à Réseau Ferré de France de répondre à la commande du territoire en même temps qu'à la commande des cofinanceurs.

Édouard PARANT, RFF, affirme que RFF continuera d'étudier la variante qui passe en décaissé, demandée par le maire du Soler, afin de pouvoir comparer les différentes solutions possibles.

- ▶ **Bruno ANIEN, Conseiller municipal, mairie de Baho**, demande si les habitants de Salses, Baho, Baixas, Peyrestortes ont été questionnés sur la mixité et les nuisances sonores.

Édouard PARANT, RFF, rappelle que comme tout projet de nouvelles infrastructures, le projet de ligne nouvelle crée des nuisances et donc des inquiétudes. Pour y répondre, des études acoustiques sont réalisées. Au moment de la décision ministérielle, différents scénarios seront comparés et l'étude d'impact est là pour identifier les contraintes et y apporter des solutions. Sur le bruit, RFF rappelle qu'il y a une obligation de résultat, même après la mise en service.

- ▶ **Bruno ANIEN, Conseiller municipal, mairie de Baho**, rappelle sa position pour une ligne voyageurs mais contre la mixité sur ce tronçon. Il demande des informations sur la possibilité d'accueil de 120 trains de fret en gare de Perpignan.

Édouard PARANT, RFF, indique que les études à venir devront préciser ces points.

- ▶ **Robert OLIVE, Député de la 3^e circonscription des Pyrénées-Orientales**, précise qu'il ne lui semble pas possible d'éviter la connexion à partir de Toulouges. Il affirme sa position pour la réalisation d'une ligne nouvelle, et rapidement, suivant l'accord qui avait été trouvé auparavant. Pour autant, il souligne l'importance de traverser ce territoire dans des conditions raisonnables, en respectant les populations. Il demande d'enterrer la ligne au Soler.

Édouard PARANT, RFF, retient qu'un maintien sur le PIG est demandé pour la ligne si elle est voyageur. Il propose de passer à la suite de la présentation.

Présentation des cartes entre Peyrestortes et Salses (pages 11 à 18 du diaporama)

Antoine HANTZ, responsable environnement, RFF, présente les 3 variantes de tracé étudiées sur Le secteur entre Peyrestortes-Baixas et Salses-le-Château:

- la variante violette, qui correspond au tracé le plus direct,
- la variante rose, qui représente le tracé historique qui a fait l'objet d'un PIG,
- la variante verte, qui est la variante dite de moindre enjeu territorial.

Il présente les cartes correspondant aux enjeux territoriaux sur le territoire concerné.

Le milieu physique :

Certains cours d'eau sont traversés par la zone de passage préférentielle : l'Agly, le Roboul. Il y a également sur ce secteur-là des zones de captage d'eau potable sur Rivesaltes et Salses-le-Château (les petits points représentés sur la carte, avec les cercles hachurés qui représentent les périmètres de protection des captages).

Le milieu naturel :

Des inventaires faune, flore, habitats, ont été réalisés sur l'ensemble de la zone de passage préférentielle. Il présente en vert-jaune les enjeux majeurs qui sont ressortis de ces inventaires : les ripisylves de l'Agly, qui abritent une biodiversité assez riche, et notamment une espèce protégée de tortue, l'Emyde Lépreuse. Ensuite, plus au nord, au niveau du Camp Joffre, il y a une zone d'enjeu majeur où l'on retrouve l'alouette

calandre, une espèce protégée et qui est présente (zone de nidification) quasiment exclusivement dans cette zone au niveau national.

Le milieu humain :

Les zones de bâti apparaissent en rouge : les communes autour de la zone de passage préférentielle sont mises en évidence. Les zones violettes représentent les zones d'activité existantes. En violet foncé, on retrouve les zones d'activité déjà en place. En violet clair, ce sont les projets, notamment le parc régional d'activités économiques Arago et la zone d'activités de Rivesaltes. Le cercle hachuré correspond à un périmètre de protection, projet en cours sur le camp Joffre.

Le paysage et le patrimoine :

Il n'y a pas de monuments historiques dans la zone de passage préférentielle. Sur Rivesaltes, on a noté la maison natale du Maréchal Joffre. Sur Espira-de-l'Agly, c'est l'église paroissiale Sainte-Marie. On voit également le camp de Rivesaltes, à l'extrémité, tout à l'est de la carte.

En synthèse, ce territoire présente de multiples enjeux qu'il faut prendre en compte.

La variante proposée sur ce secteur-là, est la suivante :

- entre Baixas et Peyrestortes, le tracé PIG, qui permet de rester à distance du village de Peyrestortes, par rapport à la variante violette qui s'en rapprochait.
- ensuite, la variante de moindre enjeu territorial (la verte) pour 3 raisons principales : le PPRT, l'environnement et le coût (en passant à l'ouest, l'ouvrage d'art à proximité du Mas Llobet serait plus court, le terrain étant moins chahuté).

- **Jean-Pierre COT, adjoint au maire, mairie de Rivesaltes**, rappelle que la mission Amans avait fait du bon travail sur le projet. Il rappelle qu'il y a un PIG, accepté par tout le monde, que les préfets des départements concernés ont prolongé ce PIG pendant des années et qu'il est toujours en activité.

Il demande de laisser la possibilité de pouvoir créer une halte à Rivesaltes. Des choix économiques ont déjà été faits en ce sens sur le territoire (modification des PLU, investissements).

Il précise que les élus ont découvert une bretelle (le raccordement) sans avoir été concertés et sont contre cette dernière. Il déplore le fait que RFF n'ait pas tenu compte de la réalité du terrain, puisque le faisceau passe dans des zones d'activités, ce qui a valu des refus de permis de construire et des retards pour obtenir des permis de construire.

En ce qui concerne Rivesaltes, il s'en tient au PIG et entamera des actions pour lutter contre tout ce qui ne sera pas dans le PIG, et notamment le raccordement.

Il souligne que la zone de Rivesaltes est faite pour créer de l'emploi et qu'une gare permettrait de développer la zone au carrefour de l'autoroute, de l'aéroport, de toutes les plages et de l'entrée dans Perpignan.

- **Pierre RÉGNAULT DE LA MOTHE, Secrétaire général de la préfecture des Pyrénées-Orientales**, souligne que la question de l'éventualité d'une halte au nord du département ressort fortement. La première question à se poser reste sa pertinence, puis ensuite, son emplacement, comme le demande le Ministre. Il s'agit donc d'identifier ce qui est préférable : une halte au nord du département ou avoir des TGV qui s'arrêtent en gare centre de Perpignan ?

La question de la localisation de la gare se fera en fonction de plusieurs critères : où y a-t-il le plus de voyageurs qui montent et qui descendent, où est-ce le plus rentable ?

L'ensemble des participants à cette commission consultative sont invités à donner leur avis.

Édouard PARANT, RFF, tient à rappeler que le choix concernant une halte dans l'agglomération de Perpignan n'est pas arbitré, et que RFF continue d'étudier la possibilité d'en implanter une, à long terme.

- **François CALVET, Sénateur-maire du Soler**, précise qu'il ne souhaite pas forcément que la gare se fasse maintenant mais simplement que le tracé soit compatible avec une future halte à Rivesaltes.

Édouard PARANT, RFF, précise que la question qui sera posée au ministre sera celle d'une gare dans les Pyrénées-Orientales plus qu'à Rivesaltes.

- ▶ **Daniel MACH, 4e Vice-Président délégué, Communauté d'agglomération Perpignan Méditerranée**, exprime son désaccord à parler d'une gare dans les Pyrénées-Orientales. Il estime que si on recommence à lancer des études pour savoir s'il faut créer cette gare ou pas en plus de celle de Perpignan, le projet n'avancera pas.

Édouard PARANT, RFF, souligne qu'effectivement, la Cour des comptes encourage à optimiser la politique de desserte sur les TGV.

- ▶ **Jean-Pierre COT, Adjoint au maire, mairie de Rivesaltes**, ne souhaite pas dire qu'il faut une gare à Rivesaltes pour contrer celle de Perpignan mais plutôt dire que si on fait une ligne directe, la gare de Perpignan n'est pas sur la ligne grande vitesse. Il faut donc prévoir dans le département la possibilité de faire une halte et de ne pas être obligés d'aller prendre le train à Narbonne ou à Figueras. La mission Amans avait étudié une possibilité au Soler, et une possibilité à Rivesaltes. Il s'est avéré que techniquement, la seule possibilité, c'était sur Rivesaltes. Il faut acter cela. Il rappelle par ailleurs l'existence du PRAE François Arago et de la concession qui sera attribuée pour sa réalisation.
- ▶ **Marcel MATEU, Conseiller général, Conseil Général des Pyrénées-Orientales**, souhaite rappeler que pour desservir le département, l'essentiel, est que tous les TGV passent par la gare de Perpignan centre.
- ▶ **Fernand SIRÉ, Député de la 2^e circonscription des Pyrénées-Orientales**, estime qu'une halte à Rivesaltes permettrait de gagner du temps par rapport à un arrêt à Perpignan-centre. Si tous les TGV doivent passer par la gare de Perpignan, il faudra réaliser un raccordement entre la ligne nouvelle et la ligne existante. Il faut être réaliste, peu de trains s'arrêteront selon lui. En prévoyant pour plus tard, une halte dans cette zone de Rivesaltes, cela permettrait de faire un court arrêt supplémentaire. Il faut donc garder la gare de Perpignan centre parce qu'elle existe et conserver la possibilité d'une halte à Rivesaltes.

Édouard PARANT, RFF confirme que la réalisation d'une halte dans les Pyrénées-Orientales, à long terme est toujours à l'étude. Il précise que si l'on veut maximiser la possibilité d'implanter cette halte, il faut la faire à un endroit où il y a le moins de contraintes. Si on laisse la halte là où cela avait été envisagé, il y a un risque très fort que les autorisations ne soient pas accordées. En effet, la seule solution d'implantation d'une halte se situe sur la variante verte, et non sur la rose, comme mentionné dans l'atlas cartographique distribué en séance.

- ▶ **Fernand SIRÉ, député de la 2e circonscription des Pyrénées-Orientales**, craint de devoir de nouveau prolonger le projet pour l'étude d'un nouveau positionnement de la halte. Il tient à défendre les espèces protégées mais en priorité à défendre l'humain.

Édouard PARANT, RFF, précise que le critère environnemental n'est pas le seul à être pris en compte. Il s'agit également ici de sécurité publique. Pour pouvoir implanter une gare, il faut que les usagers du train puissent descendre du quai en sécurité. Il souligne qu'il existe sur ce secteur un plan de prévention des risques technologiques qui serait incompatible avec un établissement recevant du public, telle une gare.

Présentation des cartes sur la dernière portion du territoire : Salses-le-Château / Opoul-Périllos (slides 19 à 21 de la présentation).

Édouard PARANT, RFF, indique que sur ce secteur, trois variantes ont été étudiées. Ce secteur est très chahuté sur le plan du relief. Or, les études de sol montrent que le PIG reste, à ce stade, la meilleure variante possible, sachant qu'il n'y aura que des TGV sur ce secteur.

- ▶ **Jean-François CARRERE, Maire d'Opoul-Perillos**, rappelle que sa position depuis le départ est d'éloigner le tracé au maximum de la zone nord afin de protéger le dépôt d'explosifs de Titanobel, qui représente une dizaine de familles et d'emplois pour sa commune. Il souligne qu'il souscrit également aux inquiétudes de ses collègues.

Présentation du dispositif de concertation et de communication (pages 22 à 31 du diaporama).

Anne-Lise GIBBE, chargée de concertation, RFF, présente l'organisation de la concertation à venir. Le dernier comité de pilotage a eu lieu le 22 octobre dernier. Il a demandé d'ouvrir une large période de concertation sur le tracé notamment. Le point d'orgue sera le comité de pilotage qui aura lieu le 17 juin 2015, où Réseau Ferré de France devra proposer un tracé à retenir. Cette proposition devra être actée par le ministre via une décision ministérielle attendue pour la fin 2015.

Les arbitrages à faire pour la décision ministérielle n°3 sont les suivants :

- le tracé, de l'ordre de 100 à 120 mètres
- la faisabilité d'une halte sur l'agglomération de Perpignan
- l'emplacement des gares nouvelles, sur les agglomérations de Narbonne et de Béziers
- le phasage du projet.

Le projet devra être réalisé à un coût acceptable et raisonnable. Le Président de région a émis l'idée lors du dernier comité de pilotage de nommer un M. Financement.

La concertation est organisée selon 3 axes : le dialogue, la consultation et l'information, qui permettent de recueillir les perceptions et avis de chacun, avis ensuite transmis au comité de pilotage qui les fait remonter au Ministre, pour décider d'un choix.

Cette concertation est régie par une Charte de la concertation. M. Richer, garant de la concertation, veille à sa bonne mise en place. Tout un chacun peut le contacter via mail : garant.lnmp@gmail.com ou par courrier.

Réseau Ferré de France organise du 17 au 21 novembre cinq commissions consultatives sur l'ensemble du territoire. Ces commissions consultatives, réservées aux élus du territoire ont comme objectif de présenter la variante proposée par RFF et de recueillir les avis.

RFF organise également des ateliers thématiques, davantage destinés aux associations et/ou aux acteurs socio-économiques, sur différents sujets clés. Le prochain atelier sera l'atelier environnement numéro cinq, qui aura comme thématique les continuités écologiques. Il sera consacré à la présentation des derniers résultats des études menées. Des ateliers sur l'agriculture et la viticulture et sur les gares nouvelles seront également organisés sur le territoire.

RFF est toujours disponible pour répondre aux demandes des différents maires. Les participants sont encouragés à prendre contact s'ils souhaitent échanger avec le maître d'ouvrage sur des sujets précis.

Enfin, RFF conduira une dizaine de réunions publiques, à destination du grand public. Ces réunions publiques auront lieu, suite aux cantonales, à partir d'avril 2015. Des kits de communication ainsi que des expositions seront mises à disposition des communes. Des affiches et des annonces-presse seront également réalisées pour informer le plus largement possible. Les élus sont invités à consulter le site internet www.lalignenouvelle.com, sur lequel sont publiés en ligne l'ensemble des cartes et des comptes-rendus des réunions de concertation. Par ailleurs, tout le monde peut poser des questions, via l'adresse mail : contact@lalignenouvelle.com, RFF y répondra.

Édouard PARANT, RFF propose à Monsieur le Secrétaire général de la Préfecture des Pyrénées-Orientales de clore la réunion et remercie l'ensemble des participants pour leur présence et leurs contributions.

- ▶ **Pierre RÉGNAULT DE LA MOTHE, Secrétaire général de la préfecture des Pyrénées-Orientales**, remercie à son tour les participants. Cette réunion a permis de synthétiser la position des élus du territoire sur les variantes de tracé.

Il a aussi été question de l'opportunité de la mixité de la ligne. Cette commission a permis d'avoir une vision assez précise des opinions de chacun.

Sur la politique de desserte, c'est-à-dire les gares et leur implantation, tous les éléments de débat seront scrupuleusement consignés dans un compte-rendu, qui permettra que tous les points de vue soient dûment pris en considération, par RFF, par les décideurs, et ce dans la perspective du comité de pilotage du mois de juin prochain, au cours duquel une position sera proposée.

D'ici là, la phase de concertation publique aura permis de parachever la transparence totale du débat.

Il remercie M. Richer, garant de la concertation, pour sa présence, qui est une assurance de la qualité des échanges.

La commission se termine à 12h30, autour d'une collation.