

COMPTE-RENDU

Réunion publique

Lundi 13 avril 2015 - PERPIGNAN

Amphithéâtre de l'Hôtel d'Agglomération



Les intervenants des partenaires co-financeurs sont :

- **Marie MEUNIER-POLGE**, Vice-Présidente - Région Languedoc-Roussillon
- **Hermeline MALHERBE**, Présidente - Conseil Départemental des Pyrénées-Orientales
- **Jean-Marc PUJOL**, Président - Communauté d'Agglomération Perpignan-Méditerranée

Les intervenants de SNCF RESEAU sont :

- **Édouard PARANT**, chef de mission du projet Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan
- **Nicolas ALADERN**, responsable des études techniques
- **Antoine HANTZ**, responsable des études environnementales
- **Anne-Lise GIBBE**, responsable de la concertation
- **Bruno BEAUCHET**, responsable des études socio-économiques
- **Bruno PÉAN**, responsable cartographie

Déroulé de la Réunion Publique :

1. La LNMP, Pourquoi ?
2. La LNMP, Comment ?

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 sous la rubrique : Documents – Réunions de concertation – Réunions publiques



LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

Début de la réunion à 18h05, en présence de 240 personnes.

► **Jean-Marc PUJOL, président, Communauté d'agglomération Perpignan-Méditerranée** : [...] de participer à cette réunion ô combien importante, où nous aurons l'occasion de pouvoir débattre sur les sujets qui nous intéressent. On a l'habitude de débattre, dans ce beau pays, on a eu le cas de la TNT notamment, on a eu d'autres cas. Donc ce que je vous propose, c'est qu'on puisse tout de suite avancer, pour que le débat soit fécond et que l'on puisse soit apporter des réponses, soit éclairer, notamment pour ceux qui ont besoin d'éclaircissements, soit prendre des positions d'une manière très claire sur le sujet. Merci à tous.

Estelle BRISSET : Merci monsieur Pujol, pour ce mot d'accueil républicain, parce que vous nous accueillez en tant que maire de Perpignan dans votre commune. Bonsoir à tous et bienvenue à cette première réunion d'échanges sur le projet ferroviaire Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan. Je suis Estelle Brisset, je suis l'animatrice de cette réunion. Ce soir, mon rôle sera de faciliter les échanges entre vous et les intervenants qui sont en tribune. Avant de démarrer, je vais continuer les présentations, puisque vous avez donc sur scène des représentants des partenaires co-financeurs de ce projet sur le territoire. Je vois madame Meunier-Polge qui arrive juste à temps, c'est parfait. Je vais lui laisser le temps de descendre et je vais vous présenter les intervenants qui sont déjà sur scène. Je ne vous représente pas, mais quand même, monsieur Pujol, qui vient de parler, qui est maire de Perpignan et président de la communauté d'agglomération de Perpignan Méditerranée. À ses côtés, Édouard Parant, qui est le chef de mission LNMP chez SCNF Réseau, donc RFF, qui gère et aménage les voies, les quais et les ouvrages d'art sur le réseau ferré. À ses côtés, Hermeline Malherbe, sénatrice, présidente du Conseil départemental des Pyrénées-Orientales, le département met en place les liaisons rapides, avec les bus, les cars, et puis gère les aménagements de voirie qui, entre autres, permettent d'accéder aux gares. Et donc madame Meunier-Polge, bienvenue, vous êtes vice-présidente de la région Languedoc-Roussillon, en charge des transports. Je vous rappelle que la région Languedoc-Roussillon est l'autorité organisatrice des Trains Express Régionaux, les TER, qui circulent sur nos lignes. Voilà pour les présentations. Les règles du jeu ce soir : nous allons passer environ deux heures ensemble, qui seront ponctuées par deux temps forts, une première partie où l'on va d'abord s'intéresser à la compréhension des enjeux et des objectifs de ce projet. En un mot, on va s'interroger au pourquoi. Pourquoi est-ce qu'une deuxième ligne entre Montpellier et Perpignan, ce n'est pas juste une ligne de plus, mais une ligne de mieux. Qu'est-ce que ça va apporter au territoire et à nous, citoyens et usagers ? Et puis après, vous aurez la parole, pour vous exprimer sur ce pourquoi. Enfin, deuxième partie, où l'on va s'interroger et vous l'aurez compris plutôt au comment, et donc aux conditions de réalisation, aux conditions de passage de ce projet LNMP, et plus particulièrement les conditions de passage sur le territoire qui nous intéresse ce soir, la plaine du Roussillon. Édouard Parant et son équipe vous présenteront la méthodologie utilisée pour les études de variantes et le tracé qui vous est proposé ce soir sur votre territoire. Vous serez également présentés les résultats d'une étude portant sur un tracé alternatif, qui a été proposé, dont les représentants sont ici présents, à qui nous donnerons la parole dans un deuxième temps d'échanges avec vous. Vous pourrez poser à ce moment-là toutes les questions sur le projet, sur le tracé, donner votre avis, poser les questions qui vous tiennent à cœur. Voilà les règles du jeu. On va attaquer avec notre première partie sur le pourquoi. Avant d'attaquer sur le pourquoi, quand même, je voudrais un petit peu donner le cadre de nos échanges ce soir. C'est une concertation volontaire, portée par SNCF Réseau et par l'ensemble des partenaires cofinanceurs, qui sont représentés ce soir à la tribune. Cette concertation est suivie par un garant, Jean-Pierre Richer, qui nous fait le plaisir d'être là ce soir. Je vous propose de venir nous dire quelques mots sur le rôle du garant en concertation, pour que les choses soient claires et le cadre des échanges donné.

LA LNMP, POURQUOI ?

Jean-Pierre RICHER, garant de la concertation : Merci, madame. Mesdames et Messieurs les élus, bonjour, Monsieur le Directeur régional, bonjour. Je suis Jean-Pierre Richer et je suis garant de la concertation. Qu'est-ce que c'est que la concertation ? C'est pour tout le monde, pour les élus, bien sûr, pour les associations, pour l'ensemble du public, une bonne information sur les études qui sont menées pour un grand projet et un dialogue. Il faut qu'il y ait des questions et il faut qu'il y ait des réponses. Il faut que les réponses soient claires, transparentes et sincères et que tout le monde soit bien au courant ou au minimum ait la possibilité de bien s'informer. Qui est-ce que qui mène la concertation ? C'est le maître d'ouvrage, ce n'est pas le garant, c'est le maître d'ouvrage qui est responsable de l'organisation de la concertation, des études et de la concertation. Je souligne le fait que le maître d'ouvrage ne décide pas. Il prépare, il éclaire les choix, il fait des propositions, il y a un comité de pilotage avec les cofinanceurs, et en fin de compte, c'est le ministre qui prend la décision concernant le projet. Le rôle du garant : le garant ne doit pas avoir d'avis sur le projet. Il est neutre, il est désigné par une commission, la commission nationale du débat public et aussi le maître d'ouvrage, ensemble, mais il ne prend pas parti. Il s'assure simplement que la concertation se déroule bien, normalement, avec les objectifs que j'indiquais et les modalités qu'il faut. Il peut faire des recommandations, bien sûr, il ne s'en prive pas, d'ailleurs, au maître d'ouvrage, mais surtout, son rôle est de faire un rapport pour dire « la concertation s'est passée comme ceci, bien, mal, ça pourrait être mieux ». Et comme j'ai la chance de suivre le projet depuis cinq ans, j'ai déjà fait deux rapports et ces rapports sont sur le site Internet de la Ligne Nouvelle, vous pouvez les consulter. À l'issue de cette phase de travail, je ferai un troisième rapport et je dirai ce que je pense de la concertation qui recommence aujourd'hui, sous forme de réunion publique. Merci, madame.

Estelle BRISSET : Merci, monsieur Richer. Vous pouvez éventuellement, si vous le souhaitez, envoyer un mail, l'adresse est à l'écran, au garant, si vous avez des remarques à faire sur le déroulement, sur la forme de la concertation. Maintenant, j'appelle Anne-Lise Gibbe, qui est chargée de concertation chez SNCF Réseau, qui va donner des précisions sur les modalités de participation du public.

Anne-Lise GIBBE, SNCF Réseau : Bonsoir. Comme vous l'ont rappelé monsieur Richer et Estelle Brisset, SNCF Réseau organise la concertation sur le projet de Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan, la concertation qui est un espace de dialogue et d'information avec l'ensemble des acteurs, pour construire un projet partagé. On entre dans une nouvelle phase de concertation citoyenne, ayant trois objectifs principaux. Le premier, qui est de choisir le tracé, de l'ordre de cent mètres, le deuxième qui est de préciser l'implantation des gares nouvelles du Biterrois et du Narbonnais, également la desserte dans les Pyrénées-Orientales, et enfin de préparer le projet qui sera présenté à l'enquête publique. Comment faire pour participer à cette concertation ? Vous êtes là, c'est le premier moyen, participer aux dix réunions publiques que SNCF Réseau organise sur l'ensemble du territoire. Ce soir, c'est la première, vous en avez une prochaine dans les Pyrénées-Orientales qui sera organisée le 28 avril prochain à Salses-le-Château. Ça, c'est le premier moyen. Vous pouvez également vous rendre dans votre mairie, où vous avez à disposition une carte du projet et un registre de la concertation, où vous pouvez inscrire vos remarques, vos avis. Vous avez pu avoir en entrée de réunion un ensemble de documents de communication pour vous informer, je vais vous les rappeler rapidement, pour voir si vous les avez tous. Vous avez tout d'abord un document qui s'appelle « à deux, c'est mieux », qui est le document généraliste d'informations sur le projet. Celui-là, normalement, je suis passée, vous devez l'avoir. Vous avez également une carte sur les différentes variantes et le tracé proposé par SNCF Réseau. Il y a cinq cartes sur l'ensemble du territoire et la carte qui nous intéresse aujourd'hui est la carte qui s'appelle « Plaine du Roussillon ». Donc ça, c'est les deux documents principaux. Vous avez également à votre disposition cinq fiches thématiques, qui

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

traitent de thématiques bien spécifiques, qui peuvent vous intéresser, notamment sur le bruit ferroviaire, les acquisitions foncières, le patrimoine agricole, l'insertion paysagère et l'eau et la transparence hydraulique. Si vous ne les avez pas, vous pourrez les prendre en sortie de réunion pour vous informer sur ces différents sujets. Vous avez également un document qui s'appelle « faut-il une ligne nouvelle mixte dans la plaine du Roussillon et une deuxième gare au nord des Pyrénées-Orientales ? », pour traiter de cette problématique-ci. Et enfin, vous avez un flyer questionnaire, que vous pouvez remplir ce soir et déposer dans l'urne prévue à cet effet ou alors nous l'envoyer par la poste gratuitement. Et enfin, vous avez le site Internet lalignenouvelle.com, où vous pouvez retrouver l'ensemble de ces documents, poser vos questions, répondre au questionnaire en ligne et vous informer sur le projet. Je vous remercie.

Estelle BRISSET : Merci, Anne-Lise, pour cette information, je crois que vous avez différents outils à votre disposition pour prendre connaissance du projet et pour vous exprimer. Bien sûr, ce soir, on va parler essentiellement de la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan, mais avant ça, j'aimerais qu'on parle du réseau existant, dont l'entretien est ô combien important. Pour nous dire deux mots sur ce sujet, j'appelle à la tribune Karim Touati, directeur territorial de SNCF Réseau. Dites-nous quels sont les investissements qui seront réalisés sur le réseau classique, en lien j'imagine avec votre projet d'entreprise. En quoi consiste-t-il ?

Karim TOUATI, Directeur territorial de SNCF Réseau : Bonjour, messieurs les élus, bonjour, mesdames, messieurs, bonjour, Karim Touati, directeur territorial de SNCF Réseau. Quelques mots sur SNCF Réseau, avant de rentrer dans le vif du sujet, à savoir le projet de Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan. Déjà, son nom, SNCF Réseau est un nom qui est issu de la réforme ferroviaire, la loi du 4 août 2014, qui sanctionne le rapprochement de deux entités qui travaillaient avant conjointement et solidairement au système ferroviaire, mais dans deux entités séparées, donc Réseau Ferré de France, que vous avez dû connaître, puisque ce projet porté et présenté à de nombreuses reprises sous le nom de Réseau Ferré de France devient depuis le 1^{er} janvier 2015 SNCF Réseau. Qui dit construction d'une nouvelle entreprise, dit projet d'entreprise, donc un projet stratégique. Il s'appelle « Réseau 2020 », ça donne des perspectives pour le réseau à cet horizon-là, donc trois leitmotifs, trois credos, trois mots-clés, dans ce projet d'entreprise, dans ce plan stratégique : l'excellence, bien évidemment, faire de ce réseau l'un des réseaux les plus sûrs du monde, c'est la priorité de la SNCF, c'est la priorité du groupe SNCF. Performance, donc priorité à la maintenance du réseau pour les trains du quotidien, donc SNCF Réseau, c'est l'une de ses priorités, la sécurité, la maintenance du réseau. Et la coopération, puisque c'est le signe de la création de ce nouveau groupe, que l'on veut au service du système ferroviaire et au service de tous ses clients et usagers. Cette ambition pour le réseau se traduit par une augmentation très importante du volume d'investissements qu'on consacre au réseau existant. Pour donner quelques ordres de grandeur, 2015, c'est 1500 chantiers qui sont organisés sur l'ensemble du réseau national, ça représente un investissement de l'ordre de presque 5 milliards d'euros en 2015, pour le réseau. Si maintenant on regarde un petit peu ce que ces investissements, pour le réseau, à l'image de la région Languedoc-Roussillon, nous donnent comme éléments, on a donc un grand programme de régénération du réseau, pour le Languedoc-Roussillon, qui s'étale sur les dix prochaines années. C'est la rénovation de 85 % du réseau existant, du réseau structurant de Languedoc-Roussillon, c'est-à-dire le réseau qui voit circuler le plus grand nombre de trains, et notamment les trains du quotidien. De 2015 à 2020, puisque c'est la perspective de ce projet stratégique, c'est déjà 450 millions d'euros, qui seront investis pour remettre à neuf une partie de ce réseau régional. Ça commence dès cette année, par un chantier de grande envergure, qui démarre le 15 juin, qui va constituer à rénover de l'ordre de 100 kilomètres de voie, entre Narbonne et Montpellier, sur tout l'été et tout le second semestre 2015. Donc ça, c'est la première étape, on fait la voie deux, et comme c'est une double-voie, on fait la voie une l'année suivante, en 2016. Donc on investit le même montant, cette fois-ci dans le sens Montpellier-Narbonne. On enchaîne ainsi

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

tous les ans les chantiers de renouvellement de plus ou moins grande envergure. 35 kilomètres en 2017 et 35 kilomètres en 2018 pour traiter la section Castelnaudary-Carcassonne. De l'ordre de 51 kilomètres entre Montpellier et Nîmes. Pour terminer, la portion Narbonne-Nîmes de 2018 à 2019. Donc 450 millions d'euros d'ici cinq ans, près d'un milliard d'euros sur les dix prochaines années, pour renouveler l'ensemble du réseau. Ces travaux portent à la fois sur la voie, mais aussi sur la signalisation, sur les ouvrages d'art. L'objectif, effectivement, est d'avoir à l'horizon 2025 un réseau Languedoc-Roussillon largement rénové.

Estelle BRISSET : Très bien, merci monsieur Touati, je pense qu'avant de parler du nouveau projet de Ligne Nouvelle, c'est effectivement important de parler aussi des investissements qui sont réalisés sur le réseau existant. Je crois que maintenant, on a tous les éléments pour démarrer et pour attaquer notre sujet LNMP. On va commencer par une présentation du projet en images, pour que vous ayez tous les éléments en tête.

FILM

« LNMP comme Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan. Ce grand projet ferroviaire prévoit la création de 150 kilomètres de lignes nouvelles entre, au nord, le contournement de Nîmes et Montpellier et, au sud, la section internationale Perpignan-Figueras. À l'échelle européenne, la Ligne Nouvelle finalise la liaison entre l'Europe du nord et du sud. En 2009, le débat public pose la question de l'opportunité de la ligne et de ses objectifs. Pendant quatre mois, 3500 participants débattent. 12 réunions publiques sont organisées, 83 cahiers d'acteurs sont rédigés, plus de 660 contributions sont recueillies. À l'issue de ce débat riche et instructif, l'opportunité du projet est confirmée et un couloir de passage de 5 kilomètres de large est défini. La Ligne Nouvelle, complémentaire de la ligne existante, offre en effet plus de mobilité pour le Languedoc-Roussillon : plus de TGV, plus de trains régionaux, plus de trains de marchandises entre Montpellier et Perpignan et plus largement sur le couloir méditerranéen. Elle permet aussi d'améliorer la fréquence des trains et d'en renforcer la fiabilité. La Ligne Nouvelle, dont le projet initial remonte aux années 1990, est à nouveau sur les rails. De 2010 à 2011, SNCF Réseau doit définir une zone de passage de 1000 mètres de large. Soucieux de poursuivre le dialogue avec l'ensemble des parties prenantes, SNCF Réseau met en place un large dispositif de concertation. Une charte de la concertation est validée et un garant est nommé pour veiller à sa bonne application. De nombreuses réunions sont menées : 6 réunions publiques pour rencontrer et échanger avec le grand public, 11 commissions consultatives, présidées par le préfet pour concerter avec les élus du territoire, 7 ateliers de travail pour solliciter les associations et les acteurs socio-économiques, un comité partenarial et plus de 150 réunions bilatérales. À l'issue de ces 18 mois de travail collectif, le 14 novembre 2011, le Ministère valide la zone de passage proposée. Le dessin de la future ligne se précise. À partir de 2012, une nouvelle étape de concertation est lancée. Son objectif : décider du nombre de gares nouvelles à créer ainsi que des sections de ligne mixte à construire, c'est-à-dire des sections aptes à accueillir à la fois les trains de voyageurs et de marchandises. Les citoyens, les élus, les acteurs du territoire répondent de nouveau présents et apportent leur contribution, lors de la concertation mise en place. Les travaux permettent d'aboutir à une décision ministérielle le 15 décembre 2013 qui acte la création de deux nouvelles gares, l'une à l'est de Béziers, l'autre à l'ouest de Narbonne, ainsi que la mixité de la ligne entre Montpellier et Béziers. De septembre 2014 à juin 2015, SNCF Réseau organise une nouvelle étape de concertation. Il s'agit maintenant de définir précisément le tracé, d'une largeur de 100 à 120 mètres, de choisir l'emplacement à retenir pour les gares nouvelles de Béziers et de Narbonne et d'optimiser le coût du projet. Pour faire ce choix, plusieurs variantes de tracé sont étudiées selon cinq principes : rester le plus proche possible du projet initial, respecter les sensibilités du territoire, se jumeler avec les infrastructures existantes, être la plus directe entre Montpellier et Perpignan, optimiser les investissements. Pour proposer le tracé qui permettra à la fois d'assurer les objectifs de

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

mobilité, de répondre aux attentes du territoire et de tenir compte de l'environnement à un coût raisonnable, SNCF Réseau compare les variantes au moyen d'une quinzaine de critères sociaux, environnementaux, techniques et financiers. Ils permettent d'évaluer les variantes et en particulier de comparer leurs effets sur l'agriculture et la viticulture, les constructions existantes et à venir, le bruit, la sécurité des populations, le respect de la biodiversité, le coût sur les finances publiques. SNCF Réseau s'attache à ce que le projet soit issu d'un dialogue permanent et approfondi, avec les élus du territoire dans le cadre des commissions consultatives, le grand public dans le cadre des réunions publiques, les associations et les acteurs socio-économiques dans le cadre des ateliers de travail, les cofinanceurs via le comité de pilotage. L'ensemble des avis recueillis permettra de proposer un choix au ministre, qui rendra sa décision d'ici la fin 2015. Depuis 2009, grâce à vous, de nombreuses étapes ont été franchies. Aujourd'hui, la concertation continue. Aidez-nous à préparer le meilleur projet possible, pour tenir l'objectif du lancement de l'enquête publique d'ici la fin 2016. Nous comptons sur vous. Retrouvez toute l'information du projet sur le site Internet www.lalignenouvelle.com ».

Estelle BRISSET : Très bien, je crois que là, on a des éléments de contexte, l'histoire du projet, l'histoire de la concertation. On va approfondir certains points avec nos intervenants en tribune. Édouard Parant, vous êtes chef de mission LNMP chez SNCF Réseau, on va attaquer le vif du sujet, la Ligne Nouvelle, dont on entend parler depuis plusieurs années, on l'a vu sur le film. Dites-nous aujourd'hui où on en est, est-ce que c'est toujours d'actualité, on a entendu beaucoup de choses, ces derniers mois ou ces dernières années.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Bonsoir. Effectivement, le projet est d'actualité, même si vous le connaissez, pour certains, depuis les années 1990. Un débat public, vous l'avez vu, a eu lieu en 2009 et l'objectif était de confirmer l'opportunité du projet. Depuis, toute une phase d'études a eu lieu et on arrive à la fin de ce processus d'études, en fin d'étape deux, pour choisir un tracé et un site de gare. L'objectif final, c'est de porter ce projet à l'enquête publique. L'enquête publique, elle, doit démontrer l'intérêt général, on n'est plus sur l'opportunité mais sur l'intérêt général. Avec le comité de pilotage qui va se tenir d'ici la fin du mois de juin, nous aurons la possibilité de présenter au ministre un arbitrage, si possible qui fasse consensus, pour que ce projet marque une nouvelle étape. Préalablement à ces choix, conformément à la charte de concertation et à nos engagements de maître d'ouvrage, nous consultons l'ensemble des élus. Nous avons fait beaucoup de réunions en mairie, et avec les associations via des groupes de travail. On a, dernièrement, fait une visite du chantier de contournement de Nîmes et de Montpellier, avec certains d'entre vous qui étaient présents. Et puis évidemment, il y a ces lieux d'expression comme ce soir, où nous inaugurons donc une nouvelle étape de concertation, sur deux objectifs, Anne-Lise vous les a rappelés : le tracé et, là où il y a lieu, la desserte. Évidemment, sur Perpignan, nous parlerons de la desserte, la desserte gare nouvelle, gare existante.

Estelle BRISSET : Très bien, alors là, je crois qu'on est au clair sur l'état d'avancement du projet. Maintenant, dites-nous concrètement ce que ce projet va apporter au territoire et à nous, citoyens usagers, en termes de services ferroviaires.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Effectivement, on a toujours tendance à parler de la ligne, mais au final, ce qui intéresse les concitoyens, c'est le service apporté par la ligne. Donc l'intérêt d'un projet de Ligne Nouvelle, c'est non pas de créer ex nihilo une nouvelle infrastructure, mais de renforcer l'attractivité du mode ferroviaire pour l'ensemble des gens qui sont amenés à se déplacer. Vous l'avez compris, on est un réseau. Qui dit réseau, dit nécessité de pouvoir faire des correspondances, en tout cas, d'utiliser les différentes lignes existantes comme la nouvelle. Pourquoi cette Ligne Nouvelle va être bénéfique au territoire ? Parce qu'elle va permettre, globalement, de simplifier la vie du train pour les gens qui sont d'abord dans la région, qui veulent y venir, ou même qui veulent en sortir ou simplement y

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

passer. C'est ce qu'on appelle faciliter la vie pour le train, avec des trains plus rapides, plus fréquents, plus fiables et aujourd'hui, effectivement, pour les gens qui prennent le train, la fiabilité, l'attractivité, c'est d'être sûr de partir à l'heure et surtout d'arriver à l'heure. Donc ça, avec une deuxième ligne, on aura plus de place sur la ligne actuelle, pour y faire circuler plus de TER, éventuellement plus de trains Inter-Cités. C'est ce que l'on attend de cette nouvelle ligne, deux lignes pour plus de trains TER plus fiables, et si possible, plus rapides, avec pas uniquement des omnibus, mais aussi des Inter-Cités. Évidemment, il y a la Ligne Nouvelle, qui permet un autre type de desserte, des dessertes directes avec des temps de parcours réduits, c'est ce qu'on attend de la grande vitesse. Et puis le système n'est efficace que si, en même temps, on gagne du temps pour aller prendre le train, pas uniquement une fois qu'on est dans le train. Donc il faut réfléchir à bien positionner les lieux d'accès au réseau, ce qu'on appelle les gares. Ça, c'est le train avec deux lignes, mais il faut avoir à l'esprit également la sensibilité, on va dire, développement durable, de ce mode de transports. Ça renvoie un petit peu aux travaux qui ont été faits lors du Grenelle de l'environnement, en 2009, lors du débat public. On sait que ce mode, globalement peu énergivore en termes d'énergie carbone, va faciliter le report modal et donc devrait amener des consommations et des productions de gaz à effet de serre moins importantes que les modes routiers notamment. Et puis dernier point offert par ce projet, mieux développer la région par le rail. Mes voisins en parleront bien mieux que moi, mais l'outil ferroviaire n'est pas créateur de développement ou d'aménagement, par contre, c'est un levier que l'on peut actionner pour restructurer son territoire, le développer et renforcer son attractivité. Vous l'aviez vu également, on est dans un contexte un peu particulier, surtout aujourd'hui à Perpignan, on ne peut pas ne pas évoquer nos voisins espagnols et cette dimension trans-nationale, même européenne, permise par ce projet. Donc au final, ça permettra, en termes d'attractivité, de faire venir des clients, du tourisme, et puis aussi, on l'espère, de l'activité. Ça permet aussi à nous qui vivons dans ce territoire de nous projeter en dehors de la région. Il y a évidemment le côté ferroviaire transports de marchandises qui est permis, puisqu'on va donner de la capacité pour augmenter le report modal de la route vers le rail. Très simplement, quelques chiffres sur ces trois services, parce que vous l'avez compris, c'est une Ligne Nouvelle, mais pour l'ensemble des services ferroviaires, TER, TGV, fret. En termes de desserte TGV, c'est 2,5 millions de voyageurs supplémentaires pour l'ensemble du projet, à l'échelle de la région. Et en termes de desserte, c'est du prévisionnel, mais ça donne un ordre de grandeur, environ 35 circulations et arrêts, surtout arrêts, de TGV pour Perpignan, l'agglomération et les Pyrénées-Orientales. Concernant les TER, je vous ai dit qu'on avait plus de place, donc on pourra augmenter leur fréquence. Ici, l'objectif, c'est de pouvoir apporter, en heures de pointe, deux TER par heure et de l'ordre d'une cinquantaine de circulations par jour, TER par exemple entre Narbonne et Perpignan. Enfin, sur les trains de marchandises, aujourd'hui, l'objectif est de pouvoir améliorer la fiabilité, puisqu'en fait, les chargeurs qui utilisent un mode de transport, plus que la rapidité, sont attentifs à la fiabilité du service, être livré à l'heure. Donc là, on attend d'une dizaine à une quinzaine de pourcent de croissance sur ce mode. L'ensemble du système, lui, permettra de faire rouler plus de trains, mais vous l'avez compris, on ne fait pas un projet pour dans dix ans, on fait un projet pour dans cent ans.

Estelle BRISSET : Très bien, merci pour ces éléments, vous pourrez tout à l'heure, lors des temps d'échanges, revenir sur certains chiffres, si vous avez d'autres questions sur ces services ferroviaires. Donc effectivement, j'ai envie maintenant de me tourner vers les représentants des partenaires cofinanceurs qui sont en tribune, pour que vous nous disiez un petit peu votre point de vue sur ce projet. J'ai envie de commencer par vous, madame Meunier-Polge, même si ce n'est pas à l'ordre protocolaire, pour partir de la vision la plus globale à la plus localisée. Donc vous êtes vice-présidente de la région Languedoc-Roussillon, en charge des transports, dites-nous ce que vous, vous attendez, au niveau du territoire régional, de ce projet. Quels en sont les atouts pour votre territoire, projet qui couvre une grande partie du territoire du Languedoc-Roussillon ?

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

► **Marie MEUNIER-POLGE, vice-présidente, région Languedoc-Roussillon** : Des atouts pour notre territoire. Bonjour à toutes et bonjour à tous. C'est vrai que ce sont des réunions extrêmement importantes, ces réunions publiques, parce que c'est bien là qu'effectivement, nous allons entendre et décider d'un certain nombre de choses, qui seront validées par un comité de pilotage au mois de juin, je crois. Tout d'abord, ce que je voudrais dire, c'est que la région Languedoc-Roussillon, aujourd'hui, occupe une position géographique, qui lui confère un rôle essentiel pour les échanges internationaux, de par sa position sur le sud de la France, entre l'Espagne, la France et l'Europe du nord. Et inter-régionaux, bien sûr, entre le Languedoc-Roussillon et les régions voisines, qui sont Provence-Alpes-Côte d'Azur, Rhône-Alpes et Midi-Pyrénées. Aujourd'hui, vous n'êtes pas sans ignorer que se construit une nouvelle et grande région avec Midi-Pyrénées, la région Languedoc-Roussillon-Midi-Pyrénées. Il est important, aujourd'hui encore plus, d'organiser son ancrage au sein de l'Europe. Et c'est bien la vision, aujourd'hui, que nous avons de ce grand territoire. L'un des enjeux de cet ancrage est la continuité du corridor de transports ferroviaires, qui relie l'Espagne, la France, l'Italie, la Slovénie et la Hongrie et qui a été identifié comme prioritaire par l'Union européenne. Donc je voudrais positionner d'abord cette grande région que nous allons avoir, que nous avons aujourd'hui et que nous allons avoir demain. Vous savez aussi que le contournement ferroviaire Nîmes-Montpellier, actuellement en cours, constitue la première phase de cette Ligne Nouvelle, de ce corridor européen. Ce contournement Nîmes-Montpellier, dont les travaux – c'est assez dantesque, on en parlait tout à l'heure – sont en cours, entrera en service fin 2017, c'est bientôt, et pour lequel la région Languedoc-Roussillon a investi 400 millions d'euros. Je voudrais dire aussi que la saturation de la ligne actuelle, entre Nîmes et Perpignan, pourrait, sans la création d'une Ligne Nouvelle sur le tronçon Montpellier-Perpignan, avoir de très lourdes conséquences sur tous les types de transports ferroviaires. C'est un point à souligner. Transports ferroviaires, qu'ils soient transports de voyageurs ou de marchandises, des transports régionaux, nationaux, voire européens. L'absence de réalisation d'une infrastructure, aujourd'hui, pourrait créer un goulet d'étranglement à terme, progressivement, on n'en est pas loin, voire une cassure dans les réseaux. Il est donc nécessaire aujourd'hui de réaliser, dans un avenir proche, la phase deux du contournement Nîmes-Montpellier, en réalisant donc cette Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan. Damien Alary, président de la région Languedoc-Roussillon, accompagné bien sûr de Jean-Claude Gayssot, ancien ministre des transports, a rencontré au mois de février à Bruxelles le président de la Commission européenne, monsieur Juncker, en présence de monsieur Artur Mas, président de Catalogne, pour porter auprès de l'Europe le dossier de la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan et en obtenir des financements. Il faut faire avec des sous, ça me paraît important. Lors du comité de pilotage qui a eu lieu en octobre 2014, le président Alary a exprimé clairement sa volonté de désigner et ça, c'est quelque chose de très fort, une personne, a demandé à l'État de désigner une personne référente, afin de trouver d'ores et déjà des pistes de financements. En ce sens, il a été rejoint par tous les partenaires, avec qui nous travaillons, que ce soit les départements, les communes et la Catalogne. Un courrier, même, a été cosigné par tous et a été envoyé à ce jour au secrétaire d'État. Ainsi, aujourd'hui, la région Languedoc-Roussillon porte ce projet de Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan auprès de l'État français, de l'Europe, pour participer fortement à ce développement du territoire régional. Voilà ce que je voulais dire.

Estelle BRISSET : Très bien, merci, madame Meunier-Polge, on voit donc effectivement l'importance du projet au niveau régional, au niveau européen également. J'ai envie de me tourner vers vous, Hermeline Malherbe, bonsoir, vous êtes sénatrice, présidente du Conseil départemental des Pyrénées-Orientales. Dites-nous, au niveau du territoire des Pyrénées-Orientales, ce que représente ce projet, ce qu'il va pouvoir apporter.

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

► **Hermeline MALHERBE, présidente, Conseil Département des Pyrénées-Orientales** : Bonsoir à toutes et à tous, merci de cette invitation autour de cette concertation, parce que d'abord, c'est important, comme on l'entendait tout à l'heure, de poursuivre la concertation. On a vu toutes les étapes qui ont précédé cette soirée d'aujourd'hui, on sait combien il est important de pouvoir concerter et donc concerter à tous les moments d'évolution du projet qui est en cours. Donc ça, c'est d'abord au maître d'ouvrage et, j'allais dire au porteur de projet, il va me corriger si je dis ça, mais en tout cas au maître d'ouvrage, sur la ligne qui nous concerne, la Ligne Nouvelle. C'est vrai qu'on avait l'habitude de dire LGV, mais j'entends bien que par rapport à tous les positionnements qu'on a redits aujourd'hui, il vaut mieux utiliser les termes justes et si tout le monde s'attache à utiliser les bons termes, on évitera peut-être aussi, parfois, des quiproquos. Finalement, la concertation, elle est là aussi pour ça, pour pouvoir entendre tout ce qui peut se dire, tous les avis, qu'on soit d'accord ou d'accord, l'important, c'est que tous les avis sont évoqués, qu'on puisse ensemble, ensuite, afin que le maître d'ouvrage, après, puisqu'il fait les propositions et que c'est travaillé dans le cadre d'un comité de pilotage et ensuite, on a bien compris, que l'État puisse prendre la décision finale. C'est d'abord ce moment-là que je souhaite féliciter. Et après, effectivement, l'enjeu pour les Pyrénées-Orientales, pour le département des Pyrénées-Orientales, on va avoir des redites, mais effectivement, on est dans une ligne – comme ça a été dit par ma collègue, madame Meunier-Polge, qui est vice-présidente à la région – qui s'inscrit dans un ensemble qui nous met finalement au centre d'une grande ligne qui traverse l'Europe. Certains parlent de ligne internationale, mais on peut rester sur la dimension européenne, qui va du sud de l'Espagne, également aussi bien à l'Italie, qu'au nord de l'Europe, vers les Pays-Bas. Donc c'est vrai que c'est un développement de réseau important. Et pour nous, ici, dans les Pyrénées-Orientales, c'est important par rapport à notre situation locale, mais aussi à notre développement de l'emploi et à notre développement économique, puisque c'est aussi l'accessibilité de notre territoire qui participe à l'attrait de notre territoire, attrait qui peut avoir plusieurs sens, mais bien sûr, certains nous diront que l'attrait en termes de démographie, il existe, il est là, il est présent. Il s'agit également d'avoir un attrait en termes de développement d'emplois, donc ça, c'est un élément qui vient faciliter, qui n'est pas la seule condition, bien évidemment, mais qui vient faciliter ce travail-là. Donc c'est vrai que de ce point de vue-là et avec l'ensemble des acteurs financeurs, parce que ça a été une réunion bien sûr autour de la région et de SNCF Réseau qui est un moment important, avec l'ensemble des départements concernés, bien sûr, et puis l'ensemble des agglomérations concernées également. Ça n'a pas été une mince affaire, mais c'est vrai que ça a permis d'être tous autour de la table et de se dire : oui, l'enjeu est suffisamment important pour qu'on y aille, en termes de financements. Ce sont les premiers éléments qui permettent de dire « oui, on s'est engagés et on continue de s'engager sur cette Ligne Nouvelle ». Ça a été dit, ça peut être redit aussi, c'est à la fois le trait d'union, par rapport à la France et l'Espagne, puisqu'on a déjà une ligne TGV entre Perpignan et Barcelone, qu'il en existe une entre Montpellier et Paris, pour acter le tracé entre Montpellier et Nîmes. On a une finalité par rapport au gain de temps global sur un trajet, bien évidemment, et c'est ça qui incite à l'attractivité de notre territoire. Et bien sûr, je vous l'ai dit tout à l'heure, l'emploi à travers notre économie, le tourisme, on y pense tout de suite, mais ce n'est pas le seul développement possible, bien évidemment, c'est l'ensemble de notre secteur, de l'économie, en particulier aussi la logistique, le transport, puisqu'on a une plateforme internationale de développement qui est assez importante, de ce point de vue-là. Donc avec une vigilance toute particulière sur la place faite au fret dans notre territoire départemental, je sais que le président de l'agglomération, sur ce sujet, sans doute, l'évoquera également. Donc un projet qui est important pour notre territoire et qui, de ce point de vue-là, doit emporter le plus possible l'ensemble des acteurs, pas nécessairement les financeurs, mais l'ensemble des acteurs de ce territoire, pour qu'on trouve la meilleure solution. Là, je parle effectivement de tracé, puisque ce n'est pas nécessairement notre domaine, mais c'est l'enjeu de réunions de concertation comme celle-ci, donc c'est bien de trouver le meilleur tracé possible, qui convienne au plus grand nombre, pour continuer à faire vivre ce projet et, j'allais dire, le plus

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

possible dans le temps donné, puisqu'on est sur un projet autour de 2020 sur un certain nombre de perspectives et c'est important qu'on puisse aussi, par rapport à ce que j'évoquais à l'instant, avoir cela en tête. Un des derniers points, qui a déjà été évoqué, mais je veux le rappeler ici, parce qu'on est un département très attaché au développement durable de façon générale, donc il faut bien se rappeler que tout ce qui passe par le train, le transport ferroviaire, c'est soit des voitures, soit des camions en moins sur les routes, donc un gain en termes de CO2 dégagé important. Donc ça fait partie aussi des enjeux pour lesquels, à un moment donné, on a fait le choix d'aller encore plus loin sur cette dynamique et cette proposition. Voilà en quelques mots ce que l'on pouvait dire, sachant que dans ce qui me semble avoir été proposé également, on a le choix entre les grandes lignes, la LGV, tout ce qui est ligne à grande vitesse, et puis la place, du coup, pour le TER et le fret et là, je parle plus particulièrement de notre secteur. C'est ce qu'on avait évoqué il y a quelques mois déjà, même s'il n'y avait pas... à l'époque, on parlait de LGV et pas seulement de Ligne Nouvelle, même si on n'avait pas cette vision autour de la LGV, il fallait dans un horizon proche, faire une deuxième ligne pour pouvoir faire face à la fois au trafic TER qui s'amplifie et au trafic fret qui s'amplifie également. Donc quoi qu'il en soit, il fallait de fait cette deuxième ligne et, autant que faire se peut, il faut qu'elle réponde à ces besoins de gagner du temps de notre société, je n'en fais que le constat, rien d'autre. Voilà par rapport aux quelques mots qu'on pouvait dire et quand je parle de TER, on a bien en tête aussi le travail sur le TER à un euro, bien évidemment, qui fait que ça peut se développer plus vite que si ça n'était pas le cas. Merci, en tout cas, de me prêter ce micro pour faire cette intervention et j'ai envie de dire : longue vie à ce projet, en concertant et avec le meilleur tracé possible, bien évidemment.

Estelle BRISSET : Très bien, merci madame Malherbe. Merci d'avoir souligné l'importance de ces moments de concertation, d'avoir souligné aussi l'importance de l'accessibilité et de l'attractivité économique du territoire. Jean-Marc Pujol, à vous, en tant que maire et président de l'agglomération de Perpignan Méditerranée, dites-nous ce que vous attendez du projet, au niveau de l'agglomération et comment il s'articule avec ce projet.

► **Jean-Marc PUJOL, président, Communauté d'agglomération Perpignan-Méditerranée :** Moi, j'attends le TGV à Perpignan depuis 25 ans, donc je ne vais pas me nourrir d'illusions. Il est arrivé du côté de Barcelone plus rapidement que du côté de la France. Si je suis tout à fait d'accord pour que ce TGV arrive dans le pays catalan, je crois que le fond du problème, aujourd'hui, c'est la plaine du Roussillon. Il faut aborder le problème de la plaine du Roussillon. J'observe plusieurs choses. Premièrement, à l'heure actuelle, les prévisions qui ont présidé notamment au tunnel sous les Pyrénées, ne s'avèrent pas remplies, puisque la société TP Ferro est en dépôt de bilan. Deuxièmement, il ne faut pas oublier que nous avons investi ici dans une société de transports combinés, société que je préside avec madame la présidente du Conseil général, où il a été investi 40 millions d'euros et que chaque année les collectivités sont obligées d'apporter environ 800 000 à un million d'euros pour combler le déficit. Cet argent-là ne vient pas du ciel, il vient de la poche des gens qui sont là aujourd'hui, donc c'est un échec et il faut dire les choses comme elles sont. À partir de là, mon analyse est la suivante : j'ai une approche économique, excusez-moi, j'ai une approche économique. Quel est l'intérêt aujourd'hui d'avoir un tracé nouveau qui va coûter extrêmement cher pour 6,5 kilomètres ? On doit apprécier l'économie de ce trajet et pour, peut-être, Réseau Ferré de France, sa rentabilité, puisque d'après tous les rapports que je lis un peu partout, je m'aperçois qu'on avait fait la ligne à grande vitesse pour rejoindre... les métropoles, maintenant, tout le monde veut que le TGV s'arrête partout, avec ça, on peut faire notamment les trains régionaux. Donc mon analyse est la suivante : c'est de dire qu'aujourd'hui, compte tenu du projet qui va quand même tracer dans la plaine du Roussillon une cicatrice extrêmement forte, compte tenu du fait aussi que des points techniques compliqués doivent être tranchés comme, notamment, le fait de passer sur la Têt avec un pont et de traverser notamment la ville du Soler on ne sait pas comment, je pense que le rapport coûts-intérêts va être très faible. Compte tenu de ce que nous vivons, on ne

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

se retrouve pas au centre de l'Europe. En définitive, les trains vont amener du monde pour aller en Espagne et d'Espagne pour venir ici. C'est-à-dire que la péninsule ibérique, c'est quand même une impasse, à la fin. Donc je dis qu'aujourd'hui, les prévisions qui me paraissent trop optimistes, je n'y crois pas. Je n'y crois pas, à partir de là, je dis, peut-on se faire l'économie d'une cicatrice qui va coûter très cher sur l'ensemble du territoire ? Je pense que oui. Je pense qu'aujourd'hui, le tracé actuel, qui fonctionne bien, peut recevoir un peu plus, notamment, de trafic. Vous savez, j'habite à 200 mètres d'une ligne, je ne suis pas dérangé par les trains qui passent en permanence. J'aimerais bien qu'il y en ait qui passent plus souvent. Je vous rappelle souvent simplement une expérience vécue qui avait été celle du plan d'exposition au bruit de l'aéroport de Perpignan-Rivesaltes. À l'époque, on nous avait expliqué, dans notre pan local d'urbanisme, qu'on ne pouvait pas construire sur un triangle notamment qui avait été défini par des experts, parce que ça ferait trop de bruit, parce qu'on attendait dans les quinze années à venir, c'est-à-dire maintenant, entre 30 et 40 avions par jour. On en est à 5 et on est contents. Je crois qu'il faut faire attention sur d'abord des prévisions à très long terme, qui peuvent s'avérer fausses et il faut en revenir sur un principe de bon sens. Il y a une ligne. Vous savez, aujourd'hui, l'argent public est rare, on a 2000 milliards de dettes dans ce pays, en Espagne, ils ont fait des aéroports à Castellón, il n'y a personne qui se pose. On a été capable de créer une gare TGV à Nancy, une autre à Metz, ça fait quarante kilomètres, on se demande pourquoi. Moi, je crois que pour ce territoire, nous avons la ligne actuelle qui peut être utilisée, il ne faut jamais insulter l'avenir, il faut qu'on puisse réfléchir sur l'avenir et le devenir, mais en ce qui me concerne, et j'ai concerté avec les maires de l'agglomération qui sont concernés par ce trajet, nous pensons que le bon sens est d'utiliser la ligne actuelle et pendant longtemps.

Estelle BRISSET : Merci d'avoir exprimé l'importance de la rentabilité économique. Est-ce que des partenaires souhaitent s'exprimer ? Vous avez déjà attaqué notre deuxième partie du comment, donc est-ce qu'on enchaîne sur le comment, est-ce que quelqu'un veut réagir en tribune aux propos de monsieur Pujol ? Est-ce qu'il y a des questions ? Un premier temps d'échanges assez rapide, puisqu'après, on va attaquer le comment, les conditions de passage, est-ce qu'il y a des personnes qui ont des questions d'ordre général, sur l'opportunité du projet, les objectifs, le pourquoi ? Pas encore de questions sur le tracé, on y viendra dans un deuxième temps. Juste les règles du jeu des questions, vous levez la main, je vous passerai la parole grâce à une des hôtesse qui va venir vous donner un micro, je vais vous demander de vous lever, de vous présenter, soit à titre personnel, soit au nom de l'association ou de la collectivité que vous représentez et de nous dire votre commune de résidence. Tout cela nous aide pour le bilan. Je vois que monsieur, vous avez levé la main en premier, donc une première question.

► **Patrick GOT, maire de Baho :** Mesdames et messieurs, bonsoir. Patrick Got, maire de Baho. On a vu que Baho, quand même, était une commune bien impactée par la Nouvelle Ligne. Moi, ce que je voudrais dire, et là, je m'adresse à tout le monde, tous les gens du département, si on ne veut pas que ce département meure, il ne faut pas que les trains passent, il faut que les trains s'arrêtent. Oui au TGV, mais on a une ligne existante, comme dit le maire de Perpignan, je crois qu'on peut utiliser, améliorer cette ligne. Sinon, on verra des trains passer toute la journée, de fret n'en parlons pas, c'est la mort de 2500 emplois sur Saint-Charles et les voyageurs ne s'arrêteront pas ici, on les verra passer.

Estelle BRISSET : Merci pour cette intervention, je ne suis pas sûre qu'elle appelle de réponse. Quelqu'un souhaite d'exprimer ? On est déjà un peu dans le comment et les conditions de passage. Qui d'autre souhaite s'exprimer sur le pourquoi ? Monsieur ?

► **Brice LAFONTAINE, maire-adjoint à Perpignan :** Merci, bonjour, Brice Lafontaine, maire-adjoint à Perpignan, donc avec Jean-Marc Pujol et conseiller communautaire à l'agglomération. Effectivement, il y a un an, nous avons eu, lors de mon premier

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

conseil communautaire où je siégeais pour la première fois, un petit débat à ce sujet et il s'avérait assez compliqué de trouver un consensus sur ce que nous allions faire sur l'achat d'un terrain. C'était un détail, mais quand même, ça avait son importance, de savoir ce qu'on allait faire avec cette Nouvelle Ligne. Il s'avère que maintenant, on a des gares qui sont actées, personne ne comprend très bien pourquoi il y en a une à Narbonne, une à Béziers, grand bien leur fasse, sur une ligne à grande vitesse, ça paraît quand même assez étonnant et on comprend encore moins pourquoi à Perpignan, on aurait le train qui passerait à l'ouest, et pas à Perpignan. Donc effectivement, je m'opposerai, mais je ne suis pas le seul, comme vous avez pu l'entendre, à tout contournement de Perpignan, ce qui voudrait dire qu'il n'y aurait pas de trains qui s'arrêtent à Perpignan. Il faut que le train s'arrête à Perpignan, il faut que la ligne à grande vitesse soit réelle. Je regrette d'ailleurs qu'il n'y ait pas de représentant de la Catalogne ici, la Catalogne sud, puisque ce sont les partenaires particulièrement concernés. Il n'y a pas non plus de représentant de l'Europe, malheureusement. Toutefois, c'est une ligne particulièrement importante pour nos partenaires mais aussi pour nous, c'est pourquoi il ne faut pas que les trains passent sans s'arrêter.

Estelle BRISSET : Peut-être une réponse, Édouard Parant, sur la desserte de Perpignan et les gares à Narbonne et Béziers.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Un point important, effectivement, avoir la ligne et ne pas avoir les trains ne sert à rien. Là, je crois que tout le monde est bien d'accord. Donc la question qui se pose, c'est où les gens montent et où les gens descendent du train. La réponse n'est pas générale et s'applique à chaque territoire car chaque territoire est différent, le réseau ferroviaire est différent, la position de la gare existante est différente, est-ce qu'elle est en plein centre-ville urbanisé, est-ce qu'elle est en périphérie de la ville ou pas et où est-ce qu'habitent les gens. Donc les cas de Narbonne et de Béziers sont différents de l'agglomération de Perpignan, où l'on est aujourd'hui. Sur Perpignan, vous verrez dans le document qui vous a été remis à l'entrée comment peut s'organiser la desserte, puisque la question est ouverte : faut-il ou pas une gare nouvelle ?

Estelle BRISSET : Laissez-le répondre.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Ce n'est pas l'heure du vote, encore, mais on a déjà une petite indication. Je ne fais que rebondir sur la position de monsieur qui dit... ça peut être intéressant d'avoir une gare nouvelle, parce que de toute façon, les TGV roulent vite, ils restent sur la ligne.

Estelle BRISSET : Laissez chacun s'exprimer, vous aurez de nouveau la parole, laissez Édouard Parant vous apporter une réponse, merci.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Donc la question, c'est : vaut-il mieux desservir par la gare actuelle ou avoir le risque de voir passer les trains, c'est ce que j'entendais, ou se dire « on ne veut pas les avoir en ville, mais en même temps, on veut qu'ils s'arrêtent dans le département, donc j'ai intérêt à avoir une gare nouvelle ». Les trois approches sont possibles. Donc des études, on y croit, on n'y croit pas, en l'occurrence, les études menées prouvent l'attractivité de la ville centre des Pyrénées-Orientales et de son agglomération et la polarité de cette étoile ferroviaire et du bassin de population qu'il y a autour, globalement, nous montrent qu'on a intérêt, pour rentabiliser – et je rebondis également sur ce qu'a dit le président de l'agglomération – rentabiliser le projet, il faut qu'il y ait des clients. Pour qu'il y ait des clients, il faut que les trains s'arrêtent là où ils sont. Et le meilleur endroit dans les PO, c'est la gare actuelle, qui est juste derrière nous. Et en plus, elle est totalement apte à recevoir les trains TGV, puisqu'aujourd'hui, on a six quais, ça a été refait à neuf. Donc on aura l'occasion, si vous le voulez, de vous le présenter dans la deuxième partie « comment », mais en tout cas, pour des questions de qualité de service, d'accessibilité et

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

de fréquentation, on a intérêt, pour les Pyrénées-Orientales, à desservir par Perpignan centre. Donc l'objectif, c'est bien d'arrêter les TGV et vous verrez également qu'on a montré qu'il valait mieux les arrêter plutôt qu'ils filent tout droit vers l'Espagne, parce que sinon, les transporteurs ont du mal à rentabiliser leurs trains s'ils ne chargent pas des clients dans les PO. Le simple fait d'aller vite ne suffit pas forcément, parce qu'on n'est pas une ville millionnaire, ici, on n'est pas comme Lyon ou Paris, donc on ne génère pas nous-mêmes un train rempli au départ de Perpignan, mais par contre, les gens qui montent et qui descendent à Perpignan permettent de remplir les trains et de faire qu'ils soient rentables. Donc on a intérêt à s'arrêter dans les PO.

Estelle BRISSET : Une réponse ? Il y avait madame, ici ? Monsieur après, sur le pourquoi ?

► **Marie-Thérèse SANCHEZ-SCHMID, maire adjoint à Perpignan** : Bonjour, Marie-Thérèse Sanchez-Schmid, maire adjoint à Perpignan, conseiller communautaire et ancien député européen. Je ne voudrais pas avoir l'air d'un candide, mais on est en train de discuter de tracés, la concertation, c'est très bien, mais aujourd'hui, à quel horizon cette ligne sera-t-elle réalisée ? On est sur une période budgétaire de l'Europe 2014-2020, est-ce qu'on est certains qu'on va solliciter des fonds européens sur cette période ? De toute façon, le tracé est inscrit dans les grands réseaux de transports et que je sache, aujourd'hui, ce n'est pas la région, c'est l'État français qui doit se positionner vis-à-vis de l'Europe, pour prétendre à la réalisation, prétendre aux fonds européens, ce qui vaut engagement bien sûr pour cofinancer la partie restante, même si agglos, région et département vont apporter un financement, la plus grosse partie, c'est l'État. Donc est-ce que, monsieur Parant, vous avez des éléments certains, sur cette question ?

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Effectivement, on avait eu l'occasion de travailler, lors de votre mandat, avec la commission. Aujourd'hui, on a sollicité l'Europe, et notamment pour le financement des études, parce que vous avez compris que la phase d'études n'est pas finie. Un dossier a été déposé auprès de l'État français, pour un montant de 12 millions d'euros sur les études et 20 millions d'euros sur les acquisitions foncières. Je vous rappelle qu'il y a un projet d'intérêt général qui, de temps en temps, nous oblige à acheter des terrains. Donc c'est dans ce cadre-là que l'État français a transmis le dossier de la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan à l'Europe. Normalement, la réponse est attendue sur cette trentaine de millions d'euros à l'automne. On devrait avoir la réponse à l'automne, mais je le répète, ça ne concerne que la période relative aux études, pour l'instant, pas aux travaux. Pour pouvoir engager les travaux, il faudrait que nous bénéficions déjà d'un décret d'utilité publique. Et ça, c'est devant nous. Le ministre dit horizon 2016 pour l'enquête publique. Après, on verra s'il y a un système à double détente sur les appels à projet, parce que peut-être que les enveloppes seront données partiellement en 2015 et qu'il y aura un deuxième tour en 2018, c'est un des mécanismes qui a été évoqué. Donc oui, l'Europe finance, enfin on espère qu'ils vont financer, mais en tout cas, on a déposé le dossier.

Estelle BRISSET : Madame Malherbe et après, madame Meunier-Polge.

► **Hermeline MALHERBE, présidente, Conseil Département des Pyrénées-Orientales** : Peut-être que madame Meunier-Polge va intervenir sur le même sujet. Effectivement, le fait qu'au niveau de la région, on ait eu un déplacement et une visite de monsieur Juncker sur le sujet, il y en a qui appellent ça du lobbying, dans d'autres situations, mais effectivement, c'est quelque chose d'important. Je rappelle que si on a, à un moment, réussi à solliciter l'Europe, c'est parce que nous, localement, on a insisté, que ce soit le département, les départements d'ailleurs, les agglomérations, dans les comités de pilotage, à dire « si on veut que ce projet puisse se réaliser, il faut se faire aider de l'Europe, des fonds européens ». Donc c'est un travail qui a été effectué de part et d'autre, mais aussi ici, localement, pour pouvoir aller chercher ce qu'il faut, via l'Europe directement, c'est pour ça

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

qu'il faut pouvoir contacter ces personnes directement, et aussi, bien évidemment, comme ça a été dit, via l'État. Donc là, il y a déjà un certain nombre d'étapes qui ont été franchies, je ne rappellerai pas ici tout ce qu'a fait l'ancien président de la région Languedoc-Roussillon Christian Bourquin sur le sujet, puisqu'il a fait avancer le projet de façon importante, de ce point de vue-là. Ensuite, effectivement, il s'agit de poursuivre cette démarche auprès de l'État, parce qu'après, c'est bien au niveau de l'État qu'on doit avoir un relais avec l'Europe, mais ce relais ne sera d'autant plus fort que si, ici, effectivement, on apparaît comme étant convaincus, sur le territoire. Ce que je voulais simplement dire par rapport à ce qu'on évoquait tout à l'heure, c'est qu'ici, on avait la première partie qui évoquait la ligne dans son ensemble, donc l'intérêt de la ligne dans son ensemble, et là, j'avais bien compris, et je pense que c'est toujours le cas pour l'agglomération de Perpignan, qu'il y avait un accord et qu'il se poursuit. Après, effectivement, quand on rentre sur les détails, mais j'ai cru que c'était dans la deuxième partie qu'on rentrait dans les détails.

Estelle BRISSET : Vous aviez bien compris.

► **Hermeline MALHERBE, présidente, Conseil Département des Pyrénées-Orientales :** Donc on va pouvoir évoquer le tronçon qui concerne la plaine du Roussillon plus particulièrement, ce qui a déjà été évoqué pour la gare, qui est avant tout la gare TGV de Perpignan. Là-dessus, effectivement, dans la salle, je pense que vous trouverez une très grande majorité de gens favorables à la gare TGV de Perpignan, puisqu'elle a le mérite d'exister déjà. On peut se poser la question, surtout par les temps qui courent, d'avoir envie de financer de nouvelles gares quand il faut d'abord financer aussi la ligne elle-même. Donc effectivement, là-dessus, je pense qu'il y a une certaine unanimité. Je ne voudrais pas dire « unanimité », parce qu'il y en a toujours quelques-uns qui peuvent avoir une autre idée, mais il y a une grande majorité de voix dans ce sens-là.

Estelle BRISSET : Très bien, merci, madame Malherbe. Madame Meunier-Polge, vous vouliez rajouter quelque chose sur l'Europe ?

► **Marie MEUNIER-POLGE, vice-présidente, région Languedoc-Roussillon :** Oui, sur l'Europe et sur les financements, qui me paraissent très importants, aujourd'hui. Je rappelle que la région, dans ce méga projet régional et sud de l'Europe, j'insiste beaucoup, a un rôle d'aménageur, en concertation avec l'État et la SNCF, bien évidemment. Donc aujourd'hui, la région est engagée dans le cadre du contrat de plan État-région, à hauteur de 10 millions d'euros, sur les études. Actuellement, il y a 25 % d'engagés sur les acquisitions foncières. Voilà aujourd'hui où nous en sommes sur ce qui est du financement. C'est peu par rapport au méga projet financier que cela représente, mais je rappelle qu'on est quand même sur un projet... tout à l'heure, j'entendais parler de 100 ans devant nous, on est dans des projets énormes, qui démarreront, je l'espère, rapidement, parce qu'il y a un calendrier qui a été élaboré tout de même, et la mise en profit devrait se faire rapidement. On devrait commencer rapidement, dans les huit mois une fois les réunions publiques, les concertations de faites, on devrait quand même poser les premiers jalons. Mais ça va être très long et j'insiste beaucoup sur les rencontres qui ont eu lieu à Bruxelles, par rapport au plan Juncker qui a été proposé, effectivement, nous avons eu le souci, Damien Alary a ce souci-là d'associer bien évidemment tous les partenaires, parce qu'un tel projet ne peut pas être fait tout seul. La région est un aménageur. Un tel projet, on ne peut pas le faire tout seul, donc c'est tous ensemble, et l'objectif de ces réunions publiques, il y en a beaucoup, parce que toute la semaine, je vais aller sur le terrain, à la rencontre des habitants, pour vraiment prendre le pouls de ce projet, ça me paraît important de voir. Je le répète, la région est là en tant qu'aménageur et on est là à l'écoute de ce qui peut se dire. Vraiment, j'insiste beaucoup là-dessus.

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

Estelle BRISSET : Merci. Tout à l'heure a été évoquée la demande de la nomination d'un monsieur financement pour justement travailler au financement, pas seulement des études, mais des travaux après.

► **Jean-Marc PUJOL, président, Communauté d'agglomération Perpignan-Méditerranée :** Ça montre déjà que pour chercher un monsieur financement, ça va être compliqué, parce que quand on connaît le coût et qu'on voit qu'on a mis 25 ans pour faire Nîmes-Montpellier, inutile de vous dire que le monsieur financement, il va falloir le trouver, il va falloir que ce soit un spécialiste du trapèze volant, compte tenu de la situation des finances de la France, des finances de RFF. Entre nous, soyons réalistes, surtout, parce que les idées, les financements, etc., les collectivités, les dotations ont baissé de 11,7 milliards, donc on ne pourra pas. L'État français est suspendu aux prêteurs qui veulent lui prêter un peu d'argent, je ne sais pas ce qu'il fera aussi. Restons, à mon point de vue, concentré sur le sujet qui nous intéresse, c'est la plaine du Roussillon. Moi, je crois que la vraie question est là, la plaine du Roussillon.

► **Marie MEUNIER-POLGE, vice-présidente, région Languedoc-Roussillon :** Je voudrais répondre, parce que la région Languedoc-Roussillon a un grand souci de la plaine du Roussillon, je peux vous l'assurer, et de ses habitants. Mais nous avons aussi le souci de toute la région Languedoc-Roussillon, qui s'étend des confins du Gard jusqu'aux confins des Pyrénées-Orientales. Quand on est dans un rôle d'aménageur comme une région comme l'est la région Languedoc-Roussillon aujourd'hui, demain région Midi-Pyrénées aussi, on doit avoir le souci à la fois des déplacements des habitants, mais bien évidemment le souci du développement économique. Et je rappelle qu'une telle ligne rentre dans ce cadre-là, aujourd'hui, qu'on doit y prêter attention. Je ne voudrais pas qu'on mène des combats d'arrière-garde, je voudrais qu'on soit lucides. Et autant, je suis lucide, nous sommes lucides sur la situation financière dans laquelle nous sommes, parce que ce n'est pas des petits projets, on est dans des milliards d'euros, bien évidemment, on le sait, mais on ne va pas les sortir tout de suite comme ça. On est quand même dans le cadre d'un développement d'un projet de développement économique du sud du pays. Quand vous dites que l'Espagne, le Roussillon, c'est au bout de l'Europe, pas du tout. Le Roussillon et l'Espagne sont au centre aussi d'un développement européen, c'est là-dessus que je voudrais insister. Merci.

Estelle BRISSET : Merci. Attendez, on ne vous entend pas, monsieur. Si vous souhaitez vous exprimer, vous levez la main et on vient vers vous avec un micro. Il y avait d'abord monsieur et après on va peut-être accélérer, parce que je crois que monsieur Pujol a un impératif. On va passer au comment.

► **Michel SEMPÉRÉ, Président de l'association PMCV :** Bonsoir tout le monde, bonsoir aux élus, je suis monsieur Sempéré, je suis le président de l'association PMCV sur Baho. J'interviens là parce que c'est le propos qui est tenu depuis un petit moment, nous, on nous a demandé, on a vu monsieur Parant il n'y a pas très longtemps, on sous-entendait : pourquoi l'association, en 2012 commençait à parler d'une variante ou...

Estelle BRISSET : Vous allez un tout petit peu trop vite, on a dit qu'on parlait de ça en deuxième partie.

► **Michel SEMPÉRÉ, Président de l'association PMCV :** Non, on en parlera après. C'est fini, je ne parle plus de la variante. Je disais simplement pourquoi nos réflexions, c'est que nous avons analysé la situation en 2012, la situation est la suivante : c'est ce qui a été dit, mais nous, ce qu'on a constaté, c'est que comme on a dit, le projet existe depuis 1990. Le tracé, on le connaît depuis 1990-1992. Ce que nous avons vu en 2012, c'est qu'entre-temps, la gare TGV de Perpignan avait été élaborée et construite, la gare de Perpignan ancienne a été rénovée, il y a un parc ferroviaire qui a été fait sur Saint-Charles, c'est ce qu'a

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

dit monsieur Pujol tout à l'heure. Ça représente des millions d'euros qui ont été dépensés ces dix dernières années et quand on voit le tracé Rivesaltes-Le Soler, on voit que ce tracé, qui peut être un tracé intéressant pour l'Europe, ça, on est d'accord, mais pour nous, il ne sert plus à rien, il nous évite. Et contrairement à ce que dit monsieur Parant, les gens, ce n'est pas Perpignan qui va remplir les TGV. Il y a deux solutions : ou bien la SNCF estime que tous les TGV voyageurs vont passer en gare centre, il faudra m'expliquer à quoi servira le tracé, à ce moment-là. Et s'il y a le tracé, à l'évidence, tous les trains TGV voyageurs ne passeront pas en gare de Perpignan. Et la gare de Perpignan, petit à petit, retrouvera le niveau qu'elle a aujourd'hui, malgré l'évolution du trafic, ça, c'est la première chose. Et au niveau du fret, si vous prenez la ligne, il n'y a aucun raccordement qui est prévu. C'est-à-dire que tous les trains de marchandises qui arriveront à Saint-Charles d'Espagne, quand ils voudront sortir pour aller en Europe, ils passeront obligatoirement par la gare de Perpignan. On gardera le trafic fret en gare de Perpignan pour tout ce qui sera l'utilisation dans notre département. Quand ça arrivera d'Europe, ça sera obligé de quitter le tracé à Rivesaltes, pour repasser par la gare de Perpignan et aller de nouveau à Saint-Charles. Tous ces éléments-là nous démontrent bien que ce tracé n'a aucune raison économique et aucune raison d'être pour nous, aujourd'hui. Si, par contre, durant ces vingt dernières années, de 1990 à 2015, on avait créé un environnement à Rivesaltes, au Soler, je ne sais pas où, sur ce tracé, si on avait fait ça depuis vingt ans, qu'on avait fait une gare TGV, un environnement économique, on pourrait aujourd'hui concevoir que ce tracé sert à quelque chose. Mais aujourd'hui, en l'état, il ne sert plus à rien.

Estelle BRISSET : On parle de tracé, on ne l'a pas encore vu, donc je vous propose qu'on passe à la deuxième partie, parce que tout le monde n'est pas forcément au courant des différentes propositions. Parler d'un tracé sans l'avoir vu, c'est un petit peu trop vague, je pense. On va passer à la partie « comment ». Donc Édouard Parant, vous avez étudié plusieurs variantes de tracé, en essayant que la ligne s'insère au mieux dans le territoire. Comment avez-vous procédé ? Expliquez-nous un petit peu comment se sont passées ces études.

LA LNMP, COMMENT ?

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Je vais rappeler, pour ceux qui le savent déjà parce qu'ils ont consulté les documents sur le site Internet ou ceux qui le découvrent, comment les variantes de tracé qui vous ont été présentées au printemps 2012 ont été classées et hiérarchisées. L'idée, c'est de reprendre un petit peu les trois dimensions du Grenelle de l'environnement, que sont la dimension sociétale, la dimension environnementale et la dimension technico-économique. On retrouve évidemment, dans ces trois dimensions, tout ce que vous avez fait déjà remonter comme infos, en termes d'acceptabilité par la population, c'est ce qu'on a appelé l'acceptabilité sociale et économique. Je ne sais pas s'ils sont représentés aujourd'hui, mais évidemment, pour 80 % du linéaire, cette ligne s'inscrit dans des territoires agricoles, donc il y a : quel est l'impact sur la productivité agricole et viticole. Et puis dans la dimension sociétale, il faut quand même s'assurer qu'on fait un projet utile, donc ça, il faut s'assurer que les gens puissent accéder à la gare et, pour les portions où il y a des trains de marchandises, qu'on puisse effectivement permettre le développement du report modal de la route vers le fer. Donc voilà un petit peu des exemples de critères sur la dimension sociétale. La dimension environnementale, eh bien finalement, on a balayé un petit peu les contraintes, qu'elles soient réglementaires ou pas, pas uniquement, sur le territoire, qu'est-ce qui caractérise chaque territoire lorsqu'on le traverse. Donc vous avez toute la problématique hydraulique, que ce soit les eaux de surface, les inondations, les eaux souterraines, l'alimentation en eau potable. C'est évidemment la biodiversité, mais pas uniquement. On a aussi les risques naturels, ou même les risques technologiques, on peut avoir des fois des plans de prévention des risques technologiques, pas seulement des plans de prévention des risques d'inondations. Et puis ce qui revient aussi souvent dans les

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

discours, c'est globalement ce projet, on a parlé de cicatrice, comment s'inscrire dans un territoire qui a bien souvent, malgré tout, été construit par l'Homme, auquel on s'est habitué. Donc impact sur le patrimoine, monuments, impact sur les sites, avec le volet paysager. Dernier point, effectivement, on parlait là encore de coûts/bénéfices, coûts/avantages, il faudra démontrer que ce projet mérite les milliards d'euros que tous ensemble on sera prêts à y consacrer. Il faut nécessairement stabiliser avec les experts les prévisions de trafic, et optimiser les coûts, pour que le rapport bénéfices/coûts soit positif et permette à l'État de dire « OK, banco, j'y vais, j'y crois, à ce projet, avec l'ensemble des partenaires qui sont à côté de moi ». À côté de l'État, il y a, on l'espère, l'Europe, la région, les départements et les agglomérations, et puis évidemment le maître d'ouvrage SNCF Réseau. Voilà un petit peu la grille de lecture qui a permis de tamiser ces scénarios. Donc lorsque l'on a, sur les 150 kilomètres, mené ce travail, on est arrivé à la conclusion que sur 70 % du linéaire, même si on y fait circuler en plus des TGV et des trains de marchandises, on était en capacité de rester là où c'était prévu en 1995, ce qui a été traduit dans les documents d'urbanisme des communes par le tracé PIG, Projet d'Intérêt Général. Donc plus des deux tiers du projet pourraient s'inscrire sur le tracé historique. Il y a trois endroits où on propose à l'État, et on l'a déjà présenté à l'ensemble des partenaires, de sortir du tracé historique, c'est ici, dans le nord de la plaine de la Roussillon, au niveau du camp Joffre, on propose un tracé qui est plus à l'ouest que le tracé historique, notamment pour des questions environnementales et des questions d'ordre réglementaire. Et puis, sur les deux sites de gares nouvelles de Narbonne et de Béziers, pour lesquels le tracé historique ne prévoyait pas ces gares, en fait, le fait de rajouter cette gare modifie le tracé. Donc c'est un petit peu un panorama sur l'ensemble du territoire. Si l'on zoome aujourd'hui sur Perpignan, son agglomération et au nord de la Têt, comme je vous l'ai dit, à partir de Toulouges et jusqu'à Saint-Estève, en direction de l'Agly, on propose de rester sur le tracé historique, qui file tout droit au sortir du tunnel sous les Pyrénées, sous le Perthus, traverse là où c'était prévu la commune du Soler, franchit la nationale, la Têt et vient s'insérer à mi-chemin entre Baho et Villeneuve, pour filer après sur le plateau de Baixas, en contournant Saint-Estève par l'ouest.

Estelle BRISSET : Laissez la présentation, vous aurez la parole après, que vous ayez tous les éléments, merci. On vous passe la parole après, on vous présente le tracé et après, vous pourrez réagir. Ne vous inquiétez pas, mais il faut qu'on sache de quoi on parle avant.

► **Un intervenant :** On dépense des fortunes dans des études qui ne servent à rien, on n'en veut pas.

Estelle BRISSET : Laissez monsieur Parant terminer, merci. S'il vous plaît, si vous souhaitez avoir la parole, il faut respecter le temps de parole des intervenants, aussi, merci.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Bien, donc une vue en plan d'où peut s'inscrire ce projet. Vous avez en surligné la zone de passage qui a été validée par le ministre en 2011, donc à l'époque, on était sur ce qu'on peut appeler un « fuseau », bon, on l'a appelé « zone de passage préférentielle », c'est grosso modo la même chose que ce qu'avait trouvé la mission Querrien en 1991, mais par contre, à l'intérieur de ce fuseau, on a recherché les différentes variantes, trois sur le territoire de la plaine du Roussillon. Il y avait un tracé, qui est bleu-violet, qui est un tracé au plus court, un tracé direct, et puis il y avait deux variantes très proches, l'une, le tracé historique, en rose, et puis pour quelques sensibilités environnementales, on avait une légère variante, encore plus à l'ouest, le tracé environnemental vert. Donc après tamisage par la grille d'analyse multi-critères, on vous propose de retenir le tracé historique, pour trois principaux critères, parmi tous ceux que je vous ai présentés. Le premier, c'est les fonctionnalités ferroviaires, on a la nécessité, évidemment, de se connecter à la ligne qui vient du tunnel, donc il faut que les rails soient en face et à la même hauteur. Donc vis-à-vis des critères et des contraintes techniques ferroviaires de la grande vitesse, on a la nécessité de se connecter à la concession entre

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

Perpignan et Figueras. Ce point d'entrée étant donné, après, on a regardé comment s'insérer au mieux, par rapport aux villages et à l'activité agricole. Finalement, le tracé qui est à mi-chemin entre Baho et Villeneuve-la-Rivière et qui, par rapport aux études qui ont été produites par la Chambre d'agriculture, ressort en numéro un, c'est donc ce tracé rose. Là, vous avez une présentation cartographique d'où passe le projet. Ce qu'on vous propose maintenant, c'est de le visualiser en trois dimensions, pour voir un petit peu comment on pourrait inscrire ce projet dans le territoire, à partir d'une maquette en trois dimensions. Monsieur, prenez un micro, sinon, on ne pourra pas vous entendre.

Estelle BRISSET : On termine, s'il vous plaît il y a encore un film, après, vous aurez la parole. Vous allez voir concrètement ce que pourrait donner le projet. Monsieur, on ne vous entend pas, toute la salle ne vous entend pas, on vous donnera la parole après. Est-ce qu'on passe aux questions directement et on regardera le film au moment des questions ? Le film dure quatre minutes, ça vous donne une idée concrète. On le passe, et après, vous avez la parole, merci. Nicolas Aladern, responsable des études techniques, et Antoine Hantz, responsable des études environnementales, vont nous passer le film et le commenter. Et après, on fera réagir la tribune et la salle, merci.

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : Bonsoir, tout le monde. Vous avez ici la maquette 3D, on démarre donc le projet au niveau de la jonction avec la section internationale, qui va vers la gare de Perpignan. On va descendre directement sur le terrain. Vous avez l'ouvrage ici qui est déjà en place, sur la section internationale, donc en gros, l'altimétrie de la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan est figée par cet ouvrage. Donc on est à peu près à 12-13 mètres du sol et on attaque de suite par la traversée de la plaine inondable de la Basse, que l'on voit ici, le train passe dessus. Il y a un ouvrage hydraulique qui permet le passage de l'eau. On continue, le tracé descend dans la plaine de la Basse et on arrive au niveau des ruisseaux du Munyas, avec des ouvrages qui permettent la transparence hydraulique, en cas de crue. Donc le projet se poursuit vers le nord.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Donc on est sur Toulouges et on va vers Le Soler.

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : Voilà. On va vers Le Soler et là, on arrive en fait au niveau où le projet est au niveau du sol. Après, la ligne commence à s'enterrer. Donc on va franchir une première fois la RD39, qui est la route dite de Toulouges, donc cette route est franchie par en dessous, par la Ligne Nouvelle et donc sera rétablie au-dessus de la Ligne Nouvelle.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : C'est le trait orange.

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : Voilà. Donc on continue la descente vers Le Soler.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Les pointillés blancs, c'est les limites communales.

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : Donc là, on arrive à la voie ferrée Perpignan-Villefranche, elle est franchie par en dessous, par la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan, et sera rétablie par dessus. Au niveau des enjeux territoriaux, Antoine ?

Estelle BRISSET : Donc là, on est au Soler ? Précisez-nous.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : On est sur la commune. Vous avez le village à gauche et vous avez les serres. On est partis de Toulouges.

► **Un intervenant :** On est dans le sens sud-nord, là.

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

Estelle BRISSET : On remonte vers le nord.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : On est partis de Toulouges et on va en direction du nord.

Estelle BRISSET : Donc là, on traverse le Soler, les serres.

Antoine HANTZ, SNCF Réseau : Effectivement, on traverse la commune du Soler. Donc on rentre dans une zone urbanisée. Vous voyez également à droite des serres, pour l'exploitation du maraîchage, de l'agriculture. Pour ensuite franchir le cours d'eau de la Têt, qui est un petit peu plus au nord.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Attendez, quelle est votre question, madame ?

► **Une intervenante** : À quelle profondeur vous êtes, en sortant sur l'Intermarché, vous êtes à combien de profondeur ?

Édouard PARANT, SNCF Réseau : On n'y est pas encore, à l'Intermarché, on y arrive.

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : On reprend à la voie ferrée, s'il te plaît, Bruno ?

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Voilà, ce que vous voyez, le trait en dessous, c'est la voie ferrée Villefranche-Perpignan. On passe sous la voie ferrée, on passe dessous. Et plus ça va, plus on s'enfonce. Vous savez qu'on part de la Basse. Eh bien tombons au fond du trou. Bruno ? Non, mais c'est important, parce qu'une des problématiques sur le territoire du Soler est justement de voir le profil bas.

► **Un intervenant** : Oui, mais la problématique, ce n'est pas là, pour Le Soler. C'est plus loin.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : On y arrive. Nicolas ?

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : Donc comme vous le voyez, la ligne est en déblai, donc sous le terrain naturel et se poursuit vers le nord pour arriver sur la commune du Soler. Là, nous proposons d'implanter une tranchée couverte. Une tranchée couverte, qu'est-ce que c'est ? Ce n'est pas un tunnel, en fait, on vient décaisser, enlever la terre, construire un ouvrage et ensuite, on remblaie, par dessus. Donc ça, c'est ce que l'on propose, et cette tranchée couverte va permettre entre autres de laisser passer le canal Sainte-Eugénie par-dessus, qui draine une partie du réseau pluvial de la commune du Soler. Ce canal sera rétabli par dessus, donc pas de problème hydraulique. Ensuite, on rétablit également par dessus la RD916.

► **Hermeline MALHERBE, présidente, Conseil Département des Pyrénées-Orientales** : C'est la 916, ce n'est pas la RD1, on ne lui a pas refilé, encore.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Donc le département s'offusque de la dénomination.

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : Excusez-moi. Donc là, en fait, c'est l'ancienne position de l'Intermarché.

► **Une intervenante** : Il y a quand même un tas de problèmes d'organisation.

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

Estelle BRISSET : Est-ce qu'on termine et vous réagissez après ? Les images 3D sont basées sur la réalité, j'imagine. De quand datent les fonds de cartes ? Je ne sais pas. On termine le tracé, merci.

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : Donc on arrive au niveau de la falaise qui surplombe la RN116 au Soler, donc un petit peu plus loin, là. En fait, la falaise est juste à la sortie de la tranchée couverte et on franchit la RN par en dessus. Donc cette RN n'est pas touchée par les ouvrages, on ne va pas la modifier. Ensuite, on attaque la zone inondable de la Têt, que l'on voit ici, on va la franchir pour continuer au nord et passer à l'est du Rec del Manadell, il est à gauche. On ne pouvait pas passer de l'autre côté, tout simplement parce qu'à cet endroit-là, il y a la THT France-Espagne. Donc ici, on continue vers le nord. Donc vous avez des ouvrages de décharges hydrauliques pour permettre les écoulements des eaux. On passe, comme l'a dit monsieur Parant, à égale distance entre Baho et Villeneuve-la-Rivière. Peut-être prendre un peu de hauteur, Bruno, s'il te plaît, pour qu'on voie les villages. Vous avez à gauche Villeneuve-la-Rivière et à droite Baho.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : On ira, madame, mais il faut aller au moins jusqu'à Saint-Estève. Après, on ira.

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : Donc là, on continue la ligne, au niveau des ouvrages de décharges hydrauliques entre Baho et Villeneuve-la-Rivière.

► **Un intervenant :** On est en remblai, là ?

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Là, oui, on est en remblai, oui.

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : On est en remblai pour permettre l'écoulement des eaux et le passage de tous les véhicules.

► **Une intervenante :** La hauteur des remblais ?

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Les remblais seront aussi hauts qu'il le faut pour que les camions passent dessous. C'est comme n'importe quelle route, si vous voulez pouvoir passer les camions et rétablir la circulation, il faut que le remblai soit au-dessus de la hauteur d'un camion, tout simplement.

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : Donc là, on voit le rétablissement de la départementale numéro un, ici, on continue entre les villages. Le tracé s'inscrit toujours vers le nord et en fait, après les ouvrages hydrauliques de décharges, on remonte en direction du plateau de Baixas, qui est un peu plus élevé. Donc tu peux avancer jusqu'à la tour télécoms.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Donc c'est rigoureusement le tracé de 1990.

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : Au niveau de la tour télécoms que l'on voit en blanc, on passe à l'ouest et la ligne s'enterre légèrement, puisqu'on monte sur le plateau. Ensuite, le plateau, est-ce que tu veux dire des choses sur les enjeux ?

Antoine HANTZ, SNCF Réseau : Juste en termes d'insertion du tracé dans le territoire, vous avez sur la droite la tour télécoms. Donc on s'inscrit complètement dans des paysages typiques de la plaine du Roussillon, le plateau de Baixas, avec la présence forte de la viticulture.

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : Là, on est ensuite sur le plateau de Baixas et on continue doucement, jusqu'à la fin de la section terminée à Saint-Estève. Ensuite, au niveau du plateau de Baixas, on est au niveau du terrain naturel, très légèrement en remblai pour laisser passer les ruisseaux.

Estelle BRISSET : On continue jusqu'au bout, monsieur.

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : Là, on est au niveau du terrain naturel, tout le long.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : C'est les deux lignes, avec un train de temps en temps qui passe. Oui, c'est la vitesse à laquelle on défile, oui. Les chiffres, on arrive au kilomètre numéro six, qui est la fin de la section pour aujourd'hui. La suite, c'est la réunion de Salses, le 28. Il faut en garder un peu.

Estelle BRISSET : Déjà, on a du mal à tenir un planning.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Il va y avoir des questions et les gens vont vouloir, pour le territoire d'aujourd'hui, avoir des précisions et des zooms. Donc il faut leur laisser la possibilité de leur montrer.

► **Alain DARIO, maire de Peyrestortes :** Je suis le maire de Peyrestortes.
[inaudible]

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Tout à fait. On passe exactement au même endroit que ce qu'il y a d'inscrit dans vos documents d'urbanisme et cette section, on peut aller jusqu'à Montpellier, mais on va aller jusqu'à Peyrestortes.

Estelle BRISSET : Allons jusqu'à chez monsieur, après, on s'arrête.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Bruno, on pousse quelques kilomètres plus loin, s'il vous plaît. Donc il y a le centre EDF sur la gauche, le village de Baixas qui est donc à l'ouest. On va en direction de Peyrestortes avant de redescendre sur la vallée de l'Agly.

Estelle BRISSET : On arrive chez monsieur le maire.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : C'est sur la droite de l'écran, monsieur. [inaudible] On y arrive. Non, 150 kilomètres-heure, le défilement. Nicolas, comment redescend-on du plateau de Baixas ?

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : En fait, on est en déblai, vous pouvez le constater. Un petit remblai et déblai pour ensuite repasser sur une section un petit peu plus loin, au niveau de Peyrestortes, en remblai, afin de franchir la route 617. Donc là, on y arrive, toujours la section de déblai et puis le remblai. C'est la route entre Peyrestortes et Baixas, on la voit un peu plus loin, ici même.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Donc les derniers lotissements de Peyrestortes sont sur la droite.

Estelle BRISSET : C'est bon, on est allé au bout ? Je voudrais faire réagir nos élus en tribune sur le tracé proposé, je vais commencer par monsieur Pujol. Quelle est la position de la mairie et de l'agglomération sur ce tracé proposé par SNCF Réseau ?

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

► **Jean-Marc PUJOL, président, Communauté d'agglomération Perpignan-Méditerranée** : Moi, je ne veux pas m'embarquer sur le tracé, parce que j'aurais voulu qu'on compare aussi parallèlement au tracé actuel. On verrait que pour six kilomètres et demi, ça va coûter très cher pour pas grand-chose, de mon point de vue, sans compter le coût sur Le Soler, qui n'est pas accessoire. Donc je pense qu'il faut comparer les deux tracés actuels, les regarder, regarder ce que ça va faire gagner comme temps, de mon point de vue, pas grand-chose, entre nous, et regarder le rapport investissements... d'après ce que j'ai vu dans les dossiers, c'est entre 450 et 550 millions d'euros, et je dis comparer le coût d'investissement et la rentabilité. Ma question est toujours la même. Après, je comprends qu'il y ait une réflexion sur ce que j'appelle une directissime, moi, je dis, aujourd'hui, regardons l'intérêt, le coût, le rapport. Quand on me parle de l'environnement, très bien, mais le tracé actuel, il est réglé, en matière d'environnement. Le tracé nouveau ne l'est pas. Quand on me parle du coût social, puisque c'était aussi indiqué, le coût social, l'intérêt, il est où, là, sur le coût social ? Je ne le vois pas, moi, je ne le vois pas. Je crois qu'il faut en revenir à une approche économique, parce que nous ne parlons là que sous réserve de six kilomètres et demi, mais six kilomètres et demi qui vont impacter plusieurs villages importants de l'agglomération, définitivement. Donc ça, ce n'est pas accessoire non plus. Ça fait partie du coût social. Je dis, je veux qu'on fasse la comparaison avec le tracé actuel, parce qu'on a bien regardé en partant de Toulouges, on revient sur la liaison Perpignan. C'est-à-dire qu'on est à 700 mètres de Perpignan, entre nous. On devra continuer à desservir par la gare de Perpignan, donc vraiment, il faut avoir une réflexion sur ce sujet rapport qualité-coûts.

Estelle BRISSET : Pas de déclaration ?

► **Jean-Marc PUJOL, président, Communauté d'agglomération Perpignan-Méditerranée** : Moi, la déclaration que je peux faire, et qu'il faut retenir, en concertation avec les maires de l'agglomération, qui sont tous là, on a l'habitude de concerter, c'est que nous souhaitons que le tracé retienne le tracé actuel, existant, dans la plaine du Roussillon et qu'il soit renforcé. Voilà la déclaration des maires de l'agglomération.

Estelle BRISSET : Madame Malherbe, est-ce que vous souhaitez, au niveau du département, réagir sur ce tracé proposé ?

► **Hermeline MALHERBE, présidente, Conseil Département des Pyrénées-Orientales** : Au-delà du tracé, puisqu'on est sur le secteur de la plaine du Roussillon, c'est rappeler aussi... puisque tout à l'heure, on avait presque un vent de boue, pour certains, en tout cas, contre la ligne elle-même, c'est pour ça que je disais qu'il fallait bien différencier les deux temps, un premier temps où l'on se positionnait sur les enjeux qui concernent la LGV et donc la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan, comme on l'appelle maintenant. Et moi, je fais partie à la fois des gens qui sont lucides, réalistes et optimistes malgré tout. Donc pour moi et pour l'ensemble des financeurs qui se sont investis, engagés jusque-là, cette ligne est d'importance. Après, effectivement, on arrive à ce second temps, mais du coup, la réunion s'est un peu mélangée, puisqu'on a eu des interventions sur ce qui concernait la plaine du Roussillon, au milieu de la première, donc on ne s'en sortait plus. Là, on est sur le sujet qui, on le voit bien, fait polémique, je dirais carrément. Là, ce qui est là, ces deux tracés, l'ancien, celui qui existe, qui est une ligne existante, et potentiellement un nouveau, qui ne remettent pas forcément en cause, et c'est ça qu'il faut poser aussi comme question, au-delà des questions de coûts, parce que j'ai bien compris, c'est quelque chose qu'on discute régulièrement, par rapport aux coûts : est-ce que ça remet en cause l'ensemble du tracé si on reste à ce moment-là sur l'ancienne ligne ? Et surtout, qu'est-ce que ça signifie pour la gare de Perpignan, avec l'arrivée des TER ? Il faut vraiment se poser l'ensemble de ces questions. Si vous me laissez terminer, vous le saurez, monsieur, excusez-moi, on a laissé parler chacun, je voudrais terminer.

Estelle BRISSET : Laissez parler madame Malherbe, vous avez en face de vous vos élus.

► **Hermeline MALHERBE, présidente, Conseil Département des Pyrénées-Orientales :** Il y a ceux qui sont pour que le département se développe et ceux qui sont pour que le département s'enterre. Là, on vient d'avoir une élection pour que le département se développe et je suis fière de représenter ce département qui va de l'avant. Et j'aimerais que tous ensemble, on puisse travailler dans ce sens-là, et chers messieurs-dames, cela n'est pas en contradiction. Donc si vous allez jusqu'à la fin de mon propos, vous comprendrez bien que je suis tout autant d'accord avec le choix qui sera l'ensemble de votre choix et celui de l'ensemble des gens qui vont se prononcer. Il y a un moment, il faut savoir s'écouter, c'est la moindre des choses et le moindre des respects, tout simplement. Alors je termine, messieurs-dames avec grand plaisir, parce que je vous ai écouté aussi, pendant toute cette campagne. J'en ai écouté, des gens, aussi, qui voulaient de l'emploi, du logement, de la santé.

Estelle BRISSET : S'il vous plaît, on est là pour parler d'un projet, laissez votre élue et on vous donne la parole.

► **Hermeline MALHERBE, présidente, Conseil Département des Pyrénées-Orientales :** Il faut aussi écouter l'ensemble des gens qui ne sont pas venus ce soir. Pour autant, contrairement à ce que vous croyez, moi, je suis intéressée par ce qui est proposé. Oui, ça fait un moment que c'est le cas, donc arrêtez de dire tout et n'importe quoi, puisqu'on a suivi les réunions, que ce soit avec l'association PMCV, avec les élus qui étaient présents, depuis le début, ça n'a pas été le cas d'autres élus, donc rappelez-vous de cela. Les élus du Conseil départemental, du Conseil général à l'époque, comme Élie Puigmal, à ce moment-là, ont été présents à toutes les réunions. Donc le suivi a été fait. Donc là, sur le tracé, effectivement, je ne vais pas vous donner la proposition, puisqu'elle sera étudiée par ailleurs, mais en tout cas, moi, je veux savoir la différence, justement, je veux que ce tracé ne soit pas remis en cause, ne remette pas en cause l'ensemble du projet. Pour autant, s'il ne remet pas en cause, effectivement, pas la peine de s'embêter. On est d'accord. [inaudible] C'est ce que je viens de vous dire, et je vous l'ai dit dès le début, c'est ça, le problème.

Estelle BRISSET : Merci, madame Malherbe. On fait réagir madame Meunier-Polge, peut-être, sur le tracé ? S'il vous plaît, écoutez vos élus, merci.

► **Marie MEUNIER-POLGE, vice-présidente, région Languedoc-Roussillon :** On est dans une réunion publique, effectivement, il faut écouter l'avis de tout le monde, je voudrais qu'on s'écoute. La région Languedoc-Roussillon ne se prononcera pas sur ce tracé. Notre position est tout à fait claire, même si nous sommes engagés dans ce projet majeur, je l'ai expliqué tout à l'heure, d'aménagement du territoire, qui est un gros projet, notre position, aujourd'hui, par rapport à toutes les réunions publiques qui débutent aujourd'hui est de vraiment être à l'écoute de ce que vous dites et de ce que disent les territoires, les villages, les habitants, les décideurs économiques du territoire donné. Nous avons beaucoup de réunions et c'est vrai que nous, notre position est vraiment d'écouter, de vous écouter et de voir ensuite comment on pourra faire un tracé qui conviendrait à tous, le mieux possible. C'est vraiment notre position et je peux vous dire que je suis vraiment à l'écoute, moi, aujourd'hui, de ce qui se dit. Soyons paisibles, c'est vrai que c'est difficile, c'est douloureux, parce que chacun a son village, a sa partie, craint. Je crois qu'il y a des garanties qui sont apportées, il y a des choses qui sont données par SNCF Réseau aujourd'hui qui sont des éléments tangibles de sécurité, aussi, et le dialogue est ouvert. Je crois qu'il faut faire remonter bien évidemment toutes les problématiques qui vous touchent tout un chacun. Moi, ce n'est pas mon territoire, mais je suis à l'écoute, vraiment de ce territoire qui nous est cher.

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

Estelle BRISSET : Merci à nos représentants. On a un déroulé, on le suit, s'il vous plaît, on vous a écoutés, on sait qu'il y a un tracé alternatif qui a été proposé, une étude avait été demandée, Édouard Parant, dites-nous si vous avez étudié ce tracé alternatif. Là, on répond à une demande qui a été l'étude d'un tracé alternatif proposé par vous. Est-ce qu'on présente maintenant les résultats ?

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Juste rappeler un point, c'est important parce que tous les élus de l'agglomération sont ici. Il y a eu une demande, notamment mon voisin a écrit au maître d'ouvrage pour que soit étudiée une variante. Donc il me semble important aujourd'hui de présenter les résultats, parce que je pense que ça intéresse beaucoup de gens.

Estelle BRISSET : On répond à une demande des citoyens et des élus. Vous aurez la parole après. Je vous ai déjà donné la parole, je tiens parole. Édouard Parant, allez-y, il faut qu'on sache de quoi on parle.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Ce qui est important, c'est de savoir où a été proposé ce tracé alternatif. Vous avez le tracé historique que l'on appelle ici le tracé PIG, donc ce document nous a été transmis par l'association PMCV, Protection et Maintien du Cadre de Vie. Vous avez deux variantes de tracé qui se rapprochent au maximum des infrastructures existantes, qui contournent la gare de Perpignan.

Estelle BRISSET : On peut peut-être montrer avec le pointeur, s'il vous plaît ?

► **Un intervenant :** On ne comprend rien.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Je vous présente le plan de l'association, après, on va vous l'expliquer avec des schémas. Voilà ce qui nous a été transmis en 2012, ça a été repris et affiné par l'association en novembre 2014. Le nord est à droite, le sud est à gauche. C'est pour des questions de présentation, c'était plus facile de le mettre comme ça. Vous avez le marché Saint-Charles en haut à gauche de l'image et vous avez Perpignan et sa gare en bas. Vous avez la Têt qui traverse. Est représentée ici l'optimisation de la variante par l'association, telle qu'elle nous l'a remise suite à la commission consultative du 17 novembre 2014. Sur ces bases-là, nous avons conduit une étude de tracé et une comparaison avec les mêmes critères que ceux qui ont été présentés tout à l'heure. Les résultats vont vous être présentés, mais afin d'avoir une vue d'ensemble d'où est le tracé proposé, d'où est la variante étudiée, tracé alternatif ou réseau existant, donc vous avez ici cette bretelle rouge qui débranche de la ligne actuelle, au sud de l'aéroport – l'aéroport est entre Peyrestortes et Rivesaltes, le carré blanc – et qui longe l'autoroute, franchit la Têt, la nationale puis vient se raccorder en entrée du marché Saint-Charles. Voilà ce qui nous a été demandé d'étudier. Sur la base des mêmes critères, les conclusions de cette étude sont : premièrement, elle permet de rouler à une vitesse de 90 kilomètres-heure. Elle s'inscrit en dehors de la zone de passage, donc il y aura un risque juridique à terme de légitimité et de conformité de cette variante par rapport à l'ensemble des études déjà validées par l'ensemble du comité de pilotage et des partenaires ici présents. En dehors de la zone de passage, c'est-à-dire refaire le débat public qui a validé l'opportunité du projet. Je le rappelle, le débat public en 2009 a validé l'opportunité du projet. En dehors de la zone de passage de 2011, qui avait déjà donné lieu à tout un processus de concertation, et quelqu'un qui serait de Perpignan ou de Saint-Estève peut très facilement casser, au moment de l'enquête publique, cette variante de tracé en disant « elle ne fait pas partie du spectre d'études, elle est sortie du chapeau au dernier moment ». Donc attention, si on veut le projet, ça peut être un risque de faiblesse pour le dossier. Deuxièmement, le fait de construire cette variante telle qu'il nous l'a été demandé, soulève des questions en termes de ferroviaire. Ferroviairement parlant, ça revient donc rouler à 90 kilomètres-heure, je vous rappelle que la ligne actuelle permet de rouler depuis 150 ans à 160 kilomètres-heure. Et grosso modo, elle ne rentre pas dans les critères

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

qui permettraient d'être éligible à une participation de l'Europe. Ça peut être à nouveau un souci si on souhaite effectivement se donner le maximum d'arguments pour financer, cofinancer ce projet. Pourquoi ? Un, pour la question de vitesse. L'Europe est attaché à la notion de corridor, mobilité des personnes, mobilité des biens, avec une infrastructure qui s'inscrit dans un corridor européen apte à la grande vitesse. Là, évidemment, on n'y répond pas. Difficulté également vis-à-vis de l'électrification de ce segment de 4-5 kilomètres qui ne serait pas compatible avec le courant utilisé sur le réseau européen. C'est du 25 000 volts, ce tronçon-là ne serait alimenté qu'en 1500, donc on n'aurait pas continuité, pour les locomotives qui marchent à l'électricité, d'avoir le standard européen. Et comme en Espagne, ils ont un troisième courant, ça pose quelques soucis en termes de matériel. Et puis enfin, on ne pourrait pas profiter des infrastructures déjà construites, réutilisation de l'existant, je vous rappelle que sur la commune du Soler, il y a une sous-station électrique qui permet l'alimentation en 25 000 volts de la ligne au sud et qui doit être réutilisée par alimenter la ligne au nord. Donc ça, c'est des critères, on va dire : comment satisfaire aux critères européens, on a parlé de 20 à 30 % de financements, nous, on a dit « soyons prudents, prenons 10 % », 10 % d'un projet à 5 ou 6 milliards, ça fait quand même 500 millions d'euros. C'est aussi, finalement, contraire à l'intérêt du territoire, parce que – on pourra vous le montrer avec des photos très précises – l'endroit où doit s'insérer cette variante se fait en plein milieu du marché Satin-Charles, au sud de la Têt, et au nord dans un territoire agricole où, contrairement au plateau de Baixas, même si c'est important, mais on a de la vigne, on a de la réserve de plantation, là, je suis en plein milieu de serres. Donc véritablement, par rapport aux critères utilisés par la Chambre d'agriculture, ce qui a été identifié par les professionnels comme les secteurs les plus sensibles. On a plus de cinq hectares de serre à détruire. Trois hectares et demi de serres, une trentaine de sièges d'entreprise à déplacer, à relocaliser. Et puis après, on s'est quand même intéressé à ce qui, bien souvent, fait le plus peur, quand on voit arriver une infrastructure, c'est par rapport à mon chez moi, mon périmètre de vie. On s'est rendu compte que le long de cette variante, il y a des gens qui y habitent, aujourd'hui. Et il y en a plus qui habitent... qu'on soit bien d'accord sur les termes, elle n'est pas conforme à l'encontre des besoins des populations riveraines, car il y a deux fois plus de logements détruits. Aujourd'hui, quand vous regardez cette variante, quand vous regardez le tracé PIG, on a fait l'exercice, évidemment, c'est celui qui nous était demandé, pour les riverains, il y a deux fois plus d'impact sur les populations avec la variante alternative qu'avec le tracé PIG. Voilà, c'est factuel, il n'y a pas de problèmes. On peut vous montrer des plans très précis, puisqu'on a fait l'exercice jusqu'au bout.

Estelle BRISSET : Merci. Voilà, on y est, on a tous les éléments, j'ai noté des élus qui veulent parler ici. Madame aussi, derrière. Est-ce que, monsieur Sempéré, vous voulez réagir aux résultats de l'étude ? On donne la parole aux élus ? Allez-y.

► **Véronique OLIER, première adjointe, mairie du Soler :** Madame Olier, je suis la première adjointe du Soler. Moi, d'abord, je voudrais remercier Jean-Marc Pujol, notre président, parce que je suis tout à fait d'accord avec ta réflexion. Deuxièmement, pour Le Soler, il faut savoir que c'est la ville la plus impactée, au niveau urbanisation, c'est chez nous. Au départ, la ligne devait être une ligne voyageurs. Le fait que ce soit une ligne mixte change tout, puisque la ligne mixte, la nuit, il y aura du fret, beaucoup de fret normalement, si l'économie démarre, on verra bien. En tout cas, toujours est-il que la nuit, il y aura du fret. Les voyageurs, la nuit, il n'y en a pas. Donc ça change complètement l'idée de la ligne et en plus, la ligne, si je ne me trompe pas, les techniciens pourront me répondre, mais le fait que ce soit une ligne mixte, la pente n'est pas la même. Donc j'espère que nous aurons les 17 mètres de profondeur qui étaient au départ de notre ville, s'ils y sont toujours. Je ne sais pas, parce qu'on n'a pas réussi à me donner les profondeurs exactes, il faudrait qu'ils soient de toute façon enterrés. Dans tous les cas, effectivement, si la ligne que vous nous faites à l'heure actuelle, que vous nous proposez, c'est une ligne qui va nous traverser, ni plus, ni moins, puisque si elle doit être efficace, elle doit s'arrêter à la gare de Perpignan, quel est

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

l'intérêt qu'elle passe ailleurs qu'à la gare de Perpignan, ils feront passer les trains. Monsieur Parant, vous allez me répondre. Et le fait que ce soit du fret, cette ligne, si elle ne passe pas par Saint-Charles, pour nous, elle n'a aucun intérêt, à part le fait – et vous avez raison, madame – de relier l'Espagne à l'Allemagne. Donc en fait, nous ne serons que traversés. Le fait que vous ne fassiez pas notre ligne dans les Pyrénées-Orientales, vous allez arriver à Rivesaltes, on est d'accord, puisque la ligne existe déjà ? Vous allez arriver à Rivesaltes en ligne TGV voyageurs, la ligne fret passera par le côté, elle ne passe pas de Béziers à chez nous, à Rivesaltes, elle ne passe pas en ligne mixte, on est d'accord. Donc vous arrivez chez nous, à Rivesaltes, les trains TGV passent par Perpignan, très bien, c'est le but du jeu pour qu'on développe notre département, et le fret continue à passer par Saint-Charles et tout va bien. Et vous ne traversez pas le département juste pour le traverser, c'est ça, en fait, au bout du compte. On est d'accord ?

Estelle BRISSET : On fait réagir monsieur.

► **Gilles FOXONET, maire de Baixas :** Gilles Foxonet, maire de Baixas, vice-président de PMCA, délégué à l'agriculture et à la viticulture. Moi, je voudrais revenir sur le tracé qui nous a été présenté et rappeler qu'effectivement, nous sommes là sur la l'agriculture dans son ensemble et la viticulture en particulier, et rappeler que nous sommes sur des vignobles d'excellence, qui ont été travaillés depuis des décennies par des femmes et des hommes qui en ont fait leur outil de travail. Il s'agit là, dans ces communes, d'un pan économique parmi les plus importants, si ce n'est le plus important de la plupart de ces communes-là. Il est vrai que la viticulture représente un poids économique important et dans l'emploi et dans la vie des femmes et des hommes et de leur entreprise sur l'ensemble de ces communes. La commune de Baixas a comme principale activité économique, comme d'autres communes, la viticulture. Cela serait amputer une grande partie de cette économie sur cette commune, sur d'autres communes autour, en sachant que c'est la seule économie que nous devons non seulement maintenir, mais développer. Avec un tel tracé, ce n'est pas le maintien et son développement, mais c'est au contraire le risque de disparition d'une grande partie des vignobles, une perte éventuelle d'appellations et de marques commerciales et j'ai envie de rajouter très simplement que c'est de la perte d'emploi de femmes et d'hommes, d'une façon directe pour les exploitants mais aussi pour tous les ouvriers et l'ensemble des employés de ces exploitations. Donc ce tracé-là, c'est aussi, bien sûr, une perte d'emploi et la perte économique de la viticulture sur une grande partie de ce département, et particulièrement sur ce vignoble, qui a permis notamment, ces dernières années encore, d'aller de l'avant dans l'amélioration de la qualité dans la vinification de ces vins, mais aussi, c'est ce qui nous permet d'avoir une vitrine excellente des vins de ce département.

Estelle BRISSET : Des éléments de réponses pour madame, le passage du fret au centre-ville et la viticulture pour monsieur ?

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Oui, une question effectivement qui est posée, c'est : quels trains vont circuler et où ? Je pense qu'il est important et ça a été notamment présenté dans l'étude que nous avons remise du tracé alternatif. Bruno Beauchet, qui a en charge les études économiques et les études de trafic va vous présenter à partir de cette animation à quoi servent les différentes sections de ce projet et comment elles répondent aux besoins du territoire. On a beaucoup entendu « il faut que les trains passent par Saint-Charles », donc il s'agit de savoir aujourd'hui, ils y passent, s'y arrêtent, et demain, comment ça se passera avec la ligne nouvelle ?

Bruno BEAUCHET, SNCF Réseau : Bonjour. Aujourd'hui, la situation actuelle, nous avons la ligne qui arrive de Montpellier, de Narbonne, donc la ligne existante. Et au sud de Perpignan, nous avons un doublé de ligne. La ligne historique part vers Elne et Cerbère-

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

Portbou et la Ligne Nouvelle, qui relie Perpignan à Figueras et qui continue jusqu'à Barcelone. Donc vous avez une ligne à grande vitesse de Perpignan jusqu'à Barcelone, qui continue ensuite jusqu'en Espagne. Cette ligne de Perpignan à Barcelone est mixte. Donc aujourd'hui, nous avons en fait tous les trains de voyageurs, par exemple, les TGV, qui arrivent du nord, qui desservent Perpignan et qui peuvent continuer vers l'Espagne. Et vous avez aussi tous les TER qui circulent. Donc ça, les TGV plus les TER, aujourd'hui, ça représente 52 trains par jour. Vous avez également tous les trains de marchandises qui circulent sur la ligne existante, donc soit des trains de fret internationaux, donc qui peuvent venir par exemple d'Allemagne, du Bénélux, même de la région parisienne, et qui vont vers l'Espagne. Ces trains passent par Perpignan centre et ensuite peuvent prendre la Ligne Nouvelle Perpignan-Figueras et même continuer sur la Ligne Nouvelle jusqu'à Barcelone ou alors reprendre le réseau existant vers l'Espagne. Donc ça, c'est des trains de fret internationaux, qui font des distances de 800 à 1000 kilomètres, c'est des échanges de marchandises entre l'Espagne et par exemple l'Allemagne ou le nord de la France. Vous avez des produits chimiques, des autos, de nombreuses marchandises comme cela qui transitent sur de très longues distances. Et vous avez aussi du fret depuis les plateformes locales, du fret local. Dans les Pyrénées-Orientales, vous avez plusieurs plateformes. On a parlé bien sûr de Saint-Charles, qui existe au niveau de Perpignan, donc ici, vous avez du fret soit qui arrive d'Espagne, qui dessert Saint-Charles, soit qui part de Saint-Charles pour aller vers le nord, par exemple, qui peut remonter jusqu'à Rungis, avec certains trains. Là, vous avez aussi cet exemple, les trains de marchandises qui vont jusqu'aux plateformes du Boulou, des trains d'autoroutes ferroviaires. Donc aujourd'hui, on le voit, vous avez une ligne au nord qui concentre tous les trains, donc c'est 52 trains de voyageurs, aujourd'hui, 29 trains de fret. Il faut savoir que les trains de fret ont augmenté de plus de 50 % entre 2006 et 2013, donc par rapport au reste, à l'échelle de la France, on est en croissance, ici. Il y a de plus en plus de trains de marchandises qui circulent sur le territoire. Pourquoi ? Vous le voyez aussi sur l'A9, les échanges augmentent, beaucoup se font en poids lourds, mais il y en a quand même une partie qui se fait en trains, et heureusement. Ensuite, donc ça, c'était en 2012, nous avons étudié plusieurs scénarios, une Ligne Nouvelle complètement voyageurs, une Ligne Nouvelle mixte de bout en bout, de Montpellier à Perpignan, ou alors une Ligne Nouvelle où on n'a qu'une section de mixité dans la plaine du Roussillon, sur ce territoire, avec une partie nord dédiée aux TGV. Donc dans ce cas de figure, par exemple, ici, on peut commencer par la ligne à grande vitesse uniquement voyageurs. Le projet historique tel qu'il était imaginé en 1995, nous avons dans ce cas-là tous les trains de marchandises qui circulent sur la ligne existante, qui passent par Perpignan centre et ensuite, soit les trains de marchandises à destination des plateformes locales vont ensuite vers Elne ou le Boulou, ou alors vers Saint-Charles. Ou alors, vous avez également tous les trains de marchandises internationaux, qui viennent d'Espagne, qui vont jusqu'en Allemagne, qui passent par la gare centre de Perpignan, donc au milieu, au cœur de la ville de Perpignan. Par contre, les TGV, vous pouvez avoir plusieurs cas de figure de desserte, soit les TGV qui arrivent du nord desservent Perpignan centre et ensuite, ils peuvent continuer vers l'Espagne. Ou alors, il y avait deux autres scénarios que l'on a étudiés, c'est-à-dire des TGV qui sont directs, qui ne desservent pas Perpignan, ou des TGV qui desservent le Roussillon par une gare nouvelle, en complément de la gare existante. Les résultats sont en ligne, sur le site depuis 2012. Et ce que l'on voit, c'est que dans la plaine du Roussillon, la meilleure gare, c'est ce que disait tout à l'heure Édouard, c'est la gare de Perpignan centre. Une gare nouvelle n'est pas intéressante, puisqu'elle est dans le nord du département, alors que la majorité de la population est à Perpignan ou au sud de la Têt. Donc on a démontré cela, on rejoint, je crois, votre avis, c'est qu'une gare nouvelle n'est pas pertinente pour la desserte du territoire. Ensuite, je vous disais, on a testé un deuxième scénario de desserte de la plaine du Roussillon. C'est la desserte, c'est-à-dire d'avoir une alternance entre des TGV qui desservent la gare centre et des TGV qui ne desservent pas Perpignan. On a fait ce test. Eh bien en fait, ça dégrade les performances du projet. Par exemple, vous avez aujourd'hui des trains inter-secteurs, Strasbourg, qui vont jusqu'à Montpellier, Bruxelles, Perpignan. Ces

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

trains-là s'arrêtent dans de très nombreuses gares. Pourquoi ? Pour les remplir. Eh bien là, c'est exactement pareil. Même si derrière, c'est Barcelone, nous pouvons relier Lyon-Barcelone, Marseille-Barcelone. On a vu que dans nos études, on a besoin de s'arrêter à Perpignan centre. La SNCF avait fait des études pour le débat public et est arrivée aux mêmes conclusions, pour les trains, TGV, la très grande majorité avait besoin de s'arrêter. Dans les études SNCF et SNCF Réseau, tous les trains s'arrêtent à Perpignan. Donc on pourrait imaginer que la très grande majorité s'arrêterait. Donc ça, voilà un scénario voyageurs, tous les trains de fret passent par la gare de Perpignan centre, les TGV, dans les études, on voit qu'ils ont besoin de s'arrêter à Perpignan centre, et bien sûr, tous les trains du quotidien passent par la gare de Perpignan centre. Donc on a étudié d'autres scénarios et par exemple, ce scénario-là. Là, vous avez la possibilité... en fait, on s'est dit : la gare de Perpignan centre, il y a eu d'importants investissements, ça a été rappelé tout à l'heure. Six voies à quai, elle a été ouverte sur l'autre côté, donc on a une gare de Perpignan récente, rénovée, performante. Donc on s'est dit, on va concentrer les voyageurs dans la gare de Perpignan centre et donc faire passer les trains de voyageurs en majorité dans Perpignan centre. Donc les trains du quotidien, bien sûr, puisqu'on a une étoile ferroviaire vers Cerbère, vers Villefranche, vers Rivesaltes, et d'assurer des correspondances efficaces avec les TGV, parce qu'on a vu que les TGV avaient besoin, et c'était important pour le remplissage de ces trains, de passer par Perpignan centre. Donc après, vous avez la question des trains de marchandises. On s'est dit que si on concentre dans la gare centre les trains de voyageurs pour faciliter les déplacements des personnes, il y a deux problématiques au niveau du fret. Il y a le fret local, donc pour permettre un développement des plateformes locales, donc de Saint-Charles, du Boulou, de Cerbère, ces trains-là ne peuvent pas aller sur la Ligne Nouvelle, ils sont branchés sur le réseau existant, donc eux passeront par Perpignan centre. Mais on s'est dit, il faut leur laisser de la place, il faut qu'ils puissent se développer, il faut que ces plateformes puissent se développer. Donc pour cela, on s'est dit, comment on peut gagner de la place ? On a besoin des voyageurs dans Perpignan centre, c'est plus intéressant. Il faut que le fret local et les plateformes locales se développent, et ces trains-là passeront par Perpignan centre. Donc effectivement, après, ce sont les trains internationaux de transit qui n'intéressent pas le Roussillon. Eh bien ceux-là, on peut les reporter grâce à une Ligne Nouvelle mixte. C'est par exemple ces trains-là, mais c'est pour permettre aux voyageurs d'aller dans Perpignan centre et permettre aux plateformes locales de se développer. Et effectivement, l'intérêt d'une Ligne Nouvelle mixte, c'est de se dire : ces trains de marchandises, s'il n'y a pas cette section Ligne Nouvelle, si cette section de Ligne Nouvelle n'est pas mixte, ces trains de marchandises, de transit, de très longue distance, qui font 800 à 1000 kilomètres, continueront à passer par Perpignan centre, c'est la question. Au niveau du fret, est-ce que ce fret international, on le garde dans Perpignan centre ou on le ressort ? Donc vous voyez ici passer les trains de marchandises internationaux. Ça donne deux itinéraires : soit passer par Perpignan centre, soit par une Ligne Nouvelle.

Estelle BRISSET : On vous a apporté des éléments de réponse sur le fret. Vous voulez réagir ? Après, je vais donner la parole là-haut. On va faire réagir madame et après, on enchaîne.

► **Véronique OLIER, première adjointe, mairie du Soler :** Je vous remercie beaucoup pour la réponse, c'est exactement ce que je viens de vous dire. Donc en fait, vous créez une ligne juste pour le fret international, merci.

Estelle BRISSET : Il y avait madame qui souhaitait prendre la parole depuis longtemps. C'est ça vous, merci de vous présenter.

► **Une intervenante, madame Bailly :** Bonjour, je m'appelle madame Bailly, j'habite la région. Moi, il y a des choses que je ne comprends pas du tout dans les études qui ont été faites. Il y a eu un gaspillage, d'après moi, d'argent énorme, pour arriver à la conclusion que

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

finalement, la ligne actuelle, avec la gare actuelle, rénovée, fonctionnent très bien. Alors, qu'est-ce qu'on cherche ?

► **Un intervenant** : Que des complications.

► **Une intervenante, madame Bailly** : Voilà. Moi, ça m'intrigue énormément, je ne comprends pas. Il n'y a pas des trains en nombre important qui traversent Perpignan, moi, je prends souvent le TGV jusqu'à Paris, quand je reviens, il n'y a pas grand monde dans le train, après Montpellier. Alors je ne sais pas, ils vont peut-être jusqu'à Barcelone, mais il n'y a pas beaucoup d'Espagnols qui circulent en train non plus. Donc la ligne actuelle fonctionne apparemment très bien et pour le fret et pour les voyageurs, et pour l'avenir, oui, sûrement, parce qu'on ne va pas avoir un développement extravagant non plus, du jour au lendemain, j'imagine. Donc la réponse, on ne l'a pas. Et concernant la hauteur aussi des remblais, je n'ai toujours pas la réponse. Combien ?

► **Un intervenant** : La hauteur d'un camion.

► **Une intervenante, madame Bailly** : Non, je suis désolée, je n'ai pas entendu la réponse.

Estelle BRISSET : Est-ce qu'on a de nouveaux éléments de réponse ? On s'est attardé en première partie, effectivement, sur le pourquoi, et les services. On écoute la réponse.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Je pense qu'il est effectivement important de se poser la question d'où est-ce qu'on veut que les gens aillent. Je pense qu'on a convergé, en tout cas, sur le volet voyageurs. Je n'ai pas entendu de personnes réclamer une gare nouvelle, on est d'accord sur libérer de la place sur Perpignan centre. Ce qui nous a été présenté est de dire : essayons de concevoir le projet qui va donner le maximum d'avantages à l'étoile ferroviaire de Perpignan et de ses plateformes, en permettant aux voyageurs de prendre le TGV ou le TER à Perpignan centre et d'utiliser la ligne actuelle pour les TER, de pouvoir mettre plus de trains TER sur la ligne actuelle. Aux TGV d'assurer les correspondances en arrivant à Perpignan centre, que ce soit pour partir vers Villefranche, Prades et les stations des Pyrénées ou alors d'aller vers les stations du littoral, et pour le fret. Et pour le fret, tout le monde se dit que le fret ne marche pas, sauf que Bruno vous a dit, le nombre de trains a pris 50 % en six ans. Il y a quelque chose qui marche très bien ici, dont on est très fiers, c'est la troisième voie sur l'autoroute, ça, ça marche super bien. Et ça n'embête personne de refaire une troisième voie sur l'autoroute. De temps en temps, il y en a qui tombent du pont, mais ce n'est pas grave. Donc se pose la question de : est-ce que, dans vingt ans, on fait une quatrième voie, sur l'autoroute ? C'est quand même une des questions qui est posée. Le schéma qui vous est proposé, il vous dit quoi ? Madame, s'il vous plaît, je finis de répondre à votre question.

Estelle BRISSET : Laissez monsieur Parant répondre. On viendra vers vous, monsieur. Il répond aux questions. Madame vient vous voir avec un micro, vous avez la parole dans deux minutes.

► **Jean-Marc PUJOL, président, Communauté d'agglomération Perpignan-Méditerranée** : Il faudrait donner le micro à ce monsieur, ça fait une heure qu'il le demande.

Estelle BRISSET : C'est ce qu'on fait, absolument. On laisse juste Édouard Parant terminer de répondre.

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Ce qui va permettre de développer les plateformes des Pyrénées-Orientales et de créer de l'activité, ce n'est pas d'arrêter des trains qui n'ont pas vocation à s'y arrêter. C'est de créer de la valeur ajoutée ici. Oui, c'est ici qu'il faut la créer, sur les différentes plateformes du Boulou, de Cerbère et du marché Saint-Charles. Ces trains, il ne s'agit pas de les remplir, il s'agit après de leur donner un créneau horaire pour qu'ils circulent. Et c'est sûr qu'avec deux lignes, ça marche nettement mieux que si je concentre dans un seul goulet d'étranglement tous mes trains. Donc l'intérêt pour vous et pour que les plateformes locales fonctionnent bien, c'est de leur permettre d'avoir ce qu'on appelle des sillons compétitifs au départ des plateformes, et donc de faire en sorte que tout ce qui n'a pas vocation à s'y arrêter ne vienne pas engorger le réseau régional. C'est ça, l'intérêt, d'avoir ce doublé de lignes. J'en ai fini.

Estelle BRISSET : Alors, monsieur ?

► **Un intervenant de Peyrestortes :** Bonjour, je suis simple habitant à Peyrestortes. Je voulais vous dire, monsieur Parant, que vos plateformes régionales sont des petites plateformes qui ne deviendront jamais grandes. Les plateformes dont vous parlez, vous, c'est celle de Barcelone, c'est ça qui fait passer énormément les trains qui seront de 250 trains par jour, jour et nuit, et nous ne verrons que passer des trains et pas autre chose. C'est tout ce que je voulais vous dire.

Estelle BRISSET : Alors, monsieur ?

► **Bruno Delmas, président de l'Olivier :** Bruno Delmas, je suis le président de l'Olivier. Nous sommes une formation politique locale. Je tenais d'abord à me réjouir de voir quelques élus de l'agglomération se réveiller au sujet du tracé alternatif et je voudrais en profiter pour rendre hommage à monsieur Sempéré, monsieur Belmas et l'ensemble des membres de PMVC, qui se battent seuls depuis 25 ans sur ce projet. C'est important de le souligner, parce que dans ce département, l'autisme des élus est assassin. Ce dossier et cette concertation, comme toutes ces concertations, malheureusement, c'est des salamalecs de concertation. Vous savez très bien comme moi que vous avez décidé que cette ligne se ferait ainsi, on est sur un tracé qui date depuis 1990, 25 ans de palabres, 25 ans de dossiers, de photocopies, un simulacre de concertations pour rien. Donc on le sait, à quatre mois, malgré le réveil de nos élus qui ont fait les marmottes depuis dix ans, eh bien dans quatre mois, le 17 juin, vous allez déposer ce tracé qui est assassin pour les Pyrénées-Orientales. Ça, c'est la vérité. Alors aujourd'hui, on nous parle de rapport coûts/investissements/rentabilité, et effectivement, dans ce département, on est habitués aux coûts/investissements/rentabilité, on l'a vu sur Saint-Charles avec la plateforme de fret, 54 millions, on plombe les finances de la ville, de l'agglomération, là-dessus, dans l'investissement/rentabilité, on connaît ce genre de coups dans le département et on voit là où ça nous mène. Moi, maintenant, j'aimerais que les élus sortent de ce terrain d'opacité. Monsieur Pujol, et je le salue, vient de le faire, donc je le salue publiquement. Je demande simplement que dorénavant et jusqu'au 17 juin, l'ensemble des élus de ce département prenne ses responsabilités et fasse délibérer définitivement leurs conseils municipaux contre ce tracé. Premièrement. Madame Olier, c'est bien gentil, laissez-moi terminer, s'il vous plaît. Donc des délibérations, si on veut que les élus sortent du fourré. Madame Malherbe, qui a déraillé tout à l'heure dans son intervention, pareil, pour le Conseil général. Et quant à madame la vice-présidente de la région, vous pouvez nous dire que vous travaillez sur l'aménagement, que vous ne prendrez pas de position sur le tracé, croyez-moi, nous allons vous inviter, nous les Catalans, à ce que vous preniez une position très claire avant les prochaines élections régionales sur ce tracé, quand vous nous entendrez. On ne va pas vous accabler, monsieur Parant, mais j'aimerais simplement vous dire une chose : les Catalans ont un emblème, c'est le bourre, comme on dit, l'âne. Pas parce qu'on est bêtes, mais parce qu'on est têtus. On a fait reculer bien plus gros que vous, notamment monsieur

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

Frêche sur la Septimanie et cette ligne à très haute tension. Souvenez-vous, le 17 juin, en déposant le dossier à Paris, souvenez-vous d'une chose le 17 juin, vous et vos collègues, c'est que sur ce dossier, nous ne vous laisserons pas passer là où vous souhaitez passer, il y aura du sang et des larmes, les Catalans seront là et ne laisseront pas passer ce tracé. Merci.

Estelle BRISSET : Bien, l'identité catalane s'exprime ce soir. Il y avait monsieur qui souhaitait prendre la parole, ici. Et après, monsieur en haut, en blanc. Présentez-vous, s'il vous plaît.

► **Claude AUGER, président, association Énergie TGV :** Pendant un instant, j'ai cru entendre Churchill, dites donc. Claude Auger, président de l'association Énergie TGV. Je voulais rappeler que dans les Pyrénées, le transport fret représente seulement 3 % du fret, le transport ferroviaire, entendons-nous. Dans les Alpes, il est de 15 à 20 %. J'ai entendu que vous étiez contre le transport international, c'est bien, parce que s'il y a des transporteurs routiers ici, ils doivent être ravis, j'aime autant vous le dire, et ce n'est pas 13 000 camions que vous allez avoir en 2020, mais c'est 30 000. Alors maintenant, on a parlé que tout était bien dans la gare de Perpignan, c'est merveilleux. Moi, je m'aperçois d'une chose, c'est qu'il y a des gens qui ont besoin d'aller à Barcelone et que les AVE, ils les prennent encore à Figuières parce qu'on n'est pas capables de les faire rentrer à Barcelone. Si tout est bien, c'est parfait, il faut continuer comme ça. Là, ma foi, on est partis pour enterrer la Ligne Nouvelle, donc il n'y a pas de raison de s'arrêter là. Je vous remercie.

Estelle BRISSET : Merci pour votre intervention, il y a monsieur au fond.

► **Maurice BATUT :** Bonjour, messieurs-dames, Maurice Batut, je travaille à Perpignan Méditerranée, au service qualité des milieux. Je ne voudrais pas rentrer dans le débat sur le choix de la ligne. La question que je souhaite poser correspond au tracé qui est proposé. Je pense qu'il est un petit peu prématuré de demander si des évaluations de la propagation du bruit, il y a des cartes de bruit, somme toute, ont été faites, notamment pour les questions en remblai. Je voudrais poser une question relative à l'eau. J'ai lu, j'ai un peu regardé les dossiers que vous aviez, les petits fascicules, la démarche semble correspondre à une logique d'eaux de surface, sur des terrains relativement imperméables. Or, au sud-est d'Opoul, vous passez sur un terrain calcaire, carrément karstique, donc très sensible aux moindres pollutions. Il s'agit d'une nappe, enfin quand je dis « nappe », pour un terrain karstique, c'est un peu abusif, mais c'est une ressource en eau qui, actuellement, n'est pas exploitée ou très peu et pour laquelle on pense sérieusement pour l'avenir. Donc j'aimerais savoir si vous avez réfléchi, dans le cadre du tracé proposé, qui, de toute manière, passe par là, à la protection de ces réseaux karstiques.

Estelle BRISSET : Une réponse, Édouard Parant ?

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Oui, je vais donner la parole à Nicolas Aladern. Juste un point qu'il faut avoir à l'esprit, sur ce secteur-là, il n'y a pas de trains de fret, au niveau d'Opoul, il n'y a que des TGV, donc la pollution qui peut arriver est une pollution au moment des travaux, pas une fois que les trains circulent. Nicolas, est-ce que tu peux rappeler les études qui ont été conduites, vis-à-vis de la préservation de la ressource en eau ?

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : Oui, donc au niveau de la préservation en ressources en eau, il y a eu des études menées en plusieurs étapes. La première étape a été de justement identifier ces zones karstiques, puisqu'il y en a deux principales sur du tracé, une au niveau de la Gardiole, au niveau de Montpellier, et bien sûr les Corbières dans le département. Donc la première étape a été de classer la vulnérabilité de ces zones, par rapport à ce qui est fait d'habitude et ensuite, en deuxième étape, en fait, on a réalisé ce

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

qu'on appelle les traçages hydrogéologiques. Donc typiquement, il y en a à Opoul qui a été fait. On a injecté du traceur, un colorant et en gros, on a regardé où ça sort, si ça sort, pour connaître l'influence que peut avoir un éventuel tracé sur ces écoulements souterrains. En fait, on a suivi toutes les sources autour de l'étang, principalement, et aujourd'hui, on a eu une sortie au niveau de [Fontès Ramar] bien connu dans le département. Donc en fait, on a mis en évidence un cheminement à travers les corbières, qui sort du côté de [Fontès Ramar]. Tous les autres sites que l'on a suivis n'ont pas donné de résultats, en fait, on n'a pas retrouvé de traceur. Donc par rapport à ça, Édouard l'a bien précisé, le TGV, sur un transport uniquement voyageurs, n'a pas de pollution chronique. Donc la seule pollution sera au niveau des travaux. Là, il y a toute une série de précautions qui sont mises en place, afin de ne pas polluer, justement, ces sources.

► **Jean-Marc PUJOL, président, Communauté d'agglomération Perpignan-Méditerranée** : Il faudrait qu'on arrive à la synthèse, quand même. On est dans la concertation, il faudrait arriver sur la synthèse, parce que la synthèse, en fait, c'est quoi ? C'est de savoir si le surplus prévisible de trains de marchandises va permettre d'amortir les 500 millions d'euros. Il va falloir qu'on me l'explique, ça.

Estelle BRISSET : Maintenant, la parole est à la salle, on leur laisse la parole, ils l'ont demandée. Monsieur ?

► **Michel GAILLARD, de Toulouges** : Bonjour, Michel Gaillard, association sur Toulouges. Je ne vais pas faire une intervention directe sur la ligne, juste une intervention par rapport au nombre de trains de marchandises qui entrent sur la ville de Perpignan. Sur le schéma qui nous a été présenté, je ne sais plus comment s'appelait le monsieur qui nous l'a présenté.

Estelle BRISSET : Bruno Beauchet.

► **Michel GAILLARD, de Toulouges** : Tout simplement, c'est essayer de voir s'il n'y a pas une possibilité, sur toute la ligne qui vient de Cerbère, de pouvoir dévier l'ensemble des trains de façon à ce que ça prenne la ligne LGV qui existe déjà, plutôt que de descendre par la ligne d'Elne. Idem, pour les trains qui descendent de Montpellier, qui remontent, qui repassent par le centre-ville, d'éviter une partie du centre-ville de Perpignan. Je crois qu'il y a peut-être une étude à mener là-dessus, de façon à ce que l'impact sur la ville de Perpignan soit moindre. Les élus vont tout de suite « piger », c'est sur Maillolles, par exemple, il y a quand même des habitants et nous avons des trains qui passent dans cette zone-là, de marchandises. L'ensemble des trains de fret est envoyé sur cette zone. C'est quelque chose qui est relativement impactant pour les riverains. Je ne reviendrai pas sur l'ensemble, je crois que le débat est quand même houleux, ce soir, c'est chaud. Pour nous, au niveau de notre association, on ne partage pas tout à fait le même point de vue, parce qu'on habite Toulouges, donc on est très impactés par ce qui existe déjà, et effectivement, notre souhait était que notre ville ne soit pas totalement contournée. Et cela aurait pour intérêt, si on n'a plus ce fret, de pouvoir libérer les lignes qui existent actuellement pour en faire une alternative au déplacement des populations et, qui plus est, sur la partie d'Elne, Argelès, etc., qui est quand même une zone extrêmement habitée, pour essayer de voir et de mettre en place une alternative, qui peut être soit un tramway, puisque le barreau existe déjà, donc de le récupérer sans qu'il y ait trop d'impact sur les populations et de pouvoir structurer. Ou mettre en place un tram-train, qui est une alternative moins confortable. Nous, on avait un projet, mais on ne va pas le mettre là, sinon, je ne suis pas sûr qu'on sorte de la salle, c'est pour ça.

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

Estelle BRISSET : Vous pouvez éventuellement prendre contact après la réunion avec Bruno Beauchet qui est là, et éventuellement approfondir ce point, qui est assez précis. Qui d'autre souhaite prendre la parole ?

► **Michel SEMPÉRÉ, Président de l'association PMCV :** Je reviens un peu sur la variante. Simplement, la première chose, je demanderai donc à la vice-présidente et à madame Malherbe, présidente du Conseil général, l'intérêt que vous voyez. Vous parlez de territoire, de l'intérêt, de l'emploi, etc., vous trouvez un tracé qui va aller de Rivesaltes au Soler, qui va dans Perpignan, quel intérêt économique vous trouvez sur ce secteur-là ? Vous en parlez, vous dites qu'on lève des emplois, il y a le futur, mais on a entendu fret international, etc., c'est un droit de passage sans aucune contrepartie, qu'on est en train de donner. C'est pour ça qu'on est en train de se battre. S'il y avait un intérêt économique, pour nous, le TGV, c'est Montpellier-Rivesaltes-Perpignan-Barcelone, ce n'est pas Montpellier-Rivesaltes-Espira-de-l'Agly-Peyrestortes-Baho-Le Soler-Toulouges. Et là, ça passe, il n'y a pas aucun intérêt. J'en viens maintenant à la variante, c'est pour cette raison que nous avons, nous... on a entendu monsieur Pujol qui est pour la ligne à 100 %, il est évident que cette solution nous va très bien. Maintenant, le plus qu'on avait à ajouter par rapport à cette idée-là, c'était justement cette variante. Cette variante, il faut savoir que d'abord, l'agglo l'a demandée depuis le 14 septembre, monsieur Parant, c'est là où il est en désaccord, il faut quand même le signaler, ce n'est pas respectueux de la concertation, justement, monsieur Parant a mis cinquante jours avant de lire la lettre de monsieur Pujol. Je trouve que pour le partenaire, ce n'est pas tellement correct, puisque monsieur Parant a découvert le 5 novembre 2014, quand nous sommes allés à Montpellier cette lettre-là, il nous a dit « je vais voir le problème ». Ce problème a été vu entre le 5 novembre et le 17 novembre, où l'équipe de monsieur Parant a présenté une variante qui ne nous convenait pas, puisque justement, elle passait sur Saint-Charles. On en a discuté à ce moment-là, on a dit « positionnez-vous différemment » et il a fallu attendre le 8 avril, c'est-à-dire la semaine dernière, de se rencontrer en préfecture, pour qu'on découvre l'étude. Parce que l'étude, elle n'est pas discutée là, comme ça, en public. Il fallait d'abord que RFF la présente aux élus, en notre présence, puisque c'est nous qui l'avons demandée, et l'agglo a poussé à cette demande. Et puis également, monsieur Puigmal avait posé la question, vis-à-vis du Conseil général, avait posé la question à monsieur Touati. Donc on arrive cinq mois après notre demande, au mois de décembre, on nous présente, alors qu'on a une réunion en préfecture, tout ça pour quoi, en réalité ? Parce que nous avons fait des lettres recommandées à monsieur Touati, à la préfecture, à monsieur Parant, etc., il a fallu la « grosse artillerie » pour arriver à ce qu'on nous présente une étude. Une étude qui est un réquisitoire, ce n'est pas une étude comparative, c'est un réquisitoire, parce que quand on l'a eue mercredi pour en discuter en préfecture, il y avait quarante pages. À l'évidence, on ne pouvait pas discuter comme ça de la variante. Cette variante, pour nous, a encore des anomalies, il faudrait la discuter puisqu'elle peut s'améliorer, avoir un coût moindre. Et l'avantage, parce qu'on parle de TGV international, etc., cette variante est uniquement faite pour les trains de marchandises, justement, ce n'est pas pour les TGV, parce que si on commence à dire, si SNCF Réseau dit « tous les TGV voyageurs vont passer par la gare de Perpignan », on ne comprend plus. On ne comprend plus ou on comprend très bien ce qui a été dit à la fin, c'est qu'on fait un tracé pour les trains internationaux. J'ai noté 50 %, 29, ça veut dire qu'il y en avait 14, ce n'est pas un drame, ça ne fait pas une augmentation qui fait peur. Et là, dans les documents que vous avez montrés, une augmentation de 15 % qui est prévue, alors 15 % de 29, ça fait 3-4 trains de plus. Franchement, si c'est ce qui doit rentabiliser la ligne, il y a des calculs qui nous échappent. On a parlé de 200 trains et 15 % sur 29, ça ne fait pas 200 ou alors, je me trompe, ou alors, je ne sais plus calculer. Voilà un certain nombre d'éléments.

► **Jean-Marc PUJOL, président, Communauté d'agglomération Perpignan-Méditerranée :** Moi, je voudrais répondre quelque chose.

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

► **Hermeline MALHERBE, présidente, Conseil Département des Pyrénées-Orientales** : Monsieur le maire, je voudrais juste dire quelque chose, sinon, ça induit en erreur l'ensemble des gens qui sont là. Moi, je n'ai jamais défendu, à aucun moment, le tracé dont vous parlez, à aucun moment. J'ai toujours dit, c'est ce que j'ai dit tout à l'heure en arrivant, c'est ce que j'ai continué à dire, après, je sais qu'il y en a qui paradent, ici, qui sont juste là pour dire tel ou tel. Mais vous, vous avez travaillé sur le dossier depuis le début et vous avez travaillé sérieusement sur le dossier, il y a différentes associations qui sont dans cet esprit-là. C'est un esprit de concertation, avec lequel je suis complètement d'accord. Donc à aucun moment je n'ai défendu ce tracé. Ce que j'ai défendu, c'est le projet global de la deuxième ligne, parce que pour moi, il est indispensable, justement, par rapport au développement du TER et du fret, sur la première ligne. Après, il s'agit, et c'est ce que j'ai dit en premier lieu, de trouver la meilleure solution. Et la meilleure solution, c'est peut-être, effectivement, l'ancienne ligne, c'est peut-être la nouvelle, mais ce n'est pas moi qui ai décidé quoi que ce soit. Donc il ne faut pas faire dire aux élus ce qu'ils n'ont pas dit. Je voulais préciser cela.

► **Jean-Marc PUJOL, président, Communauté d'agglomération Perpignan-Méditerranée** : Moi, je voulais dire simplement une chose. Quand on parle d'emploi, d'économie, etc., si le TGV devait régler les problèmes de l'emploi en France, il n'y aurait pas 5 millions de chômeurs. C'est tout à fait en dehors de tout ça. En Espagne, ils ont plus de lignes de TGV que chez nous, et encore plus de chômage. Ne nous trompons pas. Le but de notre réflexion, c'est l'intérêt économique. Je ne vois pas l'intérêt économique de trouver une ligne de 6,5 kilomètres qui va coûter 500 millions d'euros pour 8, 10, 20, 30 trains de plus. Je ne le vois pas. Je veux bien qu'on m'explique tout ce qu'on veut sur ce sujet, comme l'a dit monsieur Parant, il y aura un calcul coûts/intérêts, je dis « faites attention sur ce sujet », parce que l'illusion que tout le monde veut être transporté par le train, c'est une illusion en matière économique. Je ne dis pas que ça n'existe pas, mais regardez Barcelone. Barcelone a fait des choix, aujourd'hui, qui sont des choix liés au transport par bateaux et au transport par camions. Saint-Charles a fait des choix qui sont imposés par la clientèle, qui sont du transport par camions, parce que quand il faut livrer à deux heures du matin, à Caen, une grande surface, avec des oranges ou des tomates, il n'y a que le camion. Alors faites attention, faisons attention. L'exemple qui nous est porté aujourd'hui de TP Ferro, qui est en dépôt de bilan, ça a été aussi sur des prévisions, qu'on allait faire passer des dizaines et des centaines de trains par le tunnel. Ne nous trompons pas là-dessus. Revenons, excusez-moi du terme, au bon sens paysan.

Estelle BRISSET : Il y a madame qui voulait prendre la parole.

► **Une intervenante, madame DULAC, de Perpignan** : Bonjour, je suis madame Dulac, de Perpignan. J'ai envie de dire à monsieur le maire, monsieur Pujol : est-ce que c'est à nous qu'il faut dire « ne nous trompons pas » ou à monsieur Parant ? Quant à madame Malherbe, j'aimerais lui demander aussi qu'elle prenne position. Quant à monsieur Parant, j'aimerais lui demander aussi s'il est prêt, après cette réunion, de prendre en compte le fait qu'on n'en veut pas, de ce trajet, parce que le 17 juin, c'est important, et c'est important pour nous, en tant que Perpignanais et en tant que Catalans.

Estelle BRISSET : Vous vouliez que madame Malherbe prenne position sur le tracé ?

► **Une intervenante, madame DULAC, de Perpignan** : Surtout la position de monsieur Parant.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Alors, je vais répondre, effectivement. D'abord, on n'est pas dans la personnalisation, je représente aujourd'hui une institution qui est un établissement public, qui a mandat pour étudier, c'est le ministre qui nous le demande, un

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

projet qui va de Montpellier à Perpignan et qui doit répondre à des objectifs qui ont été validés, comme vous l'avez vu, depuis 2009. L'opportunité du projet a été validée, y compris par la commission nationale du débat public en 2009. Aujourd'hui, on voit des crispations sur le tracé. Ce qui va ressortir de cette réunion, c'est que les personnes présentes ici sont majoritairement contre un tracé qui viendrait s'inscrire dans les communes de Baho, Peyrestortes, Le Soler. Donc ça, ça va être tracé de manière très simple. Après, ce qu'il va se passer le 17 juin, c'est la réunion de l'ensemble des partenaires cofinanceurs qui doit faire remonter quel est leur choix sur le tracé au ministre. Donc ce n'est pas le choix de monsieur Parant qui va ressortir. Monsieur Parant, il a fait les études et il vous a présenté les résultats des études. Après, s'il y a une décision de ne pas faire, c'est une autre décision, d'ailleurs, on n'est pas encore aux travaux. La question, c'est déjà d'avoir l'enquête publique. Donc la prochaine étape à franchir, c'est déposer un dossier pour aller à l'enquête publique et obtenir le décret d'utilité publique, est-ce que ce dossier, finalement, pose problème ou pas, et sur quels volets. Vous savez qu'il y a des commissaires enquêteurs, au moment de l'enquête publique, qui peuvent rendre, on l'a vu ailleurs, des avis favorables et des fois des avis défavorables. Mais ma mission, moi, c'est de vous présenter les résultats des études, de manière la plus transparente possible, sur ce qui a été commandé à l'établissement public. C'est ce qu'on fait actuellement, ce soir.

Estelle BRISSET : Il y avait monsieur, peut-être la dernière question ? Non, madame Meunier-Polge, vous voulez réagir, peut-être ? On va laisser madame Meunier-Polge et vous conclurez pour la dernière question.

► **Marie MEUNIER-POLGE, vice-présidente, région Languedoc-Roussillon :** Simplement, au moment du débat, je l'ai déjà dit tout à l'heure, la région Languedoc-Roussillon, aujourd'hui, ne se prononcera pas sur un tracé, ce sera à l'issue de la série de réunions publiques que nous allons avoir sur tout le grand territoire. La seule chose que je voudrais dire, c'est que nous sommes quand même dans des territoires, le Languedoc-Roussillon, traversés par des murs de camions, particulièrement ce territoire, ici, et à un moment donné, je voudrais dire que le fret représente... c'est de l'économie, monsieur, bien sûr. Mais peut-être qu'à un moment donné, le fret représente aussi une alternative sur laquelle on doit réfléchir. Écoutez-moi, je vous écouterai après, on est dans le débat. Je pense quand même que ces réflexions que nous avons à mener autour de cette ligne à grande vitesse est une occasion aujourd'hui pour les années qui arrivent de traduire autrement l'économie, sur ces grands territoires. Avec les camions que nous avons, l'autoroute, tout le monde s'y habitue, on pourra faire trois voies, quatre voies, cinq voies, six voies, et puis ça continuera indéfiniment. Peut-être qu'à un moment donné, il faudra arrêter et réfléchir autrement. Là, c'est une occasion qui nous est donnée par l'État de réfléchir autrement. On le fait avec vous, il n'est pas question de faire un tracé qui soit contre les populations. Si les réunions publiques existent, elles sont pour entendre la voix de chacun.

Estelle BRISSET : Merci. Monsieur ?

► **Brice LAFONTAINE, maire-adjoint à Perpignan :** Très rapidement, je souhaiterais tout d'abord rectifier une intervention que j'ai entendue. Les élus ne sont pas contre la population, il n'y a pas la population d'un côté, les élus de l'autre. Il y a des délibérations qui ont déjà été prises dans les conseils municipaux, il y a un conseil d'agglomération dont j'ai parlé tout à l'heure, il y a un an, qui a déjà débattu sur ce sujet et qui s'est déjà prononcé sur le fait qu'il n'y aura pas de volonté de l'agglomération de contourner Perpignan sans aller dans le département. Ça, c'est une évidence. Les élus, nous sommes des citoyens et à ce titre, nous défendons l'intérêt des citoyens. D'ailleurs, nous sommes là pour ça, de toute façon. J'apprends d'ailleurs que nous avons gagné un manifestant catalaniste, donc j'en suis heureux, en tant que responsable du mouvement catalaniste, de compter un nouveau manifestant. Moi, il y a juste quelque chose que je n'ai pas entendu, qui m'a un petit peu

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

étonné, c'est qu'on parle d'une proposition qui a donc apparemment 25 ans, si je ne me trompe pas, qui a coûté plusieurs dizaines de millions d'euros d'études, au final, pour rien, on le voit bien. Au contribuable, il faut le préciser, bien sûr, ça ne tombe pas d'ailleurs, comme disait Jean-Marc Pujol tout à l'heure, ça vient des contribuables, évidemment. Moi, ce que j'aurais voulu voir, comme étude, c'est une variante de la ligne actuelle doublée. Pourquoi forcément contourner la gare de Perpignan ? C'est ça, que je n'arrive pas à comprendre. Il faudrait obligatoirement passer par la ligne de Perpignan, l'améliorer, peut-être qu'on n'a pas été assez clairs, dans notre demande, peut-être qu'on aurait dû mieux l'écrire, mais pourquoi ne pas passer par la ligne actuelle améliorée, donc doublée si c'est nécessaire, pour avoir un fret d'un côté et la LGV voyageurs également ? Et dans le même temps, si vraiment il s'agit de gagner du temps et de faire des économies, nous, on a cette proposition de passer par Perpignan en améliorant la ligne et dans ce cas, pourquoi avoir acté Narbonne-Béziers ? C'était ma question, tout à l'heure, à laquelle je n'ai pas eu de réponse. Pourquoi un bassin de population de Perpignan de 250 000 habitants n'aurait pas de ligne ou aurait un contournement et des bassins de population de 50 000 habitants auraient deux gares de 25-30 kilomètres d'écart l'une de l'autre, ça paraît assez aberrant.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Pour faire court, pour répondre à votre question et pour éviter de relancer des études qui coûtent très cher, je vous invite à reprendre les conclusions du débat public de 2009, des réunions se sont tenues d'ailleurs ici, en présence de monsieur Richer, qui était à la commission particulière du débat public. Il y avait quatre scénarios qui ont été présentés. Le premier de ces scénarios, c'était : avant de faire une ligne nouvelle, est-ce qu'on ne peut pas se débrouiller avec l'actuelle ? C'est la première question qui a été posée au débat public. Et c'est la première qui a été écartée. D'ailleurs, personne n'en a parlé. Une des problématiques qui a été soulevée, c'est : comment aller faire des travaux dans un projet où, aujourd'hui, tout est classé vis-à-vis de l'environnement en zones Natura 2000 ou dans des étangs et pour une ligne qui, de toute façon, ne pouvait rouler qu'à 160 ? Donc on ne répondait pas aux objectifs du projet, si l'objectif du projet était d'aller plus vite et on ne répondait pas au niveau des contraintes techniques, comment préserver l'ensemble des milieux lagunaires traversés. Donc cette solution, vous pouvez reprendre les études, il y en a eu pour 2,7 millions d'euros, n'a pas été retenue et ça a été unanime. 2009, les études.

Estelle BRISSET : Est-ce qu'on enchaîne, peut-être ?

► **Un intervenant :** Il n'a pas répondu. Et Narbonne-Béziers ?

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Qu'est-ce qui vous gêne, sur Narbonne-Béziers ?

► **Un intervenant :** Les gares.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Oui, et donc ?

► **Brice LAFONTAINE, maire-adjoint à Perpignan :** S'il faut parler de vitesse, pourquoi on a deux gares sur Narbonne et Béziers, premièrement ? Et deuxièmement, ma question n'était pas sur Rivesaltes, les lagunes, l'étang, tout ça, ma question, c'était sur Perpignan, pourquoi on doit forcément contourner Perpignan et pourquoi on ne pourrait pas passer par Perpignan ? À ce que je sache, il n'y a pas de lagunes à Perpignan, donc il n'y a pas de préservation d'espaces naturels à Perpignan, on peut très bien passer par Perpignan.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Mais c'est ce qu'on vous propose pour les TER et les TGV.

► **Brice LAFONTAINE, maire-adjoint à Perpignan :** Pas pour tous, vous proposez un contournement de Perpignan qui ne va pas personne.

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

Édouard PARANT, SNCF Réseau : On n'a pas dû assister à la même réunion. Là, tous les TGV et tous les TER passent par la gare actuelle. Donc le fret, ce qui vous a été présenté avec les animations, c'est la possibilité pour les plateformes locales d'utiliser le réseau existant et le fret international, qui ne s'arrête pas, lui, par contre, d'éviter le centre-ville de Perpignan.

► **Brice LAFONTAINE, maire-adjoint à Perpignan :** Ainsi que les TGV, ce qui a été dit tout à l'heure, c'était la nuance qui a été dite tout à l'heure à la présentation, c'est-à-dire qu'il y aurait la majorité, et ça a bien été dit, j'aimerais que monsieur le redise si c'est nécessaire, la majorité des trains qui continueront de passer par Perpignan parce qu'il y a intérêt à ce que les trains se remplissent à Perpignan, la majorité et pas l'unanimité, pas tous les trains. C'est bien ce qui a été dit, ce n'est pas tous les trains. Les trains internationaux, Barcelone, Hambourg, etc., ne passeront pas par Perpignan.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Monsieur Beauchet parlait des trains de fret.

Estelle BRISSET : Est-ce que vous voulez qu'on confirme ce point ?

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Aujourd'hui, vous avez une politique de desserte qui vous dit qu'on a intérêt à desservir Perpignan. Mais quel est l'intérêt d'un transporteur. Peu importe qu'ils fassent des trains, des avions ou des bus, il s'arrête là où il y a des clients. S'il n'y a pas de clients, il ne s'arrête pas. C'est l'étude, tout est en ligne, vous pouvez regarder, depuis trois ans, déjà. La majorité, vous n'allez pas demander un monopole sur les arrêts. Adressez-vous à la SNCF. Narbonne, ils vont s'arrêter dans une gare nouvelle, pour ceux qui s'arrêtent, mais tous les TGV ne s'arrêteront pas dans la gare de Narbonne.

Estelle BRISSET : Ils s'arrêteront en gare de Perpignan.

► **Jean-Marc PUJOL, président, Communauté d'agglomération Perpignan-Méditerranée :** Sur le fond du sujet, on ne va tourner autour du pot pendant trois heures, parce qu'à chaque fois, les prévisions ne s'avèrent pas justes, à chaque fois. Excusez-moi, faisons un calcul financier. Moi, je vois aujourd'hui qu'on a un transport combiné qui a coûté 50 millions d'euros et on n'arrive pas à mettre des caisses sur le transport intermodal. Quand on me dit « les murs de camions », moi, je veux bien, mais les murs de camions, c'est des emplois, c'est des gens qui sont d'accord pour les conduire et c'est des gens qui travaillent avec des camions. L'idéal, la vision idyllique d'une société où il n'y a pas de camions, il n'y a pas de voitures... moi, je veux bien qu'on commence par ne pas prendre les voitures et les camions. Je dis qu'aujourd'hui, le calcul doit être fait sur la rentabilité d'une ligne qui va coûter 550 millions d'euros, sans compter les difficultés. Parce qu'on est très clair, sur les endroits où la traversée est possible, ça ne pose aucun problème. Ça pose le problème en milieu urbain. Et je dis : faisons le calcul pour ce milieu urbain et pour l'éventualité d'avoir 20, 30, ou 40 trains de marchandises de plus, ça vaut le coup de dépenser autant d'argent et de causer autant de difficultés. Moi, je crois qu'il faut être simple, là-dessus, parce que de toute manière, vous savez, en France, si on acceptait de comprendre que c'est l'économie qui conduit la politique et pas l'inverse, on n'en serait pas là aujourd'hui. Les grandes théories, je les ai toutes entendues, moi. Pour finir, que ce soit Réseau Ferré de France, que ce soit la SNCF, on va chercher l'argent où ? Dans la poche des contribuables et ils ne peuvent plus continuer, les contribuables. Revenons sur ce que j'appelle le basique, c'est-à-dire : on pense qu'il va passer tant de trains, tant de trains, ça coûte je ne sais pas combien, 15 000 euros, je crois, donc voilà ce que ça va rapporter et voilà ce que ça va coûter. Et lorsque cette étude sera donnée, on pourra en discuter tranquillement et on fera la comparaison. Revenons sur des bases saines.

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

Estelle BRISSET : Il y a encore des mains qui se sont levées, il se fait tard, est-ce que vous voulez qu'on continue ? On prend encore des questions ? On clôture la réunion et éventuellement, vous posez vos questions en fin de réunion ? Je crois qu'il est peut-être temps de s'arrêter. Vous vous êtes déjà exprimé, est-ce que vous ne voulez pas continuer en fin de réunion et on va clôturer ? Donc je vous remercie tous pour votre participation active. On va conclure. Est-ce que les élus en tribune, madame Malherbe, vous voulez dire un mot de conclusion ?

► **Hermeline MALHERBE, présidente, Conseil Département des Pyrénées-Orientales** : Oui, parce qu'effectivement, par rapport à la concertation et à tous ceux qui sont là, l'intérêt est bien d'entendre, et c'est ce que je disais au début, mais je le redis, sur cette conclusion, il est bien d'entendre tous ceux qui veulent s'exprimer. Il n'y a pas tout à fait tout le monde qui s'est exprimé, mais il y a une grande partie. Il y a une deuxième réunion sur le territoire départemental, tout aussi importante, même si elle n'est pas sur le territoire de l'agglomération, sur Salses, le 28 avril. Donc tous ceux qui demandent des éléments de réponse par rapport au conseil départemental, la moindre des choses, c'est effectivement de respecter aussi le délai de cette réunion, et on y sera également. Donc la concertation importante dans ce cadre-là et après, effectivement, les décisions qui arriveront. Je rappelle simplement que les transporteurs, aujourd'hui, la plupart des transporteurs aujourd'hui sont ravis de pouvoir utiliser le fret, contrairement à ce qui a été dit, ils ne sont pas que sur les routes, donc c'est important de le savoir, dans notre département, que la plateforme internationale Saint-Charles, qui est une petite plateforme, c'est la première d'Europe, donc c'est quand même le premier employeur, au-delà des services publics, c'est le premier employeur privé de notre département. Donc il est aussi important qu'il soit là pour s'exprimer et pour dire dans quel état d'esprit il va. Donc après, à côté de tout ça, moi, je trouve que c'est fondamental de prendre en compte tout ce que peuvent dire les riverains, parce que c'est eux qui vont effectivement pâtir, c'est eux qui pâtissent déjà, pour certains, des gênes. Mais effectivement, à Perpignan, a priori, ce n'est pas gênant d'être gêné par le bruit des TGV.

Estelle BRISSET : Merci. On va conclure cette réunion. Merci à tous pour cette participation active, catalane. Une deuxième réunion dans les Pyrénées-Orientales le 28 et des réunions dans tout le département jusqu'au 29, vous avez le site Internet et les coupons-réponse à l'entrée, merci à tous, bonne fin de soirée.

Fin de la réunion à 20h45.