

COMPTE-RENDU

Réunion publique

Mardi 28 avril 2015 – SALSSES-LE-CHÂTEAU

Salle des Fêtes



Les intervenants des partenaires co-financeurs sont :



- **Hermeline MALHERBE**, Présidente, Conseil Départemental des Pyrénées-Orientales
- **Jean-Claude GAYSSOT**, vice-président, Région Languedoc-Roussillon

Les intervenants de SNCF RÉSEAU sont :

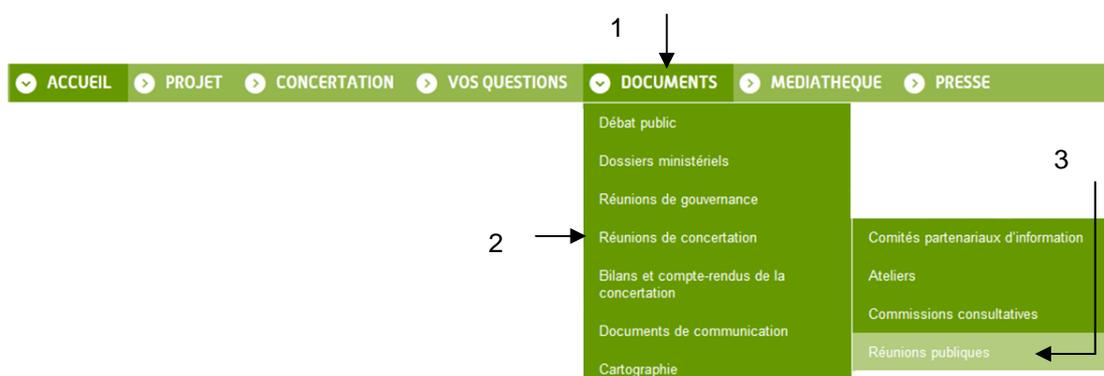
- **Édouard PARANT**, chef de mission du projet Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan
- **Nicolas ALADERN**, responsable des études techniques
- **Antoine HANTZ**, responsable des études environnementales
- **Anne-Lise GIBBE**, chargée de concertation
- **Bruno BEAUCHET**, responsable des études socio-économiques
- **Bruno PÉAN**, responsable cartographie
- **Fabrice CARAYON**, chargé des opérations foncières

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 18h15, en présence de 160 personnes.

Estelle BRISSET : Mesdames et messieurs, on va commencer, prenez place, je vous laisse quelques instants pour vous installer. Bonsoir à tous, et bienvenue à cette réunion d'échange sur le projet ferroviaire Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan. Je suis Estelle Brisset, je suis l'animatrice de cette réunion, mon rôle ce soir sera de faciliter les échanges entre vous et les intervenants présents sur scène. Avant de démarrer, je vais continuer justement avec les présentations, puisque nous avons en tribune les représentants des collectivités territoriales qui financent le projet. Je vous présente donc Hermeline Malherbe, sénatrice, présidente du Conseil départemental des Pyrénées-Orientales. Outre ses compétences en développement économique et en environnement, le département met en place les liaisons rapides en car sur le territoire et réalise des aménagements de voiries, qui permettent entre autres d'accéder aux gares. Aux côtés de madame Malherbe, Jean-Claude Gayssot, vice-président du Conseil régional Languedoc-Roussillon, délégué aux relations internationales et à l'Europe et je le rappelle, monsieur Gayssot a été ministre des Transports, sujet qui sera au cœur de notre réunion de ce soir. Je rappelle également que la région Languedoc-Roussillon est l'autorité organisatrice des trains express régionaux, les TER, qui circulent sur nos voies. À côté de monsieur Gayssot, Édouard Parant, qui est chef de mission LNMP chez SNCF Réseau, il vous présentera le projet tout à l'heure. SNCF Réseau, ex-RFF, Réseau Ferré de France, c'est l'établissement public qui gère et aménage les voies, les quais et les ouvrages d'art sur le réseau ferré. Nous excusons l'agglomération de Perpignan Méditerranée, qui ne pouvait pas être représentée ce soir. Avant de démarrer, je vais passer la parole à monsieur Lopez, maire de Salses-le-Château, qui nous fait le plaisir de nous accueillir dans sa commune. Je vous appelle au pupitre pour le traditionnel mot d'accueil républicain.

► **Jean-Jacques LOPEZ, maire de Salses-le-Château :** Merci et bienvenue à Salses-le-Château. Vous savez que Salses-le-Château, c'est les portes du pays catalan, on passe la frontière, on est aux portes du pays catalan, d'ailleurs, il n'y a pas que les portes, il y a aussi tout le village derrière, qui est un joli petit village, qui est à la couleur catalane, vous avez dû voir nos logos dans le village, qui est de la couleur catalane, mais surtout, ce territoire est traversé par une départementale, la départementale 900, par la voie ferrée, par l'autoroute, et quatrièmement, je crois que la LGV va traverser et là, on sera bien dans la [saignée] catalane, les quatre doigts qui vont nous traverser le village. Nous nous trouvons aujourd'hui ici dans le cadre de la septième commission consultative pour la mise en place de cette LGV de Perpignan à Montpellier, je crois qu'aujourd'hui, on doit parler de mixité, entre le fret et voyageurs, on doit parler de l'implantation d'éventuelles gares, on doit parler de précisions sur le tracé définitif. Sur la mixité, pour reprendre ces trois points, vous savez que la commune de Salses n'était pas d'accord sur le tracé littoral. On l'a dit haut et fort, on l'a dit avec d'autres communes gavatx, avec Fitou, La Palme, Caves, et puis on est bien content que ce tracé n'ait pas été retenu, que ce soit le tracé médian qui a été retenu, avec quand même une problématique, c'est que ce tracé médian, on souhaitait une mixité. Alors bon, vous nous avez expliqué que la mixité ne pouvait pas se faire, par rapport à la pente, par rapport aux coûts, etc., mais moi, je voulais quand même vous rappeler que si on ne fait pas une mixité sur ce médian, ce sera un TGV qui passera sur le médian et tout le reste des trains va passer sur l'ancienne ligne. L'ancienne ligne, ça veut dire quoi ? Ça veut dire qu'ils vont traverser Salses-le-Château, avec un passage, le seul passage qu'il puisse y avoir entre l'est et l'ouest du village, c'est bien ce passage à niveau 411. C'est là où nous, on commence à avoir peur. Franchement, la population de Salses a peur, puisque cette liaison est-ouest, plus il y aura de trains... alors actuellement, je crois qu'on est à 80 ou 90 trains par jour, donc on a ce passage à niveau qui est fermé, ça nous pose vraiment des problèmes. Il y a ces problèmes de bruit, mais je sais que RFF ou du moins SNCF Réseau a fait des travaux pour enlever un peu les problématiques de bruit, sur les passages à niveau, mais il y a toujours des problèmes de sécurité. Une étude cofinancée par RFF, le Conseil général et les mairies, la traduction maintenant, c'est SNCF Réseau, le Conseil département et les mairies, a été fait en 2013, donc on a eu les conclusions en décembre 2013. Les conclusions ont été acceptées, je ne rentrerai pas dans les détails. Elles ont été acceptées par RFF, par le

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

département, par délibération, et bien sûr, par la commune par délibération, sur un coût de 13 millions. Et depuis, on doit discuter du financement maintenant, on n'a pas discuté du financement. Alors bon, je suis un peu déçu aussi, je le disais à mon ami Jean-Claude en aparté, je suis un peu déçu, parce que j'ai regardé les termes du protocole État-région qui a été signé le 22 décembre 2014, on discute sur ce protocole d'accord, on discute d'arrêter les quatre points noirs de Salses, les quatre passages à niveau, de les fermer. Ça y est dessus, il y a des financements. On voit que RFF a joué le jeu, en disant « on prend la moitié du financement », c'est 25 millions, quand même, les financements. On voit que SNCF Réseau a joué le jeu, ils ont dit qu'ils prenaient 50 %, soit 12,5 millions. L'État a signé pour 2,5 millions. Maintenant, il reste la région, pour le moment, la région ne s'est pas prononcée, et restent aussi les autres financeurs potentiels, à savoir le Conseil départemental, la Communauté de communes, dans laquelle Salses siège, et bien sûr, la commune de Salses. Moi, je pense qu'il faudrait rapidement se retrouver et faire un tour de table, parce que comme je vous disais, après, on peut parler de la future LGV, en attendant, les trains traversent Salses et pour nous, ça pose de gros problèmes. Pourquoi je parle de la région ? Je le disais aussi à Jean-Claude tout à l'heure, c'est quand même l'accès au futur mémorial, ces passages à niveau sont aussi l'accès à l'espace Entreprises Méditerranée, la région a un devoir de rentrer financièrement là-dessus. Le département, bon, c'est une départementale, et puis il y a des problèmes de sécurité, on en a longuement parlé. Et puis la SNCF, rappelez-vous qu'on a eu pas mal d'accidents sur la gare. La solution qu'on a trouvée, c'était un passage sous gare, pour que les gens puissent traverser d'un quai à l'autre tranquillement et surtout en toute sécurité. Je crois qu'il faut se réunir rapidement pour discuter du financement. L'implantation des gares, je ne rentrerai pas dans les détails, c'est vous qui allez nous l'expliquer. Moi, j'ai regardé simplement le plan de Salses, j'ai vu qu'une potentialité de halte à Rivesaltes. Vous savez, Rivesaltes a fait déjà un muscat de Rivesaltes, qu'on retrouve à Espira, à Peyrestortes, à Salses, mais on l'appelle le muscat de Rivesaltes. Le mémorial, c'est le mémorial de Rivesaltes, mais il est construit sur Salses. La halte à Rivesaltes, si j'en crois que le plan que vous donnez, elle est sur Salses, il faudra un jour dire que Salses existe et arrêter de dire « sur Rivesaltes ». Je pense que là, vous allez nous expliquer un peu ce que sera ou ce que ne sera pas cette halte à Rivesaltes. Moi, je suis un peu étonné, parce qu'au départ, on nous a dit « s'il y a une halte à Rivesaltes, ça sera pour le fret », puisque c'est à côté de l'espace Entreprises Méditerranée, et d'après ce que j'ai compris, le positionnement actuel fait que le fret ne pourrait pas s'arrêter à cette halte à Rivesaltes. Donc là, il faudrait que vous nous donniez et que vous donniez à l'assemblée des explications. Et puis des précisions du tracé, je crois que dans la salle, il y a des gens de Peyrestortes et de Saint-Estève, de Baho, du Soler, qui sont plus à même que moi pour parler des problématiques que pourrait avoir ce tracé. Ici, on n'est pas à Perpignan, on est à Salses, ici, on ne vous promet pas le sang, mais le bon sens. Quant aux larmes, j'espère bien que ce sera des larmes de joie, parce que vous nous donnerez satisfaction. Merci.

Estelle BRISSET : Merci, pour votre chaleureux accueil, effectivement, on va essayer d'avoir le sourire, ce soir, et des discussions apaisées. Justement, quelques mots sur le déroulement de notre soirée, vous avez effectivement évoqué beaucoup de sujets, l'objet de la réunion, c'est bien la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan, on va parler mixité, tracé, gares, etc. Deux moments forts dans notre réunion, une première partie où on va s'intéresser à la compréhension des objectifs et des enjeux du projet, en un mot au pourquoi. Que va apporter ce projet à notre territoire et à nous, citoyens et usagers ? Et puis dans un deuxième temps, on s'intéressera au comment, c'est-à-dire aux conditions de passage et de réalisation de ce projet sur les communes qui sont concernées ce soir, qui sont au nombre de six : Salses-le-Château, bien sûr, nous y sommes, il y a aussi Baixas, Espira-de-l'Agly, Rivesaltes, Opoul-Périllos et Peyrestortes. On vous présentera le tracé sur ces communes, grâce à notamment une animation 3D qui vous permettra vraiment de vous rendre compte du passage de la ligne et on vous donnera la parole, pour que vous puissiez poser toutes les questions qui vous tiennent à cœur. On a des réunions de concertation très longues, je vous préviens, hier soir, on était quatre heures à Poussan, on prend toutes les questions, donc ne vous inquiétez pas, on les prend au fur et à mesure, on essaie de répondre à toutes les

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

questions qui nous sont posées. Avant de démarrer pour bien cerner le cadre de nos échanges, cette réunion publique s'inscrit dans le cadre d'une concertation volontaire, qui est portée par SNCF Réseau et par les collectivités territoriales, dont certaines sont représentées ici. Cette concertation est placée sous l'égide d'un garant. Monsieur Jean-Pierre Richer est avec nous ce soir, je vous appelle au pupitre pour que vous nous précisiez quel est ce rôle de garant.

Jean-Pierre RICHER, garant de la concertation : Merci madame, bonjour madame la présidente, monsieur le ministre, monsieur le chef de mission, merci monsieur le maire de votre accueil, bonjour mesdames et messieurs les élus, bonjour mesdames et messieurs. Une bonne concertation, c'est quand on pose toutes les questions qu'on a envie de poser. Hier, ça a duré 4 heures, il y a un record à battre, vous pouvez y aller. La concertation, avec ces réunions publiques, c'est un moment d'échanges, c'est-à-dire que ce qui vous inquiète, ce sur quoi vous vous interrogez, c'est le moment d'en faire part. C'est au maître d'ouvrage, aux cofinanceurs aussi, essentiellement au maître d'ouvrage de vous répondre et de vous répondre de façon claire et transparente. Ça, c'est de la bonne concertation. Le garant, il est là pour s'assurer que ça marche bien. Il est neutre quant au projet, il n'a pas d'avis pour ou contre telle solution ou telle autre, mais il vérifie que, quand les réponses sont des réponses claires, elles sont bien complètes. Il faut bien sûr que les questions soient aussi argumentées et courtoises, ça va de soi, c'est un échange entre gens de bonne composition et vous êtes appelés à le mener jusqu'au bout. Posez vraiment toutes les questions dont vous avez envie. Le garant se contente d'observer et puis il fait un rapport, comme je suis le projet depuis le débat public, j'ai déjà fait deux rapports d'une quarantaine de pages chacun sur le déroulement de la concertation, ils sont sur le site de la Ligne Nouvelle, vous pouvez aller les voir. Et puis à la fin de cette étape, je serai amené à faire un autre rapport, et je suis certain que vous irez jusqu'au bout de toutes les questions que vous avez envie de poser ce soir. Merci.

Estelle BRISSET : Merci, monsieur Richer. Si vous avez des remarques sur le déroulement de la concertation, vous pouvez adresser un mail à monsieur Richer, l'adresse s'inscrit à l'écran, garant.inmp@gmail.com. Vous êtes ici ce soir, il y a différentes modalités de concertation, pour vous donner tous ces éléments, j'appelle Anne-Lise Gibbe, qui est chargée de concertation chez SNCF Réseau, qui va vous présenter les différentes modalités de participation à la concertation.

Anne-Lise GIBBE, SNCF Réseau : Bonjour à tous. Merci d'être aussi nombreux, encore une fois, à cette réunion publique. Comme l'a rappelé monsieur Richer, le garant de la concertation, c'est SNCF Réseau qui organise l'ensemble de la concertation sur le projet de Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan. On entre à l'heure actuelle dans une large période de concertation citoyenne, qui a trois objectifs : le premier, c'est de choisir le tracé de l'ordre de 100 mètres. Le second, c'est de définir l'implantation précise des gares nouvelles du Biterrois et du Narbonnais, et de définir la desserte du Roussillon. Et enfin, c'est de préparer le projet qui sera soumis à l'enquête publique. Pour que vous puissiez être informés, posez vos avis, il y a de nombreux documents d'information et de communication qui sont mis à votre disposition. Tout d'abord, vous pouvez participer à l'une des dix réunions publiques que SNCF Réseau organise, c'est ce que vous faites à l'heure actuelle. La première s'est passée à Perpignan le 13 avril, là, on arrive au bout du chemin des réunions publiques, c'est l'avant-dernière, la dernière se déroulera demain à Béziers. Je vous ai parlé des documents de communication, on vous les a distribués à l'entrée, je vais brièvement vous les rappeler, pour être sûre que vous les ayez bien tous en main. Il y a tout d'abord le document « à deux, c'est mieux », qui est le document général d'informations sur le projet, qui récapitule avec une carte le projet dans son ensemble, de Montpellier à Perpignan. Pour que vous puissiez mieux vous repérer, nous avons réalisé cinq cartes par secteur. Le secteur qui nous intéresse aujourd'hui est le secteur Plaine du Roussillon, vous avez la carte ici et vous l'avez également derrière vous en grand. Vous avez également un questionnaire, qui vous a été remis, où vous pouvez répondre et le déposer dans les urnes prévues à cet effet, ou nous le

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

retourner gratuitement par la Poste. Après, vous avez cinq fiches thématiques, qui traitent de thématiques différentes, qui sont souvent au cœur des questions, à savoir l'insertion paysagère et architecturale, les acquisitions foncières, l'eau et la transparence hydraulique, le fruit ferroviaire et les protections acoustiques et le patrimoine agricole. Enfin, un dernier document, je sais qu'il y en a beaucoup, mais comme ça, vous avez une vision globale du sujet, c'est 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 ? ». Vous avez le pack complet d'information, vous pouvez également vous rendre dans votre mairie, où un registre de la concertation est à votre disposition. Tous ces documents sont disponibles sur le site Internet dédié au projet, www.lalignenouvelle.com. Vous pouvez également poser vos questions sur ce site, nous avons une adresse mail qui est contact@lalignenouvelle.com. Vous avez toutes les infos pour bien participer à la réunion, n'hésitez pas à poser l'ensemble de vos questions.

Estelle BRISSET : Merci, Anne-Lise Gibbe. Je rappelle également qu'un bilan de la concertation sera réalisé et transmis aux partenaires cofinanceurs avant toute décision. Donc la réunion est enregistrée, un verbatim sera réalisé, tout ce qui se dit ce soir sera au bilan de la concertation. On va essentiellement parler de Ligne Nouvelle ce soir, vous l'avez compris, mais un mot avant de démarrer sur le réseau existant. Monsieur le maire en a parlé, son entretien est effectivement important. Édouard Parant, vous représentez SNCF Réseau ce soir, dites-nous en quelques mots quels sont les investissements qui sont envisagés, qui seront réalisés sur le réseau existant.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Bonsoir à tous et merci d'être venus si nombreux. Effectivement, on va beaucoup parler de Ligne Nouvelle ce soir, pour autant, ça a été rappelé dans l'introduction, ce qui nous intéresse en priorité, c'est quand même les trains que l'on prend. Dans la commune, il y a quatre passages à niveau, dont l'un est préoccupant, c'est pour ça que des études ont été engagées avec l'ensemble des cofinanceurs. Pourquoi cette introduction ? Pour vous rappeler que finalement, la priorité, avant tout, de SNCF, c'est de faire circuler des trains en toute sécurité, pour ses clients. C'est véritablement la priorité de l'entreprise. Ça nécessite un fort investissement annuel sur l'ensemble des 30 000 kilomètres du réseau français. On a effectivement engagé des études préliminaires, il faut maintenant les compléter, pour ce qui concerne la commune de Salses, ça a été évoqué, par des avant-projets. Et puis, une fois qu'on aura validé cet avant-projet, on pourra se tourner vers la suppression d'une partie de ces passages à niveau. Mais globalement, il y a eu des mots très forts, j'ai entendu « peur », la sécurité reste la priorité de l'entreprise, donc elle se mobilise au travers de sommes très importantes, tous les ans, puisqu'on va parler d'un projet de Ligne Nouvelle de 5 à 6 milliards d'euros, mais c'est la somme que, tous les ans, l'entreprise met sur l'entretien et la maintenance du réseau ferré national. Qu'est-ce que ça veut dire au niveau du Languedoc-Roussillon ? Sur le Languedoc-Roussillon, il faut avoir à l'esprit que dans les 10 ans qui viennent, 1800 kilomètres de lignes, on va investir près d'un milliard d'euros, notamment sur les deux axes les plus circulés, qui représentent à peu près 85 % du réseau, que sont Nîmes-Cerbère et Toulouse-Castelnaudary. À quoi va correspondre cet investissement d'un milliard d'euros ? Principalement à la réflexion et à la rénovation de la voie, donc les rails, les traverses, les cailloux, qu'on appelle le ballast. Vous avez affiché derrière moi les sections qui vont être entièrement mises à neuf. Ceci représente à peu près, pour les cinq ans qui viennent, 450 millions d'euros. Donc un effort très significatif, avant même que le premier coup de pioche soit donné pour la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan.

Estelle BRISSET : Merci pour cet éclairage. Je crois que maintenant, nous avons tous les éléments pour démarrer nos échanges sur la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan, je vous propose de commencer par une présentation du projet en images.

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

Diffusion du 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 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 ».

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

Estelle BRISSET : Ce film nous permet d'avoir une vision globale du projet et puis de retracer son histoire et les différentes étapes de concertation qui nous amènent à la réunion de ce soir, sur le tracé. Édouard Parant, rentrons maintenant dans le vif du sujet de cette Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan, dont on entend parler depuis de nombreuses années, si on est réunis ce soir, on imagine qu'elle est d'actualité, mais dites-nous précisément où elle en est, qu'on comprenne bien le calendrier.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Vous l'avez vu, ce projet est finalement reparti, à partir de 2008 et a fait l'objet d'un débat public en 2009, qui a permis de confirmer l'opportunité de réaliser le projet. Sur ces bases-là, on a donc mené un certain nombre d'études qui, progressivement, vont nous permettre de vous présenter ce soir le tracé pressenti, en tout cas celui qu'on propose à la concertation et à nos cofinanceurs. La prochaine étape, ce sera de définir l'intérêt général de ce projet, au travers de l'enquête d'utilité publique. Donc vous avez entendu dans le film, l'enquête d'utilité publique, l'objectif, c'est de pouvoir la lancer avant la fin de l'année 2016. Donc les mois qui viennent, donc même les semaines qui viennent, que va-t-on faire ? Nous sommes en train de finaliser cette grande consultation publique sur l'ensemble du territoire, avec dix réunions, dont celle de ce soir, qui nous intéresse dans la plaine du Roussillon. Sur ces bases, l'ensemble des échanges sera évidemment retranscrit et sera accessible sur le site Internet, Anne-Lise vous en a parlé. Mais ça va permettre surtout aux élus, aux cofinanceurs, d'entendre vos inquiétudes, vos avis, vos propositions, pour se prononcer lors du comité de pilotage du 17 juin prochain, en préfecture de région. Ce que l'on espère, c'est de pouvoir dégager un consensus, que l'on portera auprès du ministre, qui est finalement le seul décisionnaire, au final. Le ministre, lui, doit se prononcer d'ici la fin de cette année 2015.

Estelle BRISSET : Très bien, nous voilà plus au clair sur son état d'avancement. Dites-nous maintenant concrètement quels services ferroviaires nouveaux va apporter ce projet, qu'est-ce que ça va apporter à nous, usagers et citoyens ?

LA LNMP, POURQUOI ?

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Ce qu'il faut avoir à l'esprit, c'est qu'on ne fait pas une Ligne Nouvelle juste pour le plaisir de poser des rails au milieu des vignes. L'objectif, c'est bien le service que ce projet va pouvoir rendre aux habitants. Ces trois grandes lignes directrices que l'on vous présente ici va, un, vous faciliter la vie avec le train, deux, participer au report modal et donc à la diminution des gaz à effet de serre, le volet développement durable, trois, être un levier pour nos partenaires cofinanceurs, de développement de leur territoire, et ceci à chaque échelle. Si je détaille un petit peu plus le premier point, on ne va pas opposer la Ligne Nouvelle avec la ligne actuelle. L'objectif est bien d'avoir, sur ce corridor, un doublé de ligne, parce que ce n'est pas une ligne de plus, c'est une ligne de mieux. Pourquoi une ligne de mieux ? Sur la ligne actuelle, grâce à la Ligne Nouvelle, on aura plus de place pour faire circuler à la fois les trains régionaux, plus fréquents, avec une plus grande fiabilité, et pour certains, plus rapides, également du transport de marchandises. Sur la Ligne Nouvelle, on pourra y faire circuler des TGV, pour aller loin, sortir de la région, améliorer les relations inter-régionales, avec nos voisins, Toulouse, Barcelone, Marseille, Lyon, et puis, et ça, c'est important, pour que la chaîne de transports soit efficace, il faut qu'en plus de la ligne, on ait un accès facile à la gare. Donc se pose la question d'où on va prendre le train. Est-ce qu'on continuera d'aller le prendre là où on a l'habitude, ou est-ce qu'il faut imaginer quelque chose qui marche mieux ? Voilà un petit peu à quoi va servir ce projet. Si on zoome sur du quantitatif, pour ces trois types de trains, les TGV, les TER et les trains de marchandises, le projet, c'est à l'horizon de réalisation, à peu près 20 millions de passagers qui l'utiliseront tous les ans. On estime que grâce au projet, on aura un gain de plus de 10 %, c'est-à-dire 2,5 millions de passagers supplémentaires. Vous voyez un peu ce que ça donne, en termes de desserte, pour les PO, les Pyrénées-Orientales et Perpignan,

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

c'est de l'ordre de 35-40 TGV par jour dans la gare actuelle. C'est ce qui est privilégié à ce stade. On aura l'occasion d'y revenir. Mais je vous l'ai dit, ce projet sert aussi aux trains du quotidien, aux TER, puisqu'eux vont avoir de la place sur la ligne actuelle. Donc ici, ce sera de l'ordre de 2 TER en heures de pointe entre Narbonne et Perpignan. Et puis enfin, parce que c'est important, on est dans une région où il y a une forte activité logistique, c'est la possibilité, parce qu'une partie du trafic sera reportée sur la Ligne Nouvelle, de mettre plus de trains de fret au départ des plateformes logistiques des Pyrénées-Orientales.

Estelle BRISSET : Merci pour ces éléments. Si je résume très synthétiquement, on peut dire : plus de trains, plus rapides, plus fiables, moins de CO₂, et plus de développement économique. Justement, j'ai envie de me tourner vers les représentants des collectivités territoriales partenaires du projet, en commençant par vous, Jean-Claude Gayssot, vice-président de la région Languedoc-Roussillon, pour avoir une vision la plus globale à la plus territoriale. Dites-nous ce que vous, vous attendez de ce projet, que va-t-il apporter au territorial régional ? On peut dire qu'il couvre quasiment l'ensemble, voire l'ensemble du Languedoc-Roussillon.

► **Jean-Claude GAYSSOT, vice-président, région Languedoc-Roussillon :** Oui, c'est non seulement un dossier majeur pour le Languedoc-Roussillon, parce que nous étions pratiquement la seule région de France qui n'avait pas la grande vitesse, pour la desservir, puisque la grande vitesse s'arrêtait à Nîmes et de ce fait, tout passait, tous les trains de marchandises, y compris les TGV, mais à vitesse de trains de ligne, c'est-à-dire à 160 ou 180 kilomètres-heure, tous les trains passaient sur une seule et unique ligne. De ce fait, le trafic, si je puis dire, qui ne cessait de croître, et qui ne cessait de croître d'autant plus que notre région avait fait le choix, notamment depuis 2010, de favoriser les déplacements du quotidien, pour permettre non seulement aux voyageurs classiques, si je puis dire, mais aux salariés, aux étudiants, d'emprunter le TER dans des conditions de tarification tout à fait exceptionnelles. On le sait, y compris notre engagement sur le train à un euro. De plus, nous sommes la région la plus attractive de France et même d'Europe. Tous les trois ans, dans notre région, il y a l'équivalent d'une ville de 100 000 habitants de plus. Et ces 100 000 habitants sont pratiquement condensés sur le littoral. De plus, avec le développement de l'activité, on s'en aperçoit, quand il y a la crise, justement, combien le transport par la route se trouve ralenti. Mais dès que vous avez une croissance, vous voyez le nombre de camions sur nos routes, sur nos autoroutes et notamment l'autoroute A9, qui ne cesse de croître, d'autant plus que les échanges avec l'Espagne et la Catalogne se sont particulièrement développés, pendant des décennies, même si aujourd'hui, je le disais, elle vit aussi douloureusement la crise. Nous nous sommes trouvés dans une situation, par rapport au droit, à la justice, à voir en Languedoc-Roussillon la grande vitesse qui nous dessert et tenir compte de cette nécessité absolue, ce que disait le représentant de SNCF Réseau, d'un doublé de ligne, parce que sinon, on est asphyxiés, on ne peut plus développer une politique de transports ferroviaires ni pour les voyageurs, ni pour la marchandise. Avec Georges Frêche d'abord, avec Christian Bourquin ensuite, avec Damien Alary maintenant, nous nous sommes « arc-boutés » pour la réalisation de ce doublé de ligne, avec la grande vitesse et dans des conditions qui ont été massivement approuvées, de mixité, c'est-à-dire pour favoriser au maximum le report modal de la route vers le rail. Nous avons été particulièrement soutenus par tous les élus, par nos voisins de la Catalogne. Je vous prie de croire que... maintenant, c'est Artur Mas, mais avant Artur Mas, ils étaient sans arrêt à nous dire « mais il faut faire cette ligne-là ». Or, patatra, il se trouve qu'il y a maintenant trois ans, étant donné les problèmes financiers, tout à coup, notre projet n'apparaît plus comme prioritaire pour être réalisé à partir de 2020. Ça a été la douche froide. Eh bien on n'a pas baissé les bras. Et là, je dois dire qu'avec Christian Bourquin notamment, les voyages et les rencontres à Paris, avec les ministres, avec les responsables, y compris la commission Duron, tu y étais, d'ailleurs, mais pour dire « mais c'est de la folie de renvoyer à l'horizon 2025 ou 2030 alors qu'il y a urgence ». Nous avons obtenu gain de cause, c'est-à-dire que contrairement à ce que disait la commission Duron au départ, le projet n'a pas été stoppé et a été décidée non seulement la poursuite des études... je fais ce petit récapitulatif pour qu'on

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

comprene bien à quel moment nous sommes. Nous sommes à un moment où il faut faire vite, il faut faire bien, c'est l'objet de ce type de discussion, il faut faire bien et vite, vite et bien. Pourquoi ? Parce que nous avons obtenu, pour prouver la nécessité de faire vite et bien la mise en place d'un observatoire. Tu n'en parles jamais. Un observatoire qui va, dans les semaines qui viennent, nous dire si oui ou non il y a saturation ou pas. Je peux d'ores et déjà vous dire que d'après tous les éléments que nous avons, je n'ai pas encore le résultat, mais je suis convaincu qu'ils vont nous dire « on est à saturation et il faut que ce doublé de ligne soit réalisé et que les travaux puissent commencer dès la fin de cette décennie ». Or, pour que les travaux commencent dès la fin de cette décennie, il faut non seulement que le ministre valide le tracé, ensuite, il faut qu'il y ait l'enquête d'utilité publique, et enfin, qu'il y ait la décision pour le démarrage des travaux. Ça passe par quoi ? Ça passe par tout un montage, y compris un plan de financement. L'autre jour, à la réunion de Pinet à laquelle j'ai participé, j'avais laissé entendre que nous risquions d'avoir de bonnes nouvelles pour ce qui concerne le plan de financement. Est-ce que je le dis maintenant ?

Estelle BRISSET : Oui, de toute façon.

► **Jean-Claude GAYSSOT, vice-président, région Languedoc-Roussillon** : Je vais vous dire pourquoi je vais le dire maintenant. Je vais vous le dire maintenant, parce que figurez-vous qu'en décembre de l'an dernier, monsieur Jean-Marc Pujol écrivait au ministre pour lui demander de proposer un monsieur financement, pour qu'on réalise rapidement tout ce qui était nécessaire pour le montage financier. Il proposait la nomination sous votre autorité d'une personne responsable d'organiser et de coordonner le financement, je parle toujours de monsieur Pujol, il proposait que le projet de Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan puisse prétendre à un financement européen. Il proposait encore que l'Union européenne se saisisse de cette vraie opportunité pour la mise en œuvre de la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan, dans le cadre justement des corridors dont tu parlais tout à l'heure. Il n'était pas le seul, toi aussi tu y étais, c'était Damien Alary. La semaine dernière, le ministre, je pense d'ailleurs qu'il a dû répondre à monsieur Pujol, a écrit à Damien Alary pour dire « je suis d'accord avec toutes vos propositions, à la fois pour nommer, désigner un monsieur financement », il explicite, d'ailleurs, « je pense que ça vaudrait le coup que ces choses-là, on puisse les donner dans leur totalité, y compris sur le plan européen, pour obtenir les financements ». Parce que figurez-vous que si nous ne faisons pas la totalité de la ligne, nous sommes foutus sur le plan des financements européens. Alors on me dit ça va coûter cher de faire cette partie-là, mais ce qui va coûter cher, c'est de se priver pratiquement de 30 %. Comme on a un goulet d'étranglement, on peut bénéficier de 30 % de fonds européens pour financer les travaux. On peut en faire, des murs anti-bruit, je vous le dis. Je vous dis la réalité de la situation. Quoi, vous vous en foutez, des financements européens ? D'accord, je préfère qu'on enterre, qu'on fasse en tranchées les murs anti-bruit, je suis d'accord avec vous. Mais c'est pour vous dire le moment où nous sommes. Ça veut dire que vous, moi, représentant la région, la région est chef de file, dans cette affaire-là, car elle est autorité organisatrice, mais la région veut aussi faire en sorte que cette réalisation, non seulement elle se fasse vite mais qu'elle se fasse bien. D'où ce type de réunion, d'où l'écoute, y compris au bruit et aux nuisances, par rapport au tracé, par rapport aux césures que les tracés entraînent et tout ça. Et c'est ce qui se fait actuellement, c'est pourquoi il est capital, à mon avis, vraiment, que se dégage un consensus maximum sur toute la ligne, entre les élus, les responsables, les riverains, ceux qui sont sur place, parce que c'est l'intérêt, que se dégage un consensus pour que cette réalisation se fasse dans les meilleures conditions, parce qu'on en a besoin. On en a besoin pour le développement de notre région, pour le développement de votre département, pour le développement de la logistique transports, vis-à-vis de laquelle nous sommes actuellement sur un positionnement qui nous permet d'envisager vraiment des progrès tout à fait exceptionnels, en veillant en permanence à ce que, justement, les intérêts non seulement des riverains, mais aussi de la planète, soient au maximum respectés.

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

Estelle BRISSET : Très bien, merci, monsieur Gaysot, pour votre passion légendaire, merci d'avoir rappelé cette anomalie du chaînon manquant et ce besoin d'avoir un doublé de ligne pour contrer la saturation. Merci aussi d'avoir rappelé l'importance du financement et la nomination future d'un monsieur ou d'une madame financement. Madame Malherbe, je me tourne vers vous, pour vous entendre sur ce projet. Qu'attendez-vous de ce projet, au niveau du territoire des Pyrénées-Orientales ?

► **Hermeline MALHERBE, présidente, Conseil Département des Pyrénées-Orientales** : Bonjour à toutes à tous et merci de poursuivre le débat sur notre territoire départemental, que l'on a commencé à Perpignan il y a quelques jours, un peu plus d'une semaine. Je suis vraiment déçue de ne pas voir aujourd'hui un représentant de l'agglomération de Perpignan, financeur également, à nos côtés. Je suis déçue parce que si je rappelle un peu l'histoire très récente, parce que j'ai lu entre-temps des choses abracadabrantesques, comme aurait dit quelqu'un il y a quelques années. Quand nous finançons, les uns et les autres, et le Conseil départemental en particulier, représentant les Pyrénées-Orientales donc les habitants des Pyrénées-Orientales, eh bien c'est d'abord pour les habitants et les habitantes du territoire, avec une attention particulière, comme on l'a entendu tout à l'heure, aux riverains, mais c'est d'abord pour l'ensemble des habitants des Pyrénées-Orientales. Donc le projet, avec la gare de Perpignan, la gare TGV de Perpignan existe depuis quelques années, déjà, c'est clair pour tout le monde ? Donc ceux qui ont porté ce projet, à l'époque, avec la ligne Perpignan-Montpellier ou Montpellier-Perpignan, en passant par la gare centre de Perpignan, el Centre del Món, je la connais particulièrement, parce qu'en plus, c'est mon canton, à Perpignan. Eh bien ceux qui ont porté ce projet à l'époque, bien sûr, il y avait celui qui porte au niveau de l'exploitation, donc RFF à l'époque et SNCF Réseau aujourd'hui, mais en termes de financeurs, il y avait la région, avec Christian Bourquin, il y avait le Conseil général que je préside et que je présidais déjà, et puis il y avait l'agglomération, à l'époque présidée par Jean-Paul Alduy. Ce tracé, avec l'objectif gare de Perpignan pour les TGV... et on parle bien de voyageurs, on va pouvoir parler après, chacun son tour, des autres économies qui nous concernent, mais là, on parle de nos déplacements, à nous tous et à nous toutes, que l'on peut avoir envie de faire, envie ou besoin à titre professionnel. Ce tracé a été porté par nos trois institutions sur notre territoire, après, on l'a « validé », on l'a pré-validé, en tout cas on l'a étudié dans différents comités de pilotage, avec l'ensemble des autres institutions, sur l'Aude, avec Narbonne, etc., l'Hérault, avec les autres partenaires financiers. Mais d'abord, je souhaitais rappeler cela, puisque j'ai lu quelque part que c'est Jean-Marc Pujol qui avait inventé ce trajet. Eh bien, non, Jean-Marc Pujol, dans la continuité, à l'époque de Jean-Paul Alduy, a suivi ce tracé avec, au centre, la gare de Perpignan. Les choses sont redites, parce que c'est important d'avoir l'histoire dans sa réalité. Bien sûr, nous sommes concernés, mais ce n'est pas moi qui le porte directement, ce n'est pas pour valoriser ma personne, ce n'est pas l'intérêt du tout, c'est pour savoir ce que l'on fait avec cette LGV. Donc il était important de rappeler ça et de savoir quelle structure, quelle collectivité et après, qui, à l'époque, a porté cela. Ensuite, notre objet, et on y travaille aussi depuis plusieurs années, c'est d'abord la desserte de Perpignan, objectif principal, que ce soit pour aller vers le nord à Montpellier ou vers le sud à Figueras, Gérone, et peut-être en vitesse plus rapide, mais ce n'est pas encore fait, Barcelone. Et puis surtout, pour tous ceux qui ont besoin, d'un point de vue professionnel, de se déplacer plus rapidement, il s'agit de gagner une heure pour aller jusqu'à Paris et de gagner du temps aussi pour aller jusqu'à Lyon ou ailleurs, sur le territoire français. Et ça, c'est important, c'est pour ça qu'à l'époque, aussi, en 2009, la DUP a donné un avis favorable global. Bien sûr aussi, on sait combien c'est important pour l'environnement, ça a été rappelé, d'avoir plutôt des personnes dans les trains que sur la route et si je reprends le fret, dans les trains également de marchandises, que sur la route avec des camions. J'ai pu entendre ici ou là qu'il y avait des projets qui coûtaient cher et qui n'étaient pas forcément rentables. Là encore, je m'inscris en faux et là encore, avec les mêmes collectivités, on s'inscrit dans le développement de la logistique et du transport, qui est une des économies importantes de notre département, à côté de l'économie de l'agriculture et de l'économie touristique, qui elles aussi sont concernées par le développement de la LGV. Donc oui, la desserte de

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

Perpignan, c'est le principal objet de notre combat depuis quelques années, pour pouvoir avoir cette accélération, et oui aussi à la grande vitesse, puisque l'occasion nous est donnée, j'allais dire enfin, de pouvoir nous aussi, comme les autres en France, profiter, on a le droit, je crois. Je crois que chacun des habitantes et des habitants des Pyrénées-Orientales a droit aussi à cette qualité de transports de la grande vitesse quand il s'agit du TGV, du transport de type TER quand il s'agit des services au quotidien, et quand, en plus, on a la possibilité d'avoir ces TER au moindre coût, en travaillant sur le pouvoir d'achat de chacune et chacun d'entre nous, c'est forcément un plus. On sait aujourd'hui, ça a été dit et on attend les résultats, qu'il y a saturation, on amène à saturation, dans quelques années si ce n'est pas aujourd'hui, sur la ligne actuelle qui existe, si on fait à la fois le TER, le fret et le TGV, on sait que très rapidement, on est obligés de supprimer quelque chose, est-ce que ce sera le TER ? Est-ce que ce sera le fret ? Est-ce que ce sera la LGV ? Donc là encore, une fois de plus, l'importance de ce projet et de cette vision globale du projet, par rapport à la LGV. Ensuite, je pense qu'on aura un échange sain et structuré, plus que la fois dernière, sur les intérêts de chacune et de chacun par rapport aux nuisances qu'il peut y avoir. On a déjà évoqué quelques-unes, par rapport au bruit, à tout cela, par rapport au fait qu'on surélève, on enterre, etc., c'est des aspects plus techniques, qui ne concernent directement... nous, on n'est pas en capacité de décision là-dessus, par contre, on attend beaucoup des échanges qu'il peut y avoir pour pouvoir améliorer les possibilités, faire évoluer le tracé quand il y a besoin de le faire évoluer, et donc là-dessus, les choses sont très claires, et contrairement aussi, non pas à ce qui a été reporté dans notre quotidien local, parce qu'il a été relativement précis dans ce qui a été reporté, mais dans d'autres endroits, le langage du Conseil départemental et du Conseil général est toujours en phase, n'a pas évolué, il est toujours d'abord à s'occuper de ce qui concerne le département des Pyrénées-Orientales, à nous Catalans et un peu Occitans, puisqu'on est à la porte, comme le disait très bien monsieur le maire, de notre département, et ça, ça reste une priorité pour nous. Ça, ça n'a pas changé. Après, qu'on puisse avoir des interventions non partagées, à un moment donné, sur tel ou tel sujet, c'est la responsabilité de chacun des élus, y compris de Jean-Marc Pujol, qui a été cité tout à l'heure, c'est pour ça que j'aurais aimé qu'il soit là aujourd'hui ou un de ses représentants, pour qu'on aille au fond des choses et qu'on dise bien qu'on peut avoir un projet. C'est tout ce que j'ai dit, moi, la dernière fois, quand j'ai pu être entendue, on peut avoir un projet de LGV, donc de ligne à grande vitesse, avec des trains à grande vitesse et pour autant, préserver notre possibilité d'avancer et de continuer pour les Pyrénées-Orientales. Donc c'est cela qui était important et pas la remise en cause pure et simple du projet, comme ça a pu être fait parfois. Merci beaucoup.

Estelle BRISSET : Merci, madame Malherbe, merci d'avoir souligné deux points importants, la desserte voyageurs en gare de Perpignan, et puis d'avoir rappelé effectivement les gains de temps de parcours et d'avoir rappelé l'engagement du département Pyrénées-Orientales dans ce projet. Vous avez évoqué le tracé, justement, on va passer à notre deuxième partie sur le comment, aux conditions de réalisation et de passage du projet, vous présenter le tracé proposé sur les six communes concernées ce soir. Édouard Parant, vous avez étudié plusieurs variantes de tracé, en essayant à chaque fois qu'elle s'insère au mieux dans le territoire, expliquez-nous comment vous avez procédé et présentez-nous ce tracé.

LA LNMP, COMMENT ?

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Au printemps 2012, on était venu vous présenter les différentes variantes de tracé, on arrive évidemment du nord, par les Corbières et on descend progressivement dans la plaine du Roussillon, pour traverser le plateau de Baixas et remonter sur les contreforts des Pyrénées. Ça a été présenté rapidement dans le film, je vous le représente ici, sur les trois dimensions du développement durable qui sont la dimension sociale, environnementale et technico-financière. Vous avez vu qu'il y a un certain nombre de critères et d'indicateurs qui ont permis de choisir finalement le tracé qui va vous être présenté. On retrouve nombre de vos attentes, que ça concerne le cadre de vie, la préservation de la ressource en eau, la question de l'hydraulique, des inondations, du

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

patrimoine productif agricole et surtout viticole et maraîcher, dans la plaine, et puis les questions de nuisances sonores. Très rapidement, pour vous donner une vision sur l'ensemble du projet, ces 150 kilomètres, vous avez sur cette présentation représentés les secteurs pour lesquels on arrive à rester sur le tracé tel qu'il avait été imaginé en 1995, c'est le rose, et vous avez des secteurs sur lesquels on propose de prendre une autre variante, et notamment sur le secteur qui nous intéresse ce soir. Ici, à peu près 35 % du linéaire devraient pouvoir réutiliser le tracé dit « projet d'intérêt général », que vos communes ont inscrit, au travers d'emplacements réservés depuis décembre 2000. Et puis sur d'autres parties, finalement, on propose d'en sortir et notamment à l'ouest du Camp Joffre. On va voir tout ça en images, ne vous inquiétez pas, on va très vite passer à la maquette en trois dimensions, mais juste pour vous resituer, le nord est à droite, le sud est à gauche, vous avez Rivesaltes à peu près au centre de l'image. Donc en arrivant du plateau de Baixas, on avait une variante directe qui était au plus direct, c'est tout droit, elle trace finalement du sud vers le nord, et le tracé PIG qui est rose, l'autre étant la violette. Toutes ces variantes, globalement, traversent l'Agly au même point, et puis à nouveau, vous avez la variante historique rose qui longe le Camp Joffre, une variante verte qui s'en éloigne un petit peu plus, de quelques centaines de mètres. Mais au final, toutes remontent en direction de Fitou et de Opoul, en attaquant le massif des Corbières et donc en s'élevant petit à petit dans le relief. Sur ce secteur-là, on va proposer au sud de l'Agly de rester sur le projet initial, le tracé rose, et dès qu'on a franchi l'Agly, par contre, de s'écarter du Camp Joffre, pour passer quelques centaines de mètres plus loin. Pourquoi ? D'abord, il faut avoir à l'esprit que les activités humaines, depuis 20 ans, ont fortement évolué, sur le territoire, et notamment les activités sur le Camp Joffre. Donc aujourd'hui, les possibilités que l'on avait de s'inscrire à proximité immédiate et même dans le périmètre du Camp ne sont plus possibles. Finalement, le ministère de la Défense a d'autres projets, il nous demande de nous en éloigner, première raison. La deuxième, c'est avoir à l'esprit que sur ce secteur a été découvert, de par la mutation d'un certain nombre de territoires agricoles en friche, il y a une forte biodiversité. C'est-à-dire que globalement, la biodiversité s'est réinstallée dans des friches agricoles. Plus on s'éloigne du Camp, plus on retourne vers un territoire entretenu et moins il y a de biodiversité. Et puis la dernière des raisons qui nous amènent à en changer, c'est l'optimisation économique du projet, finalement, les variantes plus à l'ouest présentent un coût inférieur. On n'a qu'une partie du linéaire et après, on monte dans le relief, en direction de la carrière de la Salanque, et là, on a trois variantes de tracé, vous pouvez retrouver toutes ces cartes depuis trois ans sur le site Internet. Globalement, elles sont assez proches. Il faut garder à l'esprit que sur ce territoire-là, on passe à peu près de 40 mètres d'altitude à 200 mètres d'altitude, donc une des difficultés, ça va être de pouvoir terrasser et faire en sorte que les trains montent sur ces reliefs. Donc on le verra bien en trois dimensions, il y a encore un travail d'optimisation, certainement, à mener, même si on propose grosso modo de rester là où c'était. Donc des contraintes techniques, j'en ai parlé, des travaux pour réduire le coût du projet, pour l'instant, on est plutôt à rester sur la variante historique. Ce que je vous propose maintenant, c'est de passer à l'outil beaucoup plus visuel, qui est la maquette en trois dimensions, qui va vous être présentée par Antoine Hantz, qui est le responsable environnement, et Nicolas Aladern, qui est le responsable des études techniques. Aux manettes et au pilotage, Bruno Péan, qui assure la maîtrise de l'outil. On va partir du nord, d'Opoul, et on va descendre jusque vers Perpignan.

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : Bonjour à tous, on va tenter de vous expliquer comment fonctionne cette maquette. Comme l'a dit Édouard Parant, on va partir du nord pour aller vers Perpignan. On est assez haut, ici, on voit sur la gauche l'étang de Salses. Vous allez voir en rouge les noms des communes, alors ça se verra beaucoup mieux quand on ira au niveau du sol. Donc on peut repérer Opoul-Pénillos, Salses. Donc on va continuer jusqu'à Perpignan. Au niveau des couleurs, vous avez la zone, c'est une bande de 5 kilomètres, issue du débat public. Au milieu, vous avez la zone de passage préférentielle, qui fait environ 1 kilomètre de large. Au milieu de cette zone, vous voyez ici le tracé de la Ligne Nouvelle, proposé. Est-ce qu'on voit l'autoroute ? On voit l'autoroute ici, qui longe le littoral et évite tout le massif des Corbières. Les traits blancs que vous voyez, ce sont les limites

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

communales. On va se rapprocher du sol. On va se mettre à la limite communale de Salses et d'Opoul. En jaune, on vient d'en passer quelques-uns, ce sont les lieux-dits. Donc vous voyez un petit peu sur la gauche. Et en orange, on va avoir les voiries, donc chemins communaux et autres voiries, plus importantes. Notre voyage démarre à la limite communale de Salses, c'est le trait blanc. La limite communale d'Opoul, elle longe la ligne. Ici, on est quasiment au sommet, au point culminant de la Ligne Nouvelle, et également assez haut dans les Corbières. Comme vous l'a dit Édouard Parant, en fait, c'est très difficile de monter avec un train. Ici, on n'a que des trains de voyageurs, mais on ne monte pas aussi vite qu'une voiture, c'est pour ça que dans toute cette zone de massif, il y a beaucoup de zones de déblai. Un déblai, pour les non-adeptes, c'est quand on creuse, on est sous le terrain naturel et on vient creuser. Donc ici, on voit une grosse section de déblai dans les Corbières. Le petit chiffre que vous voyez en noir, le 26, ce n'est pas une altitude, c'est des points kilométriques de repérage, le point zéro est au niveau de Toulouges, donc on est à 26 kilomètres de Toulouges. Là, on est en section de déblai, dans les Corbières, on va avancer.

Antoine HANTZ, SNCF Réseau : On est effectivement dans le massif des Corbières. Dans le massif des Corbières, il y a très peu d'activités humaines, les enjeux sont des enjeux de biodiversité, mais également des enjeux d'incendies, de protection contre les incendies. On travaille notamment avec l'ONF et les pompiers, pour rétablir les chemins d'accès, de manière à, en cas d'incendies, permettre aux pompiers d'intervenir et de traverser de part et d'autre de la Ligne Nouvelle.

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : On va revenir juste un peu en arrière, parce qu'on a une section en remblai ici, donc c'est beaucoup plus creusé. On a le mas d'en Bac qui est sur la gauche, on a une zone cultivée ici, et vous voyez, la ligne est en remblai, ici, donc elle est au-dessus du terrain naturel, on vient rajouter de la terre. Ça, c'est une des rares zones de remblai dans les Corbières. Très rapidement, on va devoir se réinscrire dans le relief, afin d'entamer la descente vers la plaine de l'Agly et vers Perpignan. Vous voyez encore une zone de déblai, ici, la commune d'Opoul est sur la droite, on ne va pas tarder à y arriver. La longueur, on a à peu près 3 kilomètres de zone de déblai. On va arriver sur la Poudrière, donc le dépôt d'explosifs de la société TITANOBEL, sur Opoul. La ligne est toujours en déblai, ça fait de grosses quantités de matériaux, comme vous l'a dit Édouard Parant, un des enjeux de ce secteur est d'arriver à optimiser ces mouvements de terre, afin d'avoir les mouvements de terre les moins importants possible. On a encore du déblai, au fond, vous voyez la carrière de la Salanque et la route départementale numéro 5, qui serpente, elle sera rétablie. On va arriver doucement à la fin du relief très marqué, on le voit partout autour. Petite précision, si vous avez besoin qu'on s'arrête pour voir un point particulier, ou si vous voulez avoir des précisions, vous l'indiquez, on vous apportera un micro.

Antoine HANTZ, SNCF Réseau : Ou on pourra y revenir après, si vous avez des questions plus précises.

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : Ici, on sort du relief, on a une zone assez marquée, avec les ruisseaux à rétablir et la RD, également, donc on a un petit viaduc ici. La RD5 n'est pas touchée par cet ouvrage. Pour information, ce petit ouvrage fait entre 150 et 200 mètres, pour que vous ayez des ordres de grandeur. On continue, on est à la fin du massif, on a encore deux zones de déblai. Vous voyez sur la droite les champs d'oliviers et entre autres les mas de la Chique et le mas Passetemps. On est toujours sur la commune de Salses, voilà notre zone de déblai et on arrive doucement dans la plaine. À gauche, vous voyez la partie grisée, c'est le Camp Joffre, donc on va s'en approcher, et comme on a vu tout à l'heure sur les plans en deux dimensions, on va venir juste passer à la limite de ce Camp Joffre.

Antoine HANTZ, SNCF Réseau : Donc là, on change complètement de paysage, on passe du paysage des Corbières, de collines, à un paysage viticole, qu'on ne va plus quitter jusqu'à la fin de ce secteur.

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : Ici, vous avez une longue ligne droite, où l'on a un petit panneau, c'est la possibilité d'implanter une gare. Par contre, le tracé qu'on vous présente ici ne permet pas d'implanter la gare dans ce coin. En gros, si on veut implanter une gare, il faut modifier assez fortement ce tracé. On n'est pas sur le projet d'intérêt général, on est sur la variante verte et ce tracé nécessite beaucoup d'adaptations. On va continuer, on a le Camp Joffre sur la gauche. On peut redescendre. Là, on était quasiment au niveau du terrain naturel, donc très peu de remblai, juste un petit peu au-dessus du terrain naturel. On va rentrer sur la commune de Rivesaltes, vous voyez que la ligne va se séparer en deux. Elle va continuer d'un côté vers l'Espagne et là, on va prendre le raccordement qui permet aux trains voyageurs d'aller en gare centre de Perpignan. Donc on rentre dans la plaine inondable de l'Agly et du Ròbol. Ici, les écoulements des eaux sont assez violents, la ligne est toujours au-dessus du niveau du sol, on vient rétablir les routes, donc la RD12, ici, et un petit peu plus loin, afin de permettre les écoulements des eaux, on va avoir tous les ouvrages hydrauliques, entre autres des viaducs. On peut accélérer. La ligne est en remblai, le Camp Joffre est sur la gauche, on voit juste la limite. Vous voyez les ouvrages qui permettent le libre écoulement des eaux. Ici, c'est le Ròbol, un petit affluent de l'Agly. On continue. On entre dans la zone entre le Ròbol et l'Agly, avec toujours des remblais, puisque là, il y a beaucoup d'eau en période de crue. On se dirige vers la commune de Rivesaltes, où on va rejoindre la ligne classique. Vous voyez certaines exploitations, ici, on arrive sur la commune de Rivesaltes, on a un ouvrage assez important, qui permet le franchissement de l'Agly et laisser assurer la transparence hydraulique, lors des épisodes de crues. On se rapproche doucement de la commune, l'objectif pour nous étant de revenir à cet endroit-là, rejoindre la ligne classique qui va vers la gare centre de Perpignan. Ici, on intercepte la voie ferrée Axat-Rivesaltes, elle va passer sous le raccordement de la Ligne Nouvelle. On va arriver au raccordement de la Ligne Nouvelle sur la ligne classique un petit peu plus loin, au niveau de Rivesaltes. Le raccordement est long, tout simplement parce qu'on parle ici de dénivelé. Vous allez le voir plus loin, les deux lignes vont se séparer et venir se raccorder sur la ligne classique. On ne pouvait pas le faire avant, parce que tout simplement, on ne va pas impacter le village de Rivesaltes et les habitations ici, donc on est obligés d'aller un petit peu plus loin, donc on longe la ligne classique, vous voyez ici le faisceau, le long de la ligne classique. Elle est juste à gauche, Bruno, est-ce que tu peux la pointer ? Voilà, ça, c'est la ligne de chemin de fer que vous connaissez tous, elle passe là. On va avancer un petit peu, toujours en remblai. Une des voies va passer par-dessus la ligne classique, ici.

Antoine HANTZ, SNCF Réseau : À gauche, c'est le mas de Rombeau, pour ceux qui connaissent, juste à gauche de la ligne existante.

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : Donc les deux voies vont venir se raccorder sur la ligne classique. Ce système, tout simplement pour qu'il n'y ait aucune perte de temps et que les trains ne cisailent pas, c'est-à-dire que les deux lignes ne se croisent pas au même niveau. Là, il n'y a aucune perte de temps, les trains peuvent continuer directement sur la ligne classique. Donc voilà la fin de ce raccordement, avec, sur la droite, l'aérodrome. Il y a des questions ?

Estelle BRISSET : Est-ce qu'il y a une question sur ce qu'on vient de voir ? On va démarrer, on prend les questions sur ce qu'on vient de voir et après, on fera l'autre tracé. Alors on voit tout et après, on revient vers vous, d'accord. J'ai noté, madame, que vous voudrez prendre la parole. Donc on revient en arrière, donc redites-nous bien sur quelle commune on est et où on repart.

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : On va toujours dans le même sens, on va aller vers Perpignan, le nord est derrière nous. Le nord est en bas, le sud est en haut, on va vers l'Espagne et Perpignan. On est toujours dans la plaine inondable de l'Agly et du Ròbol, même principe, on doit laisser le libre écoulement des eaux, donc ici, c'est le Ròbol, vous avez des viaducs pour permettre l'écoulement des eaux. La ligne est toujours au-dessus du terrain naturel. Ici, vous voyez à droite Espira-de-l'Agly, Peyrestortes est légèrement sur la

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

gauche. Vous voyez le train qui continue sa route, toujours en remblai et on va arriver au niveau de l'Agly, franchissement de l'Agly.

Antoine HANTZ, SNCF Réseau : On va franchir l'Agly, juste au niveau de la Gravière, exploitée par Roussillon Terrassements. Le viaduc, pour ceux qui connaissent un peu le coin, va passer à peu près au niveau du passage à Gué, qu'il y a actuellement sur l'Agly, pour accéder à cette carrière. On est au niveau de la Gravière, ici, sur ce secteur.

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : Le viaduc permet le franchissement, donc on avance. On a la voie ferrée Axat-Rivesaltes ici, on est toujours en remblai.

Antoine HANTZ, SNCF Réseau : À droite, c'est Espira-de-l'Agly, avec les derniers lotissements qui se sont construits, sur la droite.

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : On va sortir de la plaine, on a un petit peu plus de relief ici, vous voyez la RD117 qui sera rétablie sous la Ligne Nouvelle. On a une zone de déblai.

Antoine HANTZ, SNCF Réseau : On passe également le canal d'irrigation de Rivesaltes, juste un petit peu avant la RD117, ici, qui sera rétablie, bien évidemment, sous la Ligne Nouvelle.

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : On sort du déblai, on arrive sur une nouvelle zone de remblai, ici, avec le village de Peyrestortes, sur la gauche. On va avancer jusqu'à remblai.

Estelle BRISSET : Une première question : la hauteur du remblai ?

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : La hauteur du remblai, sur ce qui vous est présenté ici, c'est autour de 11-12 mètres au point le plus haut, sachant que ça, c'est variable, en fait.

Antoine HANTZ, SNCF Réseau : Juste, les murs anti-bruit, on peut les mettre au-dessus du remblai, on pourra vous montrer des images après, s'il y a d'autres questions par rapport à ça.

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : On voit la RD614, on vient de la passer, on continue sur cette section en remblai. Donc nouvelle section en déblai, en gros, le grand remblai au niveau de Peyrestortes, il est coincé entre deux sections de déblai, donc en gros, moins on est haut sur le remblai et plus on est creuse sur les deux côtés, de chaque côté. Vous avez la commune de Baixas qui est sur la droite, on va aller la voir. La ligne est toujours en déblai, on va sortir du déblai. On a des petites sections de remblai, ici, afin de rétablir les cours d'eau Còrrec Dels Oms et tous les petits ruisseaux qui sont dans ce secteur.

Antoine HANTZ, SNCF Réseau : La Llobera, également.

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : La ligne, à ce niveau, on est sur le plateau de Baixas, donc on est quasiment au niveau du terrain naturel. On connaît un petit peu au-dessus, un petit peu en dessous, mais c'est toujours très proche du terrain naturel. Vous voyez la RD45 qui sera rétablie très certainement par-dessus. Donc on est toujours sur le plateau de Baixas et on file vers le sud. On arrive à la fin de notre trajet aujourd'hui. Sur la gauche, vous avez Saint-Estève, Baho et plus loin, Villeneuve-la-Rivière, qui ont déjà fait l'objet de la réunion de présentation de Perpignan.

Estelle BRISSET : Très bien, merci, Nicolas Aladern et Antoine Hantz. Il y avait des personnes qui avaient levé la main, je vais vous donner la parole les uns après les autres, aucun problème, il faut juste qu'on respecte ces quelques règles : vous levez la main quand vous voulez vous exprimer, on ne peut pas vous donner le micro tous en même temps, donc on va faire les uns après les autres, je vais vous demander de vous lever, de vous présenter, soit à titre personnel, soit au nom de l'association ou la collectivité que vous représentez. Et

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

puis essayez d'être dans des questions qui concernent tout le monde, s'il y a vraiment des cas très particuliers, l'équipe est à votre disposition à la fin de la réunion, pour vous donner des éléments précis, de distances et autres. Madame, tout à l'heure, vous aviez levé la main ?

► **Une habitante d'Opoul-Périllos** : Le tracé passe à côté de la Poudrière, sur la commune d'Opoul, ça ne pose pas un petit problème ?

Estelle BRISSET : Une question sur Opoul et la Poudrière.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Nicolas, est-ce que tu peux dire comment on peut s'accommoder de la présence ou pas d'un site qui stocke des explosifs, par rapport à un projet de transports de personnes.

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : Effectivement, il y a la Poudrière d'Opoul qui est au niveau du tracé. Elle n'est pas uniquement sur le tracé qu'on vous a présenté. En gros, tous les tracés qui ont été étudiés passaient dans le périmètre de protection rapprochée de la Poudrière d'Opoul. La Poudrière d'Opoul, pour ceux qui ne connaissent pas bien, on peut stocker sur ce site un équivalent de 80 tonnes de TNT, donc forcément, elle a fait l'objet d'un PPRT, Plan de Prévention des Risques Technologiques. Ce PPRT donne des zonages et définit pour chaque zonage ce que l'on peut faire ou pas. Il se trouve que le tracé et toutes les variantes de tracé passent dans la zone d'interdiction stricte. En gros, ça veut dire qu'on ne peut rien faire. Comme il est difficile d'aller ailleurs, au niveau des Corbières, on va devoir trouver une solution pour déplacer cette usine.

Estelle BRISSET : Est-ce que vous voulez des compléments, sur ce sujet ?

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Ça a l'air de soulever des inquiétudes. Il faut savoir que l'obligation est faite à l'usine de se mettre aux normes avant fin 2017. Donc aujourd'hui, les dernières maisons d'Opoul sont dans le périmètre et pourtant, il y a 1,5 kilomètre entre elles et la Poudrière. Donc l'usine va devoir renforcer les vitrages des dernières maisons. Le problème de la Poudrière a été identifié en 1991 et dès 1991, il a été envisagé de la déplacer. On rencontre régulièrement monsieur le maire ou même l'entreprise et il y a déjà eu des réflexions pour rechercher le cas échéant un site sur Opoul pour la déplacer. C'est pris en compte, c'est chiffré dans le coût du projet.

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : Ce que vous voyez derrière Édouard, c'est les fameux rayons, la Poudrière est au milieu, la ville d'Opoul est sur la gauche, vous voyez bien que les dernières maisons sont dans ce fameux périmètre. Le tracé passe dans le périmètre le plus proche.

Estelle BRISSET : Merci pour ces compléments. Monsieur ?

► **Un habitant de Peyrestortes** : Je souhaiterais qu'on revienne sur la commune de Peyrestortes, pour voir le tracé, afin qu'on sache, de Coste Rousse, la distance des maisons du lotissement Coste Rousse, par rapport à la nouvelle ligne, nous préciser la hauteur et comment on va éviter le bruit et la vue.

Estelle BRISSET : On va revenir sur la 3D, on peut effectivement mesurer les distances avec la ligne et voir différents points de vue. Il faut juste quelques minutes pour qu'on se repositionne dessus, donc à Peyrestortes.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Donc c'est Antoine Hantz qui va vous répondre sur les deux volets, l'insertion paysagère, alors que la ligne passe en hauteur, et comment protéger les habitants vis-à-vis des risques de nuisances sonores.

Estelle BRISSET : 312 mètres, pour la distance.

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Est-ce qu'on peut aller se positionner aux dernières maisons, Bruno ?

Estelle BRISSET : Donc on est au niveau des dernières maisons.

Antoine HANTZ, SNCF Réseau : Peut-être que je vais commencer par l'insertion paysagère, par rapport à la vision qu'on peut avoir de la sortie du village de Peyrestortes, sur la ligne à grande vitesse, la Ligne Nouvelle. On est effectivement à peu près à 300-350 mètres. Au niveau paysager, la démarche qu'on réalise, au global et après, je reviendrai spécifiquement sur Peyrestortes, c'est : on réalise un schéma directeur architectural et paysager. Ce qu'on a réalisé, dans un premier temps, on a pris en compte l'ensemble des enjeux réglementaires, avec les monuments historiques, des sites classés, etc., mais pas que. Également la perception, le fait qu'on s'inscrive dans une plaine viticole ou le fait qu'on s'inscrive dans une zone de collines. Ensuite, on les a hiérarchisés, ça a été présenté notamment au service de l'État, etc., et ce qu'il y a vraiment à faire aujourd'hui, c'est de faire des préconisations paysagères. Ces préconisations paysagères prennent plusieurs formes. Tout d'abord, c'est s'insérer au mieux dans le territoire. On l'a vu un petit peu sur la maquette 3D. Dans des zones des Corbières, on essaye de s'insérer au mieux dans les zones de collines. Et dans les plaines viticoles, d'abaisser le profil le plus possible. Ensuite, on met en place des méthodes d'insertion paysagère, ça peut être des plantations, pour masquer un petit peu la ligne, on ensemence aussi les remblais, donc dans le cas de Peyrestortes, on est dans un cas de remblai, donc on est au-dessus du sol, on fait des ensemencements, c'est-à-dire qu'on intègre ce remblai. On travaille également, tout au long, là, c'est les premières préconisations, mais tout au long du projet, même avant les travaux, il y a un marché d'aménagements paysagers spécifiques, qui seront bien évidemment concertés avec les communes, puisqu'après, il y a la question de l'entretien. Si c'est dans nos emprises, c'est SNCF Réseau qui entretiendra, si c'est hors des emprises ferroviaires, ce sera à rechercher pour l'entretien. Par rapport aux protections acoustiques, pareil, par rapport à la démarche générale, ce qu'il faut savoir, c'est que pour le maître d'ouvrage qu'est SNCF Réseau, c'est une obligation réglementaire. On doit se conformer à la réglementation, en ce qui concerne le bruit ferroviaire. Comment on procède ? On fait tout d'abord un état initial. On a fait plusieurs mesures sur le terrain, une quarantaine de mesures sur le terrain, on mesure en façade, avec des capteurs sonores, le bruit sans le projet. Ensuite, ça nous permet de réaliser l'état initial sur l'ensemble du projet. Sur cette base d'état initial, on réalise ce qu'on appelle des simulations acoustiques. Pourquoi on fait des simulations ? Tout simplement parce qu'il n'y a pas le projet, il n'existe pas, donc on est obligés de faire ces simulations, en prenant en compte des critères, donc la hauteur de la ligne, effectivement, mais également des contraintes de vent, donc on prend ça en compte, c'est très important dans la région, le vent le plus favorable à la propagation du bruit et également par rapport à la topographie, au relief. Donc il y a tout un tas de critères, ces simulations permettent de repérer l'ensemble des habitations qui se situent au-dessus de ces seuils réglementaires, pour lesquelles on a une obligation de protection. Les protections qu'on met en place lorsque ces habitations sont au-dessus de ces seuils réglementaires, ça peut être des murs acoustiques. Pour le cas de Peyrestortes, si on se rend compte qu'il y a des habitations qui sont au-dessus des seuils réglementaires, ce serait plutôt cette solution-là qui serait préconisée, puisqu'on est en zone de remblai et les murs acoustiques peuvent être mis au-dessus du remblai, comme vous pouvez le voir sur la photo, notamment à droite. Les autres solutions, ça peut être des merlons paysagers, c'est une butte de terre qui permet d'une part de protéger contre le bruit, mais aussi de permettre l'insertion paysagère. Mais ça, on le fait plutôt quand on est au niveau du sol, pour ne pas non plus avoir une butte de terre énorme. La troisième solution, c'est l'isolation de façade, donc si on n'arrive pas à protéger avec ce qu'on appelle des protections à la source, donc les murs anti-bruit, on peut proposer de l'isolation de façade, c'est du double ou du triple vitrage. Le dernier point qui est important, c'est que SNCF Réseau a une obligation de résultat, sur le bruit. Je vous ai dit, on a fait des simulations, comme le projet n'existe pas, mais quand il existera et que les trains viendront rouler, on viendra faire des mesures pour vérifier si les mesures de protection qu'on a mises

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

en place sont efficaces et si toutes les bâtisses sont protégées, en dessous des seuils réglementaires. Si ce n'est pas le cas, on devra soit améliorer la protection acoustique, s'il y a une protection acoustique, soit carrément créer une protection acoustique, si on se rend compte qu'il y a un bâti qui n'est pas protégé et qui est au-dessus de ces seuils réglementaires.

Estelle BRISSET : Merci pour ces éléments, je pense qu'on a répondu à votre question. Il y avait monsieur, à qui j'ai fait signe.

► **Nicolas FABRE :** Bonsoir, je représente les propriétaires du mas Cayrol, qui est un mas sur la commune de Rivesaltes, situé dans un futur triangle ferroviaire. En fait, il va être encadré par la voie actuelle, par la nouvelle voie de TGV et par deux voies de desserte, donc on en a vu une, là, qui dessert la gare de Perpignan. On n'a pas vu la seconde, c'est une voie qui sera mixte, apparemment, sur les documents, une voie fret, donc les inquiétudes vont rejoindre celles du maire de Salses, qui s'est exprimé en début de séance, c'est-à-dire que sur cette voie de desserte, en fait, qui va quitter la voie principale et rejoindre la commune de Salses, j'aimerais qu'on puisse le voir, éventuellement, cette voie.

Estelle BRISSET : On va se positionner dessus.

► **Nicolas FABRE :** Donc sur cette voie, si je comprends bien, va passer une série de trains de marchandises, qui va emprunter la voie rapide sur le territoire espagnol. Tout simplement parce que l'Espagne a une particularité, c'est que l'écartement des voies en Espagne est de 1,6 mètre à peu près, si mes souvenirs sont bons. En France, c'est l'écartement européen, à 1,45 mètre, ce qui fait que les trains de marchandises, quand ils arrivent à la frontière, ils ne peuvent plus passer sur les voies classiques. Or, là, l'Espagne attend avec impatience cette voie à grande vitesse, pour pouvoir faire circuler dessus ses trains de marchandises. Donc quand ils vont arriver sur le territoire français, ces trains vont rejoindre le réseau conventionnel. Ils vont donc passer sur cette voie, notamment, cette fameuse voie de desserte, et ils vont traverser le cœur de Salses, entre autres. J'aimerais qu'on m'explique quelles sont les mesures de limite des nuisances, notamment sur cette variante, si c'est possible de le voir, je vous remercie.

Estelle BRISSET : Bien sûr, on va se repositionner à cet endroit-là, reparler des protections et peut-être repréciser quel type de train passe où, pour bien clarifier. Est-ce que vous pouvez nous repréciser exactement où vous voulez qu'on aille ?

► **Nicolas FABRE :** Donc en fait, quand vous quittez la voie, en venant du sud, en remontant vers le nord, et que vous allez rejoindre la voie classique, cette bretelle que vous faites voir, ce serait bien qu'on puisse la suivre et éventuellement qu'on puisse la suivre de près, comme vous avez fait tout à l'heure et expliquer s'il y a des mesures compensatoires. Le mas Cayrol est un gîte rural qui est au cœur de ce nouveau triangle, il va être impacté notamment par la voie normale, c'est le trafic normal, la voie TGV et puis les deux dessertes, celle qui va rejoindre la gare de Perpignan et celle qui va rejoindre la gare de Salses. Donc effectivement, l'impact est quand même très important.

Estelle BRISSET : Est-ce qu'on peut se positionner à côté du mas Cayrol ? Vous nous arrêtez quand on est exactement au bon endroit ?

► **Nicolas FABRE :** Vous pouvez avancer encore un peu, voilà, encore un peu, c'est légèrement sur la droite, c'est en contrebas, là, derrière la route. Ici, exactement. Donc là, si vous voulez, il y a la voie de desserte ici, où passera le fret, il y a la voie actuelle qui existe depuis le XIXe siècle, qui passe. Le mas était avant la voie, mais il n'y avait pas de concertation, à l'époque. La voie qui passe à droite, on voit le pont qui enjambe d'Agly au fond, là-bas, ça fait beaucoup de voies. Et puis la voie TGV qui est un peu plus haut, ça fait vraiment un triangle, toutes les habitations qui sont dans le secteur, je parle pour le mas

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

Cayrol, mais il y a plusieurs mas dans le secteur, il y en a au moins 3 ou 4, ils sont quand même très impactés.

Estelle BRISSET : Est-ce qu'on peut préciser quels trains passent ?

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Monsieur, vous êtes propriétaire exploitant ?

► **Nicolas FABRE** : Oui, en fait, je suis propriétaire via mes parents, avec ma sœur, on est propriétaires du mas, oui.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Mais vous avez une activité touristique ?

► **Nicolas FABRE** : Oui, une activité touristique, un gîte.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Et votre inquiétude est relative à quoi, finalement, au bruit ?

► **Nicolas FABRE** : À deux choses. Effectivement, toute la salle l'aura compris, l'inquiétude principale, c'est celle du bruit, bien sûr, mais aussi des paysages, parce qu'en fait, comme c'est un établissement touristique, forcément, il y a des vues lointaines qui sont magnifiques sur les Corbières, notamment sur la chaîne de Tautavel, c'est superbe, ça fait le cachet du site, si vous voulez. Là, s'il y a un talus derrière qui fait... vous avez dit tout à l'heure 15 mètres de haut, si éventuellement vous êtes d'accord pour mettre un mur anti-bruit, parce qu'il y aura trop de bruit, ça va faire une barrière, forcément, ça va être impactant.

Estelle BRISSET : Bruit et paysages, on peut peut-être préciser la hauteur.

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : La hauteur ici n'est pas de 15 mètres. On est allé voir la hauteur au niveau d'Espira, mais ici, c'est plus bas, ça va dépendre de la configuration des franchissements de l'Agly, mais on est plus bas.

Estelle BRISSET : Est-ce qu'on peut donner une fourchette ?

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : On est autour de 8 ou 10 mètres, mais pas 15, c'est sûr.

Estelle BRISSET : Protections phoniques, paysages.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : On peut aller voir la ligne à gauche, s'il vous plaît ? C'est celle-ci qui vous inquiète ? Celle-ci, vous allez voir qu'elle est légèrement sous le niveau du sol.

Estelle BRISSET : On est en léger déblai, c'est ça ?

Édouard PARANT, SNCF Réseau : On est dans une position favorable, par rapport à votre inquiétude, pour deux raisons : on est légèrement au-dessus du niveau du sol, donc l'impact visuel sera plus faible, et vis-à-vis du bruit, ça crée une protection supplémentaire, qu'on pourrait améliorer si nécessité, ce sont les études qui le diront, par un complément d'un merlon paysager, qu'on pourrait traiter avec une pente douce, remettre carrément de la vigne, même s'il fait 1,50 ou 2 mètres de haut, ce merlon, il viendrait compléter le décaissé de ce morceau de ligne qui lui-même est déjà un petit peu en dessous du terrain naturel. Voilà des exemples qu'on pourrait avoir, par rapport à votre activité. Vous avez vu, il faut vraiment se rendre sur place pour se rendre compte où et à quelle hauteur sera le projet, parce que chaque cas est vraiment particulier.

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

Estelle BRISSET : Est-ce qu'on a répondu à votre question ? Des précisions sur les trains qui passent haut, par rapport à ce triangle que vous évoquiez, juste qu'on vous dise quels trains passent où pour que vous ayez bien une réponse.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : On va reprendre un petit peu de hauteur.

Estelle BRISSET : Voilà, comme ça, on verra les différentes lignes, juste préciser quel type de trains.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Vous avez sur le tracé noir la ligne actuelle, sur laquelle, pour l'instant, tous les trains passent, TGV, TER, fret. Vous avez sur la ligne qui part du bas et qui tourne vers la droite, celle-ci, une ligne qui est pour les trains de marchandises, celle sur laquelle nous sommes allés nous positionner, qui est légèrement en déblai en face de votre propriété. Par contre, vous avez, qui traverse de la droite vers le haut à gauche, la ligne TGV qui est au-dessus du niveau du sol, puisqu'elle doit permettre de se positionner en dehors des inondations, au niveau de la traversée de l'Agly, juste avant de rejoindre la gare de Rivesaltes. Elle est par contre au-dessus du niveau du sol. Elle n'est desservie que par des trains voyageurs, donc essentiellement du trafic de 6 heures à 22 heures.

Estelle BRISSET : Très bien, je pense qu'on a répondu à votre question. Devant, j'ai vu monsieur le maire de Peyrestortes qui souhaitait s'exprimer et après monsieur.

► **Alain DARIO, maire de Peyrestortes :** Madame la Présidente, monsieur le ministre, mesdames, messieurs, bonsoir, je suis le maire de Peyrestortes, vous savez, c'est ce village où d'un côté, il y a l'aéroport, de l'autre maintenant le TGV et au milieu coule une rivière. Ce que je voudrais dire, c'est que nous sommes fortement impactés par ce tracé. On est actuellement en train de faire une ZAC communautaire de 18 hectares avec des logements, une future école et ça met grandement en péril notre projet. Si j'ai bien compris, ce sera du fret qui passera essentiellement à 300 mètres des maisons d'habitation de Peyrestortes. Ça sera un ballast de 14 mètres. Vous avez pris des engagements sur le bruit, sur le visuel, est-ce que vous avez une obligation de résultat, qu'est-ce qui sera conclu avec les riverains ou avec les communes pour que cette obligation de résultat soit respectée ? Deuxièmement, je voudrais savoir pourquoi vous ne prenez pas en compte les propositions de l'association PMCV, qui propose un trajet différent, parce qu'il faut quand même préciser que nous ne sommes pas contre la ligne à grande vitesse, c'est à minima, je vous dirais. Je voudrais savoir pourquoi on ne prend pas en compte ces propositions de cette association qui travaille depuis très longtemps à une nouvelle proposition de tracé, ça éviterait aussi de défigurer la plaine du Roussillon, vous savez qu'on y fait du vin qui a, ma foi, quelque renommée, plus que le Biterrois, je pense, je ne sais pas. Il faut dire que maintenant, on vous bat régulièrement au rugby.

► **Jean-Claude GAYSSOT, vice-président, région Languedoc-Roussillon :** À l'époque, c'était vrai, mais maintenant, attention.

► **Alain DARIO, maire de Peyrestortes :** Il y a du Rivesaltes, le Don Brial, c'est quand même des vins renommés, il y a les abricots du Roussillon, les rouges du Roussillon, ça crée une économie. Aujourd'hui, vous allez l'impacter de façon très forte. Donc vous avez vu le dernier jugement qu'il y a sur les éoliennes. Quelquefois, l'humain prend le pas sur l'économique. Je voudrais terminer, monsieur le ministre, par le ferroutage. Effectivement, nous sommes aussi pour le ferroutage, complètement, mais vous savez que nous sommes dans l'Europe, que la principale activité de nos voisins espagnols, c'est le camion, ils ont doublé leur parc de camions depuis quelque temps et ils continueront de passer chez nous, comment on fera pour arrêter tout ça, même si on dit qu'on va avoir le ferroutage et tout ce qu'on veut ? Voilà mes principales questions, merci de vos réponses.

Estelle BRISSET : Merci monsieur le maire. Alors, trois points, quelles obligations de résultat, le tracé PMCV, le ferroutage ?

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Ce qui est important vis-à-vis de vos projets de développement, monsieur le maire, sur votre commune, et le point positif, c'est quand même que la variante de tracé proposée reste là où c'était prévu, et ce depuis 20 ans.

► **Un intervenant :** La mixte, on ne la veut pas.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Là, on est en train de parler du tracé. Les trains de marchandises, qu'est-ce qu'ils apportent ? Ils apportent plus de nuisances sonores. La question, c'est : comment faire en sorte que les habitants soient protégés vis-à-vis de ces nuisances sonores, mais le projet, je le redis, il passe exactement là où c'était prévu il y a 20 ans.

Estelle BRISSET : Est-ce qu'on parlait déjà de trains de fret, à l'époque, ou pas ?

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Le projet a été réorienté par décision du ministre en 2006, il demande au préfet de région de mettre en place un comité de pilotage réunissant tous les partenaires qui sont sur les plaquettes, vous les verrez, il y en a 11. Ces partenaires cofinancent des études pour un projet pour lequel on nous demande deux choses. Faut-il ou pas faire un projet tout TGV ou faut-il qu'il y ait en plus des trains de marchandises ? Deuxième question posée : où devra-t-on passer ? Troisième question posée : où faudra-t-il s'arrêter pour prendre des passagers ? Ce débat public a fait l'objet d'un consensus, je vous invite à relire toutes vos déclarations, y compris les déclarations de vos élus de l'époque, les agglomérations, tous ont voté pour un projet qui favorise le report modal. Tous dans les PO pour la desserte de Perpignan centre. Et tous nous ont dit « si possible, restez là où c'était prévu ». Le projet qu'on vous propose ce soir, il est en cohérence avec les conclusions du débat public de printemps 2009. On reste là où c'était prévu, on privilégie la desserte de Perpignan centre, pour les voyageurs, mais on va en rediscuter, si vous voulez, et conformément à l'ensemble des avis exprimés, on permet la possibilité dans la plaine du Roussillon de faire circuler le transit international qui vient encombrer les lignes des PO, pour le train. C'est ça, l'histoire. Donc maintenant, vis-à-vis du projet d'école ou de lotissement, ce projet doit naturellement prendre en compte les emplacements réservés qui sont dans votre commune, donc il n'y a pas de modifications, par rapport à l'historique urbain de votre commune. Il passe exactement là où c'était prévu, donc on ne va pas impacter plus que cela. Après, on a pu aller sur la route et regarder ce qu'il se passait vis-à-vis du paysage. Oui, c'est vrai, quand vous êtes au pied d'un tas de terre de 11 mètres, c'est haut. Mais quand vous êtes à 300 mètres d'un tas de terre de 11 mètres, c'est la même chose que quand je regarde quelqu'un qui fait 2 mètres de haut, à 50 mètres, c'est-à-dire au milieu du terrain de foot quand je suis goal, c'est exactement la même chose. Donc maintenant, on va travailler avec vous pour faire en sorte que le projet s'insère au mieux. Je crois qu'on a rencontré monsieur le maire en lui proposant des photomontages, ou pas ? Pas encore. Donc l'étape suivante, c'est de retourner voir les différentes communes, on a commencé à le faire avec certaines, pour leur proposer ce que peut donner, pas uniquement avec la maquette en trois dimensions, mais avec des architectes, qui ont l'habitude d'insérer des projets d'infrastructures dans le territoire. D'abord, il va falloir faire un pont pour la route, ça va donner un petit peu de transparence et ailleurs, qu'est-ce qu'on peut faire ? Ça va être étudié, mais c'est pareil, les ouvrages de rétablissement de voiries, ce n'est pas des choses qu'on décrète. C'est quelque chose qui va se négocier avec chacune des collectivités. Si c'est une départementale, on doit évidemment discuter avec le Conseil départemental. Si c'est une voirie communale, on va rencontrer les différents maires, on a commencé à le faire. Ce qu'il faut avoir à l'esprit, c'est qu'aujourd'hui, le projet n'est pas finalisé. Vous en avez une représentation, parce que c'est important, pour que chacun puisse prendre position. Mais il va continuer d'être étudié, il y a tout un tas de détails qui ne sont pas encore représentés, ici. On n'a pas représenté les murs anti-bruit. On n'a pas représenté les bassins pour récupérer les eaux, on n'a pas représenté les déviations routières, quand il y en aura. Tout ce travail va se faire une fois que le ministre aura arrêté le tracé. L'histoire ne s'arrête pas ce soir. Elle ne s'arrête pas avec la décision ministérielle. C'est une base sur laquelle, après, on va travailler,

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

à bien insérer le projet dans son territoire. Vous avez parlé d'obligation, oui, on a une obligation vis-à-vis du bruit, la loi, vos parlementaires votent des lois qui s'appliquent de Lille à Perpignan, qui disent qu'il y a des seuils à ne pas dépasser, vous avez obligation de protéger des populations sur ces seuils. Ce n'est pas nous qui faisons les mesures, et de toute façon, si chaque maire veut faire un constant d'huissier, il le fera. Si les seuils sont dépassés, c'est très clair, l'entreprise que je représente ce soir aura obligation de vous protéger. Quand je dis « vous », c'est vos riverains. On a 30 000 kilomètres de voies ferrées existantes. Celles-ci ne sont pas aux normes, rien n'est prévu pour les protéger. La différence avec celle-ci, dont on parle ce soir, c'est qu'elle aura l'obligation, en tant qu'infrastructure neuve, d'être aux normes. Les partenaires réfléchissent à comment trouver une solution, et vous vous rendez compte qu'on est en travaux, donc ils sont en train de travailler pour trouver une solution qui n'était pas nécessaire vis-à-vis de la loi.

Estelle BRISSET : Attendez, c'est difficile s'il y a un brouhaha, on ne s'entend pas. On va aller au bout des questions de monsieur le maire, on reviendra vous voir chacun, l'un après l'autre.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Sur le volet agricole, c'est important, effectivement, puisqu'il y a Dom Brial, du côté de Baixas, il y a Arnaud de Villeneuve sur Rivesaltes, et puis il y a toutes les caves indépendantes, il ne faut pas les oublier, les vigneron indépendants. Après, on a un certain nombre de cultures fruitière et maraîchère. On est sur des productions assez particulières, pour lesquelles je ne suis pas spécialiste, par contre, il va y avoir une étude d'impact, qui n'est pas encore faite. Donc quand on entend « ça va être une cicatrice, ça va être un impact », attendons déjà de voir les conclusions de l'étude d'impact. Qui pour le volet agricole réalise cette étude ? C'est la Chambre d'agriculture des Pyrénées-Orientales qui réalise les études agricoles. Donc c'est des gens de la profession, qui vont définir, sur la base du tracé que vous avez vu ce soir, quel est l'impact sur les structures économiques, que ce soit des caves coopératives ou des exploitants indépendants, le prélèvement : si on est sur des AOC, est-ce qu'il y a certains déséquilibres sur l'appro des caves particulières ? Et qui vont identifier les mesures compensatoires. Laissons-les travailler, c'est leur job. C'est eux qui ont en responsabilité cette mission. Après, sur le ferroutage, vous voulez dire un mot ? Je vais laisser la parole à monsieur le ministre.

► **Jean-Claude GAYSSOT, vice-président, région Languedoc-Roussillon :** Il m'a posé la question, je lui réponds. Avant de dire sur le ferroutage, quand même, ce que vient de dire monsieur Parant est très important. Ce soir, on ne vous présente pas ce que vous devez accepter. On vous dit : voilà où on en est, c'est une discussion, y compris ce que vous dites. Non seulement c'est enregistré, mais on doit, en tout cas vous devez, intégrer les questions qui sont posées, y compris pour travailler sur des évolutions qui permettent de répondre au mieux aux difficultés qu'engendre toute réalisation d'une Ligne Nouvelle comme celles qu'engendre la réalisation d'un aéroport, etc. La différence avec les aéroports, c'est que les usagers, les voyageurs, ils veulent tous avoir la ligne, je parle d'un aéroport, ils veulent tous aller avec l'avion, avoir la ligne aérienne, mais en général, ils ne veulent pas de l'aéroport, parce que ça fait du bruit, c'est normal. Pour le train, c'est l'inverse. Tout le monde veut la gare, mais on ne veut pas de la ligne. Sauf que pour faire le TGV, il faut à la fois la ligne et la gare, c'est vrai pour les aéroports. Maintenant, je viens au ferroutage. Je dis cela, parce que vraiment, soyez certains, y compris nous, les responsables, les élus, nous y veillerons, à ce que toutes ces réunions que nous faisons depuis maintenant une dizaine de jours, après tout ce qui a été fait. Et dans tout ce qui a été fait, il a été, je le répète, parce que je suis très heureux d'entendre que vous êtes favorable à la ligne et que vous êtes favorable au ferroutage, pas tous, mais ce qu'a dit monsieur le maire est quand même très important. C'est exactement ce qui, après consultation, a été décidé, après le débat public. Pourquoi ? Pourquoi la ligne Perpignan-Figueras est mixte ? Pourquoi, du côté espagnol, on a ce problème qui se pose du report modal ? Pourquoi on fait le contournement de Nîmes et Montpellier mixte ? Pourquoi, y compris sur le Lyon-Turin, qui fait partie du corridor européen, qui nous concerne, comme le corridor Méditerranée, l'Europe fait-elle du mixte ?

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

Parce qu'on est confronté à un problème majeur, vous prenez l'autoroute comme moi, il y a le problème de l'économie des camions, d'accord, c'est une vraie question. C'est d'ailleurs aussi avec cet état d'esprit que nous avons, c'était au moment où j'étais aux manettes, décidé le fameux wagon Modalohr, pour mettre les camions sur le train pour permettre que sur la longue distance, ce soit les caisses, les cabines, des camions qui montent sur les trains, et pour permettre, dès qu'il s'agit de distribuer, c'est-à-dire en courte ou moyenne distance, un camion vienne prendre la caisse et fasse la distribution, mais c'était pour le report modal. Et aujourd'hui, je vais même vous dire, je pense qu'on est en train de faiblir sur cette question, or, je prends le train et l'autoroute presque tous les matins pour aller de Béziers à Montpellier, mais enfin le nombre de poids lourds, ça devient un problème majeur. Au point de vue du transit, on est dans cette zone particulièrement impactés par le transit international, vers l'Espagne, de la péninsule ibérique. Non seulement je pense qu'il faut continuer à lutter pour le ferroutage, mais je suis même pour lutter pour le fer-mer-routage. C'est-à-dire que dans les ports, d'ailleurs, à Sète, tous les travaux que nous faisons, c'est pour faire réaliser des embranchements du port avec la voie ferrée, pour pas que ça ne parte sur l'autoroute. On veut faire des échanges internationaux, on veut aller vendre ailleurs. Avec la globalisation telle que ça se passe aujourd'hui, les échanges se multiplient. Si on ne fait rien, d'autant plus que nous sommes sur le territoire le plus attractif, où il y a de plus en plus de populations qui arrivent, donc de plus en plus de gens qui ont besoin de se déplacer. Si on ne fait rien, par rapport à cette logique, le bon sens veut que nous ne baissions pas les bras, concernant le ferroutage. Maintenant, évidemment, il faut voir les conséquences que cela a, les trains de marchandises, souvent, c'est plus bruyant, d'ailleurs, j'espère qu'on avancera sur des solutions, y compris sur le matériel roulant et le matériel au sol, c'est-à-dire sur les rails. Déjà, il y a des progrès qui sont faits, dans des traversées. Si, si, je vous assure, on est sur ces questions. Voilà la réponse que je fais, c'est vraiment tout en comprenant le souci, y compris l'impact qui a été soulevé, parce que c'est vrai que c'est une zone où, quand même, ça en fait, des voies ferrées. C'est sûr que vous êtes là au cœur d'une question où l'impact, les nuisances qui risquent d'arriver sont de vrais problèmes. D'où la nécessité non pas d'abandonner le projet, puisqu'on est d'accord.

Estelle BRISSET : Je crois que vous avez dit ce que vous vouliez dire, monsieur Gayssot. J'ai une liste d'attente, je ne peux pas donner la parole à tout le monde, monsieur l'a demandée il y a longtemps.

► **Maurice CRITG, habitant d'Espira-de-l'Agly :** Bonsoir, j'ai deux questions à poser, une qui concerne le passage de l'Agly et de la départementale et ainsi de suite, je voudrais voir un peu le tracé, pour voir l'impact. Et la deuxième, c'est l'impact du ferroutage direct Espagne-Europe sur le marché de Saint-Charles, parce que je pense que les Espagnols ne vont pas s'arrêter, si beaucoup de trains sont montés depuis le port de Barcelone, ils ne s'arrêteront plus à Saint-Charles, même s'il y a des camions. Je voudrais avoir la vision du passage de la ligne à grande vitesse, depuis la Sablière jusqu'à après la départementale, parce que j'habite à 150 mètres de la ligne, donc je voudrais avoir cet impact, et puis l'impact de la ligne sur Saint-Charles.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Monsieur, votre inquiétude est liée à la distance de votre habitation par rapport à la ligne, ou à la traversée, vis-à-vis des inondations ?

► **Maurice CRITG, habitant d'Espira-de-l'Agly :** Normalement, il y aura le passage, la ligne passera sur l'Agly, ensuite, passera sur la liaison Rivesaltes-Espira, ensuite passera sur la voie ferrée des Fenouillèdes, ensuite, elle passera sur la départementale. De l'autre côté, vous avez une colline.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : C'est ce qu'on voit à l'écran.

► **Maurice CRITG, habitant d'Espira-de-l'Agly :** Voilà, c'est ça, donc je voudrais voir cet impact, comment on va passer tout cet ensemble, parce que ce n'est pas tellement

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

long que ça. Est-ce qu'il y aura du remblai, est-ce que ce sera en viaduc, qu'est-ce que ça va être ? En plus, il faut penser que l'Agly, sur la centennale, si on met du remblai, il va se passer quelque chose. Et le bruit, parce que moi, j'habite à peu près à 150 mètres de la Sablière. On a un lotissement là, le Pilo, juste à côté.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : D'accord, on va peut-être aller au niveau de l'Agly, pour voir ce qu'il se passe sur le cours d'eau. Nicolas, tu peux expliquer un petit peu les études qui ont été menées, vis-à-vis des inondations ?

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : Oui, des études hydrauliques dites 2D, donc très poussées, ont été menées sur cette zone, entre autres parce qu'il y a un système de crue pour l'Agly, en plus, additionné au cours d'eau du Ròbol, qui est un petit peu avant, en direction d'Opoul. Des études très précises ont été menées sur ces sujets-là. Tout d'abord, au niveau hydraulique, en fait, nous, quand on conçoit le projet, l'objectif est tout d'abord d'assurer la sécurité, la protection des populations, c'est l'objectif numéro un. Ensuite, tous les ouvrages que l'on construit doivent respecter la transparence hydraulique, c'est-à-dire ne pas bloquer les circulations d'eau avec nos ouvrages. Ensuite, on ne doit pas aggraver l'état initial. Ça veut dire quoi ? Tout simplement, aujourd'hui, l'Agly et le Ròbol débordent. Sans le projet, ça déborde déjà et ça atteint, on le sait, Rivesaltes, Espira. Nous, l'objectif des études, c'est de faire qu'avec le projet, il n'y ait pas aggravation de cet état initial. Pour cela, on a confié des études à des bureaux d'études spécialisés, entre autres, c'est ce même bureau d'études qui réalise les études hydrauliques, que ce soit pour la DDTM 66, pour le Conseil général, en fait, c'est le même bureau d'études qui réalise toutes les études dans le secteur, pour avoir une cohérence en termes d'hypothèses. Dernièrement, il y avait les études de danger sur les digues de l'Agly, qui ont été menées par ce bureau d'études qui s'appelle ISL. Aujourd'hui, tout a été modélisé, afin que le projet n'aggrave pas la situation actuelle, c'est ce qui se passe aujourd'hui, entre autres, avec ces ouvrages. La suite, c'est-à-dire ?

► **Maurice CRITG, habitant d'Espira-de-l'Agly :** L'impact depuis la Sablière, je vois qu'il y a un viaduc ?

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : Ici, vous voyez l'ouvrage principal, c'est un viaduc, pour laisser passer tous les écoulements des eaux. Il faut savoir qu'en crue de référence, il y a 2000 mètres cubes qui passent dans ce coin, donc c'est très important. Ensuite, on voit qu'on profite de l'ouvrage pour rétablir la voirie communale, ici, et ensuite, on est toujours dans la plaine inondable, donc on doit toujours être au-dessus du sol. On reste au-dessus du sol par un remblai, que vous voyez ici, en bas.

► **Maurice CRITG, habitant d'Espira-de-l'Agly :** Qui fait combien de haut, là ? Parce que nous, on habite juste au-dessus. Vous voyez, les maisons ? Ça fait à peu près 150 mètres.

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : En fait, dans cette zone, les ouvrages sont calés pour être au-dessus des niveaux des plus hautes eaux, on tourne autour de 8 mètres de haut. C'est ce qu'il nous faut pour rester au niveau des niveaux d'inondation. Vous voyez, on est en remblai sur cette partie-là. On va passer la voie ferrée que l'on voit ici. On va pouvoir calculer la distance avec la maison, si vous le souhaitez. Pour la voie ferrée, elle est franchie également par-dessus, l'ouvrage n'est pas représenté ici, mais la voie ferrée continue, il va y avoir un petit ouvrage et de même pour la départementale 117. On restera toujours au-dessus du sol, afin de permettre le passage sous la Ligne Nouvelle.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Est-ce que vous pouvez vous rapprocher ? Justement, à cet endroit-là, il y a un relief, on remonte sur le plateau, est-ce que vous pouvez descendre pour qu'on voie bien la transition entre la plaine et le relief ? Donc quand on franchit l'Agly, on est au-dessus du terrain naturel. Et après, pour monter sur le plateau de Baixas, on creuse. Vous voyez, on est sous le terrain naturel. On va retourner prendre la mesure.

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

► **Maurice CRITG, habitant d'Espira-de-l'Agly :** Allez sur le Pilo, là, sur les maisons, je voudrais le voir de côté, s'il vous plaît. Vous les avez sur la gauche, là, c'est les maisons, ici.

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : On va zoomer un petit peu, Bruno.

Estelle BRISSET : Ce n'est pas facile à manier. 200 mètres.

► **Maurice CRITG, habitant d'Espira-de-l'Agly :** Je disais 150, à vue d'œil. 200 mètres, merci.

Estelle BRISSET : Je pense qu'on a répondu à monsieur.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Il y avait une autre question sur Saint-Charles, Bruno, est-ce que tu peux expliquer ce qu'il se passe, pour les trains qui viennent d'Espagne et qui desservent Saint-Charles ou pas ?

Bruno BEAUCHET, SNCF Réseau : Aujourd'hui, le chantier de transports combinés de Saint-Charles est connecté au réseau ferroviaire, donc les trains qui viennent du nord peuvent aller dans le chantier de Saint-Charles et les trains qui viennent d'Espagne peuvent y aller aujourd'hui. Le jour où il y aura le projet, les trains pourront continuer à utiliser la ligne existante, puisque ce sera un doublé de ligne, la ligne existante continuera à être exploitée. Les trains peuvent y aller aujourd'hui, pourront y aller demain. On va prendre deux exemples d'entreprise. Une entreprise basée à Valence qui fait de la chimie, qui veut envoyer ses produits chimiques en Allemagne, pourra faire circuler ses trains. Ses frets de grand transit pourront utiliser la Ligne Nouvelle et ne pas passer devant le chantier de transport combiné de Saint-Charles et donc bloquer les voies d'accès de Saint-Charles. Pareil, une entreprise de Valence, de fruits et légumes, qui veut aller envoyer ses fruits et légumes au marché international de Saint-Charles pourra envoyer son train jusqu'au transport combiné de Saint-Charles, pour décharger les fruits et légumes, pour le marché international. Donc si l'entreprise de Valence veut envoyer en Allemagne, elle pourra le faire, surtout grâce à la Ligne Nouvelle, pour libérer autour de Perpignan et la zone de Saint-Charles, et une entreprise qui veut envoyer du fret à Saint-Charles pourra le faire grâce à la ligne existante, aujourd'hui.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Ce que je vous propose, parce que tout le monde parle de logistique, s'inquiète, il faudrait peut-être déjà avoir une vision d'ensemble des plateformes logistiques ferroviaires, dans les Pyrénées-Orientales, aujourd'hui. Ces plateformes sont connectées à quelles lignes ? Et demain, comment ça marche ? Histoire que l'on partage tous le même niveau d'information, je pense que c'est important. Il n'y a pas que Saint-Charles, il y a la plateforme d'autoroute ferroviaire du Boulou, il y a Port-Vendres, éventuellement, à côté d'ici, on peut remettre en service l'embranchement sur le Camp Joffre, il y a le projet de ZAC Fer François Arago.

Bruno BEAUCHET, SNCF Réseau : Ça a été rappelé également par les élus, l'activité logistique est très importante ici, dans les Pyrénées-Orientales, en Catalogne. Sur cette carte, vous avez les différentes plateformes existantes qui sont représentées. Ces plateformes sont aujourd'hui embranchées, vous avez en jaune le réseau existant, donc la ligne qui vient du nord de Narbonne, qui passe par Salses, Rivesaltes, Perpignan, ici, la ligne Rivesaltes-Axat, la ligne qui va vers Villefranche, la ligne internationale Perpignan-Figueras et la ligne historique, Perpignan vers Cerbère, Pourtbou vers l'Espagne. Et la ligne en plus Elne-Le Boulou. Vous avez un réseau de plateformes très important, très dense, qui est même un des plus importants en France. On retrouve autant de plateformes sur un territoire comme le Roussillon, c'est vraiment une grande force de ce territoire, d'avoir cette activité de transports logistiques. Donc vous avez sur Rivesaltes des entreprises embranchées, vous avez aussi la ligne Rivesaltes-Axat, qui est exploitée aujourd'hui par une entreprise fret de proximité, RegioRail, ex-TPCF qui va chercher des wagons dans des entreprises sur

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

Rivesaltes-Axat, qui les amène à Rivesaltes pour constituer un train entier, pour aller vers le nord. Vous avez, et on en parlait tout à l'heure, le chantier de transport combiné de Saint-Charles, plus les trains de fruits et légumes de Saint-Charles, qui vont par exemple à Rungis, la nuit. Donc ça, c'est connecté sur le réseau existant. Aujourd'hui, les trains de nuit de fruits et légumes qui vont jusqu'à Rungis passent sur la ligne existante. Demain, ils pourront le faire sans problème. Donc là, vous voyez, si on constitue des trains, ensuite, la locomotive emmène les trains. Vous avez en plus la zone du Boulou, où vous avez l'autoroute ferroviaire, c'est ce dont parlait tout à l'heure monsieur Gayssot. Là, ce sont des semi-remorques qui montent sur les wagons. Vous avez également des entreprises dans la zone, qui font des trains de transport combiné, comme Ambrogio, c'est au Boulou. Et à Cerbère-Portbou, effectivement, tout à l'heure, ça a été dit, il y a une différence d'écartement sur la ligne entre Portbou et Figueras. Après, la ligne Perpignan-Figueras-Barcelone, la ligne nouvelle a le même écartement qu'en France. Donc là, le train peut circuler sans problème. Par contre, quand il va au sud de Portbou, là, effectivement, il y a deux systèmes. À Cerbère, c'est ce qu'on appelle le changement d'essieu, on soulève le wagon, on enlève les essieux à écartement espagnol et on met les essieux à écartement standard français, pour circuler sur le réseau. Sinon, à Portbou, en fait, c'est un transbordement de quai à quai entre un train espagnol et un train à écartement français. Donc vous avez toute cette activité qui génère de l'activité, de l'emploi, du trafic et de l'économie, pour la zone. Vous voyez que toutes ces activités sont embranchées sur le réseau existant. Qu'il y ait une ligne nouvelle plus tard, ça restera connecté au réseau existant, on pourra accéder à ces plateformes et ces plateformes pourront continuer à se développer, grâce à leur embranchement sur le réseau existant.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Vous n'avez pas de micro, ça ne sera pas consigné, prenez le micro.

Estelle BRISSET : J'essaie juste que tous les élus, les associations, les habitants s'expriment. Je suis désolée, messieurs, je vous ai promis la parole, je crois qu'il faut qu'on la donne à monsieur Sempéré, sinon, on ne va pas réussir à continuer la réunion, je trouve ça dommage, car tout le monde a le droit de s'exprimer. Monsieur Sempéré, allez-y, parce que je voudrais que la réunion se passe bien, mais il y a deux autres personnes qui ont levé la main avant vous et j'essaie de respecter l'ordre.

► **Michel SEMPÉRÉ, Président de l'association PMCV :** Je pense que vous n'êtes pas honnête dans votre propos, parce qu'on s'est vu avant la réunion, il était prévu...

Estelle BRISSET : Oui, je vous ai dit que je vous donnerai la parole, mais il y a des habitants ici, de ce territoire, qui souhaitent la parole aussi, vous vous êtes déjà exprimé à Perpignan.

► **Michel SEMPÉRÉ, Président de l'association PMCV :** Vous m'avez dit que vous me donneriez la parole, il y a plus d'une heure que la parole est donnée, il a fallu que je lève la main. Je pensais que de votre fait, vous alliez le faire. Nous sommes une association, nous représentons 600 adhérents. Je ne parle pas en mon nom, mais au nom de 600 adhérents, c'est-à-dire plus que la salle. Bonsoir d'abord à tout le monde, messieurs. Les éléments sont présentés par SNCF Réseau, avec le tracé qui est prévu, il faut donner maintenant la version de ce que nous discutons depuis maintenant plus de deux ans. Le problème est le suivant. Les choses ont changé, on a entendu des choses à Perpignan, notamment que tous les trains voyageurs passeront en gare centre, c'est-à-dire Centre del Món, c'est la première fois qu'on l'entend depuis deux ans. Ça n'avait jamais été dit. Donc nous, qu'est-ce qu'on a constaté ? Non, vous pouvez chercher, ça n'a pas été dit, nulle part. Quelle est la problématique ?

► **Un intervenant :** Vous n'étiez pas aux réunions, madame.

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

► **Hermeline MALHERBE, présidente, Conseil Département des Pyrénées-Orientales** : Si, justement, j'étais aux réunions avec l'ensemble des acteurs, c'est pour ça que je peux vous dire la réalité des choses. Ça a été dit en public, la première fois, la semaine dernière, effectivement, vous avez raison. C'est pour ça que moi, je reconnais quand les gens ont raison. Vous avez raison de dire que ça a été dit en public pour la première fois la semaine dernière et on y était. Mais on y a travaillé grâce à vous, d'ailleurs, grâce au travail de l'association, depuis quelque temps, déjà, en comité de pilotage et d'ailleurs, les représentants de l'agglomération y étaient aussi.

► **Michel SEMPÉRÉ, Président de l'association PMCV** : Je vous remercie de le reconnaître. Notre propos n'est pas de mentir, d'attaquer les politiques, ce n'est pas tout ça. Nous sommes des citoyens, nous avons analysé la situation dans le Roussillon. Quelle est la situation ? Depuis deux ans, on a constaté quoi ? Comme vous avez dit, monsieur Gayssot, depuis 1990-1992, on parle du tracé, donc ce n'est pas nouveau. Qu'est-ce qu'on a constaté en 2012 ? C'est qu'entre 1992 et 2012, rien, absolument rien n'a été fait sur le tracé qui était prévu. C'est-à-dire qu'on parle de la gare de Rivesaltes, on n'a vu aucune infrastructure mise en place pour absorber et pour laisser passer le TGV en Roussillon pleinement, parce qu'il passe quand même de Perpignan au Perthus, il ne faut pas l'oublier, il y a déjà une partie qui est faite. On a constaté ça. À partir de là, on a continué de voir, on a vu qu'on avait créé la gare centre, gare TGV, une gare qui est aujourd'hui aussi importante que celle de Montpellier, on a pu regarder le nombre de voies, il y en a autant en gare de Perpignan qu'en gare actuelle de Montpellier, je ne parle pas de la gare externe, je parle de la gare centre. Ensuite, on a créé une plateforme ferroviaire importante à Saint-Charles. Contrairement à ce que j'entends, moi, j'y passe souvent, on voit les rails, mais on ne voit pas les trains. Au niveau de Saint-Charles, allez vous-y promener, vous êtes à Montpellier, vous ne le voyez pas, nous, on est à Perpignan, on y passe, il y a à peu près 12 voies, je ne sais pas, je me trompe peut-être de 2 voies, il n'y a pas un train, alors qu'on ne me parle pas de dépassement de trafics qui ne peuvent pas passer. On a constaté ça. On a dit, comme je vous ai dit, c'est le 13 avril qu'on a entendu que tous les TGV voyageurs passaient en gare centre. Nous, on s'est dit : on a fait la gare centre, en faisant cette partie Rivesaltes-Le Soler, les TGV internationaux... ça, on l'a entendu de la bouche quand même de SNCF Réseau, les TGV Madrid, Paris et compagnie n'ont aucun intérêt à s'arrêter à Perpignan. Si celui-là n'a pas intérêt, il y en a plein d'autres qui n'auront pas d'intérêt économique, parce que quand monsieur Parant nous dit et répète depuis deux ans que, quand même, les opérateurs ne sont pas bêtes, ils s'arrêteront à Perpignan parce qu'ils rempliront les trains, je dis qu'il se moque de nous. C'est malheureux, mais là, il se moque de nous. Par contre nous, à Perpignan, ce que nous voulons, c'est que la destination Perpignan existe sur les lignes. C'est qu'à Amsterdam, on sache que Perpignan existe, c'est ça qui nous intéresse, que les touristes descendent à Perpignan. Après, ils remonteront, n'importe comment. Donc ça, c'est l'élément touristique. Au niveau des trafics, il y a à peu près deux ans, il a été dit « on va la faire mixte, parce que si on continue, tous les trains de marchandises vont passer en gare de Perpignan ». Effectivement, c'est un problème, si tout passe à Perpignan. Mais qu'est-ce qu'on constate ? C'est que rien n'a été fait comme raccordement, tous les trains de marchandises, quand ils rentreront à Saint-Charles, qui iront en Europe, ils seront obligés de passer par la gare de Perpignan. Ils ne pourront pas revenir sur ce tracé. Tous les trains d'Europe qui devront aller à la gare Saint-Charles, à la plateforme, seront obligés de passer par la gare de Perpignan. Donc c'est quand même une grande anomalie. À la fin, monsieur Parant nous a dit le 13 avril, nous avons entendu que ce tracé Rivesaltes-Le Soler servait pour le fret international. Là, on se moque de nous, parce qu'il faudrait expliquer ce qu'il apporte à notre pays. C'est un droit de passage, notre patrimoine, c'est un droit de passage. Vous avez vu le territoire, comment il est touché, j'ai demandé à combien était la bifurcation qui rentre sur Perpignan, elle est exactement à 15 kilomètres du Soler. Ça veut dire qu'on impacte 15 kilomètres de territoire, ce fameux pont sur l'Agly, qu'on vient de voir en dernier, ce qu'a dit le monsieur de Rivesaltes, le raccordement du fret sur la voie classique, etc., tout ceci n'existe pas si on utilise la voie actuelle, qui est une voie TGV, effectivement, sur 4-5 kilomètres, on aura un problème, on n'aura qu'une ligne, qu'on peut peut-être améliorer, je

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

ne suis pas technicien. Pour ne pas que ce fret passe à Perpignan, on a déterminé une variante qui fait 4 kilomètres, donc qui va coûter moins cher que les 15 kilomètres, parce que si on voit l'étude qui nous a été présentée, on nous ferait croire que les 4 kilomètres coûtent plus cher que les 15 kilomètres. Il ne faut pas se moquer de nous, quand même. On a fait un courrier à monsieur Parant, qui donne la vision de la variante. Il nous a été dit également, c'est là qu'il y a beaucoup de mensonges, on ne peut pas l'accepter, qu'il fallait 100 mètres de large pour une emprise TGV. Or, on a mesuré avec Google, c'est pratique, on est allés en dessous de l'aéroport, l'impact est de 24 mètres de la ligne classique actuelle, où passent tous les trains, fret, TER, TGV. On a mesuré l'impact de la ligne TGV au-delà de Toulouges, entre Toulouges et le Perthus, 54 mètres. Je dis bien l'emprise, pas la voie. L'endroit où l'on demande de passer à Saint-Charles, en bas de Saint-Charles, pour ne pas détruire 30 entreprises, comme on nous le dit, on doit en détruire 5 ou 6, c'est sûr, et là, on a exactement 57-59 mètres de passage. Pourquoi on ne passe pas dans ces 57-59 mètres, pour passer une voie de fret, pour dégager le fret de Perpignan, on a appris que les trains roulaient à gauche, donc tous ceux qui arrivent d'Espagne peuvent éviter, en fret international, je parle bien, sont obligés de passer bien sûr à la plateforme. La plateforme, il y a 10-12 voies, ça ne gêne pas. Le seul problème se trouve entre après Perpignan et Rivesaltes, c'est-à-dire 5 ou 6 kilomètres où effectivement, il y a un goulet d'étranglement qui peut exister et qui peut gêner. Donc le doublé de lignes, à part 5 ou 6 kilomètres, il existe, de fait. On demande ça. Quand vous dites, monsieur Gayssot, qu'ils vont travailler, etc., pour avoir cette étude de variante qu'on demande depuis septembre, on l'a eue le 8 avril en préfecture, après lettre recommandée, etc., elle ne reprenait que ce qui avait été présenté en novembre à la Villa Duflot. Disons qu'on est pour la concertation, on peut se tromper, on peut dire des bêtises, mais il faut être correct dans les relations. Si on accepte ce fret international, d'une part, qui déplaît à tout le monde, dans tous les villages, etc., aucun ne l'accepte, parce qu'il y a un problème important, au Soler. Je demanderai pourquoi on a divisé, parce que si on est là aujourd'hui, c'est parce qu'on a divisé le tracé Rivesaltes-Le Soler en deux. Nous, on se base sur le tracé Rivesaltes-Le Soler, on nous a mis Espira, Peyrestortes, Rivesaltes. Donc on a coupé en deux le trajet, c'est pour ça qu'on est là, sinon, on respecte tous les territoires, nous n'avons rien à dire, ce qui est après Rivesaltes. Il y a des gens ici qui sont à même de défendre leur territoire. Voilà la problématique générale.

Estelle BRISSET : Merci, monsieur Sempéré. Des éléments de réponse sur les propositions de PMCV sur la largeur des emprises, aussi, question précise.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : On va être très factuels, les mensonges, tout ça, on ne revient pas dessus. On va présenter l'étude que SNCF a produite, elle va être mise en ligne. Il y a 40 pages, chacun jugera et au final, le ministre arbitrera. Ce que je souhaite d'abord rectifier, par rapport à ce qui vient d'être dit, est-ce qu'on peut voir ce que la SNCF présentait... en 2008, la SNCF, ce n'était pas RFF, c'était une entreprise ferroviaire. Ce document, vous voyez, il y a marqué « SNCF » en bas, c'est les gens non pas de mon équipe, mais de la SNCF qui l'ont produit. Bruno, tu peux nous expliquer un peu ce qu'on voit ?

Bruno BEAUCHET, SNCF Réseau : Ça, ce sont les études faites avant le débat public. À cette époque-là, les études de trafic voyageurs étaient réalisées par SNCF et non Réseau Ferré de France. Ce sont les résultats qui ont été utilisés pour le débat public. Donc là, vous avez l'offre qui est définie par SNCF, en vue du débat public. Là, vous avez un des scénarios grande vitesse du débat public. Les trains rouges, ce sont les trains qui viennent de Paris, les missions types de Paris. Vous avez par exemple un train Paris-Perpignan, un train Paris-Barcelone. En bleu, ce sont les trains qui viennent de Lyon, mais qui peuvent venir ensuite de Bruxelles, de Francfort, Nantes, etc. Vous avez ensuite en violet et en vert les trains qui viennent de Nice, Marseille. Ce qui est intéressant là-dessus à voir, c'est qu'à l'époque, si vous regardez la légende, les ronds marron foncé pleins, ça veut dire que tous les trains s'arrêtent, vous voyez « arrêt pour tous les TGV ». Quand ils ne sont pas pleins et marron, mais plus clair, « arrêt pour certains TGV ». Là, la SNCF, avec le projet de Ligne Nouvelle

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

Montpellier-Perpignan, tous les trains qui passent à Perpignan s'arrêtent à Perpignan. Non seulement il n'y a pas de train direct qui passe, et vous voyez, pas non plus de gare nouvelle. Ça, ça a été fait en 2008. Depuis 2010, on a fait les études.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Ces informations, on vient de vous dire que ce n'est pas nous qui les avons produites. Deuxièmement, elles sont en ligne depuis 8 ans. Ce n'est pas 2 ans, c'est 8 ans, et ce n'est pas nous qui les avons faites. Donc ça répond à votre « mensonges, ça ne fait que deux ans que tous les TGV vont s'arrêter ». Premier point qui corrobore ce qui vous a été présenté, vis-à-vis de la desserte, que tout le monde souhaite. Si j'ai bien entendu, tout le monde souhaite que les TGV desservent Perpignan. Le transporteur dit « moi aussi, j'estime qu'il y a déjà 8 ans, c'était intéressant ». L'histoire de la gare, est-ce qu'on peut regarder ce qui a été décidé à la suite du débat public, suite à l'expression des citoyens, puisqu'on avait fait 12 réunions publiques, cahier d'acteurs que vous pouvez là aussi retrouver sur le site Internet, de la région, du département, de l'agglomération. 14 novembre 2009, décision du Conseil d'administration de Réseau Ferré de France, 26 novembre, il est marqué « de poursuivre les études, de conduire un projet en cohérence, de poursuivre les études sur les gares et la desserte régionale », il est marqué « en privilégiant la desserte de Perpignan par la gare actuelle ». Donc ça, c'est le 26 novembre 2009, donc ce n'est pas une nouveauté, c'est ce que tout le monde souhaite depuis 2009. C'est bien dans ces directions qu'on travaille. Maintenant, on va y venir, à la variante, mais on met juste l'information à disposition de l'ensemble des participants, de manière très factuelle. Bruno, est-ce que tu peux zoomer sur le tracé ? On va peut-être reprendre à partir d'une carte, parce qu'il y a des gens qui ne connaissent pas votre étude et représenter... ne soyez pas agressif.

Estelle BRISSET : Mais tout le monde ne connaît pas, quand on parle du tracé PMCV, tout le monde ne le connaît pas forcément.

► **Un intervenant :** Mais il n'y a pas de tracé PMCV [inaudible], vous n'allez pas me mentir une deuxième fois, quand même.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : On va représenter ce que vous nous avez transmis comme informations, c'est très factuel. Vous ne nous avez pas transmis ces documents ?

► **Un intervenant :** Attendez, c'était une demande d'étude, c'est la différence. Nous n'avons pas les moyens de faire des études. Vous nous donnez 40 millions, on les fait, les études. C'est vous qui faites des études, on vous demande de faire une étude, vous nous donnez un tracé en prenant bien toutes les entreprises, pour en écraser un maximum. Ce n'est pas de ça dont on vous parle. Est-ce que vous avez fait l'étude ? C'est ça, monsieur Gayssot, que je disais tout à l'heure. Le problème, c'est que ça fait deux ans qu'on demande cette étude, elle n'est pas clairement faite, on n'a pas d'animation 3D, tout ça. Monsieur Parant ne veut pas la faire.

► **Michel SEMPÉRÉ, Président de l'association PMCV :** Vous pouvez zoomer, là, c'est bon.

Estelle BRISSET : On essaie de ne pas être agressif et de se respecter, on vous répond.

► **Michel SEMPÉRÉ, Président de l'association PMCV :** Moi, je respecte tout le monde, là, c'est bon, vous pouvez zoomer, pour qu'on voie justement la différence. C'est excellent, allez-y, ça, on ne l'a pas vu, la dernière fois. Vous ne nous l'avez pas montré, à Perpignan.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Peut-être que vous allez découvrir des choses.

► **Michel SEMPÉRÉ, Président de l'association PMCV :** Oui, on en serait heureux.

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

► **Un intervenant** : On a bien fait de venir.

► **Hermeline MALHERBE, présidente, Conseil Département des Pyrénées-Orientales** : Excusez-moi, mais la salle ne s'y prêtait pas particulièrement.

► **Un intervenant** : Non, madame, c'est parce que ça n'a pas été fait.

► **Hermeline MALHERBE, présidente, Conseil Département des Pyrénées-Orientales** : Eh bien tant mieux, ça veut dire que ça a été fait entre-temps, c'est parfait. C'est ça qui est intéressant, c'est de pouvoir échanger dans la sérénité, parce que c'est ça qui nous fait tous avancer.

► **Michel SEMPÉRÉ, Président de l'association PMCV** : Là, je suis d'accord.

► **Hermeline MALHERBE, présidente, Conseil Département des Pyrénées-Orientales** : Et c'est intéressant d'avoir une réunion qui se passe mieux, parce qu'on peut tous avancer et tous être écoutés.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Donc on va aller se placer au débranché de la ligne classique, à l'endroit où votre projet quitte la ligne actuelle, on va aller au nord, non pas ici.

► **Michel SEMPÉRÉ, Président de l'association PMCV** : Là, on est à Saint-Charles.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : On va aller au nord, vers Rivesaltes.

► **Michel SEMPÉRÉ, Président de l'association PMCV** : C'est important, là où vous êtes.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Oui, mais je vous dis où on va. On est au sud de Rivesaltes et il y a la nécessité, pour inscrire votre proposition dans le territoire, de quitter la ligne qui va en direction de la gare et de suivre l'autoroute. Donc évidemment, il faut qu'on le fasse avant de traverser l'autoroute.

► **Michel SEMPÉRÉ, Président de l'association PMCV** : On est d'accord.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : On va se placer un petit peu là-haut. Est-ce qu'on peut aller sur le pont ? Déjà, première chose, si on veut quitter les trains, on l'a vu tout à l'heure, il faut que les trains puissent passer les uns au-dessus des autres, sinon, ils se croisent à niveau. Ça ne marche pas très bien. En tout cas, ce n'est pas un gage de fiabilité. Or, le projet, quoi qu'il arrive, doit permettre d'améliorer les circulations. Vous avez en rose 4 hectares de serres photovoltaïques, on peut s'approcher un petit peu, voir ce qu'il s'y passe ? Donc là, vous avez des serres, on va poursuivre un petit peu.

► **Michel SEMPÉRÉ, Président de l'association PMCV** : Le photovoltaïque, on le voit, là ?

Édouard PARANT, SNCF Réseau : C'est toute la partie rose, vous pouvez aller sur le site, vous le verrez. Si, on le touche. Moi, ce que je vous propose, comme vous n'êtes pas d'accord avec ce qu'on vous présente, c'est qu'effectivement, vous mettiez en place votre solution, c'est-à-dire de vous financer votre étude, indépendamment, c'est vous qui l'avez proposé à Perpignan.

► **Michel SEMPÉRÉ, Président de l'association PMCV** : Ce n'est pas nous qui l'avons proposé.

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Si, si, je peux vous le dire, reprenez le script, tout a été enregistré, monsieur Sempéré.

► **Michel SEMPÉRÉ, Président de l'association PMCV :** Vous le repasserez.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : C'est en ligne, déjà, je vous invite à aller le dire.

► **Michel SEMPÉRÉ, Président de l'association PMCV :** Il y a des gens qui se sont exprimés, mais ce n'est pas nous.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Si, donc on poursuit. Est-ce qu'on va pouvoir, Bruno, avoir la vue depuis le pont ?

► **Claude AUGER, président, association Énergie TGV :** Si on prend le tracé de Michel Sempéré, il ne respecte pas toutes les normes imposées par l'Europe, et on risque de ne pas avoir les subventions.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Monsieur Auger, on vous donnera la parole, mais on va finir de parcourir le tracé. Donc ce que vous voyez, c'est, un, tous les bâtis ou entreprises, en rose, qui sont sous la variante de tracé. Et entourées en jaune, toutes les maisons d'habitation qui vont se retrouver à moins de 100 mètres. Là, vous avez quelque chose qui doit faire une centaine de mètres. Sachant que le long de l'autoroute, puisque vous y êtes allé, vous savez qu'il y a le canal de dérivation de la Basse, donc on ne va certainement pas construire par-dessus le canal de dérivation de la Basse, parce qu'on va laisser l'eau s'écouler, c'est prévu que pour l'eau s'écoule. Là, on ne traverse pas, on est 4 kilomètres au-dessus du cours d'eau.

► **Michel SEMPÉRÉ, Président de l'association PMCV :** Non, non, il y a 800 mètres.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Allons-y, regardez où il est, par rapport à votre autoroute. Vous avez l'autoroute, des bassins pour l'autoroute, le canal de dérivation. On ne va pas construire sur ça, personne n'a été construire là-dessus, aucune entreprise, aucune route n'a été construite là-dessus. L'État ne nous laissera jamais construire par-dessus. Ce que vous proposez, c'est juste de recouvrir un ouvrage qui sert aux inondations, je vous laisse porter cette proposition. Moi, ce que je vous dis, c'est que dans la place qu'il reste, vous avez en rose les 30 entreprises qu'il faudra raser pour faire votre variante, c'est tout. Je ne me moque pas du tout, c'est très visuel, zoomons encore plus, Bruno, s'il vous plaît. On va déjà regarder combien il reste.

► **Michel SEMPÉRÉ, Président de l'association PMCV :** 800 mètres. Je ne parle pas de 4 kilomètres, il y a 800 mètres.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Où est-ce que vous mettez vos trains et les bassins pour la récupération des eaux et des pollutions, vous les mettez où ? Ce n'est pas un TGV, je vous rappelle, là, c'est des trains de marchandises, monsieur Sempéré.

► **Michel SEMPÉRÉ, Président de l'association PMCV :** Faites un aqueduc de 800 mètres, il passe au-dessus. [Inaudible] ça coûtera moins cher, ça, que l'autre, parce que là, on économise quand même, il faut le dire, 500 millions d'euros.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Mais c'est faux, c'est faux. Évidemment, on a produit une étude, lisez les conclusions. Quand vous perdez 10, 20 ou 30 % de financements européens, sur un projet à 6 milliards.

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

► **Michel SEMPÉRÉ, Président de l'association PMCV** : Ce n'est pas dit qu'on les perde, vous parlez de risque. Le risque, il n'est pas obligé d'y être. C'est à vous de travailler, vous êtes technicien, vous avez un projet, à vous de dire « à ce niveau-là, voilà ce qu'il se passe ». On peut économiser 3-400 millions d'euros et malgré ça, obtenir l'Europe, tout dépend comment on le présente. Vous partez du principe qu'on est battus et qu'il n'y a rien à faire. Je ne vois pas où la concertation si, n'importe comment, toutes les idées que vous amenez sont bonnes et si on en amène, ça n'a pas de valeur. On n'est pas d'accord. Une dernière chose, puisque là, on l'a vue, la présentation est nettement supérieure à ce qu'on a vécu le 13 avril, notre avis, c'était de la caricature. Là, c'est bien mieux, félicitations. Question, on entend à droite et à gauche que le passage d'un TGV en gare fera perdre 20 minutes sur un trajet Paris-Madrid, est-ce que cette information émane de SNCF Réseau ou est-ce que ce sont des bruits de couloir ?

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Ça n'émane pas de l'équipe.

► **Michel SEMPÉRÉ, Président de l'association PMCV** : Merci, parce que nous, nous avons fait des calculs, le calcul est simple, sur la partie Perpignan-Barcelone, 1h20 de trajet annoncé, c'est le trajet prévu. Il y a le départ de Perpignan, l'arrivée à Figueras, arrêt-départ, l'arrivée à Gérone, arrêt-départ et l'arrivée à Barcelone. Si on prend à 200 kilomètres-heure, le train met 58 minutes sans s'arrêter nulle part. Donc ça veut dire qu'il y a 22 minutes qui sont perdues pour tous ces temps-là, si on divise par trois, ça veut dire qu'un TGV, lorsqu'il s'arrête en gare, il perd 7 minutes. On entend et on lit dans la presse 20 minutes, j'ai entendu, lors des discussions des élections départementales, des élus annoncer 20 minutes, donc je me suis dit « est-ce que c'est SNCF Réseau qui a donné cette information ? ». Ce n'est pas 20 minutes, c'est 7 minutes, ça change quand même les choses.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Monsieur Auger, est-ce que vous pouvez expliquer les problématiques de cohérence avec les normes européennes, parce que je crois que vous vouliez intervenir ?

► **Claude AUGER, président, association Énergie TGV** : Les normes européennes veulent que lorsqu'on fait une ligne nouvelle, on puisse continuer à passer à 300 kilomètres-heure, qu'il n'y ait pas de frein au passage des TGV. Ça, c'est une chose. D'autre part, les normes européennes impliquent qu'on puisse alimenter les lignes nouvelles en 25 000 volts, c'est encore une seconde chose. Enfin, les normes européennes imposent qu'on ne crée pas de bouchon. Or, dans le tracé de Michel Sempéré, il y a deux bouchons qui apparaissent, parce qu'on l'a bien étudié, déjà hier à l'association. Il y a deux bouchons qui apparaissent, où l'on passe de 4 voies à 2 voies. Ensuite, il y a un endroit où on ne peut pas alimenter à 25 000 volts. Enfin, il y a un endroit où les TGV ne peuvent passer qu'à 90 ou 100 à l'heure, donc on n'est pas dans les standards européens. Il ne faut pas compter avoir les sous de l'Europe pour ça, il ne faut pas se faire d'illusions. D'autre part, en ce qui concerne les passages dans la gare de Perpignan, un TGV qui vient à 300 à l'heure met à peu près 2,5 minutes pour s'arrêter en gare. 3 minutes d'arrêt, pour reprendre sa vitesse de 0 à 300 kilomètres-heure... ne me dis pas que ce n'est pas vrai, Michel, j'ai conduit des trains, allons ! Tu n'as dit qu'une chose de juste, tout à l'heure, c'est que tu n'étais pas technicien, alors reste sur cette voie-là. Pour repartir de 0 à 300 kilomètres à l'heure, un TGV a besoin de 16-16,5 kilomètres, et à peu près 3,5 minutes. La gare de Perpignan, à l'heure actuelle, se traverse à 60 kilomètres à l'heure. Donc un TGV, même qui passe sans arrêt dans la gare de Perpignan, il va perdre quand même ces 7, 8, ou 9 minutes. Ça, c'est une chose sûre. Maintenant, j'ai bien retenu que Perpignan devenait point d'arrêt général pour tous les TGV. Maintenant, je voudrais revenir sur des choses qu'on a dites tout à l'heure sur le fret. D'abord, la ligne actuelle, qu'on appelle la ligne classique, qui est effectivement encore en ce moment en 662 de large, un troisième rail a été équipé, sur la voie, un troisième rail entre Gérone et Villa Maya, ce qui permet déjà de faire circuler des trains à écartement UIC. Le projet de l'Espagne, à l'heure actuelle, c'est de faire la ligne côté mer, de Gérone à la frontière, une voie unique en voie UIC et l'autre voie unique en voie espagnole.

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

Ça veut dire que les trains arriveront d'Espagne déjà en écartement UIC, ce qui évitera les transbordements à Cerbère ou à Portbou. Je continue sur le fret. Le fret transpyrénéen représente à peu près 3 %. Le fret transalpin ferroviaire représente 15 voire 18 %. Ça veut dire que nous sommes vraiment en dessous de la réalité. La question qu'on peut se poser : est-ce qu'on veut le fret sur la route ou est-ce qu'on veut le fret sur le fer ? On entend beaucoup parler d'économie d'énergie, de dégagement de CO₂, etc., j'en passe et des meilleurs, on veut taxer, mais le rapport de dégagement de CO₂ entre du fret sur rail et du fret sur route, c'est à peu près un rapport de 1 à 10, sinon plus. Alors maintenant, je vais rajouter quelque chose, comme a dit monsieur Parant tout à l'heure, la majorité était pour une ligne mixte, quand on a fait le débat public. La majorité, non, parce que nous étions six à ne pas vouloir de ligne mixte, donc dans les six, il y avait Énergie TGV, il y avait monsieur [Baron] qui était venu de l'Europe, il y avait aussi la SNCF, il y avait une autre association qui est de Béziers et deux autres personnes. Nous avons nettement la minorité, comme par hasard, on n'est pas Galilée, donc c'est la majorité qui a eu raison. Maintenant, je voudrais savoir où est la cohérence, tout le monde a voulu une ligne fret, que ceux ici qui s'étaient prononcés pour la ligne mixte lèvent au moins la main et puis disent « moi, j'étais pour la ligne mixte ». Vous voulez la ligne mixte, vous avez du fret, mais il faut être cohérent. Alors moi, je veux aussi du fret ferroviaire, maintenant qu'on a dit qu'il fallait du fret, effectivement, il faut en passer, du fret, sinon, vous l'aurez sur l'autoroute. Il y en a 13 000, des camions, en ce moment, au Perthus. En 2020, vous en aurez 20 000. Et si on ne fait rien, vous en aurez 30 000, bientôt. Il va falloir savoir ce que vous voulez. [Inaudible] mais le fret, nous avons fait une étude en Espagne, on pouvait débloquer les freins qui sont à l'heure actuelle sur la ligne TP Ferro, on a 40 trains potentiels aller-retour en Espagne qui sont prêts à partir. Vous avez beau faire « oh », je vous donne cinq minutes pour huer, mais c'est comme ça. Que ça vous plaise ou que ça ne vous plaise pas, c'est ça, la réalité.

Estelle BRISSET : Merci, monsieur Auger. On a largement débattu sur ce sujet, il y a beaucoup d'autres personnes qui souhaitent parler, monsieur au fond attend depuis longtemps.

► **Brice CASSAGNES, habitant de Rivesaltes :** Bonsoir, je suis vigneron sur Rivesaltes, Salses et Espira. Je reconnais quelques personnes dans la salle, je salue madame Malherbe, monsieur Gayssot et monsieur Lopez, le maire. Je suis aussi, par ailleurs, président de la coopérative Arnaud de Villeneuve qui a été citée il y a quelques minutes et élu à la Chambre d'agriculture. Il y a d'ailleurs un des cadres de direction qui est à côté de moi. Moi, aujourd'hui, ce qui va me préoccuper, en dehors de l'enjeu environnemental lié à mon habitation, parce que j'arrive à Rivesaltes, c'est l'impact du tracé sur le territoire. Aujourd'hui, sur l'activité économique, je crois savoir à peu près que c'est 15 hectares de consommation de terres au kilomètre linéaire de ligne TGV, c'est une moyenne. Je crois que sur la commune de Rivesaltes et de Salses, sur les terres viticoles, on va frôler entre 15 et 20 kilomètres de ligne de chemin de fer, que ce soit pour le fret, pour le transport de passagers ou autres. Mon inquiétude, en tant que responsable de collectivité, c'est l'impact de consommation indirecte. Comme vous l'avez rappelé à plusieurs reprises, on est quand même dans un bassin de dynamique démographique, d'habitants, de zones commerciales, de zones d'activités, industrielles et autres, je citerai le parc François Arago, comme ça vient d'être fait quelques minutes avant, qui représente déjà 70 hectares de surface. Si on les cumule avec à peu près 300 hectares de consommation de ligne de chemin de fer, le développement des communes, j'en reviens donc aux histoires des zones d'activités. Une autre problématique qui va être l'accessibilité des territoires. Aujourd'hui, sur les chemins ruraux, je ne suis pas garanti qu'il y ait un maillage du territoire aussi important que ce qu'on le connaît à l'heure actuelle. L'agriculture, certes, couvre un grand territoire, mais aujourd'hui, à mon avis, sera un peu la variable d'ajustement. Je pense qu'il y aura davantage de routes départementales ou autres qui seront reproduites en priorité, ce qui est tout à fait normal, puisqu'elles sont beaucoup plus pratiquées, mais d'un autre côté, les secteurs qui n'auront plus un accès aussi facile pour les agriculteurs, vont être une difficulté supplémentaire dans leur travail au quotidien. Donc cet enjeu agricole est pour moi très

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

important. J'ai l'impression que sur notre territoire, on va avoir un problème de report des surfaces cultivables. Le Camp Joffre, c'est en gros à dix mètres, les militaires ne veulent rien savoir, par contre, sur la zone agricole, allons-y gaiement, il n'y a aucun problème. C'est un peu le ressenti que j'en ai, quand même. L'autre problématique, en tant que responsable de coopérative, c'est que si je vois 300 hectares qui disparaissent de ma structure coopérative, comme n'importe quel vigneron, comment on fait pour diminuer les frais ? Quand, dans une commune, on gagne 100 habitants par an ou 100 habitants tous les dix ans, forcément, on a un petit peu plus d'impôts, on a un certain nombre d'investissements à réaliser, mais on a aussi des rentrées. Par contre, quand c'est l'inverse, qu'on perd 100 habitants par an, il faut maintenir les structures, ou alors, on doit les fermer. On a investi à peu près 12 millions d'euros en 2007 sur un site neuf, je pense que là aussi, il va falloir essayer d'envisager un certain nombre de solutions à mettre en œuvre pour que le foncier puisse être relocalisé, réaménagé, qu'il y ait le moins de délaissés possible, pour que ça ait un impact le plus minimal possible, vis-à-vis de la structure collective.

Estelle BRISSET : Merci, merci pour votre patience. Alors consommation de foncier agricole, rétablissement, compensations ?

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Oui, je vous remercie d'abord d'avoir pris la parole, je suis juste un petit peu surpris, parce que normalement, c'est à vous et surtout aux administratifs qu'il revient de conduire les études d'impact sur le territoire des Pyrénées-Orientales, donc normalement, l'étude, vous devez nous la remettre d'ici la mi-mai, c'est ce que j'ai en tête, donc c'est à ce moment-là, sur le travail fait par vos services, qu'on va pouvoir définir le prélèvement exact, par parcelle, par exploitation, par cave, et à ce moment-là seulement on pourra chiffrer s'il y a effectivement perte de rendements qui fait que globalement, les charges augmentent proportionnellement. Mais dans le travail qui doit être fait, il doit être proposé des mesures compensatoires, soit parce qu'on a identifié des surfaces qui peuvent être mises en vigne, et il y en a, il n'y a qu'à se promener autour de la cave, on le voit bien en venant jusqu'à Salses.

► **Brice CASSAGNES, habitant de Rivesaltes :** Autour de la cave, la commune a acheté 45 hectares et il y a un autre projet de Formule 3000 de 53 hectares. On rajoute à ça le parc François Arago, de 70 hectares, plus la ligne de chemin de fer, je peux vous dire que ça commence à cumuler un certain nombre de surfaces, quand même. Je veux bien qu'il y ait des friches, mais ces friches sont souvent, aujourd'hui, achetées en prévision foncière, c'est une réserve foncière, ou de collectivité ou autre, pour réaliser un certain nombre de projets économiques. Moi, je suis encore jeune agriculteur, j'ai moins de 35 ans, j'espère que dans quelques années, je pourrais continuer mon activité. Je suis, à titre individuel, touché par des parcelles qui vont être impactées par la ligne de chemin de fer, et à un moment donné, je me pose quand même des questions, où est-ce que je vais pouvoir constituer un certain nombre d'îlots ? C'est la seule chose que je dis. Effectivement, à aujourd'hui, on n'est pas capables de quantifier de manière précise ce qui va se passer. Mais par contre, de manière globale, on sait déjà quelle est la surface que va consommer le chemin de fer, on le sait.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Oui, mais juste, ce qui est important, c'est de vérifier combien, sous cette emprise, est effectivement en culture ou pas. Et ça, aujourd'hui, on n'a pas l'information. Ce qu'on sait, c'est que le parcellaire, dans la plaine du Roussillon, est très éclaté, avec des toutes petites parcelles, ça doit être de l'ordre de 0,5 hectare en moyenne. Toutes les surfaces n'ont pas le même potentiel agronomique. Vous parlez de vigne, quand on arrive dans la vallée de la Têt, on parle plutôt de maraîchage. Donc c'est bien l'ensemble de ces thématiques-là que doivent produire vos services pour le compte du projet et voir effectivement quelle est la consommation de terrain et quelles sont les mesures, peut-être, d'anticipation qu'il y a à mettre en œuvre. Parce que le projet ne va pas arriver tout de suite, on a dix ans, au moins, avant qu'il arrive, donc la question, c'est : comment on s'y prépare, quels sont les outils pour permettre justement de préempter ? Parce que ce que j'entends,

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

finalement, dans votre discours, vous n'êtes pas inquiet particulièrement par le TGV, vous êtes inquiet par le cumul de projets, par rapport à l'activité agricole, parce que vous êtes en limite de zone péri-urbaine, donc il y a une pression des activités tertiaires ou infrastructures sur votre activité, ce qu'il se passe autour de toutes les grandes agglomérations, finalement. C'est ça, votre inquiétude, donc la réponse n'est pas uniquement sur le projet du TGV, elle doit être réfléchie, avec la profession, les aménageurs, je sais qu'il y a des outils qui existent, de type les PAEN ou autre dispositif, qui peuvent être mis en œuvre. PAEN, il faudra peut-être l'expliquer aux personnes qui ne sont pas spécialistes, mais c'est à l'initiative des départements, par exemple, la possibilité de créer des espaces réservés pour le secteur agricole.

► **Hermeline MALHERBE, présidente, Conseil Département des Pyrénées-Orientales** : C'est étudié par le département, mais c'est à l'initiative des communes. Donc effectivement, on a mis en place un certain nombre de PAEN, un entre Canohès et Pollestres, sur Laroque-des-Albères, qui permet de protéger à la fois un espace environnement et un espace agricole, pour faire vite, je ne veux pas que ce soit plus long, on participe en tant que Conseil départemental à toutes les études sur les PAEN, on a une équipe qui est opérationnelle là-dessus. Mais au-delà de ça, par rapport au foncier agricole, de façon générale, parce que c'est un problème départemental, le foncier agricole, eh bien la dernière fois que le ministre de l'Agriculture est venu, il nous a promis effectivement une personne pour travailler et étudier de façon plus globale cette situation. Je crois que s'il n'est pas passé, il devrait passer dans quelques jours. C'est vrai que ça fait partie du dossier, il est important de prendre en compte, par rapport à ce qu'a dit Brice Cassagnes, par rapport à la situation de l'agriculture et en particulier de la viticulture dans ce territoire, qui était cité.

Estelle BRISSET : Bien, on a répondu en partie à votre question. Monsieur, merci de votre patience.

► **Michel [RODG]** : Bonsoir, je m'appelle Michel [Rodg], du club « Perspectives et Réalité », dans le département. On est en relation avec [l'institut Ignace Villalonga], je rappelle que [l'institut Ignace Villalonga] regroupe la majorité des entreprises en Catalogne. Je vais répondre à une question que se posait monsieur Gayssot sur pourquoi il y a une ligne mixte en Catalogne, c'est parce que les entrepreneurs ont apporté le dossier auprès des politiques qui ont fait avancer le dossier au niveau de la Catalogne, de l'Espagne, mais aussi de l'Europe. Ma question va porter sur l'Europe, parce que si on prend un peu d'altitude, ça fait 20 ans qu'on traîne des pieds sur ce tronçon Perpignan-Montpellier. Sur l'Europe, si on prend de la hauteur, en considérant que le port de Barcelone veut bien envoyer ses containers au nord de l'Europe, les ports de Hambourg et Rotterdam sont contre. C'est-à-dire qu'au niveau du Conseil de l'Europe, ils voient de mauvais augure, et monsieur Augier vient de le rappeler, que les containers espagnols qui viennent de Barcelone, de Valence ou de Tarragone, puissent remonter sur l'Europe du Nord, parce que il y a une inquiétude, et monsieur Augier l'a précisé, c'est qu'on passerait de 5 % de ce fret jusqu'à dépasser le fret italien. J'ai l'impression que... j'ai assisté à la réunion du 13 avril à Perpignan, mais ce soir, j'ai l'impression qu'on n'est pas dans une concertation ni dans une réunion, mais plutôt dans de l'enfumage, parce que quand il s'agit de tripler les voies de l'autoroute, il n'y a pas de concertation, vous avez, vous les politiques, accepté cela, accepter l'augmentation du nombre de camions, tandis que quand on se pose sur une réunion sur le fret ou le transport de voyageurs, on traîne des pieds depuis 20 ans. Ma question est : est-ce que vous connaissez la dotation de l'Europe, en pourcentage, sur ce tracé ? Et est-ce que l'Europe va accepter ? Parce que si j'entends bien, monsieur Parant, en début de réunion, il a dit que le ministre prendra sa décision en 2016. 2015, d'accord. C'est-à-dire qu'à ce moment-là, on ira chercher l'argent à l'Europe. Je me pose des questions, monsieur Gayssot.

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

► **Jean-Claude GAYSSOT, vice-président, région Languedoc-Roussillon** : C'est très bien, tout à l'heure, je vous ai dit les lettres qui avaient été envoyées au ministre pour qu'il nomme un monsieur financement. Mais dans la lettre, il y avait, par les présidents d'agglomérations ou les élus de toute la région, il y avait aussi la question de l'Europe et du financement européen. Voilà ce que le ministre vient de répondre. Je vais même préciser les choses qu'il ne dit pas concernant le financement. Est-ce que vous voulez que je vous lise la lettre qui concerne typiquement la question qui vient d'être posée ? C'est long. Vous ne voulez pas ? Bon, en tout cas, je vous dis l'essentiel. Oui, « on nomme un monsieur financement et on lui demande d'être à la fois coordonnateur technique et financier, il sera chargé d'aborder dans le détail toutes les dimensions du projet, conformément à la feuille de route arrêtée par mon prédécesseur, de rapporter l'amas des travaux devant le comité de pilotage, dont le prochain se tiendra au mois de juin », dans deux mois. « À la suite de votre proposition, je souhaite qu'il puisse également organiser les discussions autour d'une structuration du financement du projet, une fois stabilisées les caractéristiques de ce dernier », c'est l'objet de ce type de réunion. « Vous m'avez également fait part de votre volonté que le projet puisse prétendre aux possibilités de financement européen, offertes par le mécanisme pour l'interconnexion en Europe », c'est l'histoire des corridors dont il a été question, je ne reviens pas là-dessus. « J'ai donc le plaisir de vous confirmer qu'un dossier de demande de subvention a été déposé auprès de la Commission européenne, pour le financement des études dans le cadre de l'appel à proposition lancé le 11 septembre dernier », cette demande de subvention, c'est pour un financement à 50 % des études. Si vous voulez savoir le chiffre, c'est 12,4 millions, je parle des études, mais je vais vous dire le reste. « L'ensemble de ces demandes est considéré comme une première étape vers un financement européen des travaux le moment venu, l'ensemble de ces demandes est en cours de traitement par les services de la Commission européenne, c'est à elle que revient désormais le choix des projets sélectionnés et des montants des subventions. Enfin, vous avez émis le souhait que le projet LNMP puisse bénéficier de la dynamique des instruments européens de la Banque Européenne d'Investissement », la BEI du fonds Juncker, vous avez entendu parler de ça ? Avec le président Damien Alary, nous nous sommes rendus à Bruxelles et nous avons rencontré Juncker, qui nous a dit qu'effectivement, le projet, dans la mesure où il est complet, parce que s'il n'est pas complet, s'il s'arrête à un moment, c'est sûr et certain qu'on n'aura pas de financement. Un corridor où il y a un bout qui manque, ça ne préjuge pas du moment où le projet sera définitivement fait. Mais il faut absolument, pour avoir des financements européens, que le projet soit complet, qu'il y ait ce doublé de lignes qui traverse les Pyrénées, qui passe dans le Languedoc-Roussillon. Concernant le niveau, ce qui a été acté par l'Europe, c'est la possibilité, ce n'est pas la garantie, comme ça a été dit tout à l'heure, si on ne se bat pas, on n'aura pas le niveau maximum qui est prévu, mais pour ce qui est des goulets d'étranglement, l'Europe peut financer jusqu'à 30 %. Pour ce qui est des traversées frontalières, jusqu'à 40 % des travaux, c'est tout à fait nouveau. Pour vous donner un ordre d'idée, il a fallu se battre, mais j'ai arraché, nous avons arraché uniquement 10 % pour le contournement de Nîmes-Montpellier, même pas 10 %, 9 % et quelques pour le contournement Nîmes-Montpellier. Maintenant, la bataille, c'est non seulement de bien préciser le tracé, de faire en sorte que les demandes par la France et par SNCF Réseau... de ce point de vue, j'ai rencontré ton patron, Jacques Rapoport, justement pour qu'il contribue avec le Commissariat général à l'Investissement, que préside Louis Schweitzer, à ce que nous nous adressions à la Banque Européenne d'Investissement pour obtenir ces financements. Nous allons le faire avec d'autant plus d'exigences qu'il va tomber que l'Observatoire qui a été mis en place va dire : à l'horizon 2016-2017, nous sommes en saturation. Il faut se battre, c'est sûr, il faut se battre, il faut tout faire, non pas pour ne pas tenir compte des suggestions qui sont faites pour éviter au maximum les impacts nuisibles, qui sont liés à la construction d'une réalisation comme ça, mais il faut se battre pour qu'on obtienne les financements de l'Europe et de la France. Oui, de la France aussi, parce que figurez-vous que ce n'était pas gagné du tout, parce que si on a mis tant de temps à répondre à la question que nous avons posée, nous, le ministre, il a fallu attendre 4 mois, il a fallu se battre. Ce qui est sûr, c'est que ça nous amènera, nous, la région, nous, les agglomérations, et puis on va voir avec ce monsieur financement, pour

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

qu'il y ait le maximum de gens qui puissent participer, parce que ce n'est pas un projet à 50 millions. On tourne autour de 5 milliards. On parle de nos impôts, mais pour réaliser quelque chose qui va nous apporter...

► **Plusieurs intervenants** : Quoi ?

► **Jean-Claude GAYSSOT, vice-président, région Languedoc-Roussillon** : Mais si, mais si, la preuve, c'est que vous proposez une déviation, donc c'est que vous avez quand même conscience, d'ailleurs, vous l'avez dit, que vous étiez pour. Vous pensez que ça ne va pas apporter aux Catalans ? Que ça ne va pas apporter à l'économie catalane ? Que ça ne va pas apporter au rayonnement, y compris de votre département ? Mais enfin, franchement, si vraiment votre opinion, c'est qu'il ne faut pas le faire, si c'est ça que vous avez en tête, parce que ça ne nous apporte rien... ?

► **Un intervenant** : Ce n'est pas ce qu'on a dit.

► **Jean-Claude GAYSSOT, vice-président, région Languedoc-Roussillon** : C'est bien parce que vous n'avez pas dit ça que je dis qu'il est important que nous nous battions pour que ça se fasse. On est d'accord, il faut le faire.

Estelle BRISSET : Je vous propose qu'on conclue, il y a monsieur là-bas que j'avais oublié parce qu'il ne s'était pas re-manifesté, qui avait levé la main il y a très longtemps. Merci pour votre patience.

► **M. Martin, habitant de Rivesaltes** : Bonjour, je vais parler de mon problème personnel, parce que c'est ce qui m'importe beaucoup. Votre voie SNCF va passer à 30 mètres de ma maison. J'avais vue sur le Canigou et les Corbières, maintenant, je vais avoir vue sur le TGV, on fait quoi, avec moi ? On me donne des boules Quiès ? Je voudrais une réponse, s'il vous plaît, et pas trop longue. J'ai payé la maison 230 000 euros il y a dix ans, qu'est-ce que vous allez faire avec moi ? Si vous voulez, la maison se trouve à l'intersection direction Espira, Rivesaltes et Salses, pile sur l'intersection.

Estelle BRISSET : On va essayer de se repositionner, peut-être.

► **M. Martin, habitant de Rivesaltes** : Si vous pouvez zoomer dessus, ce serait sympa, merci.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : D'accord, donc on va aller directement sur votre site, mais la question qui va être rapidement posée, au moment de l'étude d'impact, c'est : est-ce que votre bien peut continuer d'être habité dans des conditions normales par rapport à ce que vous avez actuellement ?

► **M. Martin, habitant de Rivesaltes** : À 30 mètres, je ne pense pas. Par contre, j'ai fait un crédit sur 20 ans, je vais perdre des sous, c'est ça ? Ou alors, je vous vends la maison à vous personnellement.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Ça, c'est une possibilité.

► **M. Martin, habitant de Rivesaltes** : Affaire conclue, monsieur.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Donc il y a différents outils qui existent. Est-ce qu'aujourd'hui, monsieur, vous êtes concerné par les emplacements réservés ou pas ?

► **M. Martin, habitant de Rivesaltes** : C'est-à-dire, où va passer le tracé ? Comme il est fait, s'il vous plaît, zoomez à l'intersection.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : D'accord. Au niveau du Ròbol, vous êtes ?

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

► **M. Martin, habitant de Rivesaltes** : Oui, là, s'il vous plaît. Zoomez encore, à droite, un peu avant l'Agly, là, vous êtes un peu trop loin.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Vous êtes à côté de l'Agly ?

► **M. Martin, habitant de Rivesaltes** : Non, je suis entre le Camp et Rivesaltes, en fait. Je suis sur la départementale 12, je ne sais pas si vous la trouvez.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : On va reprendre un peu de hauteur, pour la retrouver.

Estelle BRISSET : Voilà la départementale 12.

► **M. Martin, habitant de Rivesaltes** : Voilà, je pense que c'est la maison qu'on voit là, en bas, plus près de la voie, encore. Voilà, c'est la maison qu'on voit en haut, c'est ça.

Estelle BRISSET : Celle-là, donc on a localisé, on peut mesurer la distance, 47 mètres.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Ce qui va être fait au titre de l'étude d'impact, c'est : ça donne quoi, vis-à-vis de votre qualité de vie, au niveau du paysage, vous l'avez dit, mais surtout au niveau du bruit, est-ce qu'on arrive à vous protéger ou pas ? Première question. Si on n'arrive pas à vous protéger, si on n'arrive pas à mettre des mesures qui atténuent un niveau acceptable de bruit, on sera obligé de se tourner vers une acquisition de votre bien. On n'a pas beaucoup d'autres solutions, puisqu'on doit respecter la loi, si on n'arrive pas à la respecter, il faudra trouver une mesure plus radicale pour la respecter. Ça peut aller jusqu'à une acquisition de votre bien. Maintenant, toutes les personnes qui sont proches de la ligne, on l'a vu sur les 2000 kilomètres qui ont été construits, n'ont pas forcément voulu quitter, même si à la base, ils étaient très proches. Ce que je propose, c'est que monsieur Carayon, qui fait partie de notre équipe, qui s'occupe des questions foncières, vous explique très rapidement comment peut se passer une procédure d'acquisition. La plupart du temps, ça se fait à l'amiable.

► **M. Martin, habitant de Rivesaltes** : Moi, je n'ai rien contre le fait de vous vendre la maison, sauf que je ne veux pas continuer des travaux pendant dix ans pour rien.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : De l'intérêt de choisir rapidement un tracé.

Fabrice CARAYON, SNCF Réseau : Bonsoir. Nous avons déjà procédé à un certain nombre d'acquisitions, au fil de l'eau, sachez que nous avons, comme le disait Édouard Parant tout à l'heure, outre le tracé qui vous a été présenté, des « tracés juridiques », qui génèrent un certain nombre de droits et d'obligations pour SNCF Réseau. Nous avons déjà fait un certain nombre d'acquisitions, sachez que sur un projet comme celui-là, 90-95 % des cessions se font à l'amiable. C'est le cas notamment sur le CNM. Vous avez, comme je l'expliquais tout à l'heure, outre le tracé qui vous a été présenté, deux types de corridors. Vous avez le corridor en violet, qui correspond au tracé de 1995, qui est le PIG. Il faut savoir qu'à l'intérieur de ce PIG, nous avons un certain nombre d'obligations, vis-à-vis des propriétaires fonciers. Ensuite, il y a la zone de passage préférentielle, qui est plus tardive, qui remonte au 14 novembre 2011, à l'intérieur de laquelle, lorsqu'il y a une demande d'autorisation d'urbanisme, cette demande nous est transmise et nous avons un avis à émettre sur cette demande. L'acquisition dans le cadre du PIG, si vous êtes dans le corridor violet dont je parlais tout à l'heure, vous pouvez nous saisir, nous mettre en demeure par l'intermédiaire de votre mairie, vous nous demandez de vous acquérir le bien. Nous vous faisons une proposition d'indemnité. Je reviendrai tout à l'heure sur les indemnités qui sont versées, notamment en matière d'habitation, et également en matière agricole. C'est France Domaine, c'est un service de l'État, qui fait une expertise du bien, qui se déplace sur les lieux et qui fait une proposition financière. Cette proposition financière est faite sur la base du marché local, puisque France Domaine prend les dernières ventes qui ont été réalisées dans votre

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

périmètre, au cours des derniers mois, si possible et au cours des dernières années, pour essayer d'avoir suffisamment de biens correspondant au vôtre.

► **M. Martin, habitant de Rivesaltes** : Donc il y a l'immobilier qui s'est écroulé, moi, je perds tout.

Fabrice CARAYON, SNCF Réseau : France Domaine se base sur le marché local.

► **M. Martin, habitant de Rivesaltes** : Moi, personnellement, je ne voulais pas vendre, j'étais bien, à l'écart de tout le monde, et puis d'un seul coup, je dois vendre ma maison que je n'ai pas envie de vendre, à perte. C'est ça ?

Fabrice CARAYON, SNCF Réseau : Non, mais là, c'est avant l'intervention de la ligne, tout ça. Ça peut se faire aujourd'hui, donc ça se fait aujourd'hui sur la base du marché local, aujourd'hui.

► **M. Martin, habitant de Rivesaltes** : Qui s'est déjà effondré.

Fabrice CARAYON, SNCF Réseau : Ce n'est pas lié du tout à la LGV. Ensuite, ultérieurement, lorsque nous aurons une DUP, ce sera nous, à ce moment-là, qui prendrons la main, qui vous contacterons. Encore une fois, 90-95 % des cessions se font de façon amiable. Après, le process est le même, c'est France Domaine qui intervient, qui fait une expertise, un déplacement sur les lieux, qui réalise son avis sur la base du marché local, des dernières ventes qui ont été réalisées. Ensuite, on vous fait une proposition. Je vais vous indiquer après les types d'indemnités qu'il y a. Il n'y a pas que la valeur vénale du bien. On vous fait une proposition, vous êtes d'accord, on signe une promesse de vente puis un acte authentique, de façon totalement classique. En matière agricole, la personne qui était concernée est partie, mais France Domaine et les Chambres d'agriculture ont signé des protocoles qui permettent toute une batterie d'indemnités, tant pour les propriétaires que pour les exploitants. Ce sont des choses assez pratiques, ça va de l'indemnité de fumures, d'arrière-fumures, récréation des tournières, donc il y a une trentaine de pages d'indemnités prévues, donc c'est assez large. Par contre, si vous n'êtes pas d'accord sur le montant de l'indemnité qu'on vous propose, vous avez la possibilité de saisir le juge de l'expropriation, qui fixera le montant des indemnités et derrière, le transfert de propriété. Il y a deux types d'indemnités, les indemnités propriétaires, essentiellement en matière agricole, également les indemnités exploitant. Pour les indemnités propriétaires, vous avez la valeur vénale du bien, ce que je vous ai expliqué tout à l'heure, c'est calculé sur les dernières ventes réalisées dans votre périmètre. Vous avez en plus de cela une indemnité de emploi. Là, vous allez nous vendre votre maison, un certain montant correspond à la valeur du marché, il va falloir que vous vous relogiez, donc que vous repayiez des frais de notaire, par exemple. Donc cette indemnité de emploi correspond à peu près à 10-15 % du montant de l'indemnité, de la valeur vénale de votre bien et sert à compenser les frais de notaires, éventuellement les frais d'agence, si vous en avez. C'est un forfait, ça correspond à 10-15 % du montant. En matière agricole, encore les protocoles dont je parlais tout à l'heure qui s'imposent, donc vous avez les pertes de capital végétal, qui sont incluses, les indemnités complémentaires, si vous avez des puits, des forages, des serres, tout ça est indemnisé. Et puis pour l'exploitant, l'indemnité d'éviction qui est l'indemnité principale, qui sert à couvrir la perte d'exploitation de l'agriculteur. Et des indemnités complémentaires, c'est ce que j'expliquais, les allongements de parcours, les réaménagements de tournière. Voilà à peu près comment ça fonctionne. Après, vous avez nos contacts, si vous avez des questions particulières.

► **Jean-Claude GAYSSOT, vice-président, région Languedoc-Roussillon** : Moi, j'ai une question, parce que quand même, je veux bien, vous dites que c'est la valeur du marché. Mais d'ores et déjà, sa maison, alors qu'il a son paysage, il a son Canigou, il a tout ça, les gens savent que demain, il y aura la Ligne Nouvelle, si ça ne fait pas perdre de la valeur à la maison, donc est-ce que quand vous faites à l'amiable, est-ce que vous intégrez, non pas la valeur du marché présente, quand on sait qu'il va y avoir la Ligne Nouvelle, ou

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

est-ce que vous prenez la valeur du marché comme s'il n'y avait pas la Ligne Nouvelle ? Parce que sinon, c'est sûr que le propriétaire va se retrouver marron. Vous me direz, s'il y a désaccord, c'est le juge, mais qu'est-ce qu'il va faire, le juge ? Est-ce qu'il va intégrer le préjudice compris ?

Fabrice CARAYON, SNCF Réseau : Ce que j'expliquais tout à l'heure, c'est que ce qui est pris en compte, c'est les ventes qui se font aujourd'hui, donc c'est sur le marché foncier aujourd'hui. Les ventes qui vont être réalisées, nous en avons déjà fait un certain nombre, notamment dans l'Hérault, vont générer un prix de base, qui va servir demain aux acquisitions que nous ferons lorsque le projet sera vraiment là.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Pour répondre à la question de monsieur le ministre, les prix, déjà, ce n'est pas RFF qui le fixe. C'est l'État, via un service spécialisé qui s'appelle France Domaine, premier point, on n'est pas juge et partie. Deuxièmement, évidemment, le prix des domaines, ce n'est pas le prix avec la ligne. C'est le prix par rapport à une maison standard, sans le projet. Donc il n'y a pas de dépréciation proposée à monsieur, on lui chiffre sa maison comme si elle était n'importe où ailleurs qu'à 30 mètres du projet, donc il n'y a pas de préjudice dû à une dépréciation. C'est pour ça qu'on vous dit « sur la base des prix constatés », c'est-à-dire la base des prix constatés de tous les biens dans le secteur qui se négocient et pour lesquels il n'y a pas du tout d'impact du projet.

► **M. Martin, habitant de Rivesaltes :** Dans combien de temps vous me proposerez quelque chose ?

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Comme vous n'êtes pas sous l'emplacement réservé du PIG, il faut attendre la DUP.

Estelle BRISSET : La DUP, enquête publique fin 2016.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Il faut déjà faire l'enquête publique, d'ici la fin 2016, donc vous avez au moins 3 ou 4 ans devant vous.

Estelle BRISSET : Il y avait monsieur ici.

► **Michel GAILLARD, Président, association « Défense des intérêts des Habitants de Toulouges-Canoches » :** C'est difficile de prendre la parole après un problème personnel grave. C'est par rapport au fret que je voudrais intervenir, parce que tout à l'heure, messieurs Parant et Gayssot sont intervenus pour parler et mettre en avant la sécurité chère à la SNCF Réseau, et monsieur Gayssot par rapport aux protections phoniques. Si je dis ça, c'est tout simplement qu'on se rend compte qu'au travers du fret qui va être mis en place, il y a énormément de trains qui vont rentrer dans Perpignan, via la voie ancienne, qui jouxte, qui lèche, je dirais même, des écoles, puisqu'on a Cours Maintenon, la villa Saint-François, on a le passage Mailloles, qui est un passage à niveau dangereux. Donc on a un nombre de trains de marchandises qui sont potentiellement dangereux, au travers des matières qu'ils transportent, et de plus, ils circulent essentiellement de nuit, donc occasionnent énormément de nuisances phoniques vis-à-vis des populations qui sont environnantes. Par rapport à ça, c'était de se dire que vu l'augmentation des trains qui était prévisible, que tout le monde espère au niveau du fret, c'était de voir que l'ensemble de ces trains ne remonte plus jusqu'à Perpignan. Ça veut dire qu'à partir d'Elne, puisqu'il existe une voie qui va en direction du Boulou, on puisse dévier l'ensemble de fret vers le barreau qui a été créé, suite à la DUP de 2000-2001, de façon à ce que ces trains libèrent complètement le barreau qui remonte sur Perpignan. Ça amènerait une certaine forme de sécurité et phonique et acoustique. Deuxième chose par rapport à ça, ça aurait l'avantage de libérer totalement le barreau qui descend jusqu'à Elne, voire si on peut, peut-être plus loin, de façon à ce qu'on ait une alternative, puisque nous, on n'a pas d'alternative aux déplacements doux, dans notre département ou sur l'agglomération, du moins et sur la côte, on n'en a pas. Donc ça pourrait être une première expérience de déplacements doux de Perpignan jusqu'à Elne, voire peut-

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

être un peu plus loin. Tout à l'heure, on parlait effectivement du positionnement de la gare et l'ensemble des acteurs politiques dit qu'il faut effectivement garder la gare là où elle est. Certes, peut-être, on peut y réfléchir, mais pourquoi est-on amenés à réfléchir sur cela ? Peut-être que c'est tout simplement parce qu'il n'y a pas d'alternative à d'autres types de déplacement. Donc on ne va pas au-delà de la gare, c'est-à-dire jusqu'à Rivesaltes, avec un autre type de déplacement, ce qui empêche aujourd'hui, effectivement, d'amener une réflexion, par rapport au positionnement de la gare et par rapport à l'ensemble du fret. Donc ça, c'était ma première réflexion. La deuxième réflexion, on est, nous, Toulougiens, et là, il y a quelque chose de très technique, qu'il va falloir que vous nous expliquiez. Effectivement, lorsqu'on a eu l'enquête d'utilité publique, de septembre à octobre 2000, jusqu'à Toulouges, nous étions sur une LGV, Figueras, Toulouse et Perpignan. Ensuite, jusqu'à la Têt, parce que la DUP a été faite jusqu'à la Têt, nous étions sur du TGV. Sauf erreur de ma part, les techniciens nous expliqueront comment ils vont faire, nous sommes à peu près à 75 mètres de hauteur, l'ouvrage que vous avez mis est à peu près à 75 mètres de hauteur au-dessus de la mer, sur Toulouges. La ligne Villefranche-Perpignan, sous laquelle vous devez passer, avec l'ouvrage, vous allez être à quelque chose comme une dizaine de mètres dessous. Sachant qu'une ligne, puisque c'est là où vous voulez faire passer la ligne LGV future, sachant que la pente du fret ne peut pas dépasser 1 %, comment faites-vous pour partir d'un ouvrage qui est sur Toulouges, passer sous la ligne de Villefranche et rentrer dans la colline ? En gros, dans ce que vous aviez produit, le profil en long de 2000, on était à 23 mètres de dénivelé, pour 1150 mètres. Je ne suis pas un très bon mathématicien, mais je pense que les 1 % vont être difficiles à grignoter. Je pense que là, ça peut reposer l'ensemble du projet. Est-ce que vous allez faire le saute-mouton dans l'autre sens, sur la commune de Toulouges ? Comment allez-vous faire ? Dernière question, si je peux me permettre, tout à l'heure, on a évoqué l'histoire du bruit, est-ce que vous pourriez expliquer aux gens qui sont ici, qui sont relativement sensibles à cette histoire de bruit, la différence que vous faites entre les décibels et les LAeq, puisque le LAeq, si mes souvenirs sont bons, vont prendre les décibels dans le temps. Donc ce qui peut arriver, c'est qu'on peut avoir un train toutes les trois minutes et on sera bien dans les bons LAeq. Donc il faut quand même peut-être le dire aux gens qui sont dans cette salle. Vous me redirez si je dis une imbécillité, le LAeq a quand même quelque chose qui est un trompe-couillon, puisque c'est difficile, et effectivement, monsieur Parant a tout à fait raison, ils respecteront la loi. Mais la loi, avec le LAeq, est tout à fait complexe, au niveau des gens. Dernière chose que je voulais demander, à un moment donné, dans les trois ans qui suivent la DUP, les populations qui habitaient dans une bande de 300 mètres, 150 mètres de part en part, avaient une capacité de se faire expropriées, quand il y a une ligne LGV ou TGV. Est-ce que c'est toujours d'actualité ? Voilà, c'est tout ce que j'avais comme questions.

Estelle BRISSET : Alors, des questions très précises, dévier le fret vers le Boulou, l'ouvrage à Toulouges, la différence entre décibels et LAeq, et puis l'expropriation ou pas.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Ce que vous proposez, finalement, c'est de faire un contournement sud de l'agglomération perpignanaise pour le fret. Donc ça a été regardé en 2008-2009 pour le débat public, ça n'est pas dans le périmètre du projet de la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan, premier point. Deuxièmement, ça pose une question vis-à-vis de l'utilité du tunnel sous les Pyrénées, parce que ce que vous proposez, c'est que les trains qui arrivent de Cerbère tournent à Elne, aillent vers le Boulou et là, on crée un raccordement qui n'existe pas, pour rejoindre la concession privée TP Ferro. En gros, on propose à un concessionnaire de le contourner, de ne pas passer dans son tunnel et de ne rouler chez lui que dans les cinq derniers kilomètres. Je pense qu'en termes de droit des affaires, ça ne marchera jamais, tant que c'est une société privée. Vous lui proposez globalement de n'utiliser que les cinq derniers kilomètres de son tunnel, sans passer chez lui.

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

► **Michel GAILLARD, Président, association « Défense des intérêts des Habitants de Toulouges-Canoles »** : [inaudible] et le danger potentiel que tout le monde pointe, je pense que c'est ça qui est en jeu, puisqu'il y a quand même un passage à niveau à Mailloles, avenue Dalbiez plus exactement, vous avez juste à côté un centre commercial Leclerc, l'école Marillac et juste avant, vous avez quand même une maison de retraite qui est la villa Saint-François, plus l'école Maintenon, qui lèchent quasiment la ligne.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Oui, les lignes, la ville s'est construites autour des lignes ferroviaires, parce que la ligne était, la plupart du temps, avant. Pour autant, je vais redire une évidence, qui n'est pas contredite par les statistiques, il vaut mieux que les matières dangereuses circulent sur le rail que sur les camions. Aujourd'hui, on ne va pas faire sortir tous les trains de marchandises des centres-ville, c'est impossible, financièrement, on ne sait pas faire des rocades pour les trains de marchandises. Vous avez raison, on l'a étudié en 2009, ça n'a pas été retenu, en tout cas, ça ne fait pas partie du périmètre du projet entre Montpellier et Perpignan. Sur le profil, comment on va faire pour faire descendre les trains suffisamment vite pour pouvoir passer sous la ligne classique ? Techniquement, c'est une des premières choses qu'on a dû vérifier. On a regardé, ce n'est pas 1 %, la pente. Les référentiels, c'est 1,25, et sur la section Perpignan-Figueras, c'est 1,7. Donc en fait, les trains qui arrivent d'Espagne franchissent des pentes à 1,7 %. Sur ces bases, avec 1,7 %, on sait passer sous Perpignan, Villefranche. Ça a été regardé et c'est faisable. Concernant le bruit, vu l'heure avancée, on ne va pas vous faire un exposé sur comment mesurer le bruit. Il faut juste retenir, de ce que vous avez dit, que la réglementation calcule une moyenne. Donc elle n'est pas basée sur le bruit d'un train, elle est basée sur le bruit moyen généré par l'ensemble des trains qui circulent pour la période donnée. Donc oui, le train fait plus de bruit que la moyenne, c'est le principe d'une moyenne, mais la loi protège par rapport à la moyenne. Dernier point que vous avez évoqué, la possibilité de vous faire racheter post-DUP, est-ce que tu veux dire quelque chose, Fabrice, sur ce sujet ?

Fabrice CARAYON, SNCF Réseau : Oui, effectivement, ce que vous soulignez, c'est le droit de délaissement, dont je vous ai parlé tout à l'heure, lorsque vous avez un bien situé sur le PIG. Après, en DUP, ce bien existe également, mais de façon générale, c'est plutôt nous qui gardons la main sur les acquisitions à ce moment-là.

Estelle BRISSET : Je pense qu'on a répondu à vos quatre points. Madame, merci pour votre patience.

► **Monique BARBE, habitante de BAHO** : Notre temps de parole étant adroitement limité, je me suis permis d'écrire les questions que je vais vous poser, afin d'être la plus brève possible. Monsieur Parant, votre discours est bien rôdé, je ne peux que vous en féliciter. Vous avez répondu à tout et nos moyens sont bien modestes face à votre armada de technocrates. Je me suis livrée à une petite synthèse. Pourquoi cette Ligne Nouvelle ? Vous nous avez clairement expliqué, lors du premier débat public à l'agglomération, que tous les TGV voyageurs passeraient en gare de Perpignan et que tout le fret régional transiterait par Saint-Charles. Cette Ligne Nouvelle est donc exclusivement réservée au fret international. Vous avez berné les maires de nos villages, qui vous ont accordé leur confiance depuis le début du projet. Vous voulez faire de notre département un corridor nord-sud pour le fret international, que nous devons payer à prix d'or et qui n'aura aucun impact sur notre économie locale. Voici maintenant ma série de questions. Pourquoi gaspiller nos impôts en défigurant le Roussillon et en détruisant notre cadre de vie ? Car bien que fort habilement présentés, vos projets de réaménagements paysagers restent du domaine de l'utopie, par rapport aux nuisances sonores et visuelles. Pourquoi mettre en avant les subventions de l'Europe alors que rien n'est encore décidé ? L'Europe n'a elle-même pas été capable d'imposer des normes aux différents pays traversés, l'Espagne en est le premier exemple, vous nous l'avez dit vous-même. Ensuite, pourquoi vouloir impacter lourdement notre agriculture, alors que nos vignerons produisent des efforts sans précédent pour améliorer leur production et que les cultures bio ont réussi une véritable révolution avec 2000 emplois

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

directs créés dans notre département et une production qui va s'accroître d'un tiers à l'horizon 2020 ? Gardons nos terres pour nos agriculteurs, car ils représentent la base de notre pyramide alimentaire. Pourquoi perturber notre mode de vie, en nous privant de nos belles balades dans la garrigue, en nous imposant des nuisances sonores qui nous priveront du chant des oiseaux, qui ne nous permettront même plus de savourer un rafraîchissement en terrasse, au rythme des sardanes et du chant des cigales ? Nos petits marchés de village, leurs touristes, nos petits marchés de village aux senteurs méridionales, si chères à nos touristes, seront eux aussi condamnés à une mort certaine. Pourquoi vouloir détruire notre économie locale, en privant la plateforme Saint-Charles de son outil de travail et de ses 2300 emplois, à une époque où le taux de chômage ne cesse de progresser ? Enfin, pourquoi vouloir endetter encore plus lourdement la France, qui est déjà au bord de l'asphyxie, et la SNCF, dont les lignes TGV affichent un déficit record, selon le dernier rapport de la Cour des comptes ? Nous ne sommes pas xénophobes, nous ne sommes pas rétrogrades, au contraire, nous sommes lucides, nous voulons aller de l'avant, mais les temps sont durs et il serait beaucoup plus raisonnable de rester modestes. Une variante beaucoup moins onéreuse vous a été proposée par les bénévoles de l'association PMCV, j'insiste sur le mot « bénévoles », vous les avez gentiment ridiculisés, en présentant un tracé dessiné à la main sur une carte. Sachez qu'ils œuvrent depuis des années pour trouver la meilleure solution pour notre département. Malheureusement, ils n'ont pas les moyens financiers pour s'offrir de belles brochures en papier glacé et des techniciens hautement qualifiés pour régler les différentes démarches. Le millième de votre budget leur permettrait sans doute de se battre à armes égales avec vous. Maintenant, je m'adresse à vous, madame Malherbe, nous vous avons accordé notre confiance lors des dernières élections, afin de nous soutenir dans nos différentes démarches, pour mettre en avant entre autres les atouts de notre belle région. Nos impôts seraient beaucoup plus utiles s'ils servaient à embellir notre département à forte vocation touristique, mais aussi à faciliter le quotidien du très grand nombre de foyers à revenus modestes, qui ne prendront jamais le TGV pour aller à Paris ou à Barcelone. Nous avons déjà la THT, l'usine d'incinération des ordures ménagères de Calce, les parcs d'éoliennes, alors pitié, épargnez-nous cette cicatrice indélébile qui va défigurer la plaine du Roussillon et lourdement impacter les paysages, les populations, l'agriculture, le tourisme, la faune, la flore, et nos coutumes ancestrales. Faites de notre département un pays où il fait bon vivre. Nous voulons tous aller de l'avant, mais cette LGV, nous sommes conscients, elle est indispensable au développement de notre région. Mais monsieur le ministre, faisons bien avant de faire vite.

Estelle BRISSET : Merci pour votre intervention, madame, beaucoup de choses. Est-ce que vous souhaitez réagir à certains éléments ? On a déjà parlé de l'insertion paysagère, du bruit. Je ne sais pas quels autres éléments, je crois qu'on va rester sur votre beau texte. Madame ?

► **Mariette GERBER, ANSES :** Je représente la coordination régionale inter-associative, le CRI et je voudrais surtout répondre à monsieur Gayssot et lui dire que je partage son enthousiasme pour faire passer les camions de l'autoroute, même de la route, parce que le trajet Narbonne-Perpignan devient absolument impossible, on met deux fois plus de temps, donc de les faire passer sur le fret. Mais puisque le fret est si important, monsieur Gayssot, monsieur Parant, pourquoi ne le mettez-vous pas d'emblée sur la grande ligne, pourquoi pas ? Et à ce moment-là, mettre tout là-dedans pour la construire comme il faut, en respectant au mieux l'environnement, je partage ce qui vient d'être dit. Parce que nous dire que ça va passer sur l'autre ligne, c'est un leurre. Madame Malherbe, vous connaissez monsieur Roland Courteau, sûrement, c'est un de vos collègues au Sénat. Monsieur Roland Courteau montre très bien que nous avons des risques de submersion, que cette voie est extrêmement vulnérable, donc cette voie ne va pas répondre au transport du fret, en plus du transport des voyageurs. Donc c'est absolument nous raconter des histoires, de dire que vous allez faire des travaux là-dessus, qu'on va pouvoir faire passer le fret là-dessus, et plus de TER. C'était écrit tout à l'heure, c'est un projet pour 100 ans. Eh bien dans 100 ans, si vous ne faites pas passer le fret sur cette voie, la voie LGV, il faudra

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

faire une autre voie encore, qui va encore défigurer, qui va passer près du littoral, qui va suivre l'autoroute, par exemple, comme ça nous a été dit, et vous allez donc encore plus détruire. En plus, si vous faites passer tout le fret sur la grande ligne, sur la ligne LGV, vous ne faites pas cette espèce de triangle qui gêne énormément de monde et défigure la plaine du Roussillon. Je dois dire que je vais traverser la frontière et que je suis gavatx.

Estelle BRISSET : Merci, madame, un sujet qu'on n'a pas abordé, c'est le risque de submersion marine, on peut peut-être répondre à madame sur ce point.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Oui, je la salue, puisqu'elle nous suit depuis quelques jours, maintenant.

► **Mariette GERBER, ANSES :** Depuis plusieurs années, parce que la concertation a commencé, comme vous l'avez dit, il y a dix ans, on n'a pas vu beaucoup d'effet, mais enfin bon.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : On a commencé en 2007, la concertation. La ligne classique sous l'eau, c'est une éventualité, mais je pense qu'il n'y aura pas que la ligne classique qui sera sous l'eau, il y aura le Barcarès et Port Leucate, par exemple. Du coup, est-ce qu'on a besoin d'une ligne ferroviaire, s'il n'y a plus de population ?

► **Mariette GERBER, ANSES :** Non, mais ça, monsieur Parant, c'est vraiment le genre de réponse qu'on ne peut pas accepter, soyez un peu plus raisonnable.

► **Un intervenant :** C'est honteux.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Non, ce n'est pas honteux, je pense que c'est la première question qu'il faut se poser.

► **Mariette GERBER, ANSES :** J'ai dit « raisonnable ».

Édouard PARANT, SNCF Réseau : La ligne, son objectif, c'est de desservir des territoires. Si le trait de côte a disparu, il n'y a plus personne sur le trait de côte donc les populations ne seront plus là.

► **Mariette GERBER, ANSES :** Je ne dis pas que la ligne aura complètement disparu, mais vous aurez des arrêts de ligne, vous savez bien que le fret, s'il n'est pas ponctuel, les entrepreneurs ne vont pas utiliser le fret, c'est ce qu'il se passe actuellement, déjà, donc il faut un fret régulier, un fret qui soit ponctuel. Si vous avez des arrêts perpétuels et recommencés sur cette ligne, ça n'ira pas. Le fret ne passera pas.

► **Un intervenant :** C'est pour ça qu'il y a 16 000 camions sur l'autoroute.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Ce que vous voulez, finalement, c'est préserver la ligne actuelle, pour faire en sorte que même dans 100 ans, on puisse toujours y circuler. C'est ça, l'objectif ? Je vous l'ai dit, il y a un certain nombre de travaux qui sont menés, pour un peu plus d'un milliard d'euros dans les dix ans qui viennent, la question qui sera posée, j'ai eu l'occasion de l'évoquer, je ne sais plus si c'était à Pinet ou hier, mais ça, ce n'est pas une décision spécifique au ferroviaire, c'est une décision de société. Doit-on préserver la côte telle qu'on la connaît aujourd'hui ou doit-on envisager une solution que l'on appelle de repli stratégique ? Ce n'est pas la modeste équipe du TGV qui va définir en 2100 où les gens habiteront. Si ça coûte tellement cher d'entretenir les villages qui sont au bord de l'eau, on aura décidé de déménager tout le monde. Ces études sont engagées par le service compétent qui s'appelle la Direction Régionale de l'Environnement et du Logement. 30 milliards d'euros, le repli stratégique. C'est ça qu'il faut mettre en balance.

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

► **Mariette GERBER, ANSES** : Ce n'est pas ma question, monsieur Parant, c'est la question de la vulnérabilité de la ligne, qui ne permettra pas un service régulier et fiable. Je ne vous parle pas d'un tsunami, je ne vous parle pas d'un repli stratégique de toute la côte, je parle de ce que vous nous dites, c'est-à-dire que vous allez faire passer le fret sur cette ligne, qui, vous le savez, entre Narbonne et Salses ou Rivesaltes, est extrêmement vulnérable. Il y a combien d'arrêts ? Je le prends, le train, combien d'arrêts avons-nous, combien de retards avons-nous sur cette ligne ?

Estelle BRISSET : Madame dit qu'il faudrait le fret sur la Ligne Nouvelle.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Oui, deuxième point, si on fait la ligne tout fret, déjà, il faut reprendre tout le débat public, puisque les conclusions du débat public n'étaient pas celles-ci. Si jamais la ligne actuelle disparaît, la Ligne Nouvelle fret permet de faire circuler tous les trains ? Non. La preuve, c'est qu'on va en faire deux, parce qu'il n'y a pas assez de place sur l'actuelle. Donc même si la Ligne Nouvelle accepte les trains de marchandises, si la ligne actuelle est coupée, il y a des trains qui ne pourront pas circuler.

► **Mariette GERBER, ANSES** : Certains TER pourront passer et le fret sera assuré régulièrement sur l'autre ligne et c'est à ce moment-là qu'il deviendra vraiment utile, nous aura moins de camions, moins de gaz à effet de serre, mais aussi moins de pollution pour les gens. Il y a un schéma qui s'appelle le schéma climat régional, qui montre que la pollution par les particules fines, vous le savez très bien, sur l'autoroute et sur l'A9, impactent terriblement la santé des gens. J'ai travaillé moi-même là-dessus, sur ces sujets-là, vous le savez, je peux vous dire qu'on a pu calculer des morts prématurées liées à cette pollution, liée aux camions et au passage de l'autoroute, c'était il y a déjà 5 ou 6 ans. Vous pensez, maintenant.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Mais vous avez raison, mais vous avez vu que la priorité qui a été donnée dans ce département, c'est au contraire de permettre à plus de camions de passer, puisqu'on a rajouté une troisième voie d'autoroute. Donc après, ce n'est pas des choix sur lesquels nous pouvons influencer. Nous, ce que nous faisons, c'est étudier la Ligne Nouvelle.

► **Hermeline MALHERBE, présidente, Conseil Département des Pyrénées-Orientales** : Excusez-moi, parce que ça fait deux fois qu'on dit qu'on a fait le choix de l'autoroute dans ce département, quelqu'un a même dit tout à l'heure que les élus avaient dit oui, je rappelle qu'à aucun moment, quels que soient les élus, on n'a été consultés pour la troisième voie de cette autoroute. Qu'on arrête aussi de dire des choses qui ne sont pas la réalité. Autant, l'ensemble des élus, que ce soit de l'agglomération ou du Conseil départemental et du Conseil régional, on a travaillé sur le fait que les camions, il devait y avoir une priorité sur le fret plutôt que sur la route, et à aucun moment, on n'a dit le contraire. Je voudrais juste rappeler ça, sinon, on va avoir des confusions régulièrement. Donc le travail, il est là. Et pour répondre aussi à quelqu'un d'autre qui était intervenu tout à l'heure, par rapport à Saint-Charles, pourquoi on a besoin d'avoir plus de libertés sur la ligne actuelle, c'est parce qu'aujourd'hui, contrairement à ce qui est dit, on manque de sillons. Si on ne peut pas avoir des trains supplémentaires, être chargés au terminal Saint-Charles, c'est parce qu'on manque de sillons. On y a travaillé, on a réussi à en récupérer un, mais il en faudrait encore. Voilà pourquoi, parfois, aussi, il faut redire les choses dans l'ordre. Voilà pourquoi c'est important de pouvoir laisser de l'espace sur cette ligne-là, parce qu'aujourd'hui, sur le fret, elle est déjà en grande partie saturée, et je pense que Jean-Jacques Lopez pourra le dire, parce que ça passe à Salses.

► **Jean-Jacques LOPEZ, maire de Salses-le-Château** : [inaudible]

Estelle BRISSET : On ne vous a pas entendu, vous disiez : 90 % du fret de Saint-Charles, par camions.

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

► **Hermeline MALHERBE, présidente, Conseil Département des Pyrénées-Orientales** : Oui, ça n'empêche pas que la ligne soit saturée.

Estelle BRISSET : Il y a monsieur qui attendait depuis longtemps. Il y a le maire qui veut reprendre la parole, donc on prend les trois dernières interventions on est d'accord. Merci pour votre patience, monsieur.

► **Freddy [CHAIGNOT], habitant d'Espira-de-l'Agly** : Est-ce qu'on pourrait revoir le niveau de passage entre l'Agly et le Serrat de les Sedes ?

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Vous habitez à proximité, monsieur ?

► **Freddy [CHAIGNOT], habitant d'Espira-de-l'Agly** : Oui.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Habitation personnelle, ou vous avez une exploitation ?

► **Freddy [CHAIGNOT], habitant d'Espira-de-l'Agly** : Habitation personnelle. Je voudrais savoir la distance. Vous l'avez dépassé, avant.

Estelle BRISSET : C'est la maison qu'on voit là ?

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Vous habitez sur la crête ?

► **Freddy [CHAIGNOT], habitant d'Espira-de-l'Agly** : Voilà, sur la crête de les Sedes. Quelle distance, la première maison ?

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Sur ce secteur, on est extrêmement proche des 5 ou 6 maisons, il y en a peut-être même une qui disparaît, je ne sais pas exactement. Le projet passe en contrebas.

► **Freddy [CHAIGNOT], habitant d'Espira-de-l'Agly** : Première maison, quelle distance ?

Estelle BRISSET : 75.

► **Freddy [CHAIGNOT], habitant d'Espira-de-l'Agly** : Deuxième maison, s'il vous plaît ?

Estelle BRISSET : Là, 213.

► **Freddy [CHAIGNOT], habitant d'Espira-de-l'Agly** : Vous devez en avoir quatre en tout, la quatrième, pour que j'informe mes voisins ?

Estelle BRISSET : La dernière, dans le coin, 290, 286, 360. Il y a une dernière tout en bas, je crois, Bruno.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Bruno, est-ce qu'on peut se mettre au niveau du sol ? Pour que vous compreniez bien ce qu'il se passe, en fait, on arrive de l'Agly et on remonte sur le plateau, du coup, à cet endroit-là, on est sous le niveau du sol, assez profond.

► **Freddy [CHAIGNOT], habitant d'Espira-de-l'Agly** : À combien ?

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Ça varie en fonction du point où vous le mesurez.

► **Freddy [CHAIGNOT], habitant d'Espira-de-l'Agly** : Au plus profond, c'est combien, 10, 12 mètres ?

Estelle BRISSET : Est-ce qu'on peut donner une fourchette à monsieur ?

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : Le plus profond, je crois que c'est un petit peu plus que ça, ça peut aller jusqu'à 15 mètres, avec le tracé actuel, donc c'est pareil, ça peut varier.

Estelle BRISSET : Donc on va dire entre 10 et 15.

► **Freddy [CHAIGNOT], habitant d'Espira-de-l'Agly** : La première maison est détruite, alors ?

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Non, on regardera plus précisément. Est-ce qu'on peut enlever le projet ? On va voir s'il y a une maison sous le projet. Non, a priori, il n'y a pas de maison sous le projet, mais on passe juste à côté de la maison la plus proche. Donc ça, c'est le terrain actuel. Maintenant, le projet, il passe au bout du jardin, 15 mètres plus bas.

► **Freddy [CHAIGNOT], habitant d'Espira-de-l'Agly** : C'est pareil, est-ce qu'il y a un rachat de la maison possible, ou pas ? Non, pas pour l'instant ?

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Ce sera à discuter au moment de l'enquête publique.

► **Freddy [CHAIGNOT], habitant d'Espira-de-l'Agly** : Il y a une réduction sur le trajet Perpignan-Barcelone, ce sera possible ?

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Écoutez, si vous êtes vraiment gentil, on verra ce qu'on peut faire. Je pense qu'on vous offrira un verre de rouge d'Arnaud de Villeneuve.

► **Freddy [CHAIGNOT], habitant d'Espira-de-l'Agly** : C'est sympathique.

Estelle BRISSET : Merci, monsieur, pour votre patience. Il y avait le monsieur ici.

► **Laurent [CHEVREUIL]** : Bonsoir, monsieur Gayssot, je suis correspondant local au Petit Journal Catalan. Je souhaiterais que vous proposiez à monsieur qui est impacté au croisement de la ligne TGV, de lui proposer un emploi à la SNCF, à l'avenir, pourquoi pas. Pour en revenir à nos moutons, le projet initial a coûté 20 000 euros il y a 20 ans. Le projet bis renouvelle son investissement de 20 000 euros à la collectivité, pour un projet inchangé. Avez-vous songé à l'implantation d'éoliennes et de champs photovoltaïques pour passer au milieu de la forêt roussillonnaise ? Concernant la traversée du tunnel des Albères, avez-vous mesuré l'impact de la faisabilité du tunnel des Albères ? Avez-vous recensé les sources tariées après le passage du tunnelier ?

Estelle BRISSET : Je ne suis pas sûre qu'on ait compris votre première question sur les éoliennes, je n'ai pas compris, peut-être que quelqu'un en tribune a compris ?

► **Laurent [CHEVREUIL]** : Je peux répéter la question du tunnelier, si vous voulez.

Estelle BRISSET : Sur le tunnel, peut-être ?

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Que je vérifie qu'on a tous bien compris vos interrogations, elles portent sur le tunnel qu'il y a actuellement sous le Perthus ?

► **Laurent [CHEVREUIL]** : Le tunnel catalan TP Ferro, oui, consortium Espagne-France.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : La question, c'est : est-ce qu'il y a eu un impact sur les écoulements souterrains ?

► **Laurent [CHEVREUIL]** : Voilà, tout à fait.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Je n'ai pas participé à ces études.

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

► **Laurent [CHEVREUIL]** : D'accord, parce que j'en ai écho, auprès des riverains.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : D'accord, je n'ai pas connaissance, c'est difficile de vous répondre, parce que je ne suis pas en charge de ce projet.

► **Laurent [CHEVREUIL]** : De ce dossier hydraulique, d'accord.

► **Jean-Claude GAYSSOT, vice-président, région Languedoc-Roussillon** : On va se renseigner.

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Le ministre s'en occupe, c'est entre de bonnes mains.

► **Laurent [CHEVREUIL]** : Concernant les remblais qui peuvent traverser la plaine roussillonnaise, par rapport à l'Aiguat qu'il y a eu en novembre 2014, ça pourrait provoquer un barrage en amont, avez-vous songé à ça ?

Édouard PARANT, SNCF Réseau : Oui, peut-être qu'on peut montrer une carte, les inondations et le fait que le projet ne va pas créer une digue, ne va pas générer un barrage, on va vous apporter quelques éléments graphiques.

Nicolas ALADERN, SNCF Réseau : Comme on vous l'a indiqué tout à l'heure, en fait, on a mené des études hydrauliques assez poussées, sur le secteur de l'Agly et du Ròbol, les deux sont indissociables, les deux ruisseaux, les deux cours d'eau. Sur la carte que vous voyez, vous avez Rivesaltes ici, Espira-de-l'Agly à gauche, vous avez l'Agly, le premier cours d'eau en bleu et vous avez le Ròbol, qui est le deuxième cours d'eau. Il faut savoir que quand il y a des crues, ces deux cours d'eau débordent et inondent la plaine. Il se trouve que les deux cours d'eau n'inondent pas en même temps. Il y a le premier qui inonde, c'est le Ròbol, et puis ensuite, il y a l'Agly qui arrive, donc on a une animation. Pour effectuer les études, on a modélisé en fait le projet, on a modélisé l'état initial. Vous avez tout le modèle ici, on prend en compte les différentes infrastructures, entre autres l'A9 et la RD900. C'est des modèles assez complexes, on a regardé ce qu'il se passe à l'état initial, donc on peut directement aller à l'état initial. Là, vous voyez que vous avez en gros, sur la crue de référence, qui est une crue de récurrence 100 ans, ça veut dire que c'est une crue qu'on voit en général tous les 100 ans, ça ne veut pas dire qu'elle arrive tous les 100 ans, elle peut arriver avant, mais c'est ce type de récurrence qu'on simule. Voilà ce que ça donne sans le projet. Là, il n'y a pas la Ligne Nouvelle. C'est à l'état actuel. Vous voyez les niveaux d'eau, il n'y a pas trop l'échelle, mais en gros, le bleu foncé, c'est 3 mètres d'eau. On voit déjà sans le projet, ce que ça donne. Tu peux passer la petite vidéo ? Comme ça, vous allez voir ce que ça donne à l'état, déjà, sans le projet. Vous voyez le Ròbol, c'est le premier qui déborde, il vient inonder la plaine, en crue centennale, ce n'est pas des crues qui arrivent tous les jours. Vous allez voir, ça commence à décroître et ensuite, il y a l'Agly qui arrive. C'est un cours d'eau qui est plus gros, avec un bassin versant plus important, donc l'eau va arriver. Il met un petit peu de temps, il y a 30 heures de différence, entre les inondations. Donc elle arrive, la crue, et ça va commencer à déborder, inonder la plaine. Vous le voyez au niveau d'Espira et principalement de Rivesaltes, vous voyez que l'autoroute A9 et la RD bloquent les eaux, ça vient inonder Rivesaltes. Ça, c'est l'état initial, sans le projet. Nous, on simule ensuite l'impact du projet et on s'assure qu'il n'y a pas d'impact sur les enjeux, c'est-à-dire sur les villages, les communes, les maisons et les mas isolés. Donc comme vous le voyez ici sur la carte, vous avez les hauteurs d'eau et en jaune, vous avez les zones où il y a ce qu'on appelle un remous. C'est de l'ordre de 4 à 4 centimètres, alors qu'il y a 1,80-2 mètres d'eau à l'état initial. Donc on parle d'un effet de 4 centimètres, on tente dans le concentrer sur les zones où il y a très peu d'enjeux. Voilà comment on fonctionne, et si vous voyez bien, il n'y a aucun effet sur Espira-de-l'Agly et sur Rivesaltes, la situation n'est pas changée, voire un petit peu améliorée, de quelques centimètres, pas grand-chose. Donc nous, ce qu'on regarde, c'est qu'il n'y a pas d'effet du projet. Voilà comment on dimensionne nos ouvrages hydrauliques et les remblais, à savoir comment ils sont percés ou pas. Voilà le type d'études que l'on mène.

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

Estelle BRISSET : On a répondu à votre question, monsieur ?

► **Laurent [CHEVREUIL]** : Oui, c'est parfait, concernant l'hydrologie. Avez-vous songé à un ingénieur des Ponts et Chaussées, de dessiner le futur pont qui enjambrera l'autoroute, tel que l'ingénieur Séjourné ?

Édouard PARANT, SNCF Réseau : On ne franchit pas l'autoroute, puisqu'on est toujours à l'ouest.

Estelle BRISSET : Pas sur ce territoire, en tout cas. On avait dit qu'on arrêta, mais vous avez le courage pour une nouvelle question ? Monsieur, vous aviez levé la main plusieurs fois.

► **Henri SCHMITT, habitant de Peyrestortes** : Simplement, je voulais vous dire que nous, dans le Roussillon, on est effectivement pour le TGV. Vous nous présentez un projet, qui a fait l'objet de nombreuses études, qui sont très coûteuses, mais la grosse difficulté, c'est que tous les habitants riverains de cette ligne plaine du Roussillon n'en veulent pas. Voilà la conclusion, c'est que les gens ne veulent pas de cette ligne, qui parcourt Rivesaltes, Baixas, Peyrestortes, Baho, Le Soler, les gens n'en veulent pas.

Estelle BRISSET : C'est noté, c'est assez clair. Monsieur le maire ?

► **Jean-Jacques LOPEZ, maire de Salses-le-Château** : Souffrez que le maire de Salses-le-Château parle des problèmes de Salses-le-Château, comme j'ai fait au début de la séance. J'aimerais qu'on puisse passer une vue haute de Salses, pour qu'on comprenne bien la problématique. J'en ai parlé au début, puisque j'ai la parole sur la fin, je voudrais qu'on prenne conscience de ce qu'il se passe à Salses, par rapport à l'ancienne ligne. Salses a toujours été d'accord, de dire : oui, il faut du ferroutage, oui, les TER sont intéressants, oui, on sait que les TER à un euro, si on ne multiplie pas les cadences, ça ne marchera pas, il faudra le faire, on l'a fait sur le bus, dans le Conseil général, on sait tout ça. Le seul problème, c'est qu'il faut regarder, si on peut rentrer un peu, le seul passage qu'il y a, dans Salses, pour aller de l'est à l'ouest. Le seul passage, c'est ce passage à niveau. Ça veut dire que si on multiplie le trafic sur la ligne classique, on ferme de plus en plus ce passage à niveau, ça veut dire qu'on isole l'est et l'ouest du village. Vous allez me dire « il ne fallait pas construire de l'autre côté », on hérite de ce qu'on hérite, c'est construit de l'autre côté, et là, les trains passent en plein centre. Les TGV qui viennent d'Espagne et tout, ils ne font pas demi-tour à Perpignan, ils continuent à passer, tout le monde passe par là, actuellement. On me parle de 2020, 2030, d'année comme ça, mais en attendant, tout continue à passer par là. Plus de ferroutage, plus de problèmes dans Salses. Alors, qu'est-ce qu'il faut faire ? Est-ce qu'on a une caserne de pompiers d'un côté, est-ce qu'on doit faire une deuxième caserne de l'autre côté ? Parce que des fois, les pompiers sont bloqués au passage à niveau. Ou bien il faut faire comme les cyclistes l'autre jour, passer et essayer de se faire écraser par le train. Est-ce que pour les écoles, on doit faire des écoles d'un côté et de l'autre, pour ne pas que les gosses, le matin, passent sur le passage ? On a fait une étude qui a été cofinancée, je l'ai dit, par RFF, par le département et par la mairie, qui a donné un résultat, qui a donné ce résultat en décembre 2013, actuellement, on doit parler des financements. On parle de financements, la seule réponse de financement qu'on a eue, c'est ce que je disais tout à l'heure, sous ce protocole d'accord État-région, SNCF Réseau a joué le jeu, puisqu'ils ont pris 50 %, l'État a joué le jeu, ce qui est étonnant, parce qu'il a fallu le secouer un peu. Et puis maintenant, on a un silence, pour le moment, de la région et du département. Moi, je souhaiterais que rapidement, Jean-Claude, je te le demande, on se mette autour d'une table, qu'on puisse parler des financements. Sinon, on va à la catastrophe. Vous, vous parlez, Alain, à Peyrestortes, disait « il y a des problèmes à Peyrestortes, il y aura des problèmes à 300 mètres », mais nous, c'est dans le village, c'est au milieu du village. Voilà simplement ce que je voulais dire, c'est une prise de conscience, je voudrais que tout le monde ait bien conscience de la difficulté de Salses et de la difficulté par rapport à cet héritage. On est

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

d'accord pour qu'il y ait plus de trains qui passent sur l'ancienne ligne de fret, on est d'accord. On voulait une mixité de la ligne, on ne peut pas techniquement, financièrement, tout ce que vous voulez, on voulait la mixité dans les Corbières, on ne peut pas, on nous dit qu'on ne peut pas, on y croit, on écoute, mais maintenant, il faut faire quelque chose, il ne faut pas attendre de dire « oui, un jour ou l'autre, on aura le TGV de l'autre question et on fera des travaux là-dessus ». On a fait l'étude, je crois que maintenant, il faut se mettre autour d'une table et regarder les financements.

► **Jean-Claude GAYSSOT, vice-président, région Languedoc-Roussillon :** Tu peux compter sur moi, en tout cas, je vais te dire une chose. Les questions que tu poses, c'est essentiel, tu es maire, si tu ne te battais pas comme tu le fais, là, à l'instant, mais tu ne mériterais pas d'être maire. Moi, je t'entends, je sais ce que c'est, j'ai été maire, je sais ce que c'est justement d'avoir le souci de la sécurité et d'empêcher ces no man's land qui se créent quand il y a des fois des routes, des fois des voies ferrées, et avec la voie ferrées, tu as en plus le bruit, tu as en plus la coupure, et tu as en plus le danger, parce qu'on le sait, ceux qui essayent de passer... donc la question de supprimer le passage à niveau, pour le supprimer, il faut passer au-dessus ou au-dessous. Il n'y a pas d'histoire. Jusqu'à présent, il y en a 17 000, en France, des passages à niveau. Un jour, à l'Assemblée, j'arrivais comme ministre, il y a un député, bon, je ne vous dis pas quel bord, ce n'est pas ça, la question, mais qui commence par m'engueuler, à cause des passages à niveau qu'il y avait en France. Comme je connaissais la question qu'il allait me poser, à ce moment-là, ils nous prévenaient, les ministres, ça fait que je m'étais préparé un peu. J'apprends qu'il y a 17 000 passages à niveau. Pour supprimer un passage à niveau, c'était de l'ordre, je vous parle en 1997, de 10 à 15 millions, et en ville, c'est bien plus cher encore. Je ne sais pas ce qu'ont donné les études, mais c'est plus cher dans l'urbain. Avec ce que m'avait laissé mon prédécesseur, les budgets dont je disposais comme ministre de l'Équipement, 4 siècles pour supprimer tous les passages à niveau de France. D'autant plus que la SNCF avait tendance à dire « mais ce n'est pas le problème du train, c'est le problème de la route », puisqu'un passage à niveau est le croisement entre la route et le train. Aujourd'hui, on est arrivé à une compréhension un peu plus intelligente, de ce qu'est le problème, à la fois du rail et de la route, d'où l'implication, y compris des départements, qui ont la responsabilité des routes et de SNCF Réseau, qui a la responsabilité justement de l'équipement. En plus, tu dis les choses qui ne sont pas anti-projet ni anti-TGV, tu dis ce qui doit être perçu comme essentiel, on a besoin d'un doublé de ligne, et on a droit à avoir le TGV, la grande vitesse, dans le département des Pyrénées-Orientales. C'est un droit, il n'y a pas de raison que nous ne l'ayons pas. On doit se battre. Elle est partie, la dame, mais elle a raison. Pour le report modal, c'est une bataille qu'on n'a pas encore gagnée, malgré les wagons Modalohr qu'on n'a pas encore gagnés. D'ailleurs, TP Ferro, ils sont en difficulté, du fait qu'il n'y a pas assez de camions sur les trains. Mais c'est quand même l'avenir, de ne pas laisser d'agglutiner, de ne pas aller vers le doublement, de ne pas laisser l'avenir simplement avec l'idée... y compris pour les fleurs, madame, pour les fleurs, pour le bruit, pour la sécurité, pour les retards, pour aller au travail, de ne pas laisser simplement un avenir à nos enfants et à nous-mêmes aujourd'hui, en se disant que demain, dans 10 ans, dans 20 ans, il ne faudra pas ajouter une voie de plus à l'autoroute, il faudra en ajouter 10, 3 ou 4, pour faire passer tout le trafic qui sera nécessaire. Donc c'est notre responsabilité, j'insiste, oui, mais vous avez chuté là-dessus et je vous remercie, oui, il faut faire bien et vite.

Estelle BRISSET : Merci, monsieur Gayssot, merci à tous pour votre patience, on a donc battu le record : 4h20 de réunion, à Salses. Bonne soirée, merci à tous.

Fin de la réunion à 22h32