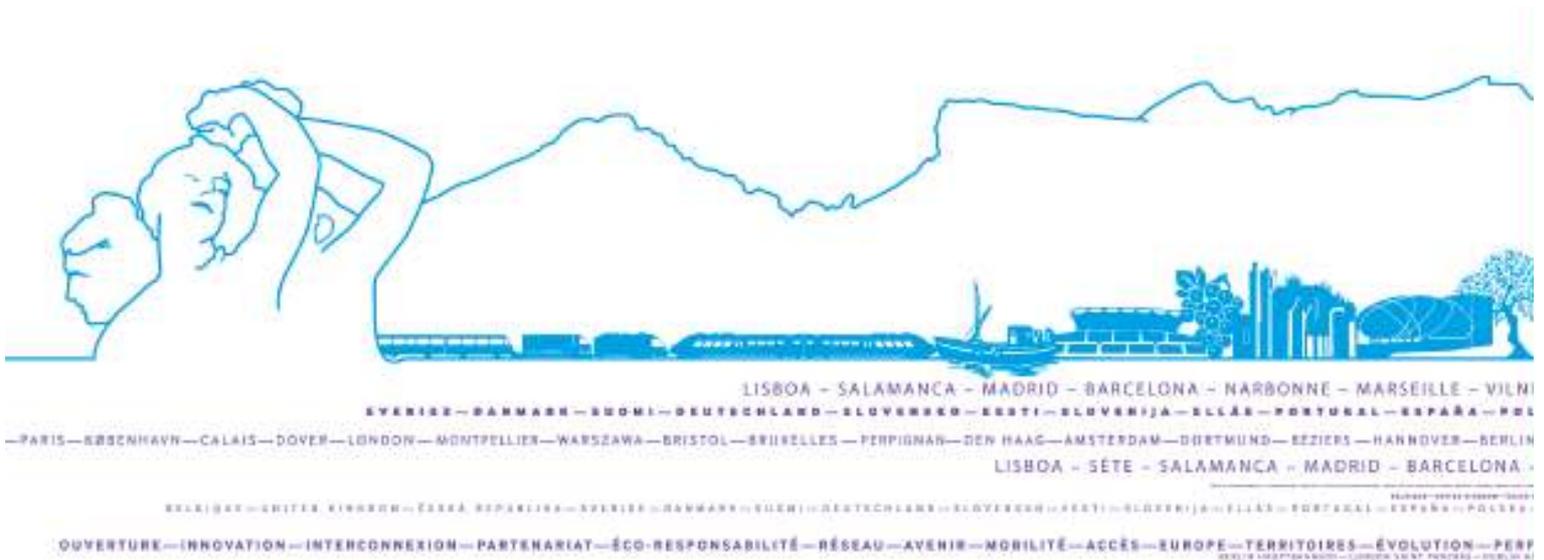


ligne nouvelle **Montpellier-Perpignan**

Compte-rendu

PREMIERE COMMISSION CONSULTATIVE – SEQUENCE 1

Lundi 13 septembre 2010 – PERPIGNAN
Hôtel Kyriad – 8 boulevard Wilson



Début de la réunion 10h15 en présence de 27 participants

| NOM | PRENOM | ORGANISME |
|---------------|---------------|---|
| NICOLAS | Jean-Marie | Préfecture des Pyrénées-Orientales |
| AUGUSTY | Henri | Préfecture des Pyrénées-Orientales |
| LETEURTRE | Bruno | Préfecture des Pyrénées-Orientales |
| DHORME | Jean-Pierre | DDTM 66 |
| LIETTA | François | Parlement européen |
| ALDUY | Jean-Paul | Sénat, Communauté d'agglomération de Perpignan Méditerranée |
| BLANC | Paul | Sénat |
| BARBAROS | Henri | Assemblée nationale |
| CASTANET | Henri | Assemblée nationale, Mairie du Soler |
| BOURQUIN | Christian | Conseil régional de Languedoc-Roussillon, Conseil général des Pyrénées-Orientales |
| REMY | Patrice | Conseil général des Pyrénées-Orientales |
| ALVAREZ | Jean-Louis | Conseil général des Pyrénées-Orientales |
| LOPEZ | Jean-Jacques | Conseil général des Pyrénées-Orientales, Mairie de Salses-le-Château |
| CASEILLES | Louis | Conseil général des Pyrénées-Orientales, Mairie de Toulouges |
| AESCHBACHER | Jacques | Communauté d'agglomération de Perpignan Méditerranée |
| COT | Jean-Pierre | Mairie de Rivesaltes |
| CARRERE | Jean-François | Mairie d'Opoul-Perillos |
| TARRIUS | Jacqueline | Mairie de Baixas |
| BAPTISTE | Henri | Mairie de Peyrestortes |
| BESSIERE | Christine | Mairie de Baho |
| BELBEZE | Jean | Mairie de Villeneuve La Rivière |
| VIGUE | Marie-Louise | Mairie de Perpignan |
| GOZE | Eve | SCOT Plaine du Roussillon |
| CAREL | Damien | Ingérop |
| JOURNET | Marcel | Ingérop |
| ROSSI-FERRARI | Isabelle | Ingérop |
| RICHER | Jean Pierre | Garant |

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

- **Edouard Parant** - Chef de mission Ligne nouvelle Montpellier Perpignan
- **Jean-François Ruiz** - Responsable environnement de la Direction régionale

Objectif de la commission consultative

Suite à la décision du Conseil d'Administration de Réseau Ferré de France (RFF) en date du 26 décembre 2009 de poursuivre le projet, la mission Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan conduit actuellement les études de définition d'une zone de passage préférentielle, étape n°1 des études préalables à la Déclaration d'Utilité Publique. Dans ce cadre, RFF a pour ambition de concevoir un **projet de manière partenariale et concertée** dans la continuité de la démarche adoptée lors des études préalables au débat public.

Ainsi, Réseau Ferré de France souhaite associer le plus en amont possible des études préalables à la Déclaration d'Utilité Publique les élus des territoires concernés afin de recueillir leurs avis sur les options de passage.

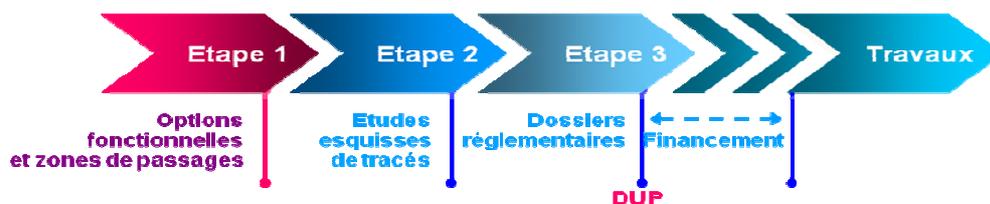
Afin de préparer au mieux la définition de la zone de passage préférentiel, Réseau Ferré de France a mis en place des commissions consultatives permettant des **échanges directs** lors desquels **les élus contribuent à la réflexion sur le projet**.

Les objectifs de la Commission consultative sont donc de:

- Apporter la connaissance du territoire
- Formuler des avis sur les résultats des études et les productions des ateliers
- Transmettre les avis des élus au COPIL (financeurs)

Le déroulé de la commission:

- La présentation de Jean-Pierre RICHER, Garant : indépendant du Maître d'Ouvrage
 - Veille au bon déroulement de la concertation, à la qualité de l'information
 - Dresse le bilan de la concertation en fin d'étape
 - garant.inmp@gmail.com / www.lalignenouvelle.com
- La décision de Réseau Ferré de France (présentée individuellement aux Maires entre février et mars 2010)
- La poursuite des études en 3 étapes :



- Objectif de l'étape 1 :
 - Recueil des données
 - Diagnostic territorial
 - Propositions des options de passage
 - Analyse comparative
 - Etude et définition de zone de passage prioritaire (~1 000m)
- Le dialogue avec les acteurs (COPART, réunions publiques, ateliers, Commissions consultatives)
- Le couloir d'étude (800 km² - 74 communes) :
 - Séquence 1 : Toulouges – Salses-Le-Château
 - Séquence 2 : Salses-Le-Château – Peyriac-de-Mer
 - Séquence 3 : Peyriac-de-Mer - Vendres
 - Séquence 4 : Vendres - Loupian
 - Séquence 5 : Loupian - Lattes
- La démarche : les sensibilités du territoire, « porte d'entrée » des études

- Le couloir d'étude : synthèse et la hiérarchisation des enjeux
- La séquence 1 : principaux enjeux (physiques, humains, naturels, patrimoniaux et paysagers)
- La méthode pour déterminer les options de passage :
 - Concilier environnement, besoins fonctionnels (vitesse minimale de circulation, desserte, connexion Toulouse-Narbonne) et contraintes techniques (contexte hydraulique, relief, infrastructures...)
 - Séquence 1 :
 - Retour sur les 1^{ères} réflexions de l'atelier Environnement n°2 du 7 septembre 2010
 - les 1^{ères} réflexions de Réseau Ferré de France sur les options de passage

La présentation a été suivie d'un échange sous forme de questions réponses avec la salle.

En appui à la présentation, RFF distribue aux participants un atlas cartographique au format A3 comprenant un plan de localisation, ainsi que, pour la séquence 1, l'ensemble des enjeux présentés par grand thème (milieu naturel, patrimoine et paysage, milieu physique, milieu humain), les principaux enjeux environnementaux et la synthèse des enjeux.

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

L'ensemble des cartes présentées lors de la commission consultative sont également disponibles sur le site Internet du projet à la rubrique cartographie.

La restitution par RFF des études en cours

Les principaux enjeux identifiés dans la séquence 1

RFF précise que l'environnement a constitué la porte d'entrée principale des études, conformément aux exigences du Grenelle.

Le couloir d'études retenu à l'issue du débat public, large de 5 kilomètres, a été étudié au travers d'une soixantaine de critères répartis selon 4 grands thèmes, conformément aux échanges menés avec la DREAL :

- Le milieu physique

Les principaux enjeux rencontrés sont la Têt et l'Agly, ainsi que les captages d'eau potable et leurs périmètres de protection.

- Le milieu naturel

Le milieu naturel est riche : ZNIEFF et zones humides, garrigues du Camp Joffre, espèces protégées et plans d'actions associés (aigle de Bonelli et Outarde Canepetière), protections NATURA 2000 (chiroptères et oiseaux)

- Le milieu humain et les activités

Les enjeux principaux sont les zones urbaines, actuelles et futures, ainsi que les zones d'activités, également actuelles et futures, et les activités maraichères mais aussi les zones AOP cultivables et les équipements techniques tels le dépôt d'explosifs d'Opoul-Périllos (procédure de PPRT en cours) et les parcs éoliens avec leur périmètre de protection (500m).

- Le paysage et le patrimoine

Les enjeux à préserver en priorité au titre du paysage et du patrimoine sont les monuments historiques (Château de Salses) et sites classés et inscrits.

La synthèse des enjeux

La méthodologie de hiérarchisation des enjeux a été présentée lors de l'atelier environnement n°1 du 6 juillet 2010. Elle permet d'identifier des zones plus ou moins sensibles au regard de l'ensemble des critères étudiés.

En partenariat avec les services de la DREAL (SBEP, SECE, SRNT), à chaque enjeu a été associé un niveau de sensibilité : modéré, fort ou très fort. Ces niveaux de sensibilité ont ensuite été transcrits sur les fonds de plan à l'aide de hachures dont l'épaisseur plus ou moins importante traduit la sensibilité plus ou moins forte des enjeux.

A chaque thème a été associée une couleur et les hachures des 4 thèmes ont été juxtaposées. Les cartes résultantes, parfaitement exploitables par les techniciens permettent de ne pas occulter d'information, contrairement aux aplats de couleurs habituellement utilisées, mais restent difficilement présentables aux élus ou au grand public. C'est pourquoi RFF a fait réaliser plusieurs tests qui ont permis d'établir des cartes simplifiées plus lisibles, avec un code couleur en facilitant l'appropriation.

La carte de cumul des enjeux présente les zones d'enjeux majeurs, d'enjeux très forts, d'enjeux forts et de moindre enjeu. Certaines zones d'enjeux majeurs sont transversales au couloir d'étude et ne peuvent donc être évitées. Sur ces secteurs tout particulièrement, l'analyse devra être approfondie au cours des études ultérieures.

La méthode d'analyse a été présentée à la DREAL qui a demandé certains ajustements (notamment la prise en compte des projets de classement de certains sites) afin de pouvoir valider l'approche.

RFF insiste sur la phase des tests pour l'élaboration des cartes de cumul des enjeux. Afin de pouvoir servir à la détermination des zones de passage, il fallait que ces cartes soient discriminantes : une omniprésence de zones rouges (enjeux majeurs) n'aurait en effet pas permis d'identifier les zones de passage les moins dommageables pour l'environnement. Il a donc fallu faire ajuster les curseurs entre les différents niveaux de sensibilité pour en faire un outil d'aide à la décision.

L'observation de la carte générale des enjeux cumulés des 5 séquences montre que :

- le couloir d'études est contrasté sur l'ensemble du linéaire tout en présentant un environnement remarquable ;
- le choix, à l'issue du débat public, de s'éloigner de la zone littorale a été judicieux, puisque l'ensemble de la bande littorale présente un figuré rouge et se situe donc en enjeu majeur.

Les zones d'enjeux majeurs de la séquence 1 correspondent au secteur de Toulouges, aux zones urbaines (Rivesaltes, etc.), aux zones de biodiversité du milieu naturel, au futur PPRT d'Opoul-Périllos et au camp Joffre.

Les réactions à la présentation du diagnostic

➤ **Paul BLANC – Sénateur** regrette que la possibilité de construction d'une gare nouvelle à Rivesaltes ait été écartée. Une deuxième gare TGV est en effet absolument indispensable pour le développement du département des Pyrénées-Orientales.

➤ **Jean-Pierre COT – Adjoint au Maire de Rivesaltes** insiste sur la nécessité d'une gare TGV au Soler ou à Rivesaltes, cette gare étant très importante pour l'économie du département. Il remarque par ailleurs qu'au vu de la carte de cumul des enjeux, les options de passage sont réduites et regrette que le PIG, toujours exécutoire, ne soit pas figuré.

Il fait savoir à l'assistance qu'une association environnementale souhaite que la ligne nouvelle s'arrête à Narbonne et que son prolongement vers la concession TP FERRO fasse l'objet d'un phasage. M. COT estime que si l'option d'un phasage est retenue, le prolongement au-delà de Narbonne ne se fera jamais.

➤ **Jean-Marie NICOLAS – Secrétaire Général de la Préfecture des Pyrénées-Orientales** fait remarquer que, durant les mois de juillet et août, la zone littorale de Perpignan accueille plus d'un million de touristes chaque année. Il s'agit, pour le département, d'être en mesure de satisfaire les besoins de déplacement de ces touristes qui viennent tant du Nord de la France que du Nord de l'Europe.

Réponse Maître d'Ouvrage :

RFF tient à rappeler les objectifs de la présente réunion : le débat public a eu lieu et a débouché sur la décision du 26 décembre 2009. Il s'agit aujourd'hui d'avancer et de progresser dans la définition du projet.

Lors du débat public, différentes positions ont été exprimées, mais la décision du Conseil d'Administration de RFF prise à l'issue de ce débat précise qu'à la mise en service de la ligne nouvelle, la desserte de Perpignan se fera par la gare centre qui vient de faire l'objet d'importants travaux d'aménagement.

L'ensemble du système ferroviaire environnant sera d'ailleurs, dans cette première phase de la ligne, conçu pour irriguer la gare centre.

RFF souligne, enfin, que ce sont les entreprises ferroviaires qui décideront de desservir Perpignan ou pas, en fonction de la demande des clients.

La desserte de Perpignan sera dimensionnée aux besoins identifiés. Ainsi, l'exemple est donné de la ville de Lyon, 2^{ème} ville de France, dans laquelle seulement certains TGV reliant Montpellier et Paris s'arrêtent, la plupart étant directs, sans que cela ne choque les personnes ici présentes.

L'option qui consiste, dans un futur plus lointain, à desservir les Pyrénées-Orientales par une gare nouvelle reste ouverte.

➤ **Jean-Marie NICOLAS – Secrétaire Général de la Préfecture des Pyrénées-Orientales** demande si les projets de fermes éoliennes en cours d'étude ont bien été pris en compte dans l'évaluation des enjeux. M. le Maire de Peyrestortes précise que, sur sa commune ces projets semblent hors du couloir d'études.

Réponse Maître d'Ouvrage :

RFF a considéré dans son diagnostic du territoire les projets éoliens déjà réalisés. Les services préfectoraux des trois départements ont par ailleurs été saisis il y a plusieurs mois déjà sur ce sujet.

RFF tient néanmoins à préciser que même si une grande attention sera accordée aux fermes éoliennes en activité, la ligne nouvelle ne pourra toutefois pas serpenter entre les éoliennes du fait des contraintes géométriques de tracé en plan à grande vitesse. Il s'agit donc de contraintes à intégrer à ce stade.

➤ **Christian BOURQUIN – Président du Conseil Général des Pyrénées-Orientales et vice-président de la Région Languedoc-Roussillon** s'inquiète du respect du calendrier et se dit impatient de voir se dessiner la zone de passage préférentielle de 1 000 mètres. Il souligne la forte attente du projet.

Il insiste, en outre, sur la nécessaire mixité de la ligne en raison, notamment, de l'occupation de la ligne existante par des TER, et dit toute l'importance de travailler parallèlement à la réfection de la ligne classique existante.

Christian BOURQUIN souhaite que soit préservée la possibilité de construire une gare nouvelle, même décalée dans le temps. Cet aménagement exige en effet des moyens financiers qui pourraient ne pas être disponibles au moment de la réalisation de la ligne.

Il convient par ailleurs de la parfaite légitimité de différer un aménagement dont l'utilité immédiate ne serait pas démontrée.

Christian BOURQUIN attend de la part de RFF des réponses rassurantes et des garanties sur le fret et des mesures conservatoires pour la gare nouvelle.

Il attachera par ailleurs une grande importance aux délais et demande à ce que RFF passe très vite à un fuseau de 1 km de large afin de pouvoir apporter des précisions aux maires des communes traversées, ou susceptibles de l'être. Il en profite pour féliciter RFF de sa démarche partenariale avec les communes.

En tant que vice-président de Région, Christian BOURQUIN tient à affirmer l'implication à hauteur de 25% de la Région dans le financement des études.

➤ **Jean-Paul ALDUY – Sénateur et Président de la Communauté d'agglomération de Perpignan Méditerranée** réaffirme que la question du fret est essentielle, la logistique étant l'un des piliers de l'économie départementale et un investissement énorme depuis des générations. Il serait inacceptable qu'un tel équipement soit mis à mal par un « mauvais traitement » du fret ferroviaire.

Il rappelle qu'au sommet de Narbonne a été évoquée la question du fret et que le constat a été fait qu'il manquait un barreau au Sud de Perpignan permettant d'éviter le centre ville.

Il convient par ailleurs qu'une gare nouvelle devra être réalisée, une fois le projet arrivé à maturité.

A la lumière de divers exemples européens, il suggère que cette gare nouvelle soit alors positionnée au plus près de l'aéroport, sur la commune de Rivesaltes, afin de répondre à un besoin d'intermodalité qui deviendra d'autant plus important avec l'arrivée de compagnies low cost.

Toutes les études nécessaires à la définition du meilleur emplacement pour cette gare devront être menées afin qu'une intermodalité du type de celle proposée à Roissy puisse être assurée sur Perpignan.

Jean-Paul ALDUY rappelle par ailleurs toute l'importance de la ligne classique dans le débat sur le fret et le déploiement de la ligne nouvelle et insiste sur la nécessité de considérer dans le projet de ligne nouvelle l'aménagement de la ligne classique.

Il s'étonne que la clé de financement du projet n'intègre pas l'Europe et pose la question de l'existence d'engagements financiers de l'Europe.

Enfin, Jean-Paul ALDUY annonce à RFF que la Communauté d'Agglomération, après s'être réunie s'engagera dans le financement des études préalables à la DUP.

Réponse Maître d'Ouvrage :

RFF s'engage à apporter toutes les réponses qui permettront de rassurer. RFF précise par ailleurs qu'il ne s'agit pas de « son projet » mais bien d'un projet de et pour toute la région Languedoc-Roussillon, avec des partenaires et une démarche partenariale affirmée.

RFF en profite pour réaffirmer son engagement sur ce projet, comme le prouve l'avance de financement de 5 M€ consentie par le conseil d'administration pour les études.

RFF ne pourra cependant pas aller au-delà et sollicite les collectivités partenaires à délibérer rapidement sur le financement, afin d'éviter un blocage du projet synonyme de report des délais.

RFF tient enfin à préciser qu'il appartient à l'Etat de boucler le montage financier du projet. Un comité technique du projet s'est réuni vendredi 10 septembre à la préfecture de Région. Mais la date du 1^{er} COPIL n'a pas été arrêtée.

Sur la question des fonds européens, RFF a transmis un dossier au Ministère de Jean-Louis BORLOO, lequel est en charge de la saisine de l'Europe. RFF ne dispose à ce jour d'aucun retour de la part du Ministère.

Concernant la problématique d'une gare nouvelle, la desserte de Perpignan est aujourd'hui privilégiée par la gare centre, ce qui ne remet toutefois pas en cause la réalisation différée d'une gare nouvelle.

Concernant la problématique fret, RFF est parfaitement conscient que les potentialités fret constituent une valeur ajoutée pour le territoire. Le site du Boulou arrivera à saturation et un nouveau site sera nécessaire. Ce dernier pourrait se situer soit dans la plaine du Roussillon, soit sur Figueras.

Concernant la problématique de la ligne classique, la Région souhaite développer le TER sur la ligne classique. RFF a parfaitement conscience de l'intérêt de la ligne classique et des aménagements nécessaires à l'optimisation du fonctionnement du doublet de lignes.

En termes de calendrier, RFF est en phase avec ses partenaires et souhaite avancer le plus rapidement possible vers la bande de 1 000 mètres. Il tient à préciser que cette bande pourra être différente de celle du PIG, notamment parce que le projet de 1995 ne concernait que le trafic voyageurs (les contraintes de tracé sont plus fortes pour le fret) et que depuis, s'est tenu le Grenelle et ses exigences en termes de protection de l'environnement.

➤ **Jean-François CARRERE – Maire d'Opoul-Périllos** rappelle qu'il était question de déplacer le dépôt d'explosifs d'Opoul-Périllos, dans l'ancien projet.

Réponse Maître d'Ouvrage :

RFF a déjà rencontré la DREAL et l'entreprise Titanobel à ce sujet et avoue que la prise en compte d'un périmètre de protection de 3,6 km de diamètre en tant qu'enjeu très fort est pénalisant pour l'inscription du projet dans le territoire. Il existe plusieurs solutions possibles : un déplacement du site de dépôt, l'identification d'un tracé compatible évitant le site en l'état et une mise aux normes du site, avec pour corollaire une réduction du périmètre de protection.

➤ **Jean-François CARRERE – Maire d'Opoul-Périllos** estime qu'il serait préférable de déplacer le site de stockage et précise que ce déplacement ne peut pas se faire n'importe où car il s'agit d'un site SEVESO 2 de seuil haut.

➤ **Jean-Marie NICOLAS – Secrétaire Général de la Préfecture des Pyrénées-Orientales** estime que les coûts de déplacement du site devraient être pris en charge par l'entreprise privée. Si toutefois ces coûts étaient pris en charge par le projet, la Préfecture serait particulièrement intéressée et disposée à travailler sur le projet de déplacement. Le Secrétaire Général précise qu'une rencontre est prévue avec la commune d'Opoul-Périllos sur ce sujet dans une quinzaine de jours.

La présentation par RFF des options de passage identifiées

RFF rappelle que l'objet de la réunion de ce jour est d'avancer sur les options de passage.

Le projet est bâti à partir de besoins fonctionnels (permettre des circulations voyageurs et fret, rouler vite, assurer une desserte locale) et doit prendre en compte les enjeux de l'environnement, les contraintes techniques telles que le relief, l'hydraulique, les infrastructures existantes.

Les positions des élus sur les options de passage identifiées en atelier environnement du 7 septembre 2010

Lors de l'atelier environnement du 7 septembre 2010, les participants se sont livrés à un exercice de définition d'options de passage. Celles-ci sont présentées à l'assemblée.

L'extrémité sud du projet est imposée dans le prolongement de la concession TP FERRO.

L'atelier environnement a proposé deux options de passage. Les propositions de l'atelier environnement sont visibles sur le PowerPoint de présentation, sur les diapositives 34 et 35.

RFF précise que l'option ouest englobe le PIG sur sa partie sud.

➤ **André BASCOU – Maire de Rivesaltes** évoque le fait que d'ici 15 à 20 ans, la ligne classique sera inondée et s'interroge sur le fait que le PIG ne soit pas retenu. Il pressent de nombreux recours à venir contre le projet de ligne nouvelle si celui-ci diffère du PIG.

Réponse Maître d'Ouvrage :

RFF rappelle qu'il faut démontrer dans le dossier d'enquête publique que le projet proposé ne peut pas être optimisé par rapport à l'environnement. Il existe par ailleurs des contraintes nouvelles liées à la mixité (rayons, dévers, pentes).

Un projet réalisable en 1995 ne l'est plus forcément aujourd'hui ; RFF évoque le cas tout récent du Contournement de Nîmes-Montpellier dont l'enquête publique a eu lieu en 2003, et pour lequel l'Etat a demandé des variantes en 2010.

RFF précise également que le PIG n'est forcément plus acceptable en l'état au regard de la problématique hydraulique : toute la modélisation doit être revue.

➤ **Christian BOURQUIN – Président du Conseil Général des Pyrénées-Orientales et vice-président de la Région Languedoc-Roussillon** demande si l'une des options de passage inclut à la fois le PIG, la ligne classique et l'aéroport.

RFF répond que non, l'aéroport et la ligne classique étant situés bien plus à l'est que le PIG.

➤ **Jean-Paul ALDUY – Sénateur et Président de la CA Perpignan Méditerranée** estime que la zone de passage à l'est est inconcevable en l'état.

RFF précise que tout l'intérêt de la réunion est de croiser les regards de l'atelier environnement et des élus du territoire.

➤ **Henri BAPTISTE – Maire de Peyrestortes** propose de positionner la gare nouvelle sur le Camp Joffre qui se situe à environ 10 km de l'aéroport et au sein duquel le Conseil Général vient d'acquérir 150 ha.

➤ **Jean-Paul ALDUY – Sénateur et Président de la Communauté d'agglomération de Perpignan Méditerranée** évoque le problème de rupture de charge que créerait un tel éloignement. Il pense que l'option de passage ouest un peu infléchiée devrait pouvoir se rapprocher suffisamment de l'aéroport pour permettre l'interconnexion.

RFF précise que la zone de passage ouest intègre une possibilité de gare nouvelle à Rivesaltes.

➤ **Jean-Jacques LOPEZ – Maire de Salses-le-Château et conseiller général** fait remarquer que les deux options de passage passent sur sa commune qui par ailleurs présente une forte contrainte de relief pour le fret.

RFF précise que les deux options de passage passent à l'ouest de l'A9 avant d'atteindre les Corbières, évitant ainsi le cœur du village ainsi que les reliefs les plus marqués.

➤ **Jean-Marie NICOLAS – Secrétaire Général de la Préfecture des Pyrénées-Orientales** remarque que la réflexion sur le déplacement du dépôt d'explosifs est importante car un tel déplacement permettrait d'éloigner le projet de Salses.

RFF précise qu'il existe un enjeu environnemental important correspondant à un site NATURA 2000 dans les Corbières, ainsi que des contraintes de relief et des contraintes ponctuelles sous la forme d'éoliennes.

Les positions des élus sur les options de passage identifiées par RFF

RFF présente ensuite ses propres réflexions en termes d'option de passage.

RFF précise que les options présentées intègrent les raccordements sur la ligne classique.

La partie sud unique intègre le PIG et passe à l'ouest du camp Joffre.

La partie nord de la séquence offre 3 options de passage :

- une option intégrant le PIG, mais qui traverse le PPRT Titanobel en cours d'établissement, une zone NATURA 2000 et qui est confrontée à un relief difficile dans le massif des Corbières;

- une option située plus à l'ouest du couloir d'études, directe, mais qui ne rencontre pas forcément de meilleures conditions d'insertion ;

- une option positionnée à l'est du couloir d'études et qui se rapproche des infrastructures existantes. Cette option se sépare en deux en extrémité nord de la séquence. Cette zone de passage est, selon les spécialistes de la faune, moins pénalisante pour la biodiversité puisqu'elle ne crée pas de nouvelle coupure dans le massif et que les échanges entre milieu littoral et milieu des garrigues à l'ouest sont assez limités.

- **Jean-Jacques LOPEZ - Conseil général des Pyrénées-Orientales, Maire de Salses-le-Château** fait remarquer que des communications existent entre ces deux secteurs : elles concernent les êtres humains.

RFF précise que, sur Salses, le projet passerait au-delà de l'A9, à l'ouest sur le contrefort des Corbières. Il y a environ un kilomètre entre l'option de passage et le château. Cette solution techniquement envisageable.

- **Jean-François CARRERE – Maire d'Opoul-Périllos** pense que la zone de passage « est » va se heurter aux éoliennes et au secteur urbanisé de Fitou.

- **Jean-Paul ALDUY – Sénateur et Président de la Communauté d'agglomération de Perpignan Méditerranée**, regrette l'éloignement de l'option de passage de l'aéroport et dit sa préférence pour un passage à l'Ouest mais à environ 500 mètres de l'aéroport.

Dans l'ensemble, il exprime sa préférence pour un jumelage au plus près de l'autoroute A9.

RFF répond qu'une articulation peut être réalisée entre la ligne classique et l'aéroport. Un focus sera fait sur cette proposition.

- **Jean-Marie NICOLAS – Secrétaire Général de la Préfecture des Pyrénées-Orientales** remarque que dans la partie sud, la zone de passage présentant le moins de contraintes réglementaires est l'option la plus à l'est.

RFF confirme que cette option permettrait de réaliser moins de dossiers réglementaires mais ne permettra pas de s'en affranchir complètement. Il reste cependant à vérifier la faisabilité technique.

- **Jean-Marie NICOLAS – Secrétaire Général de la Préfecture des Pyrénées-Orientales** précise qu'il est tout à fait possible de faire des travaux dans une zone NATURA 2000 et que cette protection ne correspond pas à une « sanctuarisation de l'espace ».

- **Jean-Marie NICOLAS – Secrétaire Général de la Préfecture des Pyrénées-Orientales** remarque que la zone de passage présentant le moins de contraintes réglementaires est l'option la plus à l'est.

- **Christian BOURQUIN – Président du Conseil Général des Pyrénées-Orientales et vice-président de la Région Languedoc-Roussillon** réaffirme sa demande d'option de passage permettant une connexion avec l'aéroport.

- **Un Conseiller Général** demande s'il ne serait pas envisageable, sur certaines sections, de permettre un abaissement de la vitesse, ce qui faciliterait l'insertion technique du projet.

Pour RFF, cette possibilité remettrait en question la décision du 26/11/2009 qui indique « un projet apte à la grande vitesse ferroviaire sur l'intégralité de son linéaire »

➤ **Jean-Marie NICOLAS – Secrétaire Général de la Préfecture des Pyrénées-Orientales** fait remarquer que l'option de passage est correspond à une proposition « environnementaliste » dont la faisabilité n'est pas avérée et que la connexion demandée est possible moyennant des raccordements à la ligne classique.

Il demande à RFF de :

- sécuriser le projet et d'en étudier une amélioration en termes d'accessibilité à l'aéroport ;
- positionner le plus rapidement possible le fuseau de 1 0000 mètres.

RFF va étudier la possibilité de « s'approcher » de l'aéroport, voire passer dans l'option « est » au droit de Rivesaltes.

RFF précise que la zone de passage qui sera retenue présentera une largeur susceptible de fluctuer en fonction des enjeux et contraintes rencontrés.

Dans les prochaines semaines, RFF va se pencher sur les coûts des solutions envisagées et fait remarquer que toute communication ultérieure sur les solutions est subordonnée à la tenue préalable d'un Comité de Pilotage.

Conclusion de la séance

Jean-Marie NICOLAS, Secrétaire Général de la Préfecture des Pyrénées-Orientales annonce à RFF et aux partenaires que le Préfet communiquera la date du Comité de Pilotage lors de la Commission Consultative dans l'Hérault en fin de semaine.

Les élus se sont prononcés pour une option ouest dans la partie sud du couloir, intégrant le PIG et se rapprochant dans la mesure du possible de l'aéroport. La réalisation d'une future gare interconnectée à la ligne existante doit être prise en considération sur Rivesaltes.

Les élus convergent pour une option à l'ouest de Salses qui ensuite suit les infrastructures existantes à l'est du couloir d'études, en direction de Fitou.

L'échange a été nourri et les élus ont défendu des options convergentes. La réunion montre l'intérêt de poursuivre la concertation.

Réseau Ferré de France remercie l'ensemble des participants pour leur participation à cette réunion et les invite à clore cette demi-journée autour d'une collation.

Fin de la commission consultative à 12h05
