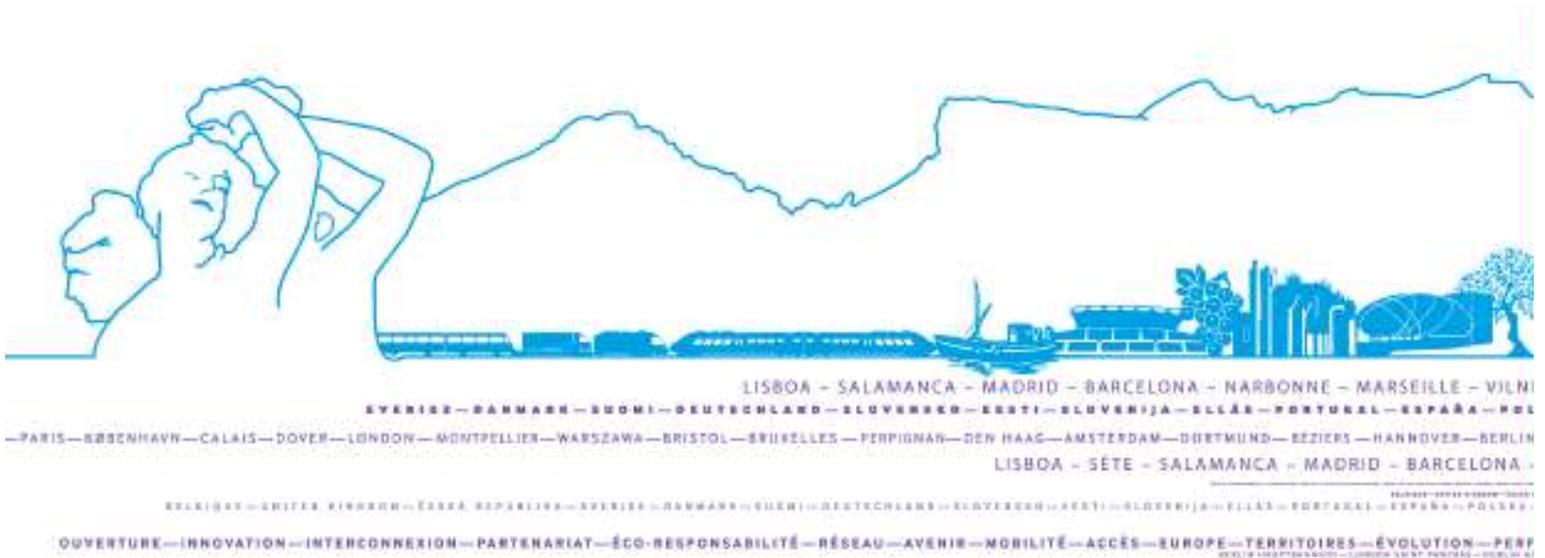


ligne nouvelle **Montpellier-Perpignan**

Compte-rendu

DEUXIEME COMMISSION CONSULTATIVE – SEQUENCE 1

Lundi 15 novembre 2010 – PERPIGNAN
Hôtel Kyriad – 8 boulevard Wilson



Début de la réunion 10h15 en présence de 16 participants

NOM	PRENOM	ORGANISME	FONCTION
AUGUSTY	Henri	Préfecture des Pyrénées-Orientales	Directeur des collectivités locales
LETEURTRE	Bruno	Préfecture des Pyrénées-Orientales	Chef du bureau de l'urbanisme
SANCHEZ-SCHMID	Marie-Thérèse	Parlement Européen	Députée européenne
AESCHBACHER	Jacques	Communauté d'agglomération de Perpignan Méditerranée	Directeur du service mobilité
ANIEN	Bruno	Mairie de Baho	Conseiller à l'urbanisme
BESSIERE	Christine	Mairie de Baho	Secrétaire
BAPTISTE	Henri	Mairie de Peyrestortes	Maire
CARRERE	Jean-François	Mairie d'Opoul-Perillos	Maire
CASEILLES	Louis	Mairie de Toulouges	Maire
COT	Jean Pierre	Mairie de Rivesaltes	Adjoint au maire
ULRICH	Armand	Mairie de Salses le Château	Adjoint au maitre
VIDAL	Philippe	Mairie de Saint-Estève	Conseiller municipal
VIGUIÉ	Marie-Louise	Mairie de Perpignan	Adjointe au maire
BILLES	Jean-Paul	Mairie de Pezilla-la-Rivière SCOT Plaine du Roussillon,	Maire, Président
ROSSI - FERRARI	Isabelle	INGÉROP	Directeur adjoint
CAREL	Damien	INGÉROP	Chargé de projet

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

- **Edouard Parant** - Chef de mission Ligne nouvelle Montpellier Perpignan,

Le déroulé de la commission

- Rappel de la première réunion de la commission consultative et des questions qui avaient été posées,
- Déroulé des réunions tenues depuis le mois de septembre et présentation des réunions à venir d'ici à la fin 2010,
- Focus sur les sujets ayant fait l'objet de demandes particulières lors de la première réunion du 13 septembre 2010 : insertion du projet au droit de Toulouges, rapprochement de l'aéroport et desserte de Rivesaltes,
- Retour sur l'atelier transport de marchandises du 6 octobre 2010,
- Présentation d'une maquette en 3 dimensions des options de passage de la séquence.

La présentation s'est enrichie d'un échange sous forme de questions/réponses avec la salle.

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

Les réunions / manifestations de concertation depuis septembre

Septembre 2010 : Réunions des 5 commissions consultatives du 13 au 17 septembre avec, sur la séquence 1 concernant les Pyrénées-Orientales, un consensus des positions des élus présents, du milieu associatif et des techniciens pour rester proche du tracé de 1995 dans la Plaine du Roussillon, en étudiant néanmoins la possibilité de se rapprocher de l'aéroport. Les acteurs de l'environnement évoquent une option à l'est de l'A9. Arrivé à Salles le Château, un passage à l'ouest de l'A9 est demandé. Plus au nord l'ensemble des acteurs envisage une option Est entre Etangs et Piémont en cas de mixité.

Octobre 2010 : Travail en ateliers sur la ressource en eau, le milieu hydraulique et les inondations (7 octobre), sur les deux massifs emblématiques que sont les Corbières et la Gardiole (14 octobre), et sur le transport de marchandises et les activités logistiques en Languedoc Roussillon (6 octobre). Les échanges au cours de ces différents ateliers ont permis d'enrichir le recueil de données et de faire évoluer le projet en conséquence.

Novembre 2010 : Seconde session des commissions consultatives entre le 15 et le 19 novembre.

Décembre 2010 : Réunions publiques permettant des échanges avec le grand public. La réunion relative à la séquence 1 se tiendra le 9 décembre à Peyrestortes. Les documents présentant le planning de ces réunions sont disponibles dans les mairies, et le site Internet du projet (www.lalignenouvelle.com).

RFF a souhaité tenir ces réunions dans des communes rurales, directement concernées par le projet, plutôt que dans les agglomérations moins impactées au niveau foncier.

Outre ces réunions, RFF a réalisé un travail de terrain en organisant des rencontres avec :

- des communes concernées par le projet et autres rencontres (Fitou et Cuxac d'Aude dernièrement) ;
- les services de l'Etat :
 - Service Départemental de l'Architecture et du Patrimoine pour anticiper la préparation des dossiers réglementaires relatifs aux sites et monuments inscrits aux inventaires ;
 - Office National des Forêts pour la thématique forestière (même si les forêts du couloir d'études n'ont qu'une très faible vocation de production, elles présentent une forte valeur sociale) ;
 - Direction Départementale des Territoires et de la Mer pour les problématiques liées aux risques d'inondations et aux Plans de Prévention des Risques Technologiques ;
- les professionnels du monde agricole (SAFER, FDSEA, etc.) pour préparer les autorisations de pénétrer dans les parcelles et les protocoles indemnitaires attenants (le 9 décembre prochain).

Des expositions itinérantes en mairie ont démarré avec l'installation, dans les communes de moins de 10 000 habitants. Pendant une semaine les habitants peuvent s'informer sur le projet, via 3 panneaux d'explication placés dans les halls.

Des expositions permanentes se tiennent dans les trois Maisons de la Région à Perpignan, Narbonne et Béziers.

Des expositions sont aussi installées dans plusieurs centres commerciaux répartis sur le couloir d'étude, comme à Perpignan ce jour aux Galeries Lafayette.

Comité de Pilotage : la date du 3 décembre est envisagée.

Demande relative à l'insertion du projet au droit de Toulouges et Le Soler

L'extrémité sud de la ligne nouvelle commence où s'achève la liaison ferroviaire Perpignan-Figueras (concession de TP Ferro) qui sera mise en service d'ici environ un mois. Jusqu'à la mise en service de la LNMP, tous les trains en provenance d'Espagne transiteront par Perpignan-centre.

La LNMP s'inscrit dans la continuité de la concession et bénéficie, au démarrage, d'un tronçon ayant déjà fait l'objet d'une DUP (jusqu'aux berges de la Têt).

Au nord de la Têt a été inscrit en 2000 un Projet d'Intérêt Général qui a fait l'objet de réserves foncières dans les documents d'urbanisme des communes impactées, sur une largeur de 100 mètres.

RFF souhaite concrétiser rapidement le projet, afin d'éviter que ces réserves ne tombent.

Le travail mené à ce jour par RFF concerne essentiellement la recherche d'options de passage en plan. L'insertion du projet pourra néanmoins différer selon le profil en long qui sera retenu. La criticité de certains points a toutefois nécessité une vérification en termes de faisabilité du profil en long.

C'est le cas au droit du démarrage du projet, qui croise de nombreux axes structurants, notamment la ligne ferroviaire Perpignan-Villefranche et la RN 11.

Si un TGV, puissant et léger, est capable de parcourir à pleine vitesse des rampes relativement importantes, ce n'est pas le cas des trains de fret pour lesquels l'inclinaison maximale de rampe admissible est trois fois plus faible que celle des TGV.

Les profils en longs "test" présentés montrent les gabarits à respecter : 9 mètres pour un ouvrage franchissant une voie ferrée et un peu moins de 7 mètres pour un franchissement d'axe routier ou autoroutier.

Le profil avec passage au-dessus de la voie ferrée présente des pentes inférieures à 12,5 ‰, ce qui est compatible avec des circulations fret.

Le dimensionnement des ouvrages de franchissement des cours d'eau doit intégrer les zones inondables figurées en bleu et bien plus larges que le lit des cours d'eau proprement dit. La commune la plus concernée est Villeneuve-la-Rivière, et dans une moindre mesure Baho sur cet exemple.

RFF fait remarquer que le projet implique inévitablement la suppression d'un supermarché (Intermarché) et que l'option passant par-dessus la voie ferrée imposerait une position en remblai de la ligne. Elle se situerait au-dessus du terrain naturel, mais sans être en viaduc sur l'ensemble du linéaire. Pour franchir la ligne Perpignan-Villefranche, la ligne nouvelle serait environ 10 mètres au-dessus du terrain naturel.

RFF précise par ailleurs que le projet initial correspondait à cette option de passage par-dessus la voie ferrée.

Le profil avec passage sous la voie ferrée, mais au même endroit en plan, présente des pentes plus fortes, jusqu'à 18 ‰, ce qui, réglementairement, n'est pas compatible avec des circulations fret, mais n'est pas impossible.

Le profil respecte les gabarits ferroviaires de 9 mètres et ne peut s'enterrer avant la fin de la zone inondable de la Basse.

Au droit du franchissement de la voie ferrée, il y a donc un écart de 18 mètres de hauteur entre la position de la ligne nouvelle par-dessus et par-dessous la ligne Perpignan/Villefranche alors que les 2 options passent au même endroit vu en plan.

Lors des étapes d'études ultérieures, il faudra vérifier précisément si les gabarits des ouvrages nécessitent de modifier les voies interceptées ou si elles peuvent rester en place (notamment la RN116).

RFF précise qu'une fois la bande de 1 000 mètres choisie, le profil en long sera calé afin de respecter au mieux les riverains, ainsi que les différents enjeux environnementaux et contraintes techniques. Ce calage précis correspond à une charge de travail importante et ne peut donc être réalisé sur l'ensemble des options envisagées dans l'actuel couloir d'études de 5 Km.

➤ **Bruno LETEURTRE – Préfecture des Pyrénées-Orientales** demande à RFF d'expliquer pourquoi une pente de 18 ‰ ne constituerait pas véritablement un problème pour le fret, alors que la valeur excède la limite réglementaire.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Les référentiels européens limitent les pentes à 12,5 ‰ pour un certain linéaire sur les infrastructures destinées à accueillir des circulations fret afin que ces dernières ne soient pas ralenties en raison d'un manque de puissance. Par ailleurs, RFF cherche à réaliser une ligne permettant d'accueillir des convois européens types et permettant d'assurer la régularité des circulations.

Néanmoins, dans le cas présent, le tunnel TP Ferro présente une pente de 18 ‰, ce qui pourrait être reconduit en extrémité sud de la ligne nouvelle, puisque ce seront les mêmes trains qui emprunteront les deux sections. Il faut toutefois bien garder à l'esprit que cette valeur limitera le tonnage des trains de fret si l'on veut qu'ils puissent circuler à la vitesse maximale sur l'ensemble du linéaire. Cet exemple illustre parfaitement l'influence du type de

circulations sur la conception d'un projet de ligne nouvelle : pour un même tracé en plan, le profil en long pourra être différent, les mesures à adopter plus ou moins importantes et, a fortiori, le coût du projet plus ou moins élevé.

Les possibilités d'insertion du projet sont ensuite illustrées à l'aide de coupes présentant une situation de remblai (avec franchissements hydrauliques, franchissements pour la petite faune), de déblai et de tranchée couverte. La réalisation d'une tranchée couverte se fait selon trois étapes (déblai, construction du cadre en béton, puis remblai et revégétalisation pour recréer la continuité). Une tranchée couverte est un ouvrage très onéreux dont le prix se rapproche de celui d'un tunnel.

Demande relative au rapprochement de la ligne par rapport à l'aéroport

Cette demande émanait de l'Agglomération de Perpignan et avait été relayée par un certain nombre d'élus présents.

L'approche menée par RFF tient compte :

- des enjeux environnementaux : bâti, vignobles, milieu naturel, le château de Salses, infrastructures existantes...
- des contraintes techniques générales : zones inondables (Agly, Têt, Basse), valeurs limites des rayons (7 km), rampes maximales ;
- des contraintes techniques spécifiques à l'implantation d'une gare : profil à plat, alignement droit permettant d'éviter tout écart entre le quai et le train, mise en place d'aiguillages...

RFF présente l'analyse réalisée à partir des options de passage auxquelles avait abouti la concertation en septembre dernier. Certains intervenants avaient alors souhaité que RFF étudie une option de passage "littorale" passant à l'est de l'A9 qui rencontrerait un relief plus « plat », dans une zone de sensibilité environnementale équivalente d'après le diagnostic présenté alors.

La présentation des diapositives 17 et 18 s'appuie sur une cartographie indiquant les rayons minimaux pouvant être utilisés pour orienter l'infrastructure en plan. Ces rayons de 7 000 mètres sont enchaînés à partir du nord de Baho. La carte présente ce qu'il est possible de faire, au mieux, en respectant une vitesse de 350 km/h.

Cette simulation montre :

- un passage en bout de piste (assez loin de l'aérogare) avec croisement de la ligne classique ;
- la difficulté de se raccorder par la suite sur l'option ouest au nord du camp Joffre lorsque l'on démarre sur l'option est ;
- qu'il n'est pas évident de positionner une gare, mais que cela n'est pas impossible ;
- que les choix faits sur la séquence 1 influent grandement la conception sur la séquence 2.
- et que l'on croise 2 fois l'A9, la N9, la ligne classique ...

➤ **Henri BAPTISTE – maire de Peyrestortes** fait remarquer que la différence d'altitude entre l'option positionnée sur sa commune et celle sur Rivesaltes est d'environ 50 mètres.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Le projet serait très certainement en déblais profond au niveau de la colline de Peyrestortes et devrait passer sous la piste de l'aéroport. Cette considération illustre une partie des contraintes devant être prises en compte dans la réalisation précise du projet.

➤ **Jean-Pierre COT – adjoint au maire de Rivesaltes et Communauté de Communes du Rivesaltais** fait remarquer qu'il faudrait également passer sous les zones d'activités.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

RFF précise que dans le cas où une gare serait créée, l'idéal serait de positionner la gare nouvelle à l'intersection de la ligne classique.

L'analyse réalisée montre qu'un passage en zone littorale nécessite un voire plusieurs franchissements de l'A9, mais surtout de « raser » partiellement la commune de Salses, sauf à passer à l'est dans les étangs protégés. La problématique n'est donc pas simple à gérer.

RFF présente la suite au nord, vers la séquence 2 : l'arrivée sur Fitou où le projet serait en tunnel. La présentation se poursuit avec un comparatif entre les deux options de passage :

- L'option à l'ouest de l'A9 :
 - o franchit la voie ferrée Rivesaltes-Axat a priori par-dessus ;
 - o nécessite une gare en léger remblai ;
 - o présente l'avantage de rester toujours du même côté des infrastructures majeures ;
 - o passe près d'Espira de l'Agly ;
 - o franchit la zone inondable de l'Agly sur environ 700 mètres.
- L'option à l'est de l'A9 :
 - o trouve difficilement l'alignement droit nécessaire à l'implantation d'une gare à proximité de l'aéroport ;
 - o présente un important linéaire en tunnel pour passer sous la piste ;
 - o occasionne des déblais et des ouvrages importants en raison des nombreux franchissements (A9, RN9, ligne classique deux fois) ;
 - o nécessite un franchissement de la zone inondable de l'Agly plus en aval et donc sur un linéaire plus de 3 fois plus important (2 500 mètres) ;
 - o traverse des espaces protégés sur plus de 6 km ;
 - o présente un impact important sur le milieu humain au droit des zones d'activités.

Ainsi, une option prise 15 km en amont a des répercussions 15 km en aval.

Par ailleurs, les services de l'Etat, lors de l'instruction du dossier, demanderont une justification très précise et argumentée du choix de la solution proposée, qui devra être la moins dommageable pour l'environnement.

Il est donc possible de se rapprocher de Rivesaltes, mais cette solution présente des impacts très importants sur l'environnement et son coût sera probablement très au-delà de celui de l'option ouest.

Demande relative à l'évolutivité du projet au droit de Rivesaltes

Lors du débat public, trois options avaient été envisagées pour la desserte des Pyrénées-Orientales et de Perpignan :

- o desserte par la gare actuelle ;
- o desserte par une gare nouvelle, avec deux variantes : une gare à proximité de Rivesaltes, en correspondance avec la ligne classique Perpignan-Narbonne, ou une gare sur le Soler en correspondance avec la ligne Perpignan-Villefranche.

Le débat public avait fait émerger un consensus large pour une desserte par la gare centre de Perpignan.

RFF souhaite aujourd'hui présenter :

- o comment préserver la possibilité de réaliser à terme une connexion avec la ligne classique pour la desserte du territoire du nord des Pyrénées-Orientales et comment réaliser le raccordement nécessaire ?
- o quelle pourrait-être la conception de cette halte ?

Si une gare nouvelle est réalisée à proximité de Rivesaltes, ce projet devra nécessairement intégrer un raccordement permettant de rejoindre Perpignan-centre. La gare viendra se greffer sur ce raccordement ultérieurement.

RFF présente ce que pourrait être une telle implantation dans le cadre de l'option ouest.

Une photographie aérienne du Camp Joffre (diapositive 21) est présentée avec :

- o l'embranchement particulier actuellement en service ;
- o les projets de ZAC 1, 2 et 3 portés par le Conseil Général ;
- o le projet de ZAC fer porté par la Région ;
- o le terrain aliénable de 132 ha dont la surface a été réduite par l'armée qui souhaite en garder une partie pour son camp spécial d'entraînement (DGSE).

➤ **Henri BAPTISTE – maire de Peyrestortes** fait remarquer que le projet présenté sur la vue passe sur la commune d'Espira de l'Agly.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Le report du projet sur la vue est très schématique : il s'agit d'un trait à main levée qui donne l'esprit du projet et n'a aucune valeur contractuelle ou technique.

L'inscription d'une halte ferroviaire dans le secteur du Camp Joffre date du projet SNCF de 1995. Une halte positionnée au nord du raccordement permettrait à une personne arrivant depuis le nord de continuer vers l'Espagne, d'aller à Perpignan-centre et même de poursuivre son voyage dans les Pyrénées-Orientales aux clients en correspondance TER.

Le raccordement vers Perpignan-centre est présenté sous forme de schéma exposant :

- le raccordement proprement dit permettant la connexion avec la ligne classique (réalisé pour la mise en service de la ligne nouvelle) ;
- les quais et aiguillages permettant une possible connexion avec le TER dont les usagers arriveraient sur le site au moyen d'une navette (passage réalisé à Reims sur la LGV Est),

Ce volet ferroviaire devrait s'accompagner d'un volet routier et d'un projet d'urbanisme à développer autour des aménagements ferroviaires.

➤ **Jean-Pierre COT – adjoint au maire de Rivesaltes et Communauté de Communes du Rivesaltais** souligne que cela correspond à ce que souhaite le Ministère (lettre de Dominique BUSSEREAU) et à la reconduction de ce qui était prévu à l'époque par la SNCF, qui comportait même une navette Cerbère-Rivesaltes. Jean-Pierre COT est content d'entendre RFF évoquer la possibilité de réaliser cette gare, ce qui n'avait pas été le cas jusque là.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

RFF rappelle qu'il répond là à son engagement d'étudier la possibilité de réaliser la gare. Cela ne préjuge pas de la réalisation effective de la gare.

➤ **Jean-Pierre COT – adjoint au maire de Rivesaltes et Communauté de Communes du Rivesaltais** en est parfaitement conscient, et se réjouit que la première étape qui consiste à envisager des mesures conservatoires permettant de préserver l'avenir ait été franchie. Jean-Pierre COT pense qu'une gare dans le département des Pyrénées-Orientales devrait rencontrer un grand succès.

➤ **Louis CASEILLES – maire de Toulouges** précise que Toulouges n'est pratiquement pas concernée, contrairement au Soler dont l'urbanisation est conditionnée par le passage de la ligne nouvelle. Un passage en souterrain au droit du Soler, même sans avoir échangé avec son homologue, maire du Soler, serait plus logique. Les élus du Soler devront se positionner, notamment pour le cas du secteur Sainte-Eugénie. Toutefois, il existe une solidarité entre les élus de Toulouges et ceux du Soler sur de nombreux projets structurants (LN, ligne THT,...).

Pour le second focus réalisé par RFF, Louis CASEILLES conseille à RFF de travailler en concertation avec le syndicat mixte qui gère l'aéroport. Il souligne que la LNMP viendra concurrencer l'aérien et risque donc de mettre en péril l'aéroport qui connaît déjà aujourd'hui des difficultés. Il observe par ailleurs un changement de politique en Espagne puisque les compagnies à bas coûts qui étaient sur Gérone ont été délocalisées vers Barcelone.

Pour le troisième focus, les élus de Salses voient d'un très mauvais œil un passage à l'est de l'A9 qui conduirait à un enclavement de leur commune.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

RFF rappelle que le second focus a été fait pour répondre à une demande de vérification de la faisabilité d'une gare à proximité de l'aéroport, mais que cette option de passage ne correspond pas à la volonté du plus grand nombre puisque lors des réunions du mois de septembre, un consensus avait été dégagé pour l'option ouest. Il est toutefois important d'avoir mené cette réflexion qui permet de sécuriser le dossier d'études en renforçant la justification de l'option ouest.

➤ **Louis CASEILLES – maire de Toulouges** rappelle que les collectivités locales participeront au financement du projet et participent déjà à celui des études. L'ensemble des collectivités sont aujourd'hui, malgré les difficultés financières qui sont les leurs, favorables à une telle participation, à l'exclusion des Départements de l'Hérault et du Gard. Il n'existe a priori aujourd'hui aucun engagement relatif à un financement européen. La gare devrait se faire un jour et le site envisagé semble plus pertinent que celui du Soler. Il reste à définir un échéancier (2020 pour la ligne et 2025 pour la gare ?) et à identifier les financements nécessaires à sa réalisation.

➤ **Marie-Thérèse SANCHEZ SCHMID – Députée au parlement européen** rappelle que l'Europe dispose d'un budget pour les transports, et notamment les lignes à grande vitesse, qui est mobilisé en fonction des

demandes des états membres. Le gouvernement français doit mettre le projet dans sa programmation et faire une demande auprès de l'Europe. La démarche étant en cours, le Ministère des Transports français n'a pas jugé nécessaire d'inscrire la LNMP au titre des priorités de 2010, mais le fera pour 2011. Il ne s'agit donc pas d'une réponse négative de l'Europe.

Réponse Maître d'Ouvrage :

RFF souligne toute l'importance d'une mobilisation forte des élus en faveur du projet afin d'appuyer la demande qui sera faite à l'Europe.

➤ **Marie-Thérèse SANCHEZ SCHMID – Députée au parlement européen** confirme tout l'intérêt de l'Europe pour ce projet qui correspond à un nœud ferroviaire très important permettant l'accès à la grande vitesse aux pays du sud de l'Europe et qui sera profitable à tous les réseaux européens.

➤ **Jacques AESCHBACHER – Communauté d'Agglomération de Perpignan** rappelle que RFF a envisagé, dans sa décision de Maître d'Ouvrage, le principe d'une ligne mixte sur les tronçons les plus circulés. La section entre Rivesaltes et Narbonne ne fait a priori pas partie de ces tronçons et n'accueillerait donc pas de trains de fret.

Dans cette hypothèse s'impose la nécessité de réaliser un raccordement pour aiguiller les trains de fret de la ligne nouvelle à Rivesaltes. Comment ce raccordement s'articule-t-il avec le schéma relatif à une éventuelle halte à Rivesaltes ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

RFF précise que la mixité sur une partie ou la totalité de la ligne correspondra à une décision du Ministre sur proposition du Comité de Pilotage. Il convient d'étudier la possibilité que la mixité soit interrompue entre Rivesaltes et Narbonne avec l'objectif d'optimiser le coût du projet au plus près des besoins identifiés.

Dans ce cas, les trains de fret devraient être réexpédiés vers la ligne classique, ce qui nécessite la création d'un second raccordement au nord du Camp Joffre ou plus au sud. Un raccordement-voyageurs au nord du Camp Joffre offrirait un linéaire plus court vers Perpignan-centre. En outre, la « sortie » des trains de fret de la ligne nouvelle :

- est difficile avant le nord de Peyrestortes ;
- doit se faire entre Peyrestortes et le Camp Joffre ou immédiatement au nord du Camp Joffre (pas de pertinence au-delà) ;
- est à l'étude, l'analyse ne pouvant être dissociée de la présentation à venir sur le transport de marchandises.

Selon le positionnement du raccordement fret, on franchirait l'A9 ou l'on croiserait le raccordement 'voyageurs'. Il y a donc des contraintes techniques à prendre en compte, mais également de nombreuses protections réglementaires telles que les zones Natura 2000.

➤ **Armand ULRICH – Mairie de Salses-le-Château** évoque un passage à niveau dans le cœur du village qui, même s'il n'est pas préoccupant selon les critères RFF/SNCF, l'est pour la commune de Salses car de nombreux élèves le traversent quotidiennement pour rejoindre les établissements scolaires.

Sera-t-il possible d'envisager la fermeture de ce passage à niveau dans le cas d'un renforcement du trafic fret ? Il existe 3 passages à niveau sur la commune dont l'un est classé préoccupant. La commune est en relation avec RFF pour une fermeture des 3 passages à niveau, compte tenu notamment des projets routiers du Conseil Général dans le cadre de la desserte de la zone industrielle de Rivesaltes.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

RFF trouve la question très pertinente et précise que le critère retenu pour évaluer la dangerosité d'un passage à niveau est le produit des circulations ferroviaires et des circulations routières.

Edouard PARANT se rapprochera de ses collègues de RFF en charge de ce dossier. Une intensification du trafic fret pourrait conduire à ce qu'un passage à niveau devienne préoccupant alors qu'il ne l'était pas auparavant.

Focus sur l'atelier transport de marchandises du 6 octobre 2010

Cet atelier a réuni une cinquantaine de participants à Perpignan. La particularité du territoire de Perpignan est la présence d'un certain nombre de plateformes logistiques. Ces nombreuses plateformes ne se retrouvent pas dans l'Aude ou dans l'Hérault, car ceci est lié à l'effet frontière sur lequel repose une large part de l'économie locale. RFF a présenté, lors de cet atelier, un diagnostic tous modes de transport de marchandises à l'échelle du Languedoc-Roussillon et a interrogé les représentants présents des différentes plateformes, y compris les ports, les entreprises et les porteurs de projets, notamment pour les installations terminales embranchées. Lors de l'atelier, RFF a également présenté les premiers résultats d'une étude d'implantation d'une nouvelle plateforme d'autoroute ferroviaire dans les Pyrénées-Orientales en raison de la saturation de la plateforme du Boulou (interdisant son extension) et des nuisances sonores qu'elle génère. L'ensemble de la présentation et des échanges de cet atelier sont disponibles sur le site internet du projet.

RFF rappelle les trois types de trains transportant des marchandises :

- le transport conventionnel : combinaison de wagons isolés (à l'origine de pertes financières importantes pour la SNCF). Ce qui coûte cher, c'est d'assembler un train, pas de l'acheminer. Il est plus performant de raisonner sur des trains entiers ou des demi-trains, surtout s'ils circulent plusieurs fois par semaine. Il existe aujourd'hui un opérateur logistique de proximité sur Rivesaltes, au départ de la ligne Rivesaltes-Axat. D'une activité à l'origine touristique, cet opérateur s'est tourné vers les carrières ;
- le transport combiné, très présent dans la région est plus compétitif. Les containers sont transbordés depuis le camion vers le train ou le bateau vers le train et réciproquement. Exemple : Saint-Charles – Le Boulou ;
- l'autoroute ferroviaire, présente au Boulou, avec deux variantes :
 - non accompagnée : seules les remorques sont chargées sur le train. Exemple : liaison Perpignan-Bettembourg ;
 - accompagnée : les camions entiers sont chargés sur le train, ce qui implique la nécessité d'un wagon pour permettre aux conducteurs de voyager. Exemple : autoroute ferroviaire Alpine entre Lyon et Turin.

L'autoroute ferroviaire est compétitive par rapport à la route (itinéraire continu et horaires compétitifs).

Une animation sur les différents types de trains de marchandises est disponible sur le site Internet à la rubrique médiathèque / animation.

Le positionnement des plateformes :

- Cerbère : n'a de sens qu'en raison de la différence d'écartement des rails entre les réseaux espagnol et français. Cette plateforme crée des emplois locaux mais est contre productive par rapport à la logique d'intermodalité des transports ;
- Le Boulou : autoroute ferroviaire et chantier de transport combiné ;
- ITP Perpignan : livrées par RFF le 28 février 2009, faisceau à 750 m ;
- Marché Saint-Charles : vient d'être étendu ;
- ITE de Rivesaltes avec projet de ZAC fer.

➤ **Louis CASEILLES – maire de Toulouges** fait remarquer que le Département demande la liaison Port-Vendres-Le Boulou pour acheminer dans les meilleures conditions possibles les marchandises arrivant à Port-Vendres, l'un des premiers ports fruitiers de l'hexagone.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

La liaison ferroviaire existe. Le site est extrêmement contraint et enclavé. La ligne présente une rampe importante qui limite à 3 ou 4 le nombre de wagons pouvant être tractés par une locomotive. Il faudrait trouver un opérateur de proximité pour disposer de frais de structure réduits. Une proposition financière de la SNCF serait certainement prohibitive et non compétitive par rapport à la route. Par ailleurs, les possibilités de développement du site sont limitées du fait de son enclavement.

RFF présente les différentes plateformes.

- Le site du Boulou présente deux chantiers, celui du CTC et celui de l'AF. Le chantier de l'autoroute ferroviaire est long de 350 mètres, longueur bien inférieure au standard européen de 700 mètres, ce qui nécessite de très nombreuses manœuvres des trains. Un développement de ce chantier imposerait de trouver un nouveau site d'accueil.

- Les Installations Terminales de Perpignan avec le complexe Saint-Charles : le faisceau fret international va être inauguré et le chantier de transport combiné vient d'être allongé au standard européen de 700 mètres permettant des trains entiers.
- L'embranchement particulier de Rivesaltes, de moins en moins utilisé semble-t-il. Toutefois, il existe.

➤ **Jean-Pierre COT – adjoint au maire de Rivesaltes et Communauté de Communes du Rivesaltais** regrette que RFF porte sa réflexion sur des longueurs de 750 mètres alors que dans 10 ans, ce seront 1 000 mètres qui seront nécessaires. Il s'agit de ne pas commettre d'erreur sur Rivesaltes sinon les installations ne répondront pas à la demande d'ici quelques années.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

La réflexion est menée au sein de RFF, mais également au niveau européen. La question se pose même de faire des trains de 1 500 mètres avec deux locomotives. Les Espagnols ont aujourd'hui des trains de 450 à 500 mètres seulement. Il ne faut toutefois pas perdre de vue que les trains longs doivent pouvoir être réceptionnés à l'autre extrémité. La réflexion doit donc être menée ligne par ligne. La LNMP, en tant que corridor européen, devrait pouvoir prétendre accueillir des trains longs.

Focus sur l'impact d'une plateforme d'autoroute ferroviaire

Les échanges au cours de l'atelier ont confirmé la volonté des acteurs que la plateforme ferroviaire à créer le soit au nord des Pyrénées. Les études conduites par RFF, notamment à partir des réseaux routier et autoroutier et englobant toute la région Languedoc-Roussillon, ont montré l'opportunité de deux sites : l'un à l'ouest de Narbonne, l'autre à Rivesaltes. Tant en termes de chalands que de superficie disponible, c'est le site des Pyrénées-Orientales qui a été retenu pour approfondir la réflexion. La démarche consiste à :

- trouver du foncier disponible ;
- concevoir une voie pour rentrer sur la plateforme sans ralentir les trains sur la ligne ;
- prévoir des quais : 21 ha (2 quais) pour 10 allers-retours par jour et 35 ha pour 20 allers-retours par jour.

Sur le secteur de Rivesaltes deux zones ont été identifiées le long de la ligne classique :

- dans la pointe entre la RD900 et la ligne classique ;
- au sud de la ZAC fer et de la RD12.

RFF précise qu'une telle implantation nécessite l'existence de voies routières permettant l'acheminement de nombreux camions.

Enfin, RFF présente une vue de la plateforme du Boulou (diapositive 28 de la présentation). Il existe un parking pour les poids lourds en attente, un parking pour les poids-lourds déchargés et un quai de seulement 350 mètres. Les installations permettent aux wagons de pivoter pour se positionner parallèlement au train.

Les réflexions sur l'avenir des plateformes fret sont menées en parallèle aux zones de passage de la ligne nouvelle, les deux aménagements étant liés.

Présentation d'une maquette virtuelle

RFF propose aux participants de parcourir la séquence vue « d'avion » et en trois dimensions pour apprécier les contrastes de relief.

➤ **Bruno ANIEN – mairie de Baho** demande s'il serait possible de réduire la largeur d'option de passage à Baho. On sait en effet exactement où débouchera la ligne nouvelle au Soler. La commune a adressé un courrier en ce sens à RFF. Bruno ANIEN demande également quelle sera la largeur de l'emprise finale.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

La largeur de la bande présentée par RFF est inférieure à 1 kilomètre. L'emprise finale de l'infrastructure sera d'environ 80 mètres, mais pour intégrer les emprises nécessaires aux travaux, il faut compter entre 100 et 150 mètres d'emprise au grand maximum.

➤ **Bruno ANIEN – mairie de Baho** fait remarquer que la commune de Baho va être enclavée entre la Têt, le contournement de Baho, la THT et la LNMP, ce qui occasionne des difficultés pour la commune en termes d'urbanisation. M. AMIEN demande des précisions afin de répondre aux propriétaires de la commune qui aujourd'hui se posent des questions au sujet du foncier.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Cette préoccupation est partagée par l'ensemble des élus présents. RFF ne peut toutefois pas apporter de précision puisque les résultats de ses réflexions n'ont pas encore fait l'objet d'une validation par le Comité de Pilotage. Ce qui fait foi aujourd'hui, c'est le PIG. Le couloir de 5 Km ne s'impose pas aux communes réglementairement, pas plus que les options de passage présentées au stade actuel des études.

L'étape logique qui doit marquer la fin du processus d'études en cours est la définition d'une zone de passage préférentielle large d'environ 1000 mètres. Ensuite, le Préfet devrait mettre à l'étude un périmètre qui bloquerait les permis de construire sur cette zone. Mais cette étape est subordonnée à la validation par le Ministre de la proposition qui sera faite par le Comité de Pilotage.

RFF présente, en sortie de séquence 1, les trois options de passage et les difficultés dues au relief. La solution ouest n'est pas forcément pertinente, mais il faut l'étudier pour éviter tout risque de recours.

RFF précise que chaque kilomètre gagné permet d'économiser entre 20 et 40 millions d'euros. Les difficultés liées au relief permettraient, dans le cas d'un transfert du fret vers la ligne classique, une économie de plusieurs dizaines, voire plusieurs centaines de millions d'euros.

Un survol de l'option « est » entre étangs et A9 montre toutefois que le relief n'est pas aussi clément qu'on pourrait le penser. Les premiers reliefs se situent en effet immédiatement en bordure de l'A9. Les Corbières tombent littéralement dans l'étang.

A une question du Maître d'Ouvrage sur le devenir du site Seveso de Titanobel, le représentant de la Préfecture précise qu'une réunion du comité local d'information et de concertation (CLIC) se tiendra le 16 novembre pour préparer la mise en place du PPRT, mais que la réflexion relative à un déplacement du site n'a a priori pas évolué.

➤ **Louis CASEILLES – maire de Toulouges** interroge RFF sur l'échéancier du projet et précise que les collectivités sont en train de délibérer pour les financements.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Les études ont été engagées par RFF. A l'heure actuelle, le planning annoncé reste le même mais il est contraint par la tenue du COPIL et le financement.

Conclusion de la séance

L'assistance est remerciée pour sa participation active aux échanges et est conviée à poursuivre ce moment de partage autour d'une collation.

Fin de la commission consultative à 12h15.
