

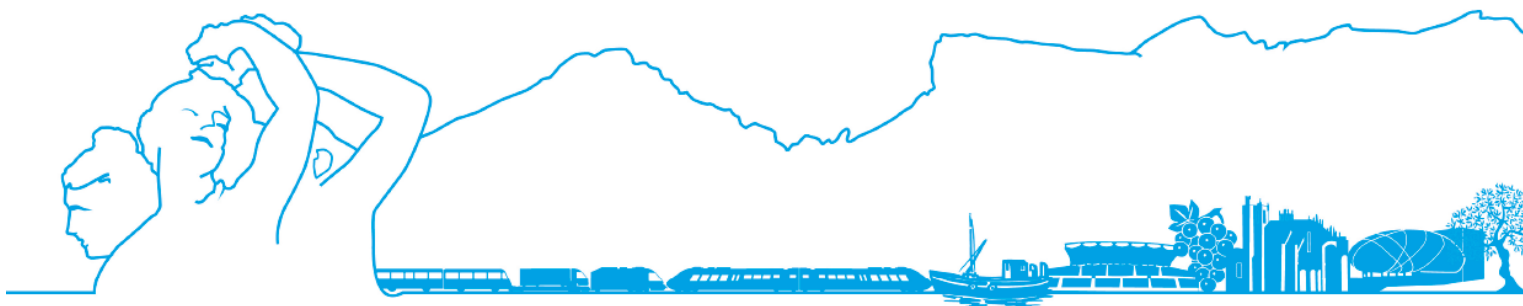
ligne nouvelle **Montpellier-Perpignan**

Compte-rendu

4^{ème} COMMISSION CONSULTATIVE – SÉQUENCE 1

Jeudi 2 février 2012 – PERPIGNAN

Hôtel Best Windsor



LISBOA – SALAMANCA – MADRID – BARCELONA – NARBONNE – MARSEILLE – VILNI
SVERIGE – DANMARK – SUOMI – DEUTSCHLAND – SLOVENSKO – EESTI – SLOVENIJA – ELLÁS – PORTUGAL – ESPAÑA – POL
— PARIS — KØBENHAVN — CALAIS — DOVER — LONDON — MONTPELLIER — WARSZAWA — BRISTOL — BRUXELLES — PERPIGNAN — DEN HAAG — AMSTERDAM — DORTMUND — BÉZIERS — HANNOVER — BERLIN
LISBOA – SÈTE – SALAMANCA – MADRID – BARCELONA –
BELGIQUE — UNITED KINGDOM — ČESKÁ REPUBLIKA — SVERIGE — DANMARK — SUOMI — DEUTSCHLAND — SLOVENSKO — EESTI — SLOVENIJA — ELLÁS — PORTUGAL — ESPAÑA — POLSKA —
BELGIË — VERENIGD KONINKRIJK — TSEKES REPUBLIEK — ZWEDEN — DANMARK — FINLAND — DUITSLAND — SLOVENIË — ESTLAND — SLOVENIË — GRIËKLAND — PORTUGAL — SPANJE — POLSKA —

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

Début de la réunion à 10h15 en présence de 19 participants.

NOM	PRÉNOM	ORGANISME	FONCTION
VIDAL	Jean-Marc	Préfecture des Pyrénées-Orientales	Directeur des Collectivités locales
LOPEZ	Guillaume	Parlement européen Permanence Marie-Thérèse Sanchez-Schmid	Attaché parlementaire
BLANC	Paul		Sénateur honoraire
MACH	Daniel	Assemblée nationale	Député des Pyrénées-Orientales 1 ^{ère} circonscription
BLANCO-SANDRO	Isabelle	Conseil général des Pyrénées-Orientales	Direction Déplacement
AESCBACHER	Jacques	Communauté d'agglomération Perpignan-Méditerranée	Directeur des mobilités
PUIG	José	Communauté de communes de la Salanque	Président
BAPTISTE	Henri	Mairie de Peyrestortes	Maire
BESSIÈRE	Christine	Mairie de Baho	Responsable du service Urbanisme
CARRÈRE	Jean-François	Mairie de Opoul-Perillos	Maire
CIETTA	François	Mairie Saint-Laurent-de-la-Salanque	Représentant du Député-Maire de Saint-Laurent-de-la- Salanque
COT	Jean-Pierre	Mairie de Rivesaltes	Adjoint délégué à l'urbanisme et à l'action économique
DAYDE	Christophe	Mairie de Baho	Direction générale des services
GIL	Denis	Mairie de Baho	Adjoint au Maire
LOPEZ	Jean-Jacques	Mairie de Salses-le-Château	Maire et Conseiller général Canton de Rivesaltes
MARTIN	Stéphanie	Mairie du Soler	Directrice générale des services
PEREZ	Michel	Mairie de Saint-Estève	Adjoint au maire
GOZE	Ève	SCOT Plaine du Roussillon	Responsable administrative
RICHER	Jean-Pierre		Garant

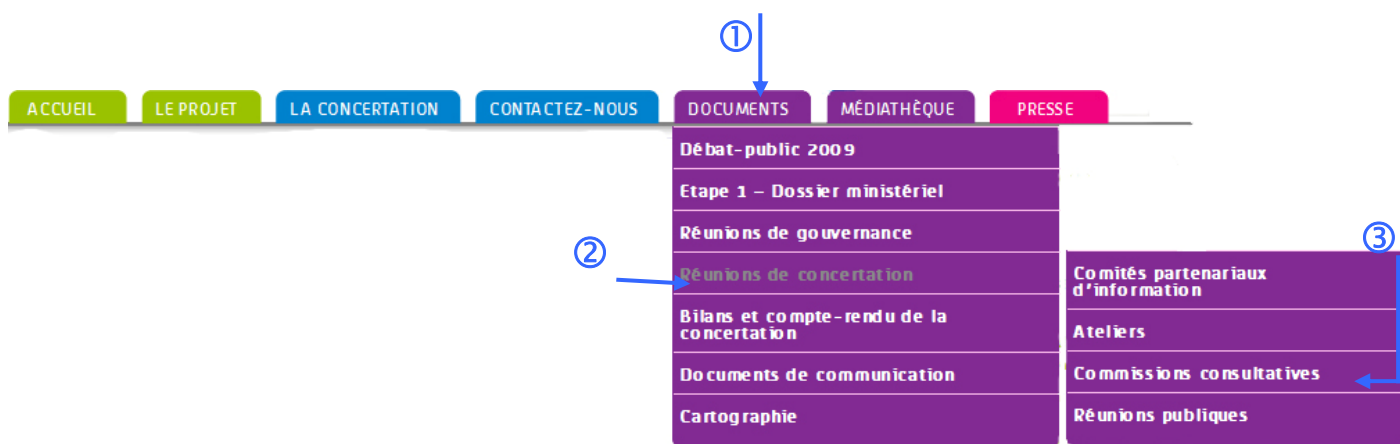
Les intervenants de Réseau Ferré de France (RFF) à la Direction régionale Languedoc-Roussillon pour cette commission consultative :

- **Édouard PARANT**, chef de mission du projet ligne nouvelle Montpellier-Perpignan

Déroulé de la commission

- Propos liminaires
- Rappel des grandes étapes
- Construction des variantes de tracés
- Visualisation des variantes de tracés
- Temps d'échanges

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 – Commissions consultatives.



PROPOS LIMINAIRES

Édouard PARANT, chef de mission du projet ligne nouvelle Montpellier-Perpignan, introduit la 4^{ème} séance de la Commission consultative de la séquence 1, en précisant que cette réunion fait suite à la décision ministérielle de fin d'étape 1, rendue le 14 novembre 2011 par Madame le Ministre en charge de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement. Il rappelle qu'au cours de cette réunion seront présentées les premières réflexions sur les variantes de tracé à l'intérieur de la zone de passage retenue.

Édouard PARANT explique ensuite que RFF présentera au ministère un dossier dans lequel sera proposé un tracé, c'est-à-dire une bande de 100 à 120 mètres de large. Il ajoute que le calendrier du projet prévoit préalablement la présentation d'un dossier « Gares » à l'automne 2012, en vue d'une seconde décision ministérielle.

Édouard PARANT, RFF, passe la parole à Jean-Pierre RICHER, garant de la concertation. Il est possible de lui écrire à l'adresse mail suivante : garant.lnmp@gmail.com et enfin, que toutes les informations du projet sont accessibles sur le site www.lalignenouvelle.com.

- **Jean-Pierre RICHER, garant**, salue les participants. « Cette concertation va aboutir à l'établissement du dossier qui sera soumis à enquête publique, en vue de la prise du décret de déclaration d'utilité publique, par le Ministre. Au cours de la réunion d'aujourd'hui, vous êtes invités à vous exprimer sur ce projet. »

RAPPEL DES GRANDES ÉTAPES

[diapositives 5 à 15]

Édouard PARANT, RFF, explique que, dans un premier temps, la décision ministérielle a retenu la zone de passage (200 à 1500m de largeur), décomposée en cinq séquences pour les 150km de ligne. Ensuite la décision a été prise de poursuivre les études au travers de l'étape 2. Il convient donc maintenant de rechercher un tracé. Deux options existent encore en séquence 2 : voyageurs ou voyageurs + fret. Le ministère demande à RFF de lui apporter les éléments d'information qui lui permettront de choisir l'une des deux options. Enfin il sera nécessaire d'approfondir les études des raccordements entre la ligne nouvelle et la ligne classique, et de préciser les modalités de desserte de Béziers, Narbonne et Perpignan.

Le ministère demande également à RFF de poursuivre la concertation avec les élus, ainsi qu'avec l'ensemble des acteurs du Grenelle et le grand public. Des arrêtés préfectoraux, pour chacune des 55 communes aujourd'hui concernées par la zone de passage, vont être pris : il s'agit de prendre en considération la mise à l'étude de la ligne nouvelle en application de l'article L-110.11 du code de l'Urbanisme.

Édouard PARANT, RFF, détaille ensuite les différents outils qui ont été utilisés pour faire connaître la décision ministérielle : un dossier de presse pour la conférence de presse de décembre, un diaporama, la relance du site internet avec 50 000 cartes postales diffusées dans les 4 villes principales du linéaire, un journal tabloïd en 3 000 exemplaires et une exposition de la carte de la zone de passage dans les mairies, annoncée par près de 90 000 invitations distribuées en boîte aux lettres dans les 52 communes concernées.

Édouard PARANT, RFF, ajoute que s'agissant des gares, le ministère a demandé à RFF de réfléchir à la politique de desserte. RFF a donc engagé un travail avec les porteurs de projet de gare nouvelle afin qu'ils établissent un projet urbain autour de leur projet de gare. Trois séries d'ateliers ont été programmées et la présentation des projets sera finalisée en juin 2012.

Édouard PARANT, RFF, rappelle qu'il s'agit aujourd'hui de la présentation des variantes de tracés, et précise que lors du comité de pilotage de juillet prochain, il n'y aura pas de décision sur ces tracés, mais qu'en revanche, une décision sera prise sur les gares. Suite au choix du comité de pilotage, un dossier devra être remis au ministère pour une décision ministérielle rendue à l'automne 2012.

Édouard PARANT, RFF, précise que la zone de passage validée par Madame le Ministre s'étend sur 155 km de long et 200 à 1 500 mètres de large, qu'elle contient 95 % du Projet d'Intérêt Général (PIG) et présente deux options entre Narbonne et Perpignan.

La réunion de ce jour porte sur l'étape 2. Les objectifs de cette étape sont les suivants :

- définir précisément un tracé respectueux de l'environnement ;
- élaborer les principes de dessertes ;
- esquisser le financement.

Édouard PARANT, RFF, rajoute qu'il faut dès à présent réfléchir aux capacités de financement.

CONSTRUCTION DES VARIANTES DE TRACÉ

[diapositive 16 : les principes de construction des variantes de tracé]

Édouard PARANT, RFF, indique aux élus qu'un recensement est en cours afin de mettre à jour l'ensemble des Plans d'occupation des sols (POS) et Plans locaux d'urbanisme (PLU). Ce travail est primordial pour permettre à RFF de bien connaître le territoire, notamment les projets de développement de lotissements et de zones d'activités. L'approfondissement de l'état des lieux du territoire porte également sur les cours d'eau et les zones inondables, les activités économiques et agricoles, les sensibilités naturelles et paysagères, et les contraintes technologiques (éoliennes, poudrières, PPRT...).

S'agissant des activités économiques et agricoles, RFF a lancé des partenariats avec les Chambres d'agriculture et les syndicats d'exploitants agricoles, et initié des études agricoles sur les structures économiques.

RFF construit les variantes de tracé à partir de cet état des lieux, des services que doit rendre le projet et des contraintes techniques.

[diapositives 17 à 25 : les principaux enjeux territoriaux]

L'approfondissement des connaissances est classé en quatre thématiques : milieu humain, milieu physique, patrimoine et paysage, et milieu naturel. **Édouard PARANT**, présente les cartes détaillant les principaux enjeux territoriaux de la zone de passage selon ces quatre thématiques.

- ▶ **Stéphanie MARTIN, Directrice générale des services - Mairie du Soler**, indique que sur la « falaise » du Soler, il y a le vestige d'une ancienne église à proximité du tracé, il n'est pas classé, mais s'agissant du seul patrimoine de la commune, la commune demande de le préserver.

Édouard PARANT, RFF, précise que ce vestige de moindre sensibilité n'est pas dans la zone d'étude, et ajoute que la maison natale du Maréchal Joffre et l'église Sainte-Marie d'Espira de l'Agly sont également en dehors de la zone d'étude. Le site le plus emblématique de la séquence 1 est le château de Salses, ainsi que son site, qui sont tous deux classés.

Édouard PARANT, RFF, poursuit la présentation en expliquant qu'en 2011, RFF a réalisé des inventaires écologiques sur cette zone de passage, et que ce travail a permis d'identifier et de localiser les espèces animales et végétales présentes sur place. Cet espace compte un certain nombre d'espèces emblématiques, parmi lesquelles figurent plusieurs espèces d'oiseaux et de lézards.

- ▶ **José PUIG, Président de la Communauté de communes de la Salanque**, intervient : « Il est bien de parler des animaux et des insectes, mais il ne faut pas oublier les habitants de Salses. Je vois que le tracé passe juste à côté des communes. »

Édouard PARANT, RFF, répond que le milieu humain n'a évidemment pas été oublié. Les communes d'Opoul-Périllos et Salses-le-Château sont toutes deux concernées par l'option médiane (hypothèse voyageurs) et l'option littorale (hypothèse voyageurs + fret), pour Salses, qui se développent ensuite sur l'Aude.

- ▶ **Jean-Jacques LOPEZ, Maire de Salses-le-Château, Conseiller général du canton de Rivesaltes**, fait remarquer que le financement de ce tronçon sera assuré par le Département des Pyrénées-Orientales et la Communauté d'Agglomération Perpignan-Méditerranée et qu'en conséquence, les élus et les maires du Département ont le droit de connaître la séquence n°2, d'en discuter et de donner leurs avis.

Édouard PARANT, RFF, présente alors les cartes de la séquence 2. À partir de Salses se pose la question du choix de l'option (médiane ou littorale). Le village de Salses se situe, au plus près, à 1 km de l'option de passage ; en outre ce tracé serait partiellement en tunnel. De son côté, le village d'Opoul est à plus de 1 km de la zone de passage. En revanche, une partie du site du château de Salses se situe sur la zone de passage. La zone des Corbières se caractérise par une grande richesse faunistique et floristique.

- ▶ **Jean-Jacques LOPEZ, Maire de Salses-le-Château, Conseiller général du canton de Rivesaltes**, revient sur la décision ministérielle de novembre 2011 qui a décidé d'abandonner la zone de passage la plus à l'ouest des Corbières – dont personne ne voulait – et a maintenu le choix entre deux options de passage. Il ajoute que la construction du tracé dans l'option littoral conduirait à détruire trois domaines viticoles assez importants. « Vous nous avez donné un registre de concertation, qui, entre le 12 et le 31 janvier, a recueilli 45 pages de remarques sur ces tracés. La population et le Conseil municipal sont favorables à l'option de passage médiane qui prévoit de faire circuler le fret sur la ligne actuelle, qui traverse Salses et emprunte un passage à niveau situé au cœur de Salses. Il y a désormais 38 arrêts en gare, contre 13 auparavant. À chaque arrêt, le passage à niveau se ferme, ce qui crée des difficultés pour circuler entre les deux parties de la commune. En outre, en 2012, les Catalans mettront en route leurs TGV[®] (fret et voyageurs) ; qui arriveront à Perpignan. Entre 2012 et 2020 ou 2025, tous ces trains passeront sur la ligne actuelle. Le passage à niveau sera donc plus fréquemment fermé, ce qui sera très problématique pour Salses. Nous ne voulons pas empêcher la construction de la LGV, mais nous voulons la garantie que la qualité de vie à Salses sera préservée. »

Édouard PARANT, RFF, comprend que la préoccupation du maire de Salses-le-Château ne concerne pas spécifiquement la ligne nouvelle, mais porte plutôt sur la sécurité et la mobilité de ses concitoyens, qui habitent un territoire traversé par une voie ferrée, avec la problématique du passage à niveau. Avant l'arrivée de la nouvelle ligne, il y aura de plus en plus de trains, ce qui est positif, puisque cela signifie que les infrastructures sont utiles et utilisées. Il rappelle que la suppression des passages à niveau doit être financée entre RFF, le propriétaire de la route (le Département), la commune et l'État. Sans financement, cette problématique n'aura pas de solution. Il faut être vigilant car l'État n'a pas classé ce passage à niveau comme « préoccupant ». Comme les moyens de la collectivité seront en priorité affectés aux passages à niveau préoccupants il sera plus difficile de trouver des financements.

- ▶ **Jean-Jacques LOPEZ, Maire de Salses-le-Château, Conseiller général du canton de Rivesaltes**, ajoute qu'il a trouvé une délibération de 1876, dans laquelle la population se plaignait déjà du passage à niveau. Il insiste sur la gravité de cette situation concernant la commune et le passage à niveau.

Édouard PARANT, RFF, explique qu'il ne faut pas opposer la ligne nouvelle et la question du passage à niveau, car si la ligne nouvelle ne se faisait pas, la situation serait aggravée, tous les trains passant alors par Salses. Il paraît donc souhaitable que ce projet se fasse le plus vite possible pour Salses.

- ▶ **Paul BLANC, Sénateur honoraire**, propose une solution qui consisterait à faire un passage souterrain. En 1973, il indique que les discussions sur la construction de l'autoroute ont fait perdre deux ans au département. Aujourd'hui, il pense que la Région et le Département

ont intérêt à ce que cette ligne se fasse le plus rapidement possible. Plusieurs questions doivent être posées à propos de ce projet. La SNCF sera-t-elle la seule utilisatrice de cette ligne ? Y aura-t-il d'autres compagnies ? Combien de trains de fret fréquenteront cette ligne ? Les réponses à ces questions conditionnent le tracé. Il estime que la ligne actuelle est en mesure de supporter beaucoup plus de fret qu'elle n'en supporte aujourd'hui. Et il ajoute qu'il est favorable depuis toujours à la ligne nouvelle dédiée pour les voyageurs.

Par ailleurs il est convaincu que Rivesaltes doit se doter d'une nouvelle gare. « Combien de trains en provenance de Barcelone passeront quotidiennement par la gare de Perpignan ? » Les trains qui ne s'arrêteront pas à Perpignan pourraient s'arrêter à Rivesaltes, permettant ainsi au département des Pyrénées-Orientales d'avoir deux arrêts possibles (Perpignan et Rivesaltes) – ce qui augmenterait le nombre de trains qui s'arrêtent dans le département. La gare de Rivesaltes permettrait de desservir toute la zone littorale et la zone d'activité de Rivesaltes. En outre, les habitants extérieurs à Perpignan n'auraient plus à traverser le centre-ville de Perpignan pour prendre leurs trains. D'une manière générale, il lui paraît important que ce projet avance vite et ne souffre pas de combats d'arrière-garde dans sa mise en œuvre.

- ▶ **Daniel MACH, Député des Pyrénées-Orientales**, rejoint les propos de Paul BLANC. Toutefois, il estime que le maire de Salses ne doit pas être laissé seul face à sa population, confrontée au problème du passage à niveau. La solution du tunnel qui a été mentionnée, nécessite, selon lui, un investissement conséquent à l'échelle du Département. Si le financement fait défaut, ce projet ne sera pas réalisé et la population de Salses sera, à terme, confrontée à une situation de plus en plus problématique.
- ▶ **Paul BLANC, Sénateur honoraire**, ajoute qu'il faudrait associer l'Europe, qui constitue un chaînon manquant dans ce projet et trouver un financement.

Édouard PARANT, RFF, propose que la répartition des financements de suppression de passage à niveau, lorsqu'il est envisagé de supprimer un passage à niveau, soit présentée lors de la réunion du lendemain. La commune devra trouver des partenaires car elle ne pourra pas financer seule un tel projet.

- ▶ **Jean-Jacques LOPEZ, Maire de Salses-le-Château, Conseiller général du canton de Rivesaltes**, regrette que le passage à niveau ne soit pas classé préoccupant.

Édouard PARANT, RFF, propose d'apporter des réponses sur les moyens dont peut disposer la commune de Salses pour porter ce projet, et rappelle que la ligne nouvelle permettra d'avoir moins de trains sur la ligne actuelle.

- ▶ **Jean-Jacques LOPEZ, Maire de Salses-le-Château, Conseiller général du canton de Rivesaltes**, est en désaccord et pense qu'en 2012, il y aura plus de trains ! Il rappelle qu'il parle de ce passage à niveau depuis deux ans et remercie le député Daniel MACH pour son intervention.

Édouard PARANT, RFF, assure que des réponses seront apportées lors de la réunion de la séquence 2, et propose de présenter les variantes de tracé.

VISUALISATION DES VARIANTES DE TRACÉ - PLAN

[diapositives 26 à 40]

Édouard PARANT, RFF, débute la présentation des tracés en précisant qu'au démarrage, le tracé se positionne au milieu de la zone de passage qui s'étend sur 200 à 400 mètres de large car il y a obligation de se raccorder à la ligne nouvelle Perpignan-Figueras.

- ▶ **Stéphanie MARTIN, Directrice générale des services - Mairie du Soler**, précise que sur l'ensemble du tracé, la commune du Soler est la seule qui sera coupée en deux par la ligne nouvelle. Le TGV[®] passera à grande vitesse en plein milieu des lotissements.

« Depuis 2000, nous avons un emplacement réservé qui coupe la partie urbanisée de la commune en deux. La population est inquiète et veut savoir comment le train passera. »

Édouard PARANT, RFF, présente deux solutions techniques, en remblais et en déblais.

- ▶ **Stéphanie MARTIN, Directrice générale des services - Mairie du Soler**, signale que, du point de vue de la commune du Soler, il n'y a qu'une solution : il faut creuser un tunnel qui ne se voit pas et ne fait pas de bruit.

Édouard PARANT, explique que le tracé « vert » correspond à la solution de moindre sensibilité territoriale sur Le Soler et Baho ; il s'apparente également au PIG. La troisième possibilité est le tracé le plus direct, en violet.

- ▶ **Denis GIL, adjoint au Maire de Baho**, souhaite que la ligne passe en limite de leur territoire et au-delà de la tour hertzienne, sur le plateau de Baho. Le tracé le plus direct ne leur convient pas du tout. Un ouvrage d'art sera nécessaire pour franchir le lit majeur de la Têt et il demande comment RFF procédera pour franchir cet obstacle naturel et quels aménagements seront réalisés pour limiter le bruit au maximum, en sachant que la commune est dans le sens du vent dominant.

Édouard PARANT, rappelle que RFF a l'obligation légale de veiller à ne pas aggraver les risques d'inondation et donc d'assurer une transparence hydraulique suffisante, et ajoute qu'un pont d'un bout à l'autre n'est pas la seule solution pour franchir la Têt. Il demande à l'adjoint au maire de Baho si un autre critère que le bruit l'invite à proposer le tracé PIG.

- ▶ **Denis GIL, adjoint au Maire de Baho**, précise qu'il pense au développement futur du village. « Au sud, nous sommes bloqués par une zone inondable. De l'autre côté, nous sommes à proximité de Saint-Estève. Il nous reste donc le nord, le nord-est et le nord-ouest. Plus la ligne passera près du village, plus celui-ci sera bloqué dans son développement futur. »

Édouard PARANT, poursuit la présentation du tracé vers le Nord, et explique que s'il était décidé de ne pas faire circuler de fret au nord de l'Agly, le fret devra être aiguillé vers la ligne actuelle. L'option minimisant les sensibilités du territoire s'éloigne du Camp Joffre et des sensibilités environnementales. L'option directe vient se raccrocher au tracé historique, dans sa partie nord.

- ▶ **Daniel MACH, Député des Pyrénées-Orientales**, avance que, dans le cas où le fret circulerait sur la ligne d'option de mixité partielle, le passage à niveau devrait être intégralement financé par le tracé.

Édouard PARANT, RFF, souligne que le raccordement s'arrête bien avant cet endroit, et qu'ensuite la ligne existe déjà.

- ▶ **Daniel MACH, Député des Pyrénées-Orientales**, pense que le projet amène donc des nuisances, sans le financement, ce qui explique le combat du Maire de Salses.
- ▶ **Jean-Pierre COT, adjoint délégué à l'urbanisme et à l'action économique - Mairie de Rivesaltes**, revient sur le tracé et s'interroge sur la nouvelle ligne mixte apparue il y a quelques mois. Il a écrit à RFF et au garant pour les informer. « Nous sommes favorables au projet de ligne médiane, et soutenons le Maire de Salses dans son action vis-à-vis de ce tracé. Nous avons parlé de ce dernier à la réunion de la 3^{ème} séance des commissions consultatives, à Opoul-Périllos, en janvier 2011. » Il ajoute qu'en quittant le PIG actuel, compte tenu des sensibilités environnementales des Corbières, les communes perdront plusieurs années pour les procédures obligatoires. Pour sa part, il demande une halte à Rivesaltes, qui coûterait environ 20 M€. Celle-ci sera utile car la SNCF ne sera pas la seule utilisatrice de cette ligne à grande vitesse. Par ailleurs, il souhaite que les cartes mises à disposition des communes aient un fond cadastral, afin que la population puisse mieux localiser les propriétés, sur toute la ligne.

Enfin, il affirme que les documents présentés par la Préfecture lors de l'avis sur le PPRT de la poudrière d'Opoul-Périllos, ne mentionnent pas le PIG.

Édouard PARANT, répond que RFF a adressé un courrier dans le cadre de la révision du PPRT, et qu'il est donc étonnant que le PIG ne figure pas dans le périmètre.

- ▶ **Jean-Pierre COT, adjoint délégué à l'urbanisme et à l'action économique - Mairie de Rivesaltes**, s'inquiète que dix ans de procès s'ouvrent si le tracé retenu n'est pas dans les limites du PIG, car il pense que les associations écologiques vont se mobiliser.

Édouard PARANT, RFF, signale que lors de l'atelier Environnement du 31 janvier 2012, une demi-journée a été consacrée à définir le tracé vert de moindre enjeu territorial. RFF prend en considération tous les avis, mais des choix doivent ensuite être faits par les instances de gouvernance. Ce n'est pas un élu ou une association qui décidera du tracé ; celui-ci sera défini sur la base d'éléments rationnels et argumentés.

- ▶ **Jean-Pierre COT, adjoint délégué à l'urbanisme et à l'action économique - Mairie de Rivesaltes**, souligne que les élus ne sont pas d'accord sur la ligne « mixte », qui n'a fait l'objet d'aucune concertation.
- ▶ **José PUIG, Président de la Communauté de communes de la Salanque**, ne comprend pas pourquoi RFF propose une ligne voyageurs ou une ligne mixte. En outre il ne comprend pas pourquoi la zone de passage médiane ne peut pas être aussi utilisée pour un tracé mixte.

Édouard PARANT, RFF, rappelle que la réponse est liée à des critères techniques sur les pentes que peuvent franchir les trains de fret, qui engendrent des coûts supplémentaires. Un train de marchandises ne peut pas monter rapidement sur les hauteurs des Corbières. La seule solution serait de creuser un tunnel, qui serait très long (environ 12 km). Il ajoute qu'il est peu probable qu'un projet tout fret puisse être intégralement financé ; pour faciliter sa réalisation, il faut limiter les investissements nécessaires..

- ▶ **Paul BLANC, Sénateur honoraire**, conclut que la solution retenue devra tenir compte des prévisions de trafic.

Édouard PARANT, RFF, le confirme, et annonce que ces prévisions seront présentées dans un mois, lors des ateliers spécifiques sur la desserte.

ZOOM : TRAVERSÉE DE LA BASSE ET DE LA TÊT

[diapositives 42 & 43]

Édouard PARANT, RFF, commente le franchissement de la Basse et de la Têt, et précise que la ligne pourrait passer au-dessus ou au-dessous de la rivière. Elle ne peut cependant pas passer à plat car elle devrait, dans ce cas, franchir la route départementale 39, la voie ferrée et la route départementale 916.

- ▶ **Stéphanie MARTIN, Directrice générale des services - Mairie du Soler**, ajoute qu'il y a aussi une voie communale, la rue du Chemin Brial, entre la voie ferrée et la D916, située au même niveau que la route départementale.

Édouard PARANT, RFF, pense que dans un premier temps, il serait judicieux de rester au-dessus du système hydraulique de la Basse, car celui-ci est complexe. Comme des cours d'eau, des routes et une voie ferrée doivent être franchis, la ligne pourrait passer au-dessus. Son point haut est imposé par le gabarit de la D916. En outre il sera nécessaire de construire un pont pour rejoindre la D616 au nord. Pour cette solution, la question du bruit va se poser car la ligne passera en remblais.

- ▶ **Stéphanie MARTIN, Directrice générale des services - Mairie du Soler**, annonce que RFF peut dès à présent éliminer cette solution, car le tracé ne pourra pas passer à 6 mètres au-dessus des habitations du Soler. Le tunnel lui paraît la seule solution.

Édouard PARANT, RFF, indique qu'une autre solution a été étudiée. Les trains de marchandises montent et descendent beaucoup plus lentement que les TGV[®]. La difficulté est de faire « plonger » les trains sous la voie ferrée Perpignan-Villefranche sans risquer une inondation de la Basse. Le point de départ de la ligne actuelle constitue un point imposé. Cette solution impliquerait de rehausser de 1 à 2 mètres la ligne actuelle Perpignan-Villefranche et la route à proximité.

- ▶ **Stéphanie MARTIN, Directrice générale des services - Mairie du Soler**, demande comment passera la ligne, et si ce serait grâce à un tunnel.

Édouard PARANT, RFF, répond que ce n'est pas l'unique solution, et qu'aujourd'hui toutes les possibilités, aériennes ou souterraines, sont présentées.

- ▶ **Stéphanie MARTIN, Directrice générale des services - Mairie du Soler**, rappelle que la ligne va couper la commune en deux et que la solution aérienne n'a jamais été proposée à la population. En outre il lui paraît inenvisageable qu'un déblai soit creusé au milieu de la commune. Pour la population, le tunnel est la seule solution, car elle générerait le moins de nuisances sonores et visuelles et aurait le moins d'impact sur la cohérence urbaine.

Édouard PARANT, RFF, prend note de ces remarques, et indique que ce travail de tracé reste à réaliser sur les 150 km.

ZOOM : RÉSERVATION D'UNE GARE À RIVESLATES

[diapositive 44]

Édouard PARANT, RFF, présente le second zoom qui porte sur la possibilité d'implantation d'une gare nouvelle sur le Camp Joffre. Il existe deux options d'implantation. Il précise que RFF a étudié ces potentielles implantations mais que la décision ministérielle précise que la desserte de Perpignan se fera par la gare centrale à l'horizon du projet.

- ▶ **Paul BLANC, Sénateur honoraire**, note que ce zoom permet de voir que l'implantation de la gare fait quasiment obligation d'avoir un tracé haut plutôt que le tracé littoral.

Édouard PARANT, RFF, répond que l'intérêt d'implanter la gare au nord du raccordement est que la gare pourrait être desservie par une navette TER.

- ▶ **Paul BLANC, Sénateur honoraire**, souligne que cette solution est la meilleure. En outre elle facilite grandement le raccordement à l'option médiane.

Édouard PARANT, RFF, précise que les deux options sont faisables.

- ▶ **Patrick GOT, Maire de Baho**, constate qu'il est intéressant que la gare soit située sur le parc régional d'activité François Arago car cela fait 20 ans que la Région, le Département et la commune travaillent sur ce projet. Sur les Plans locaux d'urbanisme (PLU), des emplacements réservés ont été positionnés. Le PIG prévoyait une navette entre Cerbère et Rivesaltes pour desservir les TGV[®]. Il annonce que la Région a acheté l'ensemble des terrains situés le long de la future ZAC Fer.
- ▶ **Jean-Jacques LOPEZ, Maire de Salses-le-Château, Conseiller général du canton de Rivesaltes**, ajoute que toutes les voiries internes à l'Espace Entreprise et Méditerranée ont été réfléchies et faites par rapport à un positionnement de gare et que des problèmes se poseront si un nouveau positionnement est défini.

Édouard PARANT, RFF, intervient pour préciser que si du fret circule au nord, la réalisation de la gare sera plus complexe – quel que soit son positionnement – car elle devra être située à plusieurs mètres de hauteur par rapport au terrain naturel.

- ▶ **Paul BLANC, Sénateur honoraire**, constate que c'est une raison supplémentaire pour ne faire circuler que des voyageurs.

VISUALISATION DES VARIANTES DE TRACÉS – PRÉSENTATION 3D

Édouard PARANT, RFF, précise que la vue 3D de la zone de passage a été réalisée à partir de photos prises en avril 2011.

- ▶ **Henri BAPTISTE, Maire de Peyrestortes**, souhaite savoir pourquoi le tracé a été rapproché de certaines habitations. Il précise que de nombreux habitants sont venus se plaindre en mairie. Il souhaite conserver le tracé PIG.

Édouard PARANT, RFF, répond qu'il y a une faible marge de manœuvre pour les variantes de tracé entre Peyrestortes et Espira-de-l'Agly. Il s'agit ici de pouvoir proposer plusieurs options dont une directe.

- ▶ **Henri BAPTISTE, Maire de Peyrestortes**, signale que le fait de faire passer le fret par Salses rapprocherait la voie de l'agglomération.

Édouard PARANT, RFF, précise qu'ici, le tracé ne sera pas visible depuis Salses puisqu'il y a des reliefs : une partie de la ligne serait nécessairement en tunnel.

- ▶ **Henri BAPTISTE, Maire de Peyrestortes**, note qu'en passant à l'ouest du Camp Joffre (pour le raccordement de LNMP vers la ligne classique), la construction de 4 ponts sera nécessaire pour réaliser la ligne de fret et que la ligne directe permettrait d'éviter Salses.

Édouard PARANT, RFF, précise que ce raccordement n'est pas une obligation. Dans le cas où l'option fret d'un bout à l'autre serait retenue, il faudrait passer par Fitou. Si le projet permet la circulation des TGV[®] et des trains de marchandises au nord de l'Agly, il faudra contourner le Camp Joffre par le nord, puis passer le long de l'autoroute au niveau de Fitou.

- ▶ **Paul BLANC, Sénateur honoraire**, pense qu'une option n'a pas été envisagée : elle consisterait à faire entrer le fret avant Perpignan, où le raccordement est déjà fait.

Édouard PARANT, RFF, explique que tous les trains passeraient alors par le centre de Perpignan, puis sur la ligne actuelle.

- ▶ **Paul BLANC, Sénateur honoraire**, ajoute qu'avec une ligne directe, Perpignan serait contournée. Une partie des TGV[®] ne passerait alors plus par Perpignan.

Édouard PARANT, RFF, précise qu'actuellement, tous les trains prennent un raccordement pour rejoindre la ligne Perpignan-Villefranche. Avec cette solution, tous les trains de marchandises devront passer dans l'agglomération de Perpignan, ce qui ne correspond pas vraiment à l'esprit du Grenelle.

- ▶ **Henri BAPTISTE, Maire de Peyrestortes**, préférerait que la nouvelle ligne ne passe pas à proximité de Peyrestortes.
- ▶ **Jacques AESCBACHER, Directeur des mobilités - Communauté d'agglomération Perpignan-Méditerranée**, rappelle que l'Agglomération revendique un tracé permettant la mixité sur l'ensemble du parcours, parce qu'elle estime qu'il n'est pas admissible que le fret traverse les centres-villes. « Nous pensons que le développement du fret est une nécessité absolue ; une ligne mixte est donc nécessaire. »

Il ajoute que si la ligne mixte traversant les Corbières avait trop d'impacts environnementaux et financiers, il serait peut-être judicieux de traverser les Corbières avec une ligne voyageurs et de réaliser une ligne essentiellement fret le long des autoroutes existantes, de manière à éviter la traversée des centres-villes. « Cette possibilité doit être étudiée dans le cadre de ce projet si la mixité à travers les Corbières n'est pas envisageable. »

Édouard PARANT, RFF, précise que cette solution, intéressante, ne résoudra pas cependant la problématique de Fitou, qui recevrait dans ce cas uniquement du fret. Par ailleurs, il rappelle que tout le trafic généré par Saint-Charles continuera de passer par le centre de Perpignan. L'intérêt de la ligne nouvelle pour l'agglomération perpignanaise est que les trains d'Espagne ne s'arrêtant pas à Perpignan pourraient continuer tout droit et ainsi éviter le centre-ville.

- ▶ **Jean-Pierre COT, adjoint délégué à l'urbanisme et à l'action économique - Mairie de Rivesaltes**, pense qu'à long terme, la voie classique est condamnée à disparaître pour des raisons géographiques (montée des eaux, salinité qui fait déraiper les trains et qui gêne les signaux de sécurité). Si cette voie est inutilisable, il ajoute qu'il serait superflu d'y consacrer des dépenses supplémentaires. « Dans les emprises foncières, il serait peut-être nécessaire de prévoir un doublement de la ligne TGV[®] jusqu'à Narbonne de manière à anticiper la disparition de la voie classique. »

Édouard PARANT, RFF, explique que si des emprises plus larges doivent être faites pour transférer le trafic de la ligne actuelle sur la ligne nouvelle, cela suppose que la ligne nouvelle soit construite dès aujourd'hui au standard fret. Cette solution est envisageable si l'option littorale est retenue.

- ▶ **Jacques AESCBACHER, Directeur des mobilités - Communauté d'agglomération Perpignan-Méditerranée**, propose que le doublement de la ligne se fasse, non pas sur un tracé unique, mais sur un tracé dissocié. Dans ce cas, le tracé médian serait pour la ligne voyageurs et le tracé situé le long de l'autoroute pour la future ligne de fret, si la ligne actuelle de fret devait être remise en cause.

Édouard PARANT, RFF, explique que cette solution présente une réelle difficulté en termes d'acceptabilité sociale. En effet, l'horizon de réalisation de la ligne nouvelle et l'horizon de submersion marine de la ligne présentent un écart temporel d'environ 80 ans. Ce qui reviendrait à geler des terrains pour les 80 ans à venir.

- ▶ **Jacques AESCBACHER, Directeur des mobilités - Communauté d'agglomération Perpignan-Méditerranée**, ajoute que sur la ligne classique, il est envisagé de faire circuler du TER cadencé et d'augmenter le trafic de fret. Ces ambitions sont conditionnées, selon lui, par les risques de submersion de la ligne classique.

Édouard PARANT, RFF, termine la présentation en concluant qu'il est nécessaire que davantage de trains circulent sur les lignes actuelles et futures. En Espagne, des trains circulent sur deux lignes ; ce qui devrait être possible en France aussi.

Fin de la réunion à 12h40.

Les participants sont conviés par RFF à une collation.