

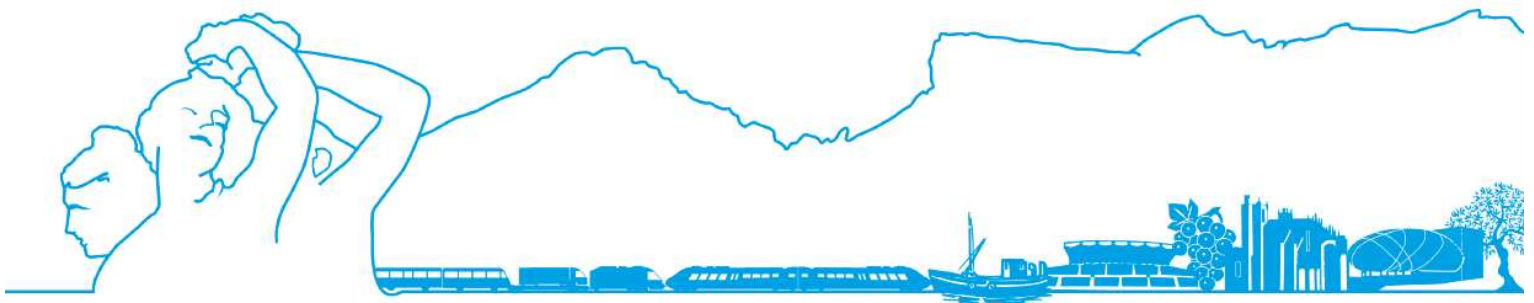
# ligne nouvelle **Montpellier-Perpignan**

Compte-rendu

5<sup>e</sup> COMMISSION CONSULTATIVE – Séquences 1 et 2

lundi 2 juillet 2012 – OPOUL-PÉRILLOS

Salle des fêtes



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—

OUVERTURE—INNOVATION—INTERCONNEXION—PARTENARIAT—ÉCO-RESPONSABILITÉ—RÉSEAU—AVENIR—MOBILITÉ—ACCÈS—EUROPE—TERRITOIRES—ÉVOLUTION—PERF  
BERLIN HAUPTBAHNHOF—LONDON SAINT PANCREAS—DUBLIN HI

Début de la réunion à 10h15 en présence de 46 personnes.

NOM	PRÉNOM	FONCTION	ORGANISME
BARDÈCHE	Marie-Paule	Sous-préfet	Sous-préfecture de Narbonne
RÉGNAULT DE LA MOTHE	Pierre	Secrétaire général	Préfecture des Pyrénées-Orientales
SIRÉ	Fernand	Député des Pyrénées-Orientales 2 <sup>ème</sup> circonscription	Assemblée nationale
GIL	Gérard	Chargé de mission	DDTM des Pyrénées-Orientales
GROY	Isabelle	Direction de l'Économie et du développement territorial	Conseil général de l'Aude
LOPEZ	Jean-Jacques	Conseiller général Maire	Conseil général des Pyrénées-Orientales Mairie de Salses-le-Château
PUIG	Joseph	Conseiller général	Conseil général des Pyrénées-Orientales
ALDUY	Jean-Paul	Président	Communauté d'agglomération Perpignan-Méditerranée
SÉNÈQUE	Pierre	Responsable du pôle aménagement et urbanisme	Communauté d'agglomération Le Grand Narbonne
DESMIDT	Jean	Maire	Mairie de Caves
ORTUNO	Danièle	Adjointe au Maire	Mairie de Caves
LANGOUSTET	Philippe	Conseiller municipal	Mairie de Caves
TARRIUS	Patrick	Maire	Mairie de Fitou
SIBAUD	André	Adjoint au Maire	Mairie de Fitou
TARRADAS	Lydie	Adjointe au Maire	Mairie de Fitou
VINCENT	Michel	Conseiller municipal	Mairie de Fitou
ABELANET	Pierre	Conseiller municipal	Mairie de Fitou
DELOPUY	Huguette	Conseillère municipale	Mairie de Fitou
PLA	André	Maire	Mairie de La Palme
LAMILHAU	Louissette	Adjointe au Maire	Mairie de La Palme
DESLOT	Philippe	Adjoint au Maire	Mairie de Leucate
CROS	Valérie	Directrice générale adjointe aux projets	Mairie de Leucate
BRUNEL	Roger	Maire	Mairie de Portel-des-Corbières
THÉRON	Christian	Maire	Mairie de Roquefort-des-Corbières
ALVERNHE	Jean-Louis	Adjoint au Maire	Mairie de Roquefort-des-Corbières
COMBES	Roger	Maire	Mairie de Sigean
GINIÈS	Claude	Conseiller municipal	Mairie de Sigean
BOUTON	Alain	Maire	Mairie de Treilles
GOT	Patrick	Maire	Mairie de Baho
ANIEN	Bruno	Conseiller municipal	Mairie de Baho
DAYDÉ	Christophe	Directeur général des services	Mairie de Baho
BESSIÈRE	Christine	Chargée d'urbanisme	Mairie de Baho
TARRIUS	Jacqueline	Première Adjointe	Mairie de Baixas
CARRÈRE	Jean-François	Maire	Mairie de Opoul-Perillos
CALMON	Lionel	Adjoint au Maire	Mairie de Opoul-Perillos
FORMATCH	Daniel	Conseiller municipal	Mairie de Opoul-Perillos
SARDA	Patrick	Conseiller municipal	Mairie de Opoul-Perillos
BAPTISTE	Henri	Maire	Mairie de Peyrestortes
COT	Jean-Pierre	Adjoint délégué à l'urbanisme et à l'action économique	Mairie de Rivesaltes
PEREZ	Michel	Adjoint au Maire	Mairie de Saint-Estève
AUZEVILLE	Francis	Adjoint à la sécurité	Mairie de Salses-le-Château
MARTIN	Stéphanie	Directrice général des services	Mairie du Soler
MARRASSÉ	Jacques	Maire	Mairie de Villeneuve-la-Rivière
BELBÈZE	Jean	Adjoint au Maire	Mairie de Villeneuve-la-Rivière
GOZE	Ève	Responsable administrative	SCOT Plaine du Roussillon
RICHER	Jean-Pierre	Garant	CNDP

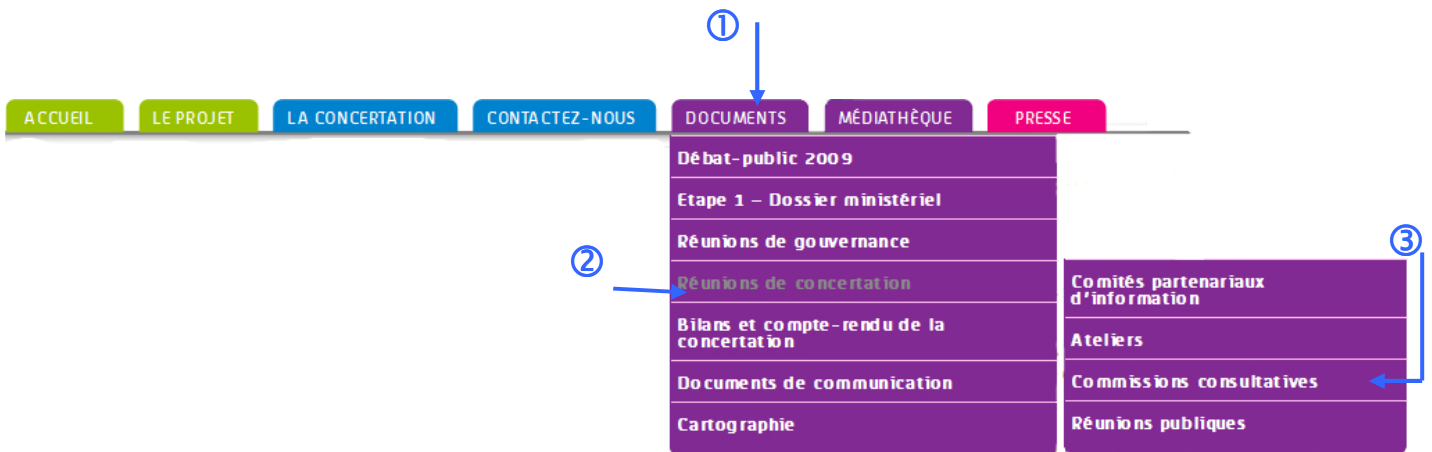
L'intervenant de Réseau Ferré de France (RFF) à la Direction régionale Languedoc-Roussillon pour cette commission :

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

## Déroulé de la commission

- Rappel du planning
- Retour sur les ateliers
- Impact de la mixité sur les variantes de tracé
- Visualisation en trois dimensions des variantes de tracé

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](http://www.lalignenouvelle.com) dans la rubrique Documents – Réunions de concertation – Commissions consultatives



- ▶ **Jean-François CARRÈRE, Maire d'Opoul-Perillos**, souhaite la bienvenue à tous les participants.
- ▶ **Pierre RÉGNAULT DE LA MOTHE, Secrétaire général de la préfecture des Pyrénées-Orientales**, souligne l'importance de cette réunion au cours de laquelle seront évoqués des aspects majeurs du projet.

**Édouard PARANT, RFF**, met l'accent sur la spécificité de cette cinquième commission qui réunit, à la demande des précédentes commissions consultatives, les Pyrénées-Orientales et le Sud audois. Cette réunion vise à apporter le maximum d'informations aux participants afin de répondre à leurs attentes et de constituer un lieu d'échanges et de débats.

**Édouard PARANT, RFF**, remercie ensuite Jean-Pierre RICHER, garant de la concertation, de sa présence. Il est en charge de l'observation vigilante de la concertation mise en œuvre par RFF. Il établira un rapport de fin d'étape qui sera annexé au dossier de l'enquête publique. Son bilan de l'étape 1 est disponible sur le site [www.lalignenouvelle.com](http://www.lalignenouvelle.com). Il peut être contacté soit à l'issue de cette réunion soit par courriel : [garant.lnmp@gmail.com](mailto:garant.lnmp@gmail.com)

## RAPPEL DU PLANNING

**Édouard PARANT, RFF**, présente les différents thèmes qui vont être abordés :

- le planning à court terme relatif aux échanges importants intervenus lors de la précédente commission consultative ;
- le retour sur les ateliers Agriculture-Viticulture n°4, Hydraulique n°2 et Desserte du territoire n°3 des mois de mai et juin ;
- l'impact de la mixité sur les variantes de tracé ;
- l'examen de la simulation en trois dimensions des variantes de tracé.

Le court terme consiste tout d'abord à arrêter la politique de desserte : dans ce cadre, il conviendra de déterminer où et selon quelles modalités il est le plus pertinent de créer des gares ou de réutiliser les gares actuelles. Il conviendra ensuite de définir précisément un tracé qui, dans le projet de RFF, est fortement dépendant des types de trains en circulation. Dans un troisième temps, il s'agira d'esquisser le financement, point de passage indispensable pour porter un projet crédible vis-à-vis de l'État.

Édouard PARANT, rappelle que des variantes de tracé ont déjà été présentées aux membres de la commission en février et vont être visionnées avec les participants, même s'il n'y en a pas de nouvelles. Le dossier d'enquête publique est attendu à l'horizon 2015.

Après les commissions consultatives de février, le dialogue sur les questions des gares et de la desserte a été poursuivi avec les trois collectivités partenaires, dans le cadre de trois ateliers « Desserte du territoire ». Le point d'étape réalisé en mars a permis une restitution de la part du Grand Narbonne, de Béziers-Méditerranée et de la Communauté de communes La Domitienne.

Édouard PARANT, ajoute que RFF a également travaillé avec la profession agricole sur plusieurs axes :

- l'établissement d'un diagnostic partagé de la qualité des sols dans la zone de passage et de l'état du marché foncier ;
- la mise en place d'un protocole indemnitaire pour les travaux nécessaires aux sondages techniques et hydrogéologiques qui ont commencé ;
- l'insertion paysagère du projet, cet aspect ayant été abordé à travers un atelier qui a regroupé associations et services de l'État et qui a eu pour objectif de préciser les points sensibles du territoire ;
- un atelier hydraulique qui visait à expliquer aux élus, aux présidents de syndicats mixtes et aux services de l'État le travail effectué, très en amont du dossier « police de l'eau ».

Édouard PARANT, souligne que ce dernier point est extrêmement important pour le dimensionnement des ouvrages. Par ailleurs, il signale que des réunions publiques sont organisées en parallèle des commissions consultatives. À cette occasion, RFF procédera de nouveau à une présentation en 3D des variantes de tracés et à un focus sur les gares à Peyrestortes le 3 juillet prochain.

Le comité de pilotage du 13 juillet 2012 constitue la prochaine échéance ; il n'a pas vocation à aborder la question du tracé, mais celle des gares nouvelles et de la mixité de la ligne. Une décision ministérielle devrait intervenir sur ces deux points au cours de l'automne 2012.

## RETOUR SUR LES ATELIERS

### Atelier agriculture-viticulture n°4

Édouard PARANT, RFF, explique que les études agricoles ont été confiées par RFF aux chambres d'agriculture. Une telle approche permettait d'associer directement les organismes professionnels agricoles. La profession a souhaité que chaque chambre d'agriculture développe ses études par département, ce qui recouvrait un périmètre de 30 km dans les Pyrénées-Orientales et de 55 km dans l'Aude. Une première phase d'étude a porté sur l'ensemble de la zone de passage et non sur les tracés ; il en a été de même pour le diagnostic foncier. Les études forestières et incendie ont été regroupées.

Édouard PARANT, rappelle que les chambres d'agriculture avaient déjà accompli un travail important, notamment dans le cadre du Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) de la plaine du Roussillon. Un état des lieux très précis a été établi sur l'ensemble de la zone de passage.

Les chambres d'agriculture ont proposé de classer les terrains en fonction de leurs enjeux. À cet égard, une grande partie de ces surfaces ne présente pas d'enjeux agricoles car elles ne sont pas cultivables. Le parcellaire est ainsi analysé de manière très fine.

Édouard PARANT, présente une synthèse des résultats. Dans les Pyrénées-Orientales, un peu moins d'un cinquième du territoire concerné par la zone de passage est classé en « enjeux très forts » alors que près des trois quarts des surfaces se situent en « enjeux modérés ». En outre, la Chambre d'agriculture a mis en évidence que seuls 35 % de la zone de passage était aujourd'hui cultivés.

Pour l'Aude, sur l'option littorale, se trouvent des surfaces cultivables de meilleure qualité agro-pédologique, notamment dans la plaine de La Palme et à proximité de Fitou. Au contraire, l'option médiane traverse essentiellement des terres de garrigue.

Par ailleurs, la plaine de Cuxac et Coursan présente la proportion la plus élevée de surfaces à enjeux très forts, soit 10 % de la surface de passage. 54 % de ce territoire s'inscrit en enjeux modérés.

Édouard PARANT, ajoute que RFF souhaitait également disposer d'une étude prévisionnelle du marché foncier. Dans les Pyrénées-Orientales, les zones où le marché est considéré comme faible et spéculatif concernent essentiellement la périphérie de Perpignan. Le détail de ces résultats est disponible sur le site internet.

Par ailleurs, RFF a commencé à réaliser des sondages pour connaître la qualité du sol et disposer d'informations précises sur les masses d'eau souterraine. En outre, un protocole signé par les chambres d'agriculture et les syndicats d'exploitants agricoles permet de définir les principes d'indemnisation des dommages causés aux cultures. De plus, des réunions d'information ont été menées avec les exploitants et les modalités d'accès aux parcelles ont été précisées.

- **Fernand SIRÉ, Député de la 2<sup>e</sup> circonscription des Pyrénées-Orientales**, demande si des sondages sont réalisés sur les deux tracés ou bien seulement sur le tracé déjà choisi.

Édouard PARANT, RFF, indique que des sondages sont effectués sur l'intégralité de la zone de passage. En revanche, sur le secteur du sud-est audois et du nord des Pyrénées-Orientales, des sondages ont débuté sur l'option médiane car, compte tenu de l'absence de tunnel sur place, ce sont les sondages les plus simples à réaliser. Si, entre-temps, le comité de pilotage fait un choix ou s'il apparaît que les prévisions de trafic ne justifient pas la mixité, des sondages sur la deuxième option ne seront peut-être pas nécessaires.

- **Patrick GOT, Maire de Baho**, précise que les deux tracés traversent sa commune et souhaite savoir pourquoi 80 % des sondages sont prévus sur le tracé le plus proche de la commune.

Édouard PARANT, RFF, rappelle qu'une partie des sondages a été effectuée en 2000 sur le tracé PIG. Dans ces conditions, retourner sur des points déjà connus ne présente pas nécessairement un intérêt. Les sondages sont donc limités à des territoires nouveaux ou peu connus.

## Atelier hydraulique n°2

**Édouard PARANT, RFF**, commente une carte qui met en évidence les bassins versants des huit principaux cours d'eau. Un projet d'une telle envergure ne se limite pas aux fleuves côtiers ou aux principales rivières. Outre les huit grands bassins versants, environ 400 bassins versants sont susceptibles d'être interceptés, dont 80 % couvrent moins d'1 km<sup>2</sup>.

Pour mener ces études, il est nécessaire de déterminer la quantité d'eau que reçoit le bassin versant afin de calculer le coefficient entre ruissellement et infiltration, qui est différent en zone urbaine et en zone rurale. On mesure ensuite la propagation de l'onde de crue, c'est-à-dire le délai dans lequel l'eau arrive en un point donné afin de déterminer ensuite la quantité d'eau qui passe en ce même point.

Ce projet respecte le principe de la transparence hydraulique, à savoir la non-aggravation des risques pour les populations et les activités humaines. Dans le cadre de cette étude, une crue de référence est choisie en accord avec les services de l'État. Elle résulte soit d'un calcul soit d'une crue constatée. Une telle méthode permet de dimensionner la taille de l'ouvrage.

Le dimensionnement sous crue exceptionnelle est la deuxième étape. On vérifie alors que l'ouvrage ne sera pas emporté par une crue plus forte que la crue de référence. Ce travail a été réalisé à un niveau très fin pour les principaux cours d'eau et avec des techniques adaptées pour les 140 cours d'eau de niveau moyen. Le deuxième enjeu hydraulique est constitué par les eaux souterraines. Il faut prévoir le devenir des nappes phréatiques dont une partie importante permet d'alimenter la population en eau potable. Ce sont soit des nappes alluviales, pour les principaux bassins côtiers, soit des bassins karstiques tels que celui de la Mosson, de la Gardiole ou des Corbières orientales. Sur le territoire concerné, 40 % du linéaire est classé en enjeux modérés à très forts. Sur une ligne qu'emprunteront des trains de fret, cet aspect doit être étudié de manière précise. Sont concernés sur le territoire la plaine alluviale de l'Agly et le quartz des Corbières.

## Ateliers Desserte du territoire n°3

**Édouard PARANT, RFF**, rappelle que, trois solutions sont possibles concernant la desserte du territoire :

- l'utilisation et la rénovation des gares actuelles, qui ne seront toutefois accessibles qu'à la condition de créer des raccordements entre la ligne nouvelle et la ligne classique ;
- la création d'une gare sur la ligne nouvelle, avec trois possibilités : Nissan-lez-Ensérune, Béziers ou Narbonne ;
- la création de deux gares nouvelles, à Béziers-est et à Narbonne-ouest.

Édouard PARANT, ajoute qu'il a également été demandé à RFF d'étudier la possibilité de créer une halte nouvelle dans le territoire des Pyrénées-Orientales, à l'ouest du Parc Régional d'Activités Économiques (PRAE) François Arago, sur la commune de Rivesaltes. Elle a été positionnée à un emplacement relativement proche de ce qu'avait proposé la SNCF en 1995, avec plusieurs variantes.

L'intérêt de cette gare pour les voyageurs a également été étudié sur la base de plusieurs critères : modalités d'accès, nombre d'habitants à une distance donnée de la gare, nombre de passagers potentiels, nombre de trains. Il apparaît qu'une gare située au nord des Pyrénées-Orientales n'est pas nécessairement créatrice de trafic ferroviaire. Son intérêt n'est donc pas démontré.

Globalement, un schéma avec deux gares dans l'agglomération de Perpignan s'avère moins efficace qu'une gare unique, la gare actuelle, Perpignan-centre qui a été entièrement rénovée. L'Agglomération, le Département et la Région se sont prononcés à plusieurs reprises depuis 2007 en faveur du maintien de la gare actuelle comme lieu d'accès aux lignes à grande vitesse.

- ▶ **Fernand SIRÉ, Député de la 2<sup>e</sup> circonscription des Pyrénées-Orientales**, souligne le contraste entre, d'une part, le temps nécessaire pour se rendre à la gare de Perpignan et le coût du parking sur place et, d'autre part, la facilité d'accès au site de Rivesaltes par la route, la proximité de l'aéroport et l'ouverture sur les plages du département. Dès lors, il met en doute l'opportunité du choix de la gare de Perpignan, qui nécessite un fort ralentissement du TGV<sup>®</sup>. Qui plus est, la zone de développement économique de Rivesaltes porte un projet de 450 ha.

**Édouard PARANT, RFF**, indique que, s'agissant de TGV<sup>®</sup>, la connexion avec l'aéroport n'a guère de signification puisque les deux modes de transport concernés vont entrer en compétition. En effet, peu de voyageurs décideront de venir à Perpignan en avion pour prendre ensuite un TGV<sup>®</sup>.

- ▶ **Fernand SIRÉ, Député de la 2<sup>e</sup> circonscription des Pyrénées-Orientales**, ajoute qu'à Perpignan et Carcassonne, grâce aux dessertes assurées par des compagnies *low cost*, le département



accueil des touristes en provenance de toute l'Europe. C'est pourquoi il est impératif de développer des accès faciles et de combiner les différents modes de transport.

**Édouard PARANT, RFF**, confirme l'importance des flux touristiques. Cependant, il n'existe pas de lien direct entre la desserte avion et la desserte TGV<sup>®</sup>. En outre, si l'on souhaite augmenter le nombre de touristes, une arrivée à la gare de Perpignan-centre est préférable car elle constitue l'étoile ferroviaire du département.

Il convient également de souligner que deux tiers des habitants des Pyrénées-Orientales habitent au sud de la Têt. Pour se rendre à Gérone ou à Barcelone, ils ne parcourront pas 15 km en voiture vers le nord mais partiront directement en voiture de sorte que la question du train ne se posera pas. Pour Perpignan, les décideurs ont opté pour un raccordement de la ligne nouvelle vers la ligne classique qui permet de rejoindre la gare centre.

Par ailleurs, une gare nouvelle au niveau de Rivesaltes nécessiterait la mise en place d'une navette ferroviaire entre les lignes actuelles et la gare, sur le PRAE Arago. Or cette décision relève de la compétence du Conseil régional.

**Bruno BEAUCHET, RFF**, apporte plusieurs précisions.

Tout d'abord, ajouter une gare nouvelle n'implique pas automatiquement la création d'arrêts supplémentaires mais simplement leur répartition entre la gare centre et la gare nouvelle. Les prévisions sont d'une quarantaine d'arrêts à Perpignan-centre s'il s'agissait de la seule gare. Dans la deuxième hypothèse, une vingtaine d'arrêts seraient prévus à Rivesaltes, Perpignan-centre conservant la majorité des arrêts.

Ensuite, pour l'orientation des déplacements, de Perpignan vers le nord, les deux tiers des habitants qui habitent au sud de la Têt, préféreront se rendre en gare de Perpignan-centre. Cependant, plus on s'éloignera du nord de Rivesaltes, plus la tendance à préférer Narbonne sera forte, car il y aurait un plus grand nombre d'arrêts. Une concurrence entre Rivesaltes et Narbonne risque donc d'apparaître, pour les déplacements vers le nord.

Enfin, pour les déplacements vers le sud, soit les voyageurs iront prendre le train à la gare de Perpignan-centre, soit ils auront tendance à utiliser leur voiture pour se rendre directement à Gérone ou à Barcelone ou encore à la gare de Figueras.

Ces résultats proviennent notamment d'enquêtes réalisées en 2010 dans les gares. Plus de 1 000 trains ont été étudiés dans le cadre de ces enquêtes, grâce à 1 000 enquêteurs qui ont réalisé 56 000 entretiens.

- ▶ **Jean-Pierre COT, Adjoint au Maire de Rivesaltes**, regrette que la municipalité n'ait pas été invitée aux ateliers gare et revient sur l'hypothèse de la halte de Rivesaltes. Il souligne que priver le département d'une halte sur la ligne nouvelle constituerait une grave erreur politique. Un potentiel important de voyageurs souhaitant se rendre dans la région, sera perdu, selon lui. De plus, les trains de la future ligne Bordeaux-Toulouse-Narbonne-Barcelone ne perdront probablement pas 20 mn pour un arrêt à Perpignan-centre. Il sera donc nécessaire de prendre le train à Narbonne ou à Figueras pour se rendre à Toulouse. Enfin, l'approche présentée est limitée à la SNCF et ne tient pas compte de l'ouverture du réseau à la concurrence ni des besoins potentiels d'opérateurs étrangers.

**Édouard PARANT, RFF**, précise que la position de RFF ne constitue pas une décision politique. Les résultats des études sont destinés à être discutés.

- ▶ **Jean-Pierre COT, Adjoint au Maire de Rivesaltes**, considère que la priorité est de faire en sorte que le département soit desservi par les lignes importantes. Alors que la gare de Perpignan a été créée à l'origine à l'extérieur de la ville, sur la ligne construite à l'époque, RFF procède aujourd'hui à l'inverse, selon lui.

**Édouard PARANT, RFF**, explique que l'objectif est d'assurer la meilleure desserte possible du territoire. Les études montrent que la création de cette halte n'impliquera pas davantage de trains mais que ces derniers seront simplement répartis entre gare actuelle et gare nouvelle. Les grands TGV<sup>®</sup> qui ont vocation à relier Lyon à Barcelone en trois heures ou Toulouse et Barcelone en deux heures et demie ne chercheront pas à s'arrêter en Languedoc-Roussillon. Pour ces trains, peu importe qu'il existe une halte, ils ne la marqueront pas.

Comme en 2009, les études récentes conduisent à privilégier la gare de Perpignan centre et majoritairement à s'y arrêter. Les habitants des Pyrénées-Orientales ne perdront pas de temps. Quant au transporteur, il privilégie une occupation maximale de ses sièges, grâce aux arrêts dans des villes intermédiaires. Il existe donc deux configurations différentes : des trains qui vont vite et loin, sans arrêt, ni à Narbonne ni à Perpignan et une desserte plus fine, dans laquelle les trains circulent un peu moins rapidement mais gagnent des clients supplémentaires.

Édouard PARANT, présente, parmi les six scénarios testés en termes de desserte celui qui concerne Rivesaltes gare nouvelle ainsi que Nissan gare nouvelle.

**Bruno BEAUCHET, RFF**, précise que les ateliers gare portaient sur la desserte de Béziers et Narbonne et que les invitations avaient été concentrées sur les territoires correspondants.

Il commente ensuite le scénario de desserte prévoyant une gare nouvelle à Rivesaltes, combinée avec une gare nouvelle à Nissan, afin de réduire la concurrence avec Narbonne.

L'interconnexion avec les trains régionaux est possible à Rivesaltes mais liée à un raccordement qui nécessiterait une navette alors que tous les trains régionaux arrivent à la gare de Perpignan-centre. En outre, ce scénario enregistre les plus faibles gains de trafic. Enfin, Perpignan accueillerait une quarantaine d'arrêts dans l'hypothèse d'une seule gare tandis que, dans l'hypothèse de deux gares, ces arrêts seraient au nombre de 26 à Perpignan et de 14 à Rivesaltes. Or la baisse du nombre de dessertes réduit l'attractivité d'une gare.

- ▶ **Michel VINCENT, Conseiller municipal de Fitou et secrétaire de l'Association pour une ligne à grande vitesse**, demande que soient abordées les variantes de tracé, qui constituent à ses yeux un sujet particulièrement important.

## IMPACT DE LA MIXITÉ SUR LES VARIANTES DE TRACÉ

**Édouard PARANT, RFF**, indique que les lignes mixtes possèdent des spécificités qui les distinguent de celles qu'empruntent uniquement des trains de voyageurs, notamment l'adaptation du profil en long. En conséquence, le nombre d'ouvrages d'art, viaducs ou tunnels, augmentera avec la mixité.

De même, la gestion des pollutions accidentelles est plus prégnante sur les lignes mixtes. Toutes les ressources en eau, rivières ou nappes souterraines, doivent faire l'objet d'une protection, grâce à l'imperméabilisation de la voie et à la récupération des éventuelles pollutions. En outre, la traversée de zones inondables introduit un nouvel élément de complexité et implique des talus qui sont en contradiction avec les dispositions du Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE).

Le trafic supplémentaire de trains se traduit généralement par un renforcement de la protection acoustique.

Une animation montre le profil en long en partant de Salses et Rivesaltes en direction de Fitou et Roquefort. Un TGV<sup>®</sup> pourra suivre plus facilement le relief car il est plus léger et doté de locomotives plus puissantes que celles d'un train de fret. Cependant, une ligne mixte nécessite au total 11,7 km de tunnels, environ sur cette section. La faisabilité technique d'un tel ouvrage est toutefois démontrée, avec des tunnels de circulation distincts pour éviter le croisement d'un train de marchandises avec un train voyageurs.

Le nombre de trains diminue à mesure que l'on descend vers le sud en raison de la baisse du nombre de clients. Ainsi, le trafic au sud de Narbonne est inférieur d'un tiers à celui enregistré entre Montpellier et Sète. Néanmoins, cette baisse est moins importante pour les trains de fret car une grande partie des marchandises provient soit des Pyrénées-Orientales, soit de l'Espagne.

Les résultats montrent qu'il est possible de construire une ligne exclusivement dédiée aux voyageurs au sud de Narbonne sans peser sur le développement du trafic ferroviaire.

Les différentes options de mixité sont donc les suivantes :

- Une ligne totalement mixte sur les 150 km du tracé, avec l'option littorale.  
Pour une ligne mixte dans l'option médiane, il convient de savoir si l'on peut revenir sur la décision de la ministre. Or cette question a déjà reçu une réponse négative de la part du représentant de l'État lors du dernier comité technique. C'est pourquoi il convient désormais de déterminer si la mixité est nécessaire ou non. En effet, la réponse à cette interrogation conditionnera le choix de l'itinéraire.
- Une ligne qui ne serait mixte que jusqu'à Narbonne, voire jusqu'à Nissan ou même à Béziers. Cette option est possible techniquement.
- Une mixité qui, dans le département des Pyrénées-Orientales se limiterait uniquement à la plaine du Roussillon.

## VISUALISATION EN 3D DES VARIANTES DE TRACÉ

**Édouard PARANT, RFF**, projette une animation en 3D pour présenter les variantes de tracé.

- ▶ **Stéphanie MARTIN, Directrice générale des services de la mairie du Soler**, remarque que la tranchée couverte ou le tunnel prévu sur Le Soler ne figure pas sur l'animation. Elle rappelle qu'il



est hors de question pour la commune d'accueillir une tranchée de 150 m de large, non couverte et qui la coupe en deux, sur une zone habitée. La commune demande à nouveau que sa position soit mentionnée, comme elle l'avait déjà fait au mois de février.

**Édouard PARANT, RFF**, explique que cette étude a été effectuée. Trois possibilités seront présentées pour inscrire cette ligne dans le paysage urbain : arriver par le haut le plus longtemps possible, en remblai, passer en déblai ou bien encore recouvrir ce déblai. Cette demande qui est renouvelée aujourd'hui est prise en considération par RFF. Il est techniquement réalisable de tout remblayer mais le différentiel de coût sera calculé.

- ▶ **Jacques MARRASSÉ, Maire de Villeneuve-la-Rivière**, fait part de sa surprise face à un projet de remblai en totale contradiction avec les contraintes imposées par l'État en matière de constructions puisqu'aucun remblai n'est autorisé à la construction par l'Etat dans la commune. Il demande également des éclaircissements sur le plan hydraulique.

**Édouard PARANT, RFF**, répond que les bureaux d'études ont vérifié l'absence d'aggravation du risque pour les populations, concernant le risque hydraulique. Les services de l'État devront instruire, dans le cadre de l'enquête de la police de l'eau, la conformité des solutions techniques proposées par rapport au SDAGE. Ce remblai comporte des buses et des ponts-cadres qui permettent à l'eau de ne pas stagner. Pour l'ensemble des cours d'eau, les calculs ont été effectués en conformité avec les modèles utilisés par l'État sur l'intégralité du lit de la Têt, de l'Agly, du Reboul ou de la Berre. Sur le plateau de Baixas, deux variantes vont converger jusqu'à l'Agly : le tracé historique qui contourne la zone de passage par l'ouest ou un tracé plus direct vers le nord.

- ▶ **Henri BAPTISTE, Maire de Peyrestortes**, exprime son désaccord avec l'option la plus directe dans la mesure où celle-ci passe très près des habitations.

**Édouard PARANT, RFF**, prend note de cette observation et ajoute qu'avec ce tracé, la ligne se situera à 150 ou 200 m de la limite d'urbanisation. Il ajoute que cette problématique se retrouve ailleurs sur le projet. Il explique ensuite qu'il convient d'étudier plusieurs possibilités de tracé pour pouvoir choisir la meilleure en connaissance de cause.

Le franchissement de l'Agly et du Reboul a été étudié en tenant compte des contraintes hydrauliques. Il a ainsi été constaté que la crue du Reboul se produit plus tôt que celle de l'Agly car son bassin versant est plus petit. Les phénomènes de crue ne sont ici pas cumulatifs mais dissociés dans le temps, avec plusieurs heures de décalage.

La traversée de la Gravière, avec un viaduc, est suivie de plusieurs variantes de tracé, selon que l'on souhaite ou non s'écarter du Camp Joffre, notamment pour des questions environnementales : espèces protégées, parcelles de vignes ou d'oliviers. Un virage est ensuite négocié soit vers Opoul soit vers Salses. Dans ces deux options, une partie rectiligne sur certains tracés a été réservée afin de prévoir un emplacement de gare, si nécessaire.

Dans la mesure où la desserte de Perpignan centre est portée par les collectivités co-financeurs, il faut prévoir un raccordement entre la ligne nouvelle et la ligne actuelle au niveau de Rivesaltes, pour aiguiller les trains vers Perpignan-centre. L'une des contraintes tient au fait que ce raccordement suit le lit inondable du Reboul et doit franchir l'Agly. Une autre possibilité, dans l'hypothèse où il n'y aurait pas de train de fret entre Narbonne et Rivesaltes, est un raccordement vers le nord, uniquement pour les trains de marchandises afin de repartir vers Narbonne par la ligne actuelle, ce qui nécessite un autre raccordement en croisillon par rapport au raccordement voyageurs.

- ▶ **Jean-Pierre COT, Adjoint au Maire de Rivesaltes**, fait remarquer que ce dernier tronçon n'a pas été évoqué lors du débat public. Il traverse des zones de développement économique en cours de réalisation, comme le projet François Arago ou une nouvelle zone prévue par l'Agglomération de Perpignan. Il estime nécessaire d'étudier plus profondément le secteur de Rivesaltes, avec une coordination étroite entre les différents partenaires.

**Édouard PARANT, RFF**, ajoute qu'il comprend que Jean-Pierre COT ait du mal à percevoir l'impact final du projet à ce stade, car le tracé n'est pas encore choisi. Si le raccordement voyageurs s'avère indispensable puisque l'ensemble des élus souhaitent desservir Perpignan-centre, celui qui est prévu pour les trains de marchandises n'aura d'intérêt que si des trains de fret circulent jusqu'au Reboul. En revanche, si le choix consiste à prévoir des trains de fret jusqu'à Narbonne puis Montpellier, ce raccordement n'a pas d'intérêt. Il reste donc deux arbitrages à rendre.

- ▶ **Jean-Jacques LOPEZ, Maire de Salses-le-Château, Conseiller général des Pyrénées-Orientales,** rappelle que les collectivités ont privilégié la desserte par Perpignan. Alors que les collectivités se prononcent toujours par délibération, le Conseil général n'a jamais délibéré, à sa connaissance, sur le positionnement de la gare. La seule délibération sur ce thème concerne des études et des discussions relatives au tracé.

**Édouard PARANT, RFF,** explique que, dans le cadre du débat public, les acteurs se sont prononcés en faveur d'une ligne mixte et pour la desserte de Perpignan-centre. On retrouve ces éléments dans les cahiers d'acteurs du débat public ainsi que dans certains comptes-rendus de comités de pilotage..

- ▶ **Fernand SIRÉ, Député de la 2<sup>e</sup> circonscription des Pyrénées-Orientales,** indique que l'option de la voie mixte est orientée vers l'option littorale, qui se heurtera au dispositif Natura 2000 et à la loi Littoral qui empêchent toutes ces réalisations. Cela risque de conduire à renforcer un réseau polluant dans des zones très protégées. Ce projet conduit à mettre en place des voies qu'il faudra probablement supprimer afin de permettre au littoral de retrouver son état d'origine.

**Édouard PARANT, RFF,** souligne qu'il est extrêmement important de préserver la ligne actuelle qui verra passer de plus en plus de trains, notamment des trains régionaux ainsi qu'un trafic marchandises supplémentaire. Cette ligne passe effectivement au milieu des étangs dans une zone très protégée. Pour cette raison, il n'est prévu aucune extension de la ligne dans ces secteurs.

**Édouard PARANT,** poursuit la présentation de l'animation en 3D. En continuant vers Opoul, on rejoint un secteur contraint par le relief et par la présence, au sud de la carrière et au nord-ouest, d'un dépôt d'explosifs. Pour pallier ce risque, des solutions devront être trouvées soit en protégeant la ligne (tunnel) soit en déplaçant le dépôt.

- ▶ **Jean-Jacques LOPEZ, Maire de Salses-le-Château, Conseiller général des Pyrénées-Orientales,** rappelle que l'option d'un tunnel résoudrait les problèmes posés par le dépôt de Titanobel, comme l'a évoqué le maire d'Opoul.

**Édouard PARANT, RFF,** le confirme, tout en rappelant que cette solution, présentée avec un tunnel de 11,7 km, n'a pas été retenue par la ministre.

- ▶ **Jean-François CARRÈRE, Maire d'Opoul-Perillos,** évoque la difficulté de trouver un territoire susceptible d'accueillir ces installations.
- ▶ **Patrick SARDA, Conseiller municipal d'Opoul-Perillos,** ajoute qu'il faut un terrain de 32 ha. Une dizaine d'emplois et de familles sont concernés par le devenir de la carrière.

**Édouard PARANT, RFF,** poursuit l'animation et aborde la partie des variantes de tracé qui rejoint les champs d'éoliennes. La ligne devra réussir à s'inscrire entre les deux champs d'éoliennes de Treilles et de Fitou.

- ▶ **Alain BOUTON, Maire de Treilles,** demande où serait située l'entrée d'un éventuel tunnel, ce qui permettrait de savoir si l'impact sur la commune de Treille peut être évité. Il assure que Treilles est favorable au tracé mixte, comme Opoul, mais fait part de son inquiétude pour sa commune. Il souligne la nécessité de trouver un tracé qui impacte le moins possible les communes. Enfin, il observe que, malgré la crise actuelle, il faut se projeter à un horizon de 100 ou 150 ans.

**Édouard PARANT, RFF,** rappelle que les projections ont été effectuées jusqu'en 2050 et anticipent une augmentation de 260 % du nombre de trains de fret par rapport au trafic actuel. Or les études montrent que ces trains pourraient tous emprunter la ligne actuelle.

- ▶ **Fernand SIRÉ, Député de la 2<sup>e</sup> circonscription des Pyrénées-Orientales,** rappelle qu'il est favorable depuis le début à la ligne mixte et que la ligne actuelle, surtout dans l'Aude, est menacée de submersion en raison du réchauffement climatique. Il espère que l'on verra apparaître du fret rapide et qu'il pourra se diversifier.
- ▶ **Patrick TARRIUS, Maire de Fitou,** considère que les problèmes évoqués plaident en faveur de l'option tunnel et de la mixité. De plus, le coût des 11,5 km de tunnel, doit être comparé à celui des 3 tunnels situés sur l'option littorale.

- ▶ **Michel VINCENT, Conseiller municipal de Fitou et secrétaire de l'Association pour une ligne à grande vitesse**, rapporte que le directeur régional de RFF a expliqué, lors d'une rencontre avec l'association, que le comité de pilotage du mois de juillet ne sera pas décisionnaire.

La position de la commune de Fitou en faveur de la mixité et de l'option médiane est confortée par les prévisions d'accroissement presque exponentiel du fret. Le développement du fret ferroviaire est inéluctable et nécessitera à terme un doublement de la ligne. De plus, la ligne actuelle est condamnée car elle est submersible. L'Union européenne ne financera donc pas sa restructuration. Elle sera essentiellement utilisée pour les transports régionaux et serait, en cas d'accident, complètement bloquée. La construction des lignes à grande vitesse aurait des retombées économiques importantes pour la région.

Les seuls sujets de débat aujourd'hui concernent les options de passage. Le doublet de ligne à moyen terme devrait obliger RFF à réfléchir à d'autres modalités que le tout tunnel sur l'option médiane, à des tranchées ouvertes avec réservation foncière et aux moyens financiers que l'État et l'Union européenne sont prêts à injecter. Il convient de réfléchir à l'horizon 2050 et de faire pression sur le nouveau gouvernement.

**Édouard PARANT, RFF**, revient sur la notion de doublet de ligne. Elle signifie l'existence, à terme, de deux lignes, l'actuelle et la nouvelle et non une ligne à quatre voies. Il confirme que les projections sont effectivement faites à l'horizon 2050. La ligne actuelle est entretenue par RFF, pour un investissement de plus d'un milliard d'euros d'ici à 2020, ce qui est loin d'un abandon du réseau. RFF prévoit, au contraire, un accroissement de son usage par l'ensemble des clients, les trains régionaux et le transport de marchandises. Concrètement, une partie de l'ouvrage est souterraine car la vitesse empêche de suivre l'autoroute et il n'est pas prévu de construire dans les étangs. Il va donc falloir enterrer la ligne qui ne sera plus visible, ce qui nécessite un linéaire de 7 km et trois tunnels. Deux variantes ont été étudiées : couper au plus court tout en respectant les critères de la grande vitesse ou longer au maximum l'autoroute, en restant à l'air libre, avec un impact paysager un peu plus marqué. Il ajoute qu'il serait préférable de passer au nord de Fitou car l'autoroute est enterrée dans cette zone. La ligne passerait donc plus bas, avec une meilleure insertion paysagère.

- ▶ **Jean-Paul ALDUY, Président de la Communauté d'agglomération Perpignan-Méditerranée**, demande une estimation des longueurs de tunnels pour la ligne de voyageurs et pour la ligne mixte.

**Édouard PARANT, RFF**, indique qu'il est prévu 2 km de tranchées couvertes ou de tunnels dans le premier cas et 12,5 km dans le second.

- ▶ **Francis AUZEVILLE, Adjoint au Maire de Salses-le-Château**, fait remarquer que les espèces protégées ont été évoquées à plusieurs reprises. Qu'en est-il des habitants de Fitou ?

**Édouard PARANT, RFF**, constate que la réglementation actuelle pour la protection de l'environnement naturel concerne la biodiversité. L'homme est protégé différemment, vis-à-vis des risques technologiques et des risques naturels. Il n'existe pas de réglementation qui interdise de construire une infrastructure pour cause de bruit ou de pollution visuelle.

- ▶ **Joseph PUIG, Conseiller général des Pyrénées-Orientales**, se prononce à son tour pour l'option mixte médiane.
- ▶ **Christian THÉRON, Maire de Roquefort-des-Corbières**, fait remarquer que l'option médiane touche quasiment son village et demande, si cette option est retenue, un contournement de la commune et l'implantation du tunnel entre la route et l'autoroute.

**Édouard PARANT, RFF**, prend note de cette demande.

- ▶ **André PLA, Maire de La Palme**, indique découvrir que le tracé passe à proximité des habitations de sa commune et impacte également le vignoble. Il exprime son opposition au tracé sur le littoral.

**Édouard PARANT, RFF**, a pris note que la plupart des participants sont opposés au tracé dans la plaine littorale et préfèrent le tracé prévu à l'origine. L'arbitrage principal portera cependant sur la question du fret.

En l'absence de train de fret sur la ligne nouvelle au Nord de Rivesaltes, la ligne ne traversera pas la plaine littorale.

- ▶ **Louissette LAMILHAU, Adjointe au Maire de La Palme**, estime qu'une pression est exercée pour conditionner le choix de la mixité à la voie littorale. La présence des participants lui paraît aujourd'hui inutile.

**Édouard PARANT, RFF**, souligne que les membres du COPIL ont besoin des avis exprimés dans le cadre de la concertation afin de faire des choix et de remonter l'information au Ministre. Dans le Sud audois, il est constaté de grandes difficultés pour inscrire le projet en mixte, sauf à se résoudre à percer un tunnel. L'ensemble des partenaires est-il prêt à réaliser cet investissement ?

- ▶ **Louissette LAMILHAU, Adjointe au Maire de La Palme**, souligne que la rentabilité doit être calculée sur 50 ou 100 ans.

**Édouard PARANT, RFF**, évoque le cas du tronçon Nîmes et Montpellier, sur lequel circulera un plus grand nombre de trains. La part de RFF dans le financement du projet représente 10 %. Ainsi, 90 % du projet sera financé non par les clients de RFF mais par l'impôt.

- ▶ **Jean-Jacques LOPEZ, Maire de Salses-le-Château, Conseiller général des Pyrénées-Orientales**, rappelle que les études sont financées par les collectivités locales. Il serait intéressant, selon lui, d'étudier toutes les possibilités.

**Édouard PARANT, RFF**, explique que les études de RFF respectent la feuille de route qui découle de la décision ministérielle. À la demande des collectivités et des élus, l'option tunnel a été réétudiée après avoir été écartée par la ministre. Elle représente 5 à 6 km de tunnels supplémentaires par rapport à l'option littorale.

- ▶ **Jean DESMIDT, Maire de Caves**, estime que l'option littorale semble être privilégiée et fait part de son inquiétude. Sa commune sera enclavée entre une autoroute et une ligne nouvelle. Il maintient sa position en faveur de la ligne médiane et insiste sur l'importance que revêt l'aspect humain dans ce dossier.

**Édouard PARANT, RFF**, conclut la réunion en soulignant que le débat reste ouvert concernant le choix du tracé. Les questions prioritaires concernent l'éventualité du transport de fret (la mixité de la ligne) ainsi que la desserte du territoire. Il remercie le représentant de l'État et celui de l'Assemblée nationale, ainsi que tous les élus participants.

**La commission se termine à 13h, autour d'une collation.**