

COMPTE RENDU

ATELIER FOCUS :

LE CONTOURNEMENT DE PERPIGNAN

MERCREDI 6 MAI 2026 / 18H - 20H30

LE SOLER - SALLE DES FETES

Les chiffres clés de la réunion

Durée de la réunion : 2h30

Nombre de personnes présentes : 250

Nombre d'interventions du public : 24

Durée des temps d'échanges : 1h50

1 INTRODUCTION

Animation - Estelle Brasseur

Bonsoir, je suis Estelle Brasseur et je vais vous accompagner tout au long de notre rencontre. Alors, justement, pourquoi sommes-nous réunis ici, ce soir, au Soler ? Une réunion publique, pourquoi faire ? Eh bien, pour échanger avec vous sur le projet LNMP et, plus particulièrement ce soir, sur le contournement de Perpignan.

Cette réunion est organisée par les deux maîtres d'ouvrage du projet, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions, dans le cadre d'une concertation publique qui a démarré le 9 avril et qui se déroule jusqu'au 19 juin.

C'est une concertation préalable réglementaire, organisée sous l'égide de la Commission nationale du débat public (CNDP), qui a nommé trois garants chargés de veiller à la qualité et à la transparence des échanges : Vincent Delcroix, Anne-Isabelle Pardineille et Philippe Quévremont. Tout au long de cette concertation, on va parler du projet, de son opportunité, de ses caractéristiques techniques, de ses enjeux environnementaux et agricoles. L'objectif, c'est de vous informer, de vous donner des éléments de compréhension du projet, mais l'objectif, surtout, c'est de vous écouter, de répondre à vos questions et de récolter vos contributions.

Il y a un large dispositif de concertation qui est proposé. Un bilan officiel sera réalisé et rendu public. Un compte rendu exhaustif de cette réunion sera réalisé et rendu public

également. On va passer environ 2h30 ensemble ce soir pour échanger sur le projet et sur le contournement.

Après les mots d'accueil de madame la maire et des garants de la concertation, et une présentation synthétique du projet global, premier temps fort sur les grands enjeux du contournement de Perpignan : une présentation, suivie d'un moment d'échange avec vous en plénière.

Puis, deuxième temps fort : on a prévu un travail en sous-groupe, en atelier, sur un zoom sur Le Soler et sur les différentes solutions qui sont proposées au Soler, pour pouvoir approfondir en échange direct avec les maîtres d'ouvrage. Vous êtes très nombreux. On verra, au fur et à mesure de la réunion, si on arrive à passer en atelier ou si on reste en plénière.

On clôturera cette réunion par une restitution collective et la clôture de la réunion.

Vous le voyez, c'est une réunion de concertation avec plusieurs moments d'échange, qui se doivent de respecter ce qu'on appelle les règles d'or de la participation.

Tout d'abord, on s'écoute : on ne prend pas la parole tous en même temps. Lors des moments d'échange en plénière, je vous demanderai de lever la main : on vous apportera un micro. Je prendrai les questions par ordre d'apparition des bras levés.

Deuxième règle d'or : on se respecte. On ne s'interrompt pas. On garde une attitude et des mots respectueux. Je rappelle que la concertation, son objectif, ce n'est pas de mettre tout le monde d'accord, mais de permettre à chacun de s'exprimer.

Troisième règle d'or : vous êtes très nombreux ce soir, on partage la parole. Je vous demanderai de limiter vos interventions à 2-3 minutes pour qu'on puisse avoir un maximum de prises de parole et de diversité de points de vue.

Voilà. Vous avez tous les éléments sur le déroulé. Je vais maintenant passer la parole à madame la maire, Armelle Revel-Fourcade, qui vous accueille ici, au Soler.

Armelle Revel-Fourcade - maire de Le Soler

Merci à vous. Je vous remercie, à toutes et à tous, d'être venus en nombre ce soir.

Je suis rassurée de vous accueillir aussi nombreux. Je souhaite, avant de commencer mes propos, saluer les différents élus qui sont présents ce soir. D'abord, Alain Dario, maire de Peyrestortes.

Les élus également des communes de Toulouges, Baho, Rivesaltes et Espira-de-l'Agly. Et, bien entendu, les élus de la commune de Le Soler, qui sont en nombre ce soir.

Je salue également Stéphane Lubrano, directeur du projet LNMP chez SNCF Réseau ; les garants nommés par la Commission nationale du débat public ; vous, madame l'animatrice de la soirée ; et, bien sûr, tous les Solériens qui sont aujourd'hui concernés par cette réunion.

Votre présence témoigne de l'intérêt que vous portez à l'avenir de notre territoire, et je tiens à vous en remercier sincèrement.

Cette réunion, comme vous venez de le rappeler, s'inscrit dans le cadre de la concertation préalable organisée par la SNCF autour du projet de la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan, et plus précisément sur sa phase 2, entre Béziers et Perpignan, à l'horizon d'une mise en service en 2040, avec à la clé un gain de temps annoncé de 22 minutes.

Cette concertation est placée, comme vous l'a rappelé l'animatrice, sous l'égide de la Commission nationale du débat public. Elle a pour objet de prendre en compte l'évolution du contexte autour du projet, de recueillir votre avis, de relever vos propositions et observations sur l'opportunité du projet, ses caractéristiques et ses incidences environnementales, et d'échanger sur les différents scénarios envisagés.

Monsieur Lubrano vous présentera les grandes lignes du projet, Estelle en assurera l'animation. Et ce soir, je souhaite réaffirmer la position forte, constante et sans ambiguïté de la commune du Soler.

Nous sommes favorables, bien entendu, à la ligne à grande vitesse, mais opposés – et je dis bien opposés – au contournement ouest de Perpignan, qui va de Rivesaltes à Toulouges.

Aussi, avant de développer plus précisément les motifs que Le Soler porte depuis 2012, je vais laisser la parole à monsieur Lubrano. Et, bien entendu, je la reprendrai, si vous le permettez, avant qu'on commence les ateliers en sous-groupe, pour vous exposer très pleinement nos motifs.

Animation - Estelle Brasseur

Merci, madame la maire. On a évoqué la Commission nationale du débat public, et je donne la parole à Anne-Isabelle Pardineille, garante de la concertation.

Garant de la concertation - Anne-Isabelle Pardineille (CNDP)

Bonjour à toutes et à tous. Nous sommes heureux de voir beaucoup de monde. C'est vraiment la joie du garant de voir des réunions où il y a beaucoup de monde.

Qu'est-ce que la Commission nationale du débat public ? C'est une entité administrative indépendante, chargée de faire respecter le droit de chacun à participer aux décisions qui affectent son environnement. Ce droit est issu de la Convention d'Aarhus, il est constitutionnel, il est dans la Constitution.

Quand il y a des projets de ce type, des grands projets, le maître d'ouvrage est obligé de s'entourer de garants de la concertation. On est 200 en France. On est indépendants, neutres, et on n'est pas là pour donner un avis sur le fond : on ne va pas donner d'avis sur le projet.

On donne un avis sur la qualité de la concertation. On veille à ce que l'information du public soit bien faite. On a accompagné le maître d'ouvrage dans la rédaction du dossier et dans les notes de synthèse que vous avez pu vous procurer.

Ensuite, on veille aussi à ce que la participation puisse être générale : on a maillé le territoire de Béziers jusqu'à Perpignan, pour avoir des réunions chaque fois au plus près des citoyens et des citoyennes. On a mis des thèmes, on a fait des réunions thématiques. Il y aura aussi des réunions agriculture, environnement. Hier, on était à Fitou, sur le tunnel.

Aujourd'hui, on est au Soler pour le sujet qui vous intéresse le plus, c'est-à-dire l'impact que cette ligne peut avoir sur votre territoire. Le maître d'ouvrage va vous montrer les enjeux et les impacts de cette ligne.

On a une mission de recommandation : on recommande certaines pratiques aux maîtres d'ouvrage. Et on a aussi une mission d'observateur : on va observer si chacun a pu donner son opinion. On va vous écouter et on va faire entendre votre parole. Votre parole n'est pas perdue. Vous allez retrouver les synthèses, les verbatims et les comptes rendus de toutes les réunions sur le site.

À la fin de la concertation, on va écrire un bilan, qui sera rendu public. Il expliquera d'abord la qualité de la forme, la qualité de la concertation, et ensuite il reprendra l'argumentaire de chacune et de chacun, il le synthétisera, et ce sera une aide au maître d'ouvrage pour prendre sa décision.

Je sais qu'il y a beaucoup de concertations où l'on est parfois un peu déçus à la fin, mais là, j'espère que vous ne le serez pas. En tout cas, nous, on s'engage à ce que votre parole ne soit pas perdue, et que vous n'ayez pas perdu votre temps en venant cet après-midi, ce soir, à cette réunion.

On est à votre disposition pour parler à la fin. On a aussi un mail, qui est sur le site : si vous n'êtes pas satisfait du mode de concertation, vous pouvez nous envoyer un mail, et on vous répondra.

Animation - Estelle Brasseur

Merci beaucoup, Anne-Isabelle Pardineille, d'avoir rappelé le rôle de la CNDP, notamment ses belles valeurs. On va essayer, toutes et tous ensemble, ce soir, d'être à la hauteur de ses valeurs. Il est temps maintenant de commencer la présentation du projet. On vous propose une présentation synthétique et brève, en images, qui va vous donner un aperçu global du projet et de la concertation.

2 PRESENTATION DU PROJET

Diffusion de la vidéo de présentation du projet

Animation - Estelle Brasseur

Alors maintenant, pour approfondir certains points, je vous remercie d'accueillir Stéphane Lubrano, le directeur du projet LNMP chez SNCF Réseau. On va commencer par le commencement. Stéphane, d'abord, pourquoi une concertation sur la phase 2, maintenant ?

Stéphane Lubrano (SNCF Réseau)

Merci, Estelle. Alors, tout d'abord, bonjour et merci, comme le précisait madame la maire, d'être venus aussi nombreux. Les débats et les discussions seront nourris, et c'est l'objet de la concertation : donc merci à vous.

La première question, c'est : pourquoi on re-questionne ? On re-questionne le projet qui, aujourd'hui, est arrêté dans les documents d'urbanisme et par décision ministérielle. On le re-questionne parce que les études datent de 2009 à 2014-2015. Le territoire, depuis, a évolué. De nouveaux besoins de mobilité ont fait jour. On a aussi des problématiques et des sujets qui n'étaient pas pris en compte à l'époque, parce que pas aussi prégnants : notamment le changement climatique et la vulnérabilité de la ligne classique aux aléas.

Donc tous ces sujets nous ont imposé, et nous ont demandé de re-questionner la ligne. Et le territoire, aussi, nous l'a demandé. Dans la concertation continue qu'il y a eu en 2020 et dans l'enquête publique, on a eu des demandes du territoire de pouvoir revoir le projet et le re-questionner. Donc on le re-questionne à la demande du territoire, et pour répondre, effectivement, à son évolution.

Animation - Estelle Brasseur

Alors maintenant qu'on a en tête le pourquoi de la concertation, passons au pourquoi du projet. Pourquoi faut-il réaliser une ligne nouvelle ?

Stéphane Lubrano (SNCF Réseau)

La première question à laquelle on doit répondre dans cette concertation, ce n'est pas tant les fonctionnalités : c'est aussi pourquoi une ligne nouvelle ? Est-ce qu'on en veut toujours ? Est-ce qu'elle est vraiment utile au territoire ?

Donc la première question – et les réponses, en tout cas, les éléments de réponse qu'on peut apporter aujourd'hui à cette question – c'est : répondre tout simplement aux nouveaux besoins de mobilité, et aussi au développement du fret, à trois échelons.

Au niveau régional, local, on a un besoin d'augmentation des trafics TER, et la région porte ce développement. On a un besoin aussi de développement du fret de proximité : Port-la-Nouvelle, le port de Sète, la plateforme ferroviaire du Boulou. Donc ce projet permet de répondre à ces évolutions au niveau régional.

Au niveau national, c'est la grande vitesse, et c'est les temps de parcours que ce projet permet de réduire vers Montpellier, Lyon et Paris, ou Marseille. On a évoqué 22 minutes. 22 minutes, c'est le gain de temps apporté par la seconde phase. Donc, avec la première phase, on est à 40 minutes de gain de temps entre Perpignan et Montpellier, ce qui est quand même un gain de temps assez conséquent.

Et enfin, au niveau européen, puisqu'on est sur le corridor fret européen, avec une nécessité, un besoin et une demande de l'Europe d'arriver à consolider ce corridor entre l'Europe du Sud – l'Espagne – et l'Europe du Nord. Et aussi, on est sur le seul maillon manquant de grande vitesse entre l'Europe du Nord et l'Espagne. C'est l'une des premières raisons de la nécessité d'avoir une ligne nouvelle.

La deuxième, c'est pour constituer un doublet de ligne résilient face au changement climatique. Parce que la ligne existante, elle est indispensable au développement du territoire, pour les trains du quotidien, pour le fret de proximité, mais elle est vulnérable aux aléas climatiques. On le sait maintenant, et on a des études qu'on a déjà réalisées ; et on a d'autres études qu'on va mener. Sa vulnérabilité peut être, à l'échéance 2050 : on aura besoin de renforcer cette ligne, de faire des travaux, pour lui permettre de continuer à l'exploiter.

Et, aux horizons plus lointains – 2100 – en fonction des études qui sont en cours, notamment sur les différents aléas climatiques (dont les aléas de submersion), on devra sûrement la modifier : c'est-à-dire arriver à l'adapter de manière plus profonde au changement climatique pour la rendre résiliente et lui permettre d'être toujours exploitée. Et pour ça, la ligne nouvelle va venir en complément de la ligne existante : elle ne va pas venir la remplacer.

Cette ligne nouvelle va permettre de libérer ce qu'on appelle de la "capacité de travaux", c'est-à-dire du temps pour faire les travaux sur la ligne classique. On pourra reporter tous les trains sur la ligne nouvelle le temps de faire des travaux, sur des plages plus longues. Donc on pourra les faire de manière plus simple et plus rapide.

Et sans cette ligne nouvelle, on aurait souvent – ou en tout cas de plus en plus souvent, avec le changement climatique – une interruption de la continuité de service ferroviaire sur tout cet arc méditerranéen. Avec cette ligne nouvelle, on aura une alternative qui permettra de garantir cette continuité de service.

Animation - Estelle Brasseur

Maintenant qu'on a en tête des éléments de compréhension sur le pourquoi du projet, passons au comment, et plus particulièrement au contournement de Perpignan, qui est l'objet de notre réunion ce soir. Pourquoi un contournement ?

Stéphane Lubrano (SNCF Réseau)

Tout à fait. Déjà, un peu de contexte, notamment lié à l'augmentation du trafic fret, dont je vous parlais juste à l'instant.

Aujourd'hui, le trafic fret international est appelé à fortement augmenter, notamment en provenance et à destination de l'Espagne, avec le raccordement de tous les ports espagnols. On a déjà Barcelone qui l'est ; on va avoir Tarragone, Carthagène, Almeria, Malaga. Le tout avant 2032.

Tous ces ports vont être raccordés au réseau, ce qu'on appelle l'écartement des rails UIC international, ce qui permettra aux trains, du port jusqu'à l'Europe du Nord, de circuler sans avoir à changer de wagon – comme on le faisait habituellement à Cerbère, où on était obligés de transférer, parce que les rames et les rails n'étaient pas au même écartement.

Donc on a aujourd'hui ce plan de développement de l'Espagne, et on a vraiment une volonté et une demande très forte de tous les transporteurs, de toutes les entreprises ferroviaires, pour passer sur du fret ferroviaire, en provenance et à destination de l'Espagne.

Donc on a des croissances du trafic fret à l'international, mais il ne faut pas oublier non plus la demande et la croissance potentielle de trafic fret en local, notamment sur le site de Perpignan.

On a Port-la-Nouvelle, dont je vous parlais, aujourd'hui on a des voies de chargement qui sont en train d'être construites pour former des trains longs. Sur Sète, on a une plateforme multimodale qui vient d'être créée. Et sur Perpignan, on a deux choses : on a le chantier Saint-Charles, qui est aussi un outil très intéressant. Alors, il n'est peut-être pas utilisé aujourd'hui à sa pleine puissance, mais il est un outil très intéressant pour permettre aux transporteurs routiers de transborder sur le ferroviaire. Et on a aussi la plateforme multimodale du Boulou, avec l'autoroute ferroviaire, qui, elle aussi, est en développement : des projets sont en cours, des études sont en cours, pour pouvoir étendre ce chantier et augmenter le nombre d'allers-retours au départ de cette plateforme, parce que c'est réellement aussi une demande des transporteurs. On a, sur le port de Sète, aujourd'hui, un trafic en provenance de Turquie : on a des semi-remorques – donc des remorques – qui viennent en bateau jusqu'au port de Sète, et qui sont transférées sur des trains, sur le chantier multimodal, pour aller jusqu'à Calais.

Donc on a réellement une demande aussi de ce fret de proximité.

Alors, après, une fois que j'ai brossé ce contexte : à quoi ce contournement sert, à quoi il sert ?

Aujourd'hui, on s'aperçoit qu'on a un faisceau international sur la ligne Perpignan-Figueras, on a le chantier Saint-Charles, on a la gare de Perpignan, et on s'aperçoit qu'aujourd'hui, déjà, ce site commence à saturer à certaines périodes.

C'est-à-dire : à certaines périodes, on a du mal à réaliser les manœuvres nécessaires à la formation des trains, au départ de Saint-Charles ou du Boulou, et on commence déjà à avoir des difficultés à ne plus pouvoir répondre aux demandes des entreprises ferroviaires.

Or, le contournement permettra, dans ce cadre-là, de libérer de la capacité sur ce site de Perpignan, et permettra de développer la desserte voyageur, celle des trains du quotidien, et de développer le fret de proximité.

C'est-à-dire que tous les trains de fret, s'il n'y avait pas ce contournement, passeraient par Perpignan-centre. On prévoit un triplement du trafic international d'ici à la mise en place du projet. Donc on est à peu près à une soixantaine de trains qui devraient circuler par jour. Si ces trains passent tous en gare-centre de Perpignan, on n'aura plus de possibilité de développer le trafic TGV, ni le trafic TER.

Donc on a la nécessité de les faire circuler sur ce contournement, pour développer ces offres voyageurs. Et quel que soit le scénario retenu – mixte ou voyageurs – la très grande majorité des trains de marchandises emprunteront ce contournement.

Dans le dossier de concertation, vous avez trois scénarios de mixité. On a un scénario de référence, qui est un scénario voyageurs : c'est le scénario qui est aujourd'hui inscrit dans vos PLU, acté par décision ministérielle. Et deux variantes fret.

La différence, sur votre territoire, entre le scénario de référence et les deux scénarios fret se porte surtout sur le raccordement qui est ici – raccordement I –. Il y a le I et le J : on a deux raccordements au niveau de Rivesaltes.

Si la ligne, dans les variantes mixtes (et mixtes de Béziers, même de Montpellier, voire de Nîmes, avec le contournement de Nîmes-Montpellier jusqu'à Toulouse), les trains de fret en provenance de l'Espagne n'auront plus besoin d'emprunter la ligne classique : ils pourront continuer sur la ligne nouvelle.

Donc la différence qu'il y a entre les scénarios mixtes et le scénario voyageurs, sur votre territoire, c'est surtout la suppression d'un raccordement au niveau de Rivesaltes.

Un point aussi important pour votre territoire : dans cette concertation, vous avez vu, on concerte aussi sur les gares. Gare nouvelle : est-ce qu'il en faut ? Est-ce qu'il n'en faut pas ? Combien il en faut ? Deux ? Une ? Où est-ce qu'on les met ?

Et dans tous les scénarios qu'on vous a montrés, aucun scénario ne parle d'une gare nouvelle à Perpignan.

Pourquoi ? Parce qu'on a réinterrogé le territoire. Le territoire s'est exprimé très fortement – et les élus du territoire, lors de la concertation 2012-2014 – contre une gare nouvelle, parce que l'investissement réalisé en gare-centre était important, et que le souhait du territoire était que la desserte TGV se fasse par la gare-centre.

Donc aujourd'hui, le territoire – notamment dans les cahiers d'acteurs qu'on a pu faire, et dans les premières réunions – a confirmé cette demande. Donc on n'a pas proposé de scénario de gare nouvelle dans la concertation.

Après, vous pouvez vous exprimer aussi – et comme l'ont dit les garants, toutes les expressions et les avis seront recueillis – et on verra s'il y a besoin de réétudier. Mais aujourd'hui, le territoire ne l'a pas demandé.

Et je sais qu'il y a quelques craintes sur le fait que, sans gare nouvelle, les trains vont "shunter" Perpignan-centre. On pourra en discuter, j'imagine, sans aucun souci, dans les échanges.

Animation - Estelle Brasseur

On a les éléments de compréhension sur le pourquoi du contournement. Évoquons maintenant les enjeux que cela engendre sur les territoires.

Stéphane Lubrano (SNCF Réseau)

Oui. Alors, une fois qu'on a dit que le contournement est indispensable – en tout cas, indispensable pour pouvoir également satisfaire les besoins d'augmentation de trafic voyageurs – on est bien conscients qu'il a des impacts sur ce territoire.

Donc il y a des enjeux à prendre en compte et à traiter sur ce territoire : il y a des enjeux acoustiques et paysagers.

On a réalisé des études d'insertion paysagère. On a bien identifié – et on le sait – qu'une infrastructure de ce type-là a forcément des impacts sur un territoire. On ne peut pas les éviter tous. Donc il faut les traiter au mieux.

Déjà, il faut faire des tracés – mais ça, ce sera la concertation de 2027-2028 – faire des tracés qui permettent, à minima, d'éviter le mieux possible tous ces impacts. Et après, on les réduit. Et après, *in fine*, on les compense. Mais aujourd'hui, on les identifie, et on sait que, quels que soient les impacts – acoustiques ou paysagers – si on n'arrive pas à les éviter, on a des solutions pour les réduire ou les traiter.

On a – notamment pour tout ce qui est acoustique – des obligations légales à assumer. Donc on a des normes : on a des niveaux de bruit jour, des niveaux de bruit nuit, qu'il ne faut pas dépasser. Légalement, la loi nous impose de mettre des protections acoustiques pour atteindre ces niveaux de bruit. Et on a une obligation de résultat : c'est-à-dire qu'une fois qu'elles sont dimensionnées, une fois qu'elles sont mises en place, une fois que la ligne entre en exploitation, on est tenu de vous assurer que la manière dont on les a construites répond bien aux obligations. Et si on est en défaut, on se doit de modifier ces installations pour revenir aux seuils légaux.

Donc on a, notamment pour la partie réduction de bruit, différentes possibilités. Au plus près de la source: c'est-à-dire que, quand on veut amortir un bruit, il vaut mieux l'amortir très près de la source du bruit. Mais après, on peut le faire via des haies, via des merlons,

via des écrans anti-bruit. On a aussi des dispositifs d'absorption des vibrations – et donc du bruit – au niveau des traversées du rail.

Donc on a un certain nombre de solutions, en tout cas de dispositifs, qui permettent de minimiser, donc de réduire, ces impacts de bruit.

Sur la gestion paysagère, l'objet, c'est avant tout de travailler un tracé qui, naturellement, s'insère le mieux possible dans le paysage. Après, à certains moments, ce n'est pas possible. Donc on peut aussi traiter les abords de ce tracé par plusieurs opérations : on peut avoir des haies, comme on le voit effectivement sur la photo du haut ; on peut avoir des merlons de protection. Comme on peut avoir des merlons anti-bruit, on peut en avoir aussi des merlons pour protéger visuellement : c'est-à-dire pour qu'on ne voit pas la ligne. Et on peut avoir aussi, de la même manière que les murs anti-bruit (ou les murs anti-bruit qui peuvent servir aussi à protéger), donc à cacher la ligne nouvelle, par des murs de protection.

Ça, ce sont les impacts paysagers et acoustiques. Je vous l'ai dit : entre les deux solutions – variantes mixité et variante voyageurs – on a un raccordement qui n'est plus nécessaire. C'est le raccordement qui permettait aux trains, en venant de Narbonne par la ligne classique, d'emprunter le contournement pour aller en Espagne, ou l'inverse. Ce raccordement-là, aujourd'hui, si la ligne nouvelle est mixte, ne sera plus indispensable. Donc on ne le réalisera pas.

Donc si on ne le réalise pas, on aura toute une zone – ce que j'appelle une zone d'études, c'est la zone qui est dans les PLU aujourd'hui – dans toute cette zone-là, qui ne sera plus utile pour le projet. Elle sera rendue au territoire et aux communes et on libérera les PLU de ces zones.

Et sur ce faisceau-là, aujourd'hui, il y a un faisceau fret, qui avait pour fonctionnalité d'avoir des échanges de locomotive, ou des échanges de mécaniciens, ou des arrêts. Il faudra le replacer ailleurs : on ne sait pas encore où, mais il faudra aussi le réétudier, parce que les fonctionnalités qu'il avait quand il a été construit en 2012-2014, les besoins ne sont plus les mêmes. Donc on se doit de le re-questionner : le redimensionner, et voir où on peut le positionner.

Ça peut être dans cet environnement-là, mais ça peut être aussi en Espagne : il y a plusieurs solutions. Il faut qu'on travaille là avec nos collègues espagnols, avec les collègues des gestionnaires d'infrastructures qui font circuler les trains, pour savoir quelles sont les contraintes et quel est le meilleur endroit pour positionner ce faisceau fret.

Animation - Estelle Brasseur

On arrive au terme de la présentation de ce premier temps fort sur le contournement de Perpignan. Avant de vous passer la parole, madame Revel-Fourcade, vous souhaitez reprendre la parole pour approfondir le positionnement de la commune sur le projet. Donc on vous redonne la parole, comme convenu. Et après, on fera circuler le micro dans la salle.

Armelle Revel-Fourcade - maire de Le Soler

Oui, merci. Merci, monsieur Lubrano, d'avoir fait cette présentation. Donc, comme évoqué en préambule – je le disais tout à l'heure – nous sommes, bien entendu, favorables à une ligne grande vitesse, mais pas à n'importe quel prix ; et opposés au contournement ouest de Perpignan, qui va de Rivesaltes à Toulouges. D'ailleurs, le conseil municipal de la commune de Le Soler a délibéré en ce sens en 2012, en 2013, en 2014, en 2015, en 2018, en 2020 et en 2021.

Dans le cadre de la phase 2, mes équipes se sont également positionnées pour dire notre avis, pour donner notre avis lors des commissions consultatives et lors du dialogue territorial qui a débuté en 2024.

Et cette position, elle est également partagée par Perpignan Méditerranée Métropole, et par les communes concernées, qui se sont prononcées à plusieurs reprises, et qui le feront, d'ailleurs, dans le cadre de cette concertation avant le 19 juin prochain. Et que la commune de Le Soler réitérera le 11 juin, lors du prochain conseil municipal.

Alors, au-delà de cette opposition, je souhaite poser ce soir une question essentielle : pourquoi débattre aujourd'hui du projet de contournement de Perpignan d'une ligne à grande vitesse, puisqu'il semblerait – d'après ce que vous venez d'expliquer – que ce contournement ne concerne que le fret, et donc la nécessité n'est pas encore démontrée?

En effet, la question du contournement de Perpignan-Ouest semble aujourd'hui prématurée. Tout d'abord, à l'heure actuelle, nous n'avons toujours pas connaissance des résultats de l'étude prouvant la saturation du fret sur la gare de Perpignan.

Nous avons déjà demandé à Perpignan Méditerranée Métropole – lorsque l'équipe de la ville de Perpignan avait proposé une motion – d'avoir un retour de cette étude de saturation. Nous n'avons toujours pas les résultats. Aucun retour ne nous est parvenu sur ce point, et nous ne savons d'ailleurs pas si cette ligne nouvelle sera réellement mixte, c'est-à-dire à la fois voyageurs et fret. Donc il semblerait, a priori, qu'elle soit fret, d'après ce que je viens de comprendre.

Si toutefois ce contournement était mixte, cela sous-entendrait que les trains voyageraient par la voie de contournement, mais aussi par la gare de Perpignan, donc sur deux trajets. Même si, à court ou moyen terme, la SNCF a tendance à être rassurante sur le sujet, il n'en demeure pas moins qu'à long terme, nous pouvons nous interroger sur le devenir de la gare de Perpignan, et plus largement de notre territoire, si les trains se contentent de passer simplement par le contournement.

Par ailleurs, la commune a rencontré et adressé, à plusieurs reprises, des courriers à SNCF Réseau pour obtenir des précisions et des éclairages sur la réalisation du projet, sur son tracé – donc, a priori, sur l'impact : on va avoir des informations là-dessus. Mais nous avons préféré l'écrire sur les solutions techniques envisagées pour la traversée du territoire solérien. À ce jour, bien sûr, nous n'avons pas eu de réponse, puisque la concertation aura lieu en 2027.

Aussi, dans ces conditions, il nous apparaît difficile de se prononcer de manière éclairée sur la question de ce contournement, d'autant plus que ce contournement représente un coût estimé à 800 millions d'euros d'argent public, pour un projet dont l'utilité reste encore à démontrer. Alors, excusez-moi d'être un peu sarcastique, mais faire gagner 8 minutes – qui permettraient le contournement de Perpignan – à des fruits et légumes qui proviennent d'Afrique du Nord : je trouve que ça fait un peu cher la minute.

Sur le fond, notre opposition reste entière. La commune de Le Soler est la seule commune du département à être touchée par l'emprise du projet dans sa partie urbaine. Donc nous sommes très inquiets – et je dis bien très inquiets – sur les conséquences environnementales et sur les impacts sur la qualité de vie de nos habitants.

Dans le même temps, je souhaite réaffirmer notre soutien total à la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan, indispensable pour notre territoire. Nous l'attendons depuis 20 ans : c'est un atout considérable et indispensable pour le territoire catalan, son tourisme, son développement économique ; qui vient, en outre, répondre aux exigences fortes de développement durable en matière de mobilité – comme vous l'avez expliqué tout à l'heure – sur lesquelles la commune est très engagée.

Mais je le répète : rien ne justifie aujourd'hui d'imposer un contournement de Perpignan, aux conséquences aussi lourdes, sans preuve de sa nécessité. Aussi, je souhaite conclure sur deux décisions claires de la commune de Le Soler.

Premièrement : la commune de Le Soler va missionner – je vous le dis ce soir – un cabinet européen d'expertise indépendant, spécialisé sur les questions ferroviaires, fret et voyageurs, afin de vérifier le fondement réel de la nécessité de ce contournement, qui, aujourd'hui, je le rappelle, n'est pas démontré.

Et deuxièmement : la commune demande officiellement, ce soir – et je vous l'écrirai – que la question du contournement ouest de Perpignan soit retirée de la phase 2 de la concertation, et qu'elle fasse l'objet d'un traitement distinct, conditionné à des éléments objectifs et partagés, notamment en matière de saturation du fret.

Voilà, je vous remercie : c'était l'avis de la ville du Soler.

Animation - Estelle Brasseur

Merci beaucoup, madame la maire. C'était important que vous ayez ce temps de parole, pour que vous puissiez exprimer officiellement la position de la commune. Avant qu'on passe la parole à la salle, Stéphane Lubrano, est-ce que vous souhaitez répondre à quelques éléments ?

Stéphane Lubrano (SNCF Réseau)

On viendra répondre, en temps utile, aux questions que vous posez, aux demandes que vous avez : il n'y a pas de souci.

Et, bien entendu, tout à fait d'accord pour que vous missioniez un cabinet d'expertise. De toute façon, on n'a pas à être d'accord ou pas d'accord : c'est votre droit le plus strict de mandater un cabinet pour expertiser les données qu'on peut vous donner, et puis travailler avec eux, si nécessaire, et si vous le voulez, sur ce projet.

3 TEMPS D'ÉCHANGE

Animation - Estelle Brasseur

Très bien, alors merci. Vous avez maintenant la parole. Alors, je vous rappelle les quelques règles. Vous levez la main si vous souhaitez prendre la parole. Je vais prendre les questions, au fur et à mesure, par ordre chronologique des bras levés. On vous apportera un micro. Je vous demanderai, pour la fluidité des échanges, de vous présenter, de nous dire de quelle commune vous habitez, ou si vous êtes membre d'une organisation ou d'une association, et de limiter votre prise de parole à deux ou trois minutes, pour qu'un maximum de personnes puissent s'exprimer.

Alors, il y a des élus au premier rang, il y a les habitants autour. Je vous propose de faire parler peut-être un ou deux habitants, et de revenir vers vous après, si c'est d'accord pour vous. Je vous donnerai la parole, mais pour faire circuler. Alors on a ces quatre premières prises de parole : donc on va démarrer avec vous, monsieur.

Intervention du public - Perpignan (élu La France Insoumise)

Bonsoir, merci. À Perpignan, lors de la réunion précédente, j'avais posé une question de méthodologie, qui me posait un petit problème. Est-ce que ce projet est utile, acceptable et soutenable ? Et j'avais dit : il faudrait quand même qu'on sache par quoi il est composé et qu'on sache de quoi il en retourne. Ce projet de ligne nouvelle, pour moi, a deux utilités principales : au niveau écologique, c'est évident. Au niveau économique, oui, mais attention : il y a cinq conditions que je mets.

Un : la ligne doit être mixte. Le fret n'est pas une option. Sans fret, ce projet devient un grand projet inutile, imposé, écocide. Donc déjà, ça change beaucoup de choses.

Deuxième chose : pas de gares excentrées, parce qu'une partie des gains de temps seraient reperdus après, etc. Et surtout, ça consomme beaucoup d'espaces agricoles ou naturels. La consommation des espaces est considérable par rapport à ces gares nouvelles.

Troisième chose : garder le doublet, parce que je me projette sur le plus long terme. Peut-être que, dix ans après, on dira que ça coûte cher, après les submersions, d'entretenir la ligne ancienne, et finalement, on va en faire une friche ferroviaire, entre guillemets. Il y a un risque, parce qu'on sait très bien comment ça va quand on cherche des économies ensuite pour maintenir tout ça.

Quatrième élément, condition que je mets : la question des arrêts à Perpignan. Vous m'aviez dit : « Non, mais il y en aura plus ». J'en doute, parce que je crains un peu l'effet tunnel entre le triangle des trois métropoles – Montpellier, Toulouse, Barcelone –, que Perpignan soit un petit peu négligée et qu'il y ait un effet d'enclavement au centre d'un triangle, ce qui est un peu paradoxal.

Et dernière chose : le contournement au Soler, ce n'est pas possible. Il y a beaucoup d'autres contraintes qui ne seraient pas utiles et qui auraient du mal à faire accepter les contraintes individuelles. Et on sait très bien que, dès lors qu'il y a un intérêt général, les contraintes individuelles finissent par s'effacer. Mais dès lors qu'on comprend que non, ce n'est pas pour l'intérêt général, ça ne passe plus. Donc le contournement, c'est vraiment gaspiller des espaces, gaspiller une dynamique centrale au cœur de Perpignan.

Donc voilà les cinq conditions, pour qu'ensuite on dise : cette ligne est utile, soutenable, ce qui n'est pas gagné.

Stéphane Lubrano (SNCF Réseau)

Au moins pour clarifier un sujet qu'on entend assez souvent : « ce contournement, c'est un risque, et les TGV vont s'en servir pour desservir directement Narbonne ou Montpellier, Barcelone, Toulouse, Barcelone, sans s'arrêter à Perpignan ». Je vous mentirais en disant qu'il n'y a pas quelques TGV qui pourraient tirer tout droit. En revanche, quand on regarde nos études de trafic, on est sur un triplement de la desserte TGV de Perpignan. Aujourd'hui, tous les modèles que l'on peut faire tourner disent que tous les TGV s'arrêteront à Perpignan. Donc on est sur un triplement.

Et après, la quasi-totalité des TGV seront terminus/origine Perpignan. Et comme ils seront origine/terminus Perpignan, ils seront origine/terminus Perpignan-centre. Donc il n'y a pas un risque d'une perte de desserte de Perpignan. Au contraire, elle va très notablement augmenter.

Sans contournement, on n'aurait pas la capacité libérée en gare-centre, et on n'aura pas ce développement de l'offre, ni TGV ni TER.

Animation - Estelle Brasseur

Merci pour ces précisions, qui répondent à vos deux derniers points.

Intervention du public - Association PMCV

Bonjour. Je représente l'association Protection et maintien du cadre de vie (PMCV). Notre association est engagée depuis 1990, dans un combat toujours positif pour l'arrivée du TGV en Roussillon.

Notre association a pour but la défense de l'environnement et du patrimoine, ainsi que la sauvegarde des biens privés et publics, sur le secteur Peyrestortes, Baho, Villeneuve-

de-la-Rivière, Le Soler et Toulouges ; et sur demande des autres communes lorsqu'on nous engage, compte tenu de notre expérience dans le domaine.

Dans notre positionnement, vous le savez, vous le connaissez depuis longtemps : nous sommes contre le contournement de Perpignan. Nous pensons que, pour le Roussillon, ce contournement n'est qu'un droit de passage international, qui fait perdre à notre département tous les avantages de l'arrivée du TGV. Certains en ont un petit peu parlé : on peut avoir, au moins, des doutes.

Ça détruit notre environnement – ça, c'est vérifié –, en pleine Roussillon, notre territoire viticole, la qualité de vie pour six de nos villages, principalement. Parce qu'on parle de Le Soler, qui est partagé, mais Baho... je pourrais en parler.

Les raisons principales de notre positionnement, on les détaillera dans le cahier d'acteurs qu'on va rédiger : on a déjà pas mal avancé, c'est bien sûr l'impact environnemental. Quand on nous a parlé d'un remblai, on sait qu'il faudra qu'il passe en hauteur. Quelle hauteur de remblai ? That is the question. Dans tous les cas, je rappelle : les lotissements sont à moins de 300 mètres.

L'aspect financier aussi, pour nous, est important, au fur et à mesure qu'on a avancé dans nos réflexions, c'est les coûts exorbitants. On est passé à une ligne mixte, bien sûr : donc on change de braquet. Bien que nous, le contournement, il était déjà mixte. Pourquoi, on ne sait pas, mais il avait été prévu mixte. Ces coûts exorbitants : on est à 7 milliards d'euros. Ça fait réfléchir. Je rappelle : 40 % les collectivités, 40 % l'État. C'est nous. L'Europe, elle s'en tire bien...

On a également des doutes. Ces doutes, c'est peut-être dû, malheureusement, à notre expérience. Quant aux prévisions du nombre de voyageurs, et surtout pour le fret : moi, je dis toujours, les prévisions, c'est comme les promesses : n'engagent que ceux qui les croient.

Nous développerons donc ces éléments. Je ne vais pas monopoliser la parole, mais quand même : concernant notre questionnement, on en écrira pas mal. On parlera surtout du fret. Notamment, vous avez parlé de saturation. Nous, le dernier, c'est l'observatoire de la saturation de Perpignan-Nîmes, qui date de 2015, qui n'est pas inquiet pour Perpignan.

C'est sûr que si on parle de la ligne, ça posait des problèmes à Béziers, peut-être ; à Nîmes, sûrement. Mais Perpignan... Je rappelle quand même que le nombre de trains sur Perpignan, quand vous avez posé la question à Perpignan, c'est toujours assez flou ; mais, dans tous les cas, si on voit l'observatoire, c'était décrit : c'est moins de 100 trains globaux, entre TGV, etc.

Je rappelle aussi que, sur ce contournement, à l'heure actuelle, il ne passerait que quatre TGV, parce que Barcelone-Perpignan, il n'y a que quatre TGV par jour. C'est juste une parenthèse. Bon, ça permettra peut-être d'ouvrir, mais déjà : il faut 1h30 en TGV pour aller à Barcelone. C'est une réflexion aussi.

Moi, en conclusion, parce que je ne veux pas traîner non plus : nous, ce que nous souhaitons, c'est la mobilisation de tout le pays catalan. En particulier, je vais me

permettre d'interpeller la présidente du Conseil départemental, les députés et sénateurs de tout notre département, bien sûr, ainsi que tous les élus de PMM.

Je rappelle qu'à un moment donné – ce n'était pas si vieux que ça – le SCOT, 77 communes, avait, comme vous avez fait pour votre mairie, donné un avis très défavorable à ce contournement. Donc on voudrait qu'il y ait une suite, quand même.

Je rappelle que le choix de la concertation de 2009, de refuser une halte TGV à Rivesaltes et de privilégier la fameuse gare centre. Je rappelle : on devait devenir la banlieue de Barcelone ; on attend encore. Donc il doit rester cohérent et conduire, à notre avis, en 2026, au refus catégorique du contournement de Perpignan.

À titre personnel, je voudrais peut-être ajouter quelque chose. J'invite tous nos décideurs à sortir un peu du « quoi qu'il en coûte » et de gérer notre argent public comme si c'était leur propre denier. Et là, peut-être qu'on réfléchira un petit peu plus. Il y a des solutions pour le fret, si vraiment c'est ça qui compte. Il n'y a pas seulement le contournement.

Animation - Estelle Brasseur

Alors, merci, monsieur. Réaction de précision : c'était une prise de position de votre association.

Intervention du public - Habitante du Soler

Oui. Bonjour. Moi, je ne représente aucune association ni aucune prise de position politique. Ma famille vit juste là depuis des temps immémoriaux.

Et comme j'ai vu qu'il y avait plein de petites images où on comprenait bien, est-ce qu'il n'y en aurait pas une où on montrerait le tracé réel, voir qui ça impacte, des habitants de la commune, en fait ? Mais juste : si peut-être on pouvait voir le vrai tracé...

Animation - Estelle Brasseur

Alors, on a des éléments de présentation pour la deuxième partie sur le zoom sur Le Soler. Je ne suis pas sûre qu'on arrive à passer en groupe. Donc on peut les présenter maintenant, ou un peu plus tard. À voir comme vous le souhaitez.

Stéphane Lubrano (SNCF Réseau)

Ce que je disais tout à l'heure, c'est qu'aujourd'hui, on n'est pas à la concertation sur les tracés. Et c'est vrai qu'au regard des contraintes techniques qui existent aujourd'hui, pour raccorder le contournement de Perpignan à Toulouges sur la ligne Perpignan-Figueras, le point de raccordement existe : on ne peut pas en dévier.

Donc, oui : le tracé, la traversée du Soler... On a le tracé d'aujourd'hui, qui ne devrait pas bouger beaucoup. Donc on pourra vous le montrer. On peut vous le montrer tout de suite ?

Animation - Estelle Brasseur

Alors, ce que je propose, c'est... Est-ce qu'il y a encore des questions plus globales sur le contournement ? Donc on prend ces questions globales sur le contournement. Et après, on passe aux quelques slides de présentation. Je pense qu'on restera en plénière. Je regarde les garants, parce que vous êtes plus de 200 : ça me paraît difficile de passer en trois groupes.

Mais on a trois ou quatre slides de présentation sur le zoom sur Le Soler. Vous vous souvenez : c'était premier temps « contournement », deuxième temps « Le Soler ».

Donc on prend les questions. C'est la thématique de la réunion, mais on a bien prévu de parler spécifiquement de Le Soler. Alors on continue à prendre des questions générales.

Intervention du public - Association Trains en tête / usagers de transport

Bonsoir. Association Trains en tête, les usagers de la ligne Perpignan-Villefranche et conseiller national de la FNAUT, Fédération nationale des associations des usagers de transport.

Nous sommes très favorables à ce que la ligne soit mixte avec du fret. Ça nous paraît important, compte tenu du nombre de camions qui passent sur la A9 et la AP-7. Il faut vraiment se projeter vers l'avenir et avoir un fret ferroviaire.

Quand on a parlé, il y a de nombreuses années, d'une ligne LGV, d'un TGV à Perpignan, on nous vendait, à nous les Catalans du Nord, un rapprochement à trois quarts d'heure de Barcelone. Aujourd'hui, c'est impossible. Donc je suis inquiet quand j'entends parler de train terminus Perpignan ou départ Perpignan. Pourquoi pas ? Ça, c'est une question des opérateurs, je le sais. Mais pour les 150 km qui restent, aller jusqu'à Barcelone : pourquoi ? Simplement parce que c'est une grande métropole. Simplement aussi parce que le plus grand aéroport international que nous avons à côté, c'est celui-ci, à 160 km à Barcelone.

J'avais une question, mais madame le maire m'a répondu sur les 8 minutes. Effectivement, 8 minutes, si c'est le gain, ce n'est vraiment pas beaucoup. Mais aussi, la question à laquelle j'aimerais avoir une réponse, c'est : quelle est la position de la région Occitanie, Pays catalan ? Et quelle est la position aussi, évidemment, du département des Pyrénées-Orientales sur le contournement ? Merci.

Stéphane Lubrano (SNCF Réseau)

Une réaction sur le nombre de TGV terminus ou pas terminus : aujourd'hui, c'est juste un constat des études. C'est des services librement organisés. Donc, comme vous le disiez, ce sont les opérateurs, que ce soit SNCF Voyages, Renfe, Trenitalia, s'ils le souhaitent, qui choisiront de s'arrêter à Perpignan, parce que le potentiel commercial, il est là, et il n'est pas au-delà.

Aujourd'hui, toutes les études montrent que le potentiel commercial, c'est-à-dire le nombre d'habitants sur la collectivité de Perpignan, est tel que les opérateurs auront du mal à se passer d'un arrêt à Perpignan.

Aujourd'hui, on voit bien que la grande partie des TGV s'arrêtent à Perpignan, ne vont pas jusqu'à Barcelone, parce que le potentiel commercial n'est pas là-bas. Même si, pour un Catalan pur, peut-être que vous, vous aimeriez qu'il y ait plus d'allers-retours sur Barcelone. Une entreprise ferroviaire va raisonner sur du Paris-Barcelone, et peut-être que sur cette ligne-là, ils s'arrêteront à Perpignan.

Animation - Estelle Brasseur

Alors, on va continuer les questions sur le contournement, avant de passer au Soler.

Intervention du public - Maire de Peyrestortes

Bonsoir, monsieur Lubrano. Bonsoir, Armelle. Merci de nous accueillir dans ta belle commune du Soler. Bon, mon intervention, monsieur Lubrano, vous la connaissez depuis longtemps maintenant. On revient toujours aux mêmes choses.

D'abord, un petit point de finances. Je suis le vice-président aux finances de Perpignan Méditerranée Métropole, et j'ai l'impression qu'on est en train de financer un couloir européen au détriment de la France, parce que les pays qui nous entourent, l'Espagne et l'Italie, ils sont d'une vitalité extraordinaire à côté de nous, et notamment en matière d'agriculture.

Je vous le rappelle à chaque fois : de Rivesaltes au Soler, on a le territoire le plus porteur en matière agricole, au niveau de la vigne. On a une appellation qui s'appelle Rivesaltes, et la traversée de ce contournement nous enlève presque toutes les terres. Oui, parce qu'il y a le ballast. Bien sûr, ce n'est pas le passage, mais le ballast aussi. Donc on a beaucoup d'hectares qui disparaissent.

Aujourd'hui, on a irrigué la plaine du Roussillon. On a dépensé 2,5 millions environ pour irriguer la plaine du Roussillon. On a aussi deux caves coopératives qui sont en jeu. Vous allez me répondre qu'une est en très mauvaise posture, mais dans les dommages collatéraux que nous avons évoqués tout à l'heure, notamment le prix des 5 milliards à peu près, il faudra aussi ajouter tout ce qui va disparaître dans l'agriculture des Pyrénées-Orientales. Et je suis étonné qu'il n'y ait pas plus de voix qui s'élèvent pour crier au

secours, pour tout ce peuple rural qui est presque laissé de côté, même si vous allez me dire : « mais non, il va y avoir encore autre chose ».

Mais vous savez, on a regardé les autres régions. Je vois comment ça se passe, et on n'a pas les yeux fermés. Donc, moi, j'ai beaucoup de doutes. J'ai beaucoup de doutes là-dessus.

Ensuite, concernant le fret : je m'occupe aussi des conteneurs à Saint-Charles, et donc de ce qu'on charge sur le train. Pour être plus précis : on est en dessous de l'équilibre. Vous le savez très bien. On est en dessous de l'équilibre, ce qui veut dire qu'aujourd'hui, le besoin de fret – et je voudrais insister – n'est pas démontré.

Et il y a trop de camions sur les routes. Les camions sur les routes, c'est vrai, on s'en plaint tous, mais c'est une économie européenne. Nos voisins espagnols ont une économie sur les transports qui est énorme, deux ou trois fois la nôtre. Et je ne sais pas comment on fera pour les priver de cette économie. Donc ça, c'est encore des dégâts collatéraux qui vont se faire. J'intègre aussi les entreprises de transport des Pyrénées-Orientales. Voilà.

Alors tout ça me fait dire qu'avant de faire un contournement qui coûte des milliards et qui occasionne plein de dégâts collatéraux, il faudrait que SNCF Réseau soit sûr du besoin de fret qu'on a complètement.

Et pourquoi la ligne actuelle ? Vous allez avoir des possibilités techniques énormes, puisque vous voulez même faire un tunnel sous les Corbières. Pourquoi cette ligne qu'on a actuellement ne peut pas être aménagée, même s'il y a le climat qui va changer et qu'on sait que ça traverse un étang ? Mais vu les prouesses techniques que vous faites : comment tout ça ne peut pas être aménagé, de façon à ne pas faire autant de dégâts sur notre département ? Merci.

Stéphane Lubrano (SNCF Réseau)

Je le disais tout à l'heure : on est conscients – on l'a présenté – que tout grand projet d'infrastructure, que ce soit l'infrastructure routière ou ferroviaire, a un impact sur le territoire. Il a un impact paysager ; il a un impact sur l'environnement acoustique ; il a un impact sur l'économie, en espérant que cet impact sur l'économie soit compensé par le nombre de voyageurs supplémentaires et le développement d'un territoire. Mais il a aussi un impact sur l'agriculture : on le sait aussi.

Et on travaille sur ce projet-là, notamment pour mener à bien la concertation avec les chambres d'agriculture de l'Aude et des Pyrénées-Orientales. On ne prépare pas une concertation sans avoir travaillé avec les chambres d'agriculture. Dans ces projets-là, on essaie d'abord d'éviter les impacts, puis de les réduire. Et quand on ne peut pas les réduire, parce qu'on arrive à un tracé qui, techniquement, est suffisamment contraint pour se dire qu'on ne peut pas passer ailleurs, on cherche à les compenser.

Et on travaille là aussi avec les chambres d'agriculture, et on a des fonds spécifiques pour les mesures compensatoires de l'économie agricole, pour arriver à financer des projets. Et quand vous parlez d'irrigation : tous les réseaux qu'une ligne intercepte sont rétablis.

Intervention du public - Maire de Peyrestortes

On a aujourd'hui reçu une lettre de monsieur le préfet, qui nous avertit qu'ils vont pénétrer dans les propriétés privées pour valider le tracé. Alors je me demande si on n'est pas un peu décalés, vous comprenez.

Stéphane Lubrano (SNCF Réseau)

Je ne sais pas quel terme a été utilisé, Ça m'étonne.

Intervention du public - Maire de Peyrestortes

Je l'ai là.

Stéphane Lubrano (SNCF Réseau)

Oui, mais c'est une autorisation d'entrée sur les propriétés pour faire des inventaires. Pas pour valider les tracés : pour faire des inventaires faune, flore, habitat sur des zones telles qu'on vous les a présentées, sur des fuseaux. C'est-à-dire : pas sur le tracé ; sur des fuseaux, sur des zones importantes, pour regarder quelles sont les espèces et quelle est la biodiversité. Justement pour essayer, derrière, après, de les éviter. Donc on n'est pas au tracé.

Animation - Estelle Brasseur

Alors, je vous propose qu'on continue. Il y a aussi des instances de discussion pour les élus ; il y a des commissions consultatives aussi, où vous pouvez discuter. C'est important de donner la parole à tout le monde, je sais que j'ai deux prises de parole ici, des élus – notamment la position de la région, qui a été demandée.

Mais je me suis engagée visuellement avec trois personnes dans la salle, et je trouve important de respecter mes décisions visuelles quand je vous dis que c'est à vous.

Intervention du public - Habitant du Soler

Bonsoir. J'ai une question un peu technique, peut-être, qui porte sur la ligne mixte : comment l'exploitant envisage d'exploiter une ligne mixte, donc trains de voyageurs et trains de fret, sachant qu'a priori ça sera un peu saturé, et que les vitesses et les pentes sont différentes.

Stéphane Lubrano (SNCF Réseau)

Sur la ligne nouvelle, elle sera construite spécifiquement pour pouvoir accueillir des trains de fret : la différence, c'est qu'il faut des pentes plus faibles. Donc, une fois qu'elle est construite pour permettre les trains de fret, forcément les trains de voyageurs pourront circuler, parce que les contraintes sont plus faibles pour le voyageur que pour le fret. Donc elle sera mixte. C'est pour ça qu'on dit que c'est une ligne mixte, le contournement est mixte, et il n'y aura pas de souci pour faire circuler du fret ou du voyageur.

Après, il y a la manière dont est gérée l'exploitation, c'est-à-dire la succession des trains. Est-ce que des trains de voyageurs qui vont circuler à 300 km/h risquent de rattraper des trains de fret qui sont à 100, 120 ? Bien sûr. C'est pour ça que, généralement, dans ces lignes-là – et c'est le cas sur la phase 1, entre Montpellier et Béziers – on a des évitements fret : c'est-à-dire qu'on prévoit des installations, des voies supplémentaires (une de chaque côté), qui permettent de garer un train de fret pour laisser passer un train à grande vitesse, ce qui permet de fluidifier le trafic.

Et pour faire en sorte que les trains de fret cohabitent mieux avec les trains de voyageurs, on fait circuler les trains de fret en batterie, et les trains de voyageurs aussi en batterie, ce qui permet d'avoir une meilleure capacité sur la ligne nouvelle.

Donc il y a des méthodes pour bien faire cohabiter les trains de fret et les trains de voyageurs, et pour maximiser la capacité de la ligne nouvelle.

Intervention du public - Habitant du Soler

Alors, ces évitements, sauf erreur, je crois que c'est la Hollande qui l'a testé et abandonné.

Stéphane Lubrano (SNCF Réseau)

Je ne pense pas. Nous, on en a prévu sur la phase 1. Si on ne fait pas d'évitements, on fait sortir les trains de fret dans une gare pour les garer, et pour les ramener sur la ligne à un autre endroit. Donc il vaut mieux faire des évitements à un autre endroit.

Animation - Estelle Brasseur

Je vous propose d'enchaîner. Il y avait madame : si vous pouviez relever la main.

Intervention du public - Habitante du Soler

Merci. Bonjour. Je suis catalane et solérienne. Je remercie Armelle d'avoir concrètement dit ce qu'on pensait tous. Je pense que nous avons, en effet, besoin de cette ligne, parce que notre économie en a besoin.

Par contre, moi, j'ai vraiment peur des conséquences, et je n'ai pas l'impression qu'on me parle vraiment de ce qui se passerait si on évitait ce contournement : qu'est-ce qui se passerait si on ne passait pas par Le Soler ? Et qu'est-ce qui s'est passé dans les autres villes où, finalement, ce tracé est passé ? Quelles conséquences pour les habitants aujourd'hui ?

Stéphane Lubrano (SNCF Réseau)

Alors, je sais très bien que je ne vous convaincras pas aujourd'hui de l'utilité du contournement. Dans la concertation, ce qu'on va faire, c'est de vous exposer les arguments sur l'utilité de ce contournement, pour y dévier les trains de fret et y développer le trafic voyageurs en gare-centre.

Les études de trafic, telles que je vous en parle aujourd'hui – c'est-à-dire : quelles sont les prévisions de trafic fret ou voyageurs dans les prochaines années –, on les refait et on les réactualise très régulièrement. On va les réactualiser une nouvelle fois en 2028-2029, une fois que les tracés seront faits, pour le dossier support à enquête publique. Donc on sait que ça bouge, et on sait qu'on doit, à chaque fois, refaire les études pour être le plus précis possible et le plus proche possible de la réalité.

Si on ne fait pas le contournement, tout le développement du trafic fret qui vient d'Espagne traversera Perpignan-centre. Donc il y aura beaucoup plus de nuisances sur Perpignan-centre, qui est une ligne qui n'est pas, aujourd'hui, protégée, ni du point de vue acoustique, ni du point de vue paysager. On ne pourra pas développer le nombre de TGV qui vont desservir Perpignan, ni développer le nombre de TER, tel que le souhaite la région.

Animation - Estelle Brasseur

Alors, attendez. Je ne peux pas donner le micro à tout le monde. Vous voulez intervenir tout de suite ? Je laisse la parole au garant de la CNDP. Merci.

Garant de la concertation - Philippe Quévremont (CNDP)

Nous sommes là pour vérifier le droit du public, et il me semblait qu'il y avait une réponse qui n'avait pas été faite : c'est la question précédente, à savoir : est-ce que le contournement peut passer par un autre endroit que par Le Soler ? Pourquoi Le Soler ?

Stéphane Lubrano (SNCF Réseau)

Je peux y répondre à nouveau. Je disais tout à l'heure que le point d'insertion de ce contournement est déjà prévu sur la ligne Perpignan-Figueras.

Sur cette ligne-là, sur la commune de Toulouges, il y a déjà ce qu'on appelle le point de raccordement. Donc on sera obligés de venir se raccorder ici. On ne peut pas le changer, parce qu'il est aujourd'hui dans la DUP qui a servi à construire ce projet. Il est dans les emplacements réservés. Il est dans la justification de l'utilité publique de ce projet. On ne peut pas, aujourd'hui, le déplacer. C'est vraiment une contrainte.

Et, derrière les contraintes ferroviaires, et notamment de tracé, on est très proches de la commune du Soler, et très proches de la commune de Toulouges. Et si on trace, on passe forcément dans la commune du Soler. Aujourd'hui, techniquement, on ne peut pas faire autrement.

Après, si l'association PMCV avait proposé un tracé, on l'aurait étudié. Si le bureau d'études que vous sollicitez, madame la maire, nous propose un autre tracé, on l'étudiera.

Enfin, si vous nous reproposez un autre tracé – même PMCV – on l'étudiera.

On ne peut pas dire aujourd'hui qu'on relance une concertation, qu'on va discuter aujourd'hui des fonctionnalités et, l'année prochaine, des tracés, en disant : « il n'y a que nos tracés qui sont bons, on n'étudie que les nôtres ». Si vous nous refaites des propositions, on les prendra et on les étudiera.

Animation - Estelle Brasseur

Madame, je vous ai déjà donné la parole tout à l'heure. On vous ramène le micro une fois, parce qu'on évite les ping-pong. Et après, je passe à monsieur, et après je viens ici.

Intervention du public - Habitante

Je suis désolée, mais j'ai l'impression que c'est plus, aujourd'hui, une présentation qu'une concertation.

Stéphane Lubrano (SNCF Réseau)

C'est-à-dire que nous, on vous présente différentes options, différents projets, et on en discute. Donc, effectivement, on vous présente le résultat de nos études et on en discute ce soir. Donc on concerta ce soir.

C'était le cas sur Fitou, hier : l'expression du public est importante. C'est le moment de le faire. C'est le moment de le faire aussi après, sur le site, pour que vos avis soient pris en compte, entendus et examinés derrière.

Alors, on termine sur ce point de raccordement. Comme tout grand projet d'infrastructure, on a des contraintes. Sur Le Soler, aujourd'hui, tous les tracés que nous avons étudiés passent dans Le Soler. Maintenant, on pourra regarder comment on travaille sur ces tracés, comment on les intègre mieux dans le territoire. Est-ce qu'on fait des tranchées couvertes plus longues ? Comment on peut faire en sorte que ce projet ait le moins d'impact possible, ou réduire l'impact de ce projet sur le territoire du Soler ?

Animation - Estelle Brasseur

Alors, monsieur, c'est à vous.

Intervention du public - Voyageur / habitant du département

Je suis simplement voyageur et habitant du département. L'intérêt d'avoir un TGV, c'est de pouvoir prendre le TGV à Perpignan.

J'ai l'impression que le débat est un peu biaisé, parce que vous vous dites que ça va dépendre des opérateurs. Le financement, lui, est obligatoire, si j'ai bien compris. Par contre, le passage du TGV, on verra. Donc, à mon avis, il faudrait conditionner le financement des acteurs locaux au fait qu'il y ait des TGV qui s'arrêtent à Perpignan.

Parce qu'on a déjà l'exemple du TGV Perpignan-Barcelone : on nous avait dit que ce serait bien d'aller à Barcelone, etc. Et aujourd'hui, pour aller à Barcelone, c'est plus pratique d'aller en bus – même éventuellement avec des filiales de la SNCF – qu'en train, et même en TGV. C'est la réalité. Et on est loin, très, très loin des gains de temps qu'on nous avait annoncés. C'est-à-dire qu'on nous avait dit, pour aller à Barcelone : environ 40 minutes, etc. Donc aujourd'hui, on nous parle de gagner 22 minutes ou 40 minutes. On ne nous a pas dit les 22 minutes : d'où à où.

J'ai l'impression qu'on risque de perdre plutôt trois heures, le jour où on aura le TGV, parce qu'il faudra qu'on prenne un train à Perpignan pour aller à Montpellier, prendre un TGV pour aller quelque part. Parce qu'aujourd'hui, le problème du département, c'est ça. Enfin, moi, je travaille ici, dans le département : c'est les déplacements.

Est-ce qu'on peut conditionner le financement des collectivités locales – et donc des habitants comme moi – au fait que les TGV s'arrêtent, dans une proportion définie, à la gare de Perpignan ?

Stéphane Lubrano (SNCF Réseau)

Ma réponse est claire : non, ce n'est pas possible. La loi, l'Europe et l'État français ont fait en sorte que la grande vitesse soit libéralisée : il n'y a plus de service public de la grande vitesse.

Plus personne – aucun élu – ne peut imposer à une entreprise ferroviaire (que ce soit SNCF Voyageurs, Renfe, Trenitalia, Deutsche Bahn ...) de s'arrêter, ou même de circuler sur une voie. Si la Renfe n'a plus envie de desservir Toulouse (ce qui s'est passé : elle avait commencé, ça ne l'intéressait plus, elle a abandonné), personne, aucun élu, n'a le droit et ne peut imposer à une entreprise ferroviaire grande vitesse de s'arrêter.

Le rôle de SNCF Réseau, c'est de faire en sorte que cette infrastructure soit la plus qualitative possible, pour que les entreprises ferroviaires aient aussi les meilleurs sillons

– c’est-à-dire la meilleure qualité de service – et aient envie de l’emprunter pour aller desservir un territoire.

C’est ce que démontrent nos études de trafic, qui permettent d’avoir une idée – ce n’est pas un chiffre précis – du potentiel de desserte en fonction des différents scénarios.

Et aujourd’hui, toutes ces études montrent que la desserte de Perpignan sera beaucoup plus importante : jusqu’à trois fois plus importante en TàGV, avec cette infrastructure.

Animation - Estelle Brasseur

Je vous demande de respecter les règles et d’éviter les interpellations en direct, parce que j’ai des personnes qui attendent depuis longtemps la parole. Monsieur, c’est à vous.

Intervention du public - Ancien maire de Perpignan

Jean-Marc Pujol, ancien maire de Perpignan, président de la communauté urbaine La Métropole. Je pense que c’est une erreur de faire un contournement, pour deux raisons.

La première, c’est qu’on a eu beaucoup d’études. Et, étant ancien élu, j’ai eu toutes les études nous expliquant que, lorsqu’on construirait le tunnel sous les Pyrénées, il y allait avoir un trafic extraordinaire. Ça a fini par un dépôt de bilan de la société qui avait été choisie, et qui avait investi en fonction des études qu’on lui avait fournies, à tel point que l’État français et l’État espagnol ont dû reprendre les dettes pour permettre une continuation marginale, puisqu’une part importante du fret venant d’Espagne, aujourd’hui, passe toujours par le même endroit, c’est-à-dire par Cerbère. Donc permettez-moi de douter sur ces études, puisque là, nous avons eu un cas très précis d’études qui allaient nous expliquer que l’amortissement se ferait. Ça n’a pas été le cas.

Deuxièmement, le vice-président chargé des finances a la responsabilité de Perpignan Saint-Charles Conteneur Terminal, que j’ai dû assumer aussi. C’est simple : depuis, c’est une société qui est quasiment en cessation de paiement. C’est une société, aujourd’hui, qui était chargée, à Saint-Charles, justement, d’avoir des sillons pour transporter du fret, sauf qu’on ne peut pas payer la SNCF sur le loyer, parce qu’on n’a pas l’argent pour, et on perd de l’argent chaque année, avec un investissement public de l’ensemble du terminal : donc économie zéro. Ça, c’est le deuxième sujet.

Pour moi, les prévisions, aujourd’hui, en matière de fret, j’en doute. Après, je les accepte, mais j’en doute, pour deux raisons.

La première : il y avait aussi un train illusoire qui s’appelait Perpignan-Rungis, où on nous a expliqué pendant des années qu’on allait mettre nos produits, nos abricots, pour les amener à Rungis. Il y n’ a pas un des agriculteurs ici, pour savoir qu’il n’y a pas un seul agriculteur qui peut mettre un abricot dans un train en étant sûr qu’à Rungis, il va arriver dans les délais. Bon : donc c’est une fiction. C’est une fiction.

Et d’ailleurs, tout Saint-Charles, aujourd’hui, ne compte en rien sur le transport ferroviaire, pour des raisons qui sont liées aux produits frais. Ce n’est pas une critique de la SNCF.

Et les Espagnols, aujourd'hui, sont dans la même situation : s'ils pouvaient envoyer leurs produits du fin fond de l'Espagne en train, ils le feraient, mais ils ne peuvent pas. Parce que le camion qui est chargé, où il va : il va peut-être s'arrêter à Barcelone, il va s'arrêter à Perpignan, il va livrer trois palettes ailleurs. Donc la souplesse, aujourd'hui, du transport, en matière de fruits et légumes, est un élément essentiel. Et le train ne se substituerait pas à cet aspect-là. Je parle de cet aspect.

Le troisième élément que je voulais souligner, c'est que faire un contournement qui va coûter entre 700 et 800 millions d'euros, alors qu'on a des difficultés, aujourd'hui, pour faire aboutir le TGV à Béziers... Excusez-moi de vous le dire : je pense que ce sont des prévisions qui sont illusoires.

Après, je peux entendre. Et j'ai quand même en mémoire, pour finir sur un ton humoristique, un grand débat que j'ai eu, à l'époque, avec un de mes prédécesseurs, il y a une quarantaine d'années, sur le cône de bruit de l'aéroport de Perpignan. Je vois monsieur le maire de Peyrestortes qui rigole.

On avait fait venir les spécialistes de la navigation aérienne, parce qu'ils nous expliquaient que, dans notre plan d'urbanisme, il fallait revoir le cône de bruit pour interdire, notamment, les constructions, parce que, dans les années 2020, il y aurait 40 allers-retours par jour en matière d'avions. Il y en a six. Voilà.

Donc attention, attention, attention.

Stéphane Lubrano (SNCF Réseau)

Sur le modèle économique de Perpignan Saint-Charles, je ne sais pas : je ne pourrais pas vous répondre.

Sur le rail, ROCA, ce fameux train à Rungis, Pour la petite histoire, j'ai travaillé dans le poste d'aiguillage de Perpignan, et donc je l'ai fait circuler. Ce train, il fallait faire très attention, et l'envoyer pile à l'heure, parce que c'était un train important.

Si aujourd'hui il ne circule pas, et si vous dites qu'il n'arrivait peut-être pas à l'heure, c'est parce que, justement, on avait des difficultés à trouver le bon sillon, parce qu'il traversait toute la France par un nombre de lignes totalement différentes, avec des travaux, parce que des lignes anciennes.

L'objet de ces lignes nouvelles, c'est bien d'offrir une qualité de service et une fiabilité de l'infrastructure, qui vont garantir aux entreprises ferroviaires fret, qui recherchent de la fiabilité. Elles en ont besoin : elles travaillent en juste-à-temps, elles sont en flux tendu. Alors, les fruits, les légumes frais, c'est encore peut-être pire. Elles ont besoin de cette qualité de service.

Et la ligne nouvelle, ces nouvelles infrastructures, leur donnent – en tout cas, c'est notre rôle d'assurer que ces infrastructures, telles qu'on les construit, permettent d'assurer cette fiabilité, cette qualité de service – pour les transporteurs.

Animation - Estelle Brasseur

Alors on arrive à vous, monsieur : Julien Baraillé, conseiller régional. Merci de votre patience.

Intervention du public - Conseiller régional

Écoutez : pour la région, en fait, il y a deux sujets, parce qu'on parle du contournement, on parle de la ligne nouvelle, on mélange un peu tout. Il y a le voyageur, il y a le fret.

D'abord, la ligne nouvelle, elle est nécessaire. Elle est nécessaire pour raccorder Perpignan, finalement, tout simplement à Montpellier, déjà, et puis au reste de la France.

Elle est nécessaire, parce qu'elle permettra aussi, avec un autre tracé, de pouvoir augmenter les cadences de nos trains régionaux sur l'ancienne ligne, entre autres. Donc c'est quelque chose d'extrêmement important.

Il faut quand même qu'on ait tous l'idée qu'on a 41 000 habitants de plus, chaque année, en Occitanie, sur l'ensemble de notre région. On comprend toutes et tous que, que ce soit par rapport au fret, mais que ce soit par rapport aussi aux voyageurs, en tout cas, nos réseaux routiers ne seront pas capables, à un moment donné, de pouvoir fonctionner avec ces augmentations de population extrêmement importantes.

Pour ce qui est du contournement : pour moi, le contournement, c'est véritablement une problématique fret, pas forcément une problématique voyageurs. C'est-à-dire que si la question, ce soir, c'est de se poser la question de savoir si le contournement est nécessaire pour la LGV, je pense qu'on pourrait quand même en discuter, parce qu'effectivement, on peut se poser véritablement la question de l'intérêt.

Par contre, sur la partie fret, il y a un intérêt. Et la question qui a été posée tout à l'heure – tout simplement sur le fait : est-ce que, finalement, on est obligés d'avoir un contournement ? –, la question, en fait, on tourne autour : quel est le besoin fret dans les années à venir ?

C'est-à-dire que soit on prévoit l'avenir, et effectivement on pense à ce contournement, parce qu'on pense que, par rapport au développement qui se passe en Espagne... Regardez quand même : en Espagne, tous les ports espagnols sont en train d'être raccrochés au rail.

Donc ces trains vont arriver quand même à la frontière, à un moment donné.

Donc c'est un choix politique : est-ce qu'on pense, dans l'avenir, que le choix politique, c'est que, quand ça va arriver à la frontière, on augmente encore le nombre de camions qui vont prendre ces différentes marchandises ? Ou est-ce qu'on se pose la question d'un contournement fret, pour faire en sorte que ce parcours de fret sur train puisse continuer ? Mais véritablement, c'est ça le problème : c'est le choix politique. Qu'est-ce qu'on souhaite pour l'avenir ?

Donc la région, aujourd'hui, effectivement, sur les projections telles qu'elles sont, est favorable à un contournement fret.

Ensuite, sur le plan voyageurs, je viens de le dire : je pense que ce n'est pas la question, en tout cas, sur le contournement.

Animation - Estelle Brasseur

Alors, merci. J'ai vu trois prises de parole. Avant, j'ai eu une demande des garants, puisqu'il a été demandé, dans une des contributions, la position du département. Je sais qu'il y a des conseillers départementaux ici. Monsieur, je pense que vous souhaitez prendre la parole au nom du département, et après, on prendra les trois prises de parole que j'ai indiquées. Merci.

Intervention du public - Département des Pyrénées-Orientales

Bonsoir à toutes et à tous, Conseiller départemental du canton Vallée de la Têt. Sachez que je soutiens à 300 % la position de madame Revel-Fourcade, parce que, pour moi, le tracé donne tout au fret : c'est ce que cela va devenir. Pas que voyageurs, ça va être tout fret.

Il y a, premièrement – et monsieur Dario l'a rappelé – la question de la protection du foncier agricole. Le département refuse que le tracé laisse et balaie des vignobles et les terres maraîchères de la plaine du Roussillon, sans garantie stricte pour nos agriculteurs.

Deuxièmement, vous parliez tout à l'heure des protections pour les nuisances sonores. Je viens de le vérifier : le passage de trains de fret la nuit est une source de grande inquiétude pour les communes traversées par le contournement. Alors sachez que je soutiendrai à fond la position de Mme la maire, et que le Conseil Départemental le soutiendra aussi.

Animation - Estelle Brasseur

Donc voilà la position du département, exprimée comme vous l'aviez souhaité. Alors, on est à monsieur ici, et après, ce sera vous, monsieur.

Intervention du public - Association PMCV

Bonsoir à tous. Je fais partie de l'association PMCV. Simplement sur le fret : parce que, la population, on entend souvent : « le fret va remplacer tout ce qui se passe sur l'autoroute ». Un simple calcul fait qu'un train représente 52 camions. Il faudrait donc 700 camions – fret, 700 fret – par jour, pour égaler ce volume.

Donc il faut dire que le fret, ça ne pourra jamais compenser ça. Alors, bien sûr, une petite partie, etc. Mais c'est très faible, alors qu'on a l'impression que ça effacerait tout.

Alors après, on verra avec madame la maire un autre tracé, puisque le nôtre avait été rejeté. Il y a peut-être un autre détournement qui simplifierait par rapport à Perpignan, et

qui pourrait être beaucoup plus court, en allant directement à Saint-Charles, en arrivant de Rivesaltes, et qui servirait au fret. Voilà. Mais là, il faut trouver le bon endroit pour passer, mais sans passer par aucun des villages. Voilà, c'est tout.

Stéphane Lubrano (SNCF Réseau)

Si vous nous proposez un autre tracé, on le réétudiera. Il n'y a pas de souci, donc n'hésitez pas.

Pour le basculement des poids lourds sur les trains de fret : aujourd'hui, on a entre 12 000 et 14 000 poids lourds par jour, à la frontière. Ça fait 250 trains de fret. Ça n'en fait pas 700. Mais 250, on n'aura pas les capacités non plus de les faire circuler sur les lignes. Le projet n'est pas fait pour substituer et supprimer tous les poids lourds de l'autoroute. C'est impossible.

Alors déjà parce qu'on n'aura pas les capacités sur l'infrastructure ; mais aussi, pour le faire, il faudrait qu'il y ait une incitation, peut-être législative, qui oblige – comme en Suisse – tous les transporteurs qui traversent la France à se reporter sur le train, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui.

Intervention du public - Habitant du Soler

Bonsoir. Vous nous parlez d'un contournement avec des voies mixtes, donc fret et passagers. Et vous nous avez dit que, pour les passagers, nous passerons par la gare centrale de Perpignan.

Et derrière, vous nous dites que ce sont les agents – les sociétés ferroviaires – qui choisiront s'ils feront un arrêt ou pas. Comment vous pouvez être sûr qu'à ce moment-là, une fois que le contournement sera fait, on sera desservi à Perpignan ?

Stéphane Lubrano (SNCF Réseau)

Aujourd'hui, quels que soient les projets d'infrastructure ferroviaire ou routière, il y a des études de trafic qui utilisent les mêmes modèles tout le temps, qui se basent sur les potentiels commerciaux, l'attractivité d'un territoire. Et, en fonction de l'infrastructure qu'on réalise, des gains de temps, de l'intérêt qu'elle peut emprunter, ces modèles donnent des prévisions de trafic voyageur et des prévisions de desserte.

Et aujourd'hui, tous ces modèles qu'on fait tourner – ce sont des modèles mathématiques, on est d'accord : on n'a pas de boule de cristal –, ce sont des modèles qui sont appliqués à tous les grands projets, partout en France, et qui donnent quand même des résultats.

Et tous ces modèles nous disent qu'aujourd'hui, aucune entreprise ferroviaire n'a intérêt à ne pas s'arrêter à Perpignan, parce qu'elle va se priver d'un potentiel commercial pour remplir ses trains. Vous êtes quand même sur une agglomération qui est importante, et

un opérateur ferroviaire aura vraiment besoin, pour remplir ses trains, de s'arrêter sur Perpignan.

Intervention du public - Habitant du Soler

Donc, pour venir s'arrêter à Perpignan, ils vont devoir passer par la gare centrale et reprendre le tracé Saint-Charles pour venir se reprendre sur Toulouges. Donc, pourquoi cette déviation, si ce n'est que pour le fret ? Ou alors pour contourner Perpignan en direct et ne pas être desservi ?

Stéphane Lubrano (SNCF Réseau)

Oui, vous avez raison. Les TGV vont sortir, avec le raccordement à Rivesaltes, prendre la ligne classique, desservir Perpignan-centre et reprendre la ligne Perpignan-Figueras pour aller sur Barcelone.

Le contournement, jusqu'à présent, on ne l'appelait pas contournement de Perpignan : on l'appelait contournement fret de Perpignan. C'est une ligne mixte, mais sa raison d'être, avant tout, c'est d'y faire circuler les trains de fret, pour désengorger, dé-saturer la gare de Perpignan et le site de Perpignan, pour que les entreprises ferroviaires voyageurs aient les meilleurs sillons possibles, aux meilleurs horaires possibles, pour venir s'arrêter et desservir Perpignan-centre.

Animation - Estelle Brasseur

Alors, c'est à vous, madame. Merci pour votre patience.

Intervention du public - habitante et élue municipale de Baho

Moi, je suis là ce soir avec une double casquette. Je suis tout d'abord habitante de Baho depuis 46 ans, et donc j'ai assisté à toutes les réunions depuis tout ce temps – en tout cas, depuis plus de 20 ans. Donc j'entends parler de ce projet depuis très longtemps.

Donc j'ai vu le projet... demandé et rejeté ; j'ai vu la gare... je ne sais où, et puis rejetée. Bref : j'ai vu pas mal de choses.

Je suis aussi élue à la commune de Baho, donc je représente aujourd'hui le maire de Baho, Patrick Got. Je vais prendre la parole pour lui, tout d'abord. Et ensuite, je vais vous poser une question, ou deux. Je vais me poser, parce que je tremble un peu, parce que ce sujet me tient à cœur.

Donc, la commune de Baho souhaite s'exprimer dans le cadre de la concertation préalable relative au projet de la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan, concernant la phase 2 entre Béziers et Perpignan.

Tout d'abord, la commune tient à affirmer clairement qu'elle n'est pas opposée à l'arrivée du TGV en gare de Perpignan. Au contraire, elle reconnaît pleinement l'intérêt du développement du transport ferroviaire à grande vitesse, qui constitue un levier important d'attractivité, de développement économique et d'amélioration de la mobilité pour notre territoire.

En revanche, la commune exprime une opposition ferme et motivée au projet de contournement de Perpignan, tel qu'il est envisagé. Ce tracé engendrerait des impacts significatifs sur les communes concernées, tant en matière d'aménagement du territoire, de préservation des espaces naturels et agricoles, que de qualité de vie des habitants.

Par ailleurs, la commune considère que les bénéfices attendus de ce contournement ne sont pas proportionnés aux coûts économiques, environnementaux et sociaux qu'il induirait. Dans un contexte budgétaire contraint, il apparaît nécessaire de privilégier des solutions optimisant les infrastructures existantes.

Concernant le transport du fret, la commune estime qu'il peut continuer à transiter par la gare de Perpignan qui, à ce jour, ne présente pas de saturation avérée, me semble-t-il. En tout cas, on l'a bien dit.

Dès lors, la création d'un contournement spécifique ne semble pas justifiée au regard des besoins actuels. En conséquence, la commune de Baho appelle à une réévaluation du projet en privilégiant :

- le renforcement et l'optimisation des infrastructures existantes ;
- la valorisation de la gare de Perpignan comme un nœud ferroviaire central ;
- une approche équilibrée conciliant développement des mobilités et respect des territoires.

La commune restera attentive aux suites données à cette concertation, et souhaite que les contributions des collectivités locales soient pleinement prises en compte. Donc ça, c'était le mot de mon maire, que je suis évidemment de près. Je suis aussi les communes des alentours. Merci de ce que vous avez prononcé jusqu'à maintenant.

Maintenant, j'ai une question à vous poser qui est personnelle. Je vais parler avec mes tripes. Là, c'est l'habitante qui parle. Là, vous nous parlez d'une concertation ce soir : très bien. On a tous le droit à la parole : c'est très bien aussi. Vous n'avez pas trop apporté de réponses, quand même, je trouve. En tout cas, je ne les ai pas trop entendues.

Pourquoi parler d'une concertation aujourd'hui sur le contournement et du tracé dans un an, alors que, tout à l'heure, vous avez bien dit que le contournement validait le tracé ? Moi, je n'ai pas compris l'histoire. Ensuite, vous nous avez parlé de plusieurs scénarios. Alors, soit je n'ai pas compris, mais moi, je n'en ai vu qu'un de scénario.

Stéphane Lubrano (SNCF Réseau)

Pour répondre à votre question – pas à la déclaration que vous avez faite des propos du maire, mais votre question, –, techniquement, aujourd'hui, le processus de concertation

veut qu'on concerte, aujourd'hui, sur des fonctionnalités : donc mixité, pas mixité ; et gare nouvelle : positionnement et nombre.

Il est vrai que, sur le territoire sur lequel nous nous trouvons aujourd'hui, le contournement de Perpignan est déjà un contournement fret, contrairement à la phase Béziers-Rivesaltes.

Donc il y a, aujourd'hui, moins de solutions différentes proposées à la concertation sur ce contournement qu'il y en a sur le reste du parcours. Parce que le reste du parcours, passer d'un tracé voyageurs à de la mixité, implique des tracés différents, des solutions techniques différentes : donc un tunnel, pas de tunnel ; des variantes de tracé.

Aujourd'hui, sur le contournement de Perpignan, comme il est déjà mixte, oui, il y a moins de variantes de tracé. Et les contraintes techniques, notamment de raccordement sur Toulouges, font que le tracé qui, aujourd'hui, est dans les PLU – a priori – est le tracé, ou très proche du tracé, qui sera *in fine* retenu, à l'exception du raccordement au niveau de Rivesaltes, qui ne sera pas nécessaire : donc il y aura un raccordement de moins.

Et après, dans la bande d'études qu'on a montrée aujourd'hui... Vous voyez, ce qui est en bleu, c'est le tracé qui, aujourd'hui, est inscrit dans tous les PLU : c'est ce qu'on appelle les emplacements réservés. Et la bande en jaune, c'est la latitude que l'on peut avoir, aujourd'hui, pour réétudier le déplacement de ce tracé et le modifier. Mais c'est vrai qu'hormis cette latitude-là, parce que vous voyez bien qu'en passant le point de raccordement – vous voyez qu'il est vraiment très proche du Soler –, et derrière le Soler, on a Villeneuve-la-Rivière et Baho... donc difficile, à ce niveau-là, de modifier le tracé.

En revanche, le cône, l'enveloppe d'études augmente derrière, parce qu'on peut, à ce moment-là, essayer de modifier très légèrement le tracé.

Mais on est sur des modifications qui sont des modifications faibles, parce que les contraintes qui sont là... Vous en trouvez en bas ; on en a d'autres en haut. Et on vous a montré – peut-être un peu trop rapidement –, mais sur un slide : on avait la plaine du Roussillon. On a, au niveau de Rivesaltes, le camp de Rivesaltes, et puis un dépôt de munitions qui est en construction. Ce dépôt de munitions a un périmètre de protection rapproché, pour les risques technologiques, que l'on doit éviter.

Donc on a des contraintes, sur ce tracé, ou réglementaires, ou techniques, qui font que la latitude de modification du tracé, de ce contournement, est plus faible que sur d'autres secteurs de cette phase 2.

Intervention du public - habitante et élue municipale de Baho

Donc on est bien d'accord que le tracé, il est là, il est fait. Pourquoi en parler dans un an, alors qu'aujourd'hui, c'est une concertation sur le contournement ? On aurait bien pu, pour moi, réunir les deux et nous dire : « c'est fait », et voilà : la latitude, elle est là-haut. Bon, très bien.

Après, vos plans... Excusez-moi, mais ils ne sont pas très explicites. Vous nous en avez fait passer quatre ou cinq dans la soirée. On a eu du mal à les voir.

Là, c'est clair : la latitude n'est pas bien grande pour Le Soler. Encore moins pour Le Soler, en grande partie. Il n'y a pas de latitude, excusez-moi. Pour nous, en tout cas, concernés ce soir : il n'y a pas de latitude. Je ne sais pas qui est concerné dans le cône, là-haut : je ne vois personne, d'ailleurs. Voilà. Donc j'ai bien compris ce que vous veniez de me dire.

Animation - Estelle Brasseur

Ce que je voulais vous proposer, ça fait plus d'une heure qu'on échange en plénière. Vous êtes très nombreux. On ne va pas passer en atelier, mais une précision du garant.

Garant de la concertation - Philippe Quévremont (CNDP)

Vous êtes venus pour entendre parler d'un projet, pour ou contre. Donc je ne vais pas être très long sur les questions de méthode. Mais je crois qu'il faut quand même dire que la loi prévoit que ces concertations préalables discutent de l'opportunité d'un projet.

Donc la question d'opportunité – et ça a été dit, d'ailleurs, par le maître d'ouvrage au début de la réunion –, elle est centrale. Il est parfaitement légitime de se poser la question de l'opportunité du contournement.

Et ensuite, la loi dit que la concertation préalable doit pouvoir discuter des alternatives. C'était le sens, je le rappelle, d'une question qui venait du public, tout à l'heure : quelles sont les alternatives, tout en faisant un contournement ? Est-ce qu'il peut être fait ailleurs ? Quelles sont les raisons pour lesquelles il est fait ici et pas ailleurs ? Et ça, c'est aussi une question importante. Je voulais souligner ça en question de méthode.

Et dernier point de méthode important : est-ce qu'on peut concerter plus tôt, ou est-ce qu'on peut concerter plus tard ? Ça, c'est une question extrêmement classique en matière de concertation.

Si on concerte tôt, on n'a pas la réponse à toutes les questions. Mais si on attend, pour concerter, d'avoir la réponse à toutes les questions, le projet est quasiment ficelé et les maîtres d'ouvrage, dans ce cas-là, répondent assez systématiquement : « on ne peut plus modifier », parce qu'on est allés trop loin sur le sujet.

Donc on interroge forcément le public sur des questions en amont : donc sur l'opportunité et donc sur les alternatives.

Sur l'opportunité, les garants qui feront le bilan de la concertation – rendez-vous le 19 juillet, sur un document qui sera publié – reprendront les enregistrements qui ont été faits, pour écouter et synthétiser ce qui a été dit. C'est important.

Je voulais quand même soutenir une transition qui va vous être proposée par l'animatrice : la première étape, c'est « est-ce qu'il faut un contournement ? » Vous vous êtes exprimés là-dessus.

La deuxième étape : « est-ce que ce contournement, si on le fait, on peut le faire ailleurs ? » Il y a eu des expressions là-dessus. Ailleurs n'est pas forcément proposé uniquement par le maître d'ouvrage. Vous avez la possibilité de proposer des alternatives, si elles vous

paraissent intéressantes, en disant au maître d'ouvrage : « étudiez donc cette alternative ». Et une fois passée cette réunion, le site Internet est fait pour ça. Et les cahiers d'acteurs sont faits pour ça : vous pouvez vous exprimer.

Je voulais vous inviter collectivement à regarder ce que serait – et j'ai employé le conditionnel à dessein – ce que serait un passage au Soler, s'il était fait. Et j'en parle encore une fois au conditionnel, puisqu'il y a deux solutions techniques qui ont été étudiées. Et ce serait dommage qu'elles ne vous soient pas présentées ce soir, et que vous ne puissiez pas vous exprimer dessus. C'est aussi votre droit.

4 ZOOM SUR LE SOLER

Animation - Estelle Brasseur

On passe à cette partie « zoom sur Le Soler », avec quelques slides de présentation, et on vous redonne la parole.

Stéphane Lubrano (SNCF Réseau)

Là, on retrouve la première vue, qui est la vue de la cartographie qui précédait, avec la zone de passage, qui, aujourd'hui, est en partie dans les PLU.

Sur Le Soler, on voit ici la ligne Perpignan-Figueras, avec les installations de débranchement qui sont déjà construites, avec le point de raccordement qui est déjà là, technique. Et donc, aujourd'hui, il y a la nécessité – la contrainte – de se raccorder là, et donc d'avoir la nécessité de passer : effectivement, le couloir est faible.

Il est dans les PLU : c'est-à-dire qu'aujourd'hui, les emplacements réservés sont dans les PLU des différentes communes, ils sont inconstructibles, et le projet passe là depuis les années 2000. Depuis le premier projet de TGV, qui était uniquement voyageurs et en une seule phase, les emplacements réservés étaient déjà dans les PLU ici. Aujourd'hui, c'est une contrainte : c'est la contrainte qu'on a aujourd'hui et que l'on prend techniquement, mais le point de raccordement est là.

Si vous avez d'autres tracés, en suivant ce point de raccordement, si vous en avez d'autres, on les prendra, on les étudiera : il n'y a pas de souci.

On voit qu'aujourd'hui, l'environnement est contraint. Il y a des emplacements réservés qui ont figé le PLU. Le reste du territoire est aussi un territoire contraint.

Sur un grand projet d'infrastructure, quelle que soit la solution prise en compte, on aura des impacts. S'ils ne sont pas chez les uns, ils seront chez les autres. L'intérêt, c'est que, globalement, on ait la solution qui, sur la totalité du trajet – ou sur la totalité du contournement – soit la moins pénalisante pour l'ensemble des territoires traversés. Mais, forcément, il y a des contraintes.

Alors, les emplacements réservés, c'est environ 150 mètres de large. C'est ce qui est, aujourd'hui, inscrit dans les documents d'urbanisme. Peut-être un tout petit peu moins sur Le Soler, parce que, comme on a une contrainte de point de raccordement, on sait très précisément où le tracé se connecte. Comme on a très peu de marge de liberté, je pense qu'on a des emplacements réservés qui sont peut-être un tout petit peu moindres. Mais, généralement, on est entre 100 et 150 mètres d'emplacement réservé.

Et *in fine*, quand on met en exploitation la ligne, on a un domaine ferroviaire – comme sur les lignes nouvelles – qui est souvent grillagé, pour qu'il n'y ait pas de pénétration sur ces emprises et d'accident sur la grande vitesse. On est sur 100 mètres, à peu près, de large, après, sur ces terres-là. Donc on voit de nouveau le couloir qu'on peut avoir sur la traversée du Soler, avec les différentes contraintes, les différentes traversées.

Si on part plutôt du nord au sud : on a la traversée de la Têt ; après, on a la traversée de la RN 116, puis de la RD 916, le canal Saint-Eugénie ; on a la ligne Perpignan-Villefranche ; puis on a la RD 39 ; et enfin, des décharges, et puis des cours d'eau et la Basse.

On a un certain nombre de cours d'eau et d'infrastructures routières à traverser. Donc on a un certain nombre de contraintes, et on peut les traverser de différentes manières.

Ce qu'il faut retenir, c'est que, soit on les traverse par-dessus, et on voit là la RD 39, ou la voie ferrée, ou la RD 916, qui sont sous la voie ferrée ; ou on peut traverser ces infrastructures et ces cours d'eau en passant dessous.

Donc là, c'est la solution qui est aujourd'hui dans le projet retenu par décision ministérielle, et qui passe en tranchée couverte sur une partie de la commune du Soler. C'est le profil bas, qui permet, dès le point de raccordement à la ligne Perpignan-Figueras, de plonger sous la voie ferrée. On doit relever de 2 mètres la voie ferrée Perpignan-Villefranche pour passer dessous, et passer à cet endroit-là en tranchée couverte.

Quand on prend un tunnel en tranchée couverte, c'est plutôt la manière de construire un passage souterrain. Soit on prend un tunnelier et on creuse : on a tout de suite la dimension du tunnel. Soit on n'a pas la couche suffisamment solide au-dessus, et suffisamment épaisse. À ce moment-là, on fait un déblai : c'est-à-dire qu'on creuse, on met une boîte béton et on vient recouvrir de terre naturelle pour faire une tranchée couverte.

La différence est là entre un tunnel et une tranchée couverte. Une tranchée couverte nécessite donc d'ouvrir le terrain, d'y placer la structure béton avec les voies, et de venir recouvrir par-dessus, pour relaisser le foncier à destination du territoire.

Après, le territoire peut en avoir différentes utilités, en fonction de la manière dont est construite cette boîte : de sa solidité, des charges qu'on lui permet de recevoir.

C'est soit redonner le terrain plutôt en terrain naturel – loisirs, jardins –, soit à des constructions, ce qui peut être le cas. Mais si on permet de construire sur ces terrains, il faut que la boîte béton soit construite un peu différemment – plus solide – pour qu'elle puisse reporter les charges des constructions au-dessus et qu'elle puisse les soutenir.

Donc, sur cette traversée du Soler, dans le projet de référence, vous avez la solution tranchée couverte, et la solution tranchée couverte, vous la voyez : elle est ici. C'est-à-dire qu'elle fait, aujourd'hui, à peu près 250 mètres.

On a, à peu près, l'Intermarché qui doit être ici, dans cette zone-là. Donc on a une tranchée couverte de 250 mètres qui sera, derrière, redonnée : le dessus sera redonné au territoire. Et elle a été construite juste de cette longueur-là, pour qu'elle ne dépasse pas. On a un profil du terrain naturel (en vert) qui descend et qui continue de descendre, et un profil de la ligne, qui doit respecter les pentes, qui descend ici.

Ca veut dire que si on étend la tranchée couverte, à un moment donné, la boîte béton va ressortir : on ne pourra pas la recouvrir entièrement. Et plus on va, plus la pente – plus la ligne – va monter, plus cette boîte, si on la prolonge, va ressortir. Ce qui ne veut pas dire qu'on ne peut pas le faire, ni qu'on ne pourra pas, derrière, la recouvrir de terre naturelle, pour qu'on cache la ligne, et qu'on puisse redonner un certain nombre de fonciers – en tout cas, réduire les nuisances visuelles et acoustiques liées à cette ligne.

On peut le faire, mais on ne retrouvera pas le terrain naturel. On aura une bosse, qui sera due à la boîte béton, qui sera, elle, recouverte d'un certain nombre de terre, pour avoir un espace paysager.

On voit le trait rouge : c'est la ligne. Comme c'est un contournement fret, on se doit de respecter des pentes. On ne peut pas avoir des pentes trop importantes. Elles sont contraintes par le point de raccordement, mais aussi par les points de franchissement : il faut avoir des gabarits. On traverse une route, donc il faut que tous les transports qui y circulent aujourd'hui puissent passer sous nos ouvrages.

Et puis on a aussi des zones inondables : donc il faut, avec les DDTM, les bons coefficients pour savoir quelles sont les crues, et comment dimensionner nos ouvrages, pour qu'ils soient assez hauts, pour qu'on ait aussi, même en temps de crue, la possibilité que les embâcles puissent passer dessous, sans détruire l'infrastructure.

Donc c'est le terrain naturel, et la pente qui est techniquement nécessaire – ou en tout cas les calculs que l'on peut faire pour la tracer sur le paysage – qui vont faire en sorte que la tranchée couverte soit totalement couverte, ou, au contraire, finisse par dépasser, parce que contrainte par la hauteur de la ligne.

Avec donc la possibilité, dans un premier temps, de la recouvrir, de retrouver le terrain et la hauteur du terrain telle qu'elle était avant – donc sans changement du terrain –, ou un terrain un peu plus haut, parce qu'on aura une boîte qui dépasse du terrain naturel, donc il faudra recouvrir.

Dans la solution remblai – qui permet à toutes les infrastructures de passer dessous –, la ligne Perpignan-Villefranche restera sous la ligne nouvelle. Là, on est en viaduc, mais ici on est principalement en remblai et quelques viaducs, notamment dans la plaine de la Basse. Donc là, on passe sur la voie ferrée.

Dans cette solution-là, on passe sous la voie ferrée, et on est obligés de rehausser la voie ferrée de 2 mètres. Donc ça a pour conséquence d'avoir un rehaussement de la voie ferrée : 2 mètres à l'endroit où passe la ligne. Bien entendu, il va falloir une pente pour

arriver à cet endroit-là, et une pente pour redescendre, mais c'est sur 200 à 250 mètres de part et d'autre de ce point haut.

Donc la ligne, aujourd'hui, c'est ici qu'elle serait relevée. La nécessité de modifier la ligne Perpignan-Villefranche serait à peu près d'ici à ici, et d'ici à là.

On serait donc dans un secteur où il n'y a pas non plus de bâti proche, puisqu'on viendrait mourir pour retrouver le niveau de terrain actuel ici, où on aurait peut-être 20 ou 30 centimètres de modification de hauteur de voie.

Animation - Estelle Brasseur

Est-ce qu'on est au bout de ce qu'on voulait présenter ? Est-ce qu'on peut prendre les questions-réponses ? Parce qu'en plus, les interpellations en direct, la salle n'entend pas forcément. Est-ce que, Stéphane, vous aviez présenté tout ce que vous souhaitiez présenter ?

Stéphane Lubrano (SNCF Réseau)

Oui : les deux solutions. Alors, on n'a pas de visualisation de la partie remblai, mais, sur la partie tranchée couverte, les solutions qui existent, on vous les a présentées.

Animation - Estelle Brasseur

Donc, les deux solutions, c'est : remblai ou tranchée couverte – et tranchée couverte plus ou moins longue à réaliser. On va relancer les échanges. Je vais prendre les prises de parole.

Intervention du public

Oui, bonsoir. Moi, juste une question simple : la date prévue des débuts de travaux ?

Stéphane Lubrano (SNCF Réseau)

Techniquement, on peut s'engager à une mise en service 2040-2041 si on ne change pas la nature de la ligne, c'est-à-dire si on garde le tracé et le projet actuels.

Si on passe à de la mixité, on ne devrait pas en être très loin. La seule modification, c'est que, si on passe sur des tunnels de 12 kilomètres sous les Corbières, ils seront plus longs à creuser que des remblais-déblai tels qu'ils sont prévus pour une ligne voyageurs. Donc on pourrait avoir un ou deux ans de travaux supplémentaires, mais on serait à l'horizon 2040-2042 pour cette mise en service, sous réserve, bien entendu, qu'on ait l'utilité publique et sous réserve qu'on ait les financements.

Début des travaux : c'est 5 à 6 ans, 7 ans avant. Donc on est sur 2035-2036.

Intervention du public - Le Soler (conseiller municipal)

Bonsoir à tous. Je suis conseiller municipal au Soler. Je m'occupe du patrimoine et de l'hydraulique. Alors, votre exposé m'a un peu convaincu du fait que, apparemment, on ne verrait pas le TGV : il serait souterrain. Déjà, ça serait une bonne chose.

La traversée de la Têt se ferait par un pont, et l'impact sur les falaises, sur la falaise du Soler, d'environ 70 m de hauteur : donc ça va être impacté à peu près de 200 m, c'est ça ? 100 m, le chemin de fer au milieu, et 100 m de chaque côté : ça fait beaucoup, sur la falaise.

Stéphane Lubrano (SNCF Réseau)

La falaise côté Têt ? Non. Elle sera impactée sur la largeur de la ligne. Donc c'est 15m, 20m.

Intervention du public - Le Soler (conseiller municipal)

Oui, mais il n'y a pas une marge de sécurité entre le chemin de fer ? Donc, le système des cadres, comme vous l'avez dit, m'intéresse beaucoup. Parce que, déjà, au niveau du bruit : là, on est en pleine zone urbanisée du Soler, et les riverains se posent des questions. Donc, s'il est enterré, ma foi, si on récupère cette partie... Il sera sous cadre. Donc il ne sera pas visible sur une certaine partie. Sur le reste, il est visible : c'est ce que je voulais savoir. Je vois la photo. En tranchée couverte, la tranchée masque le train. C'est la partie qui nous intéresse le plus : c'est la partie urbanisée du Soler.

Stéphane Lubrano (SNCF Réseau)

Aujourd'hui, dans le projet, la tranchée est couverte de ce point-là à ce point-là. On peut la couvrir jusque-là. Il y avait deux possibilités : soit on l'étend jusque-là, jusqu'à la ligne actuelle ; soit on l'étend jusque-là.

Donc, effectivement, il y a toute cette partie-là qui pourrait être, pas enterrée, mais, au final, si, enterrée, parce que, dans un bloc béton, on remettra de la terre et qu'on paysagera.

Intervention du public - habitant de Baho

J'avais une question sur le franchissement du lit majeur de la Têt. Alors, on a vu qu'au niveau du Soler, il y avait 70 mètres à franchir, mais de l'autre côté, il y en a autant qui ramènent sur le nord de Baho, sur le plateau qui va vers le nord.

Comment allez-vous franchir cet obstacle, vu les contraintes que vous avez de pente, notamment pour le fret ? C'est ma première question. On a parlé de merlons, mais on voudrait savoir un petit peu la hauteur de ceux-ci.

Et la deuxième question, suivant la hauteur, comment allez-vous faire pour empêcher le bruit, avec un vent dominant qui arrivera complètement et qui portera tous les bruits sur la commune de Baho ? Comment allez-vous faire pour limiter au maximum les effets néfastes ? Merci.

Stéphane Lubrano (SNCF Réseau)

Le franchissement de la Têt, on le voit là : on est sur un viaduc, aujourd'hui, d'à peu près une longueur de 440 mètres, qui franchit toute la plaine de la Têt. Donc on est sur un franchissement en viaduc. Puis on reprend sur du remblai, mais on ne le voit pas ici parce qu'on s'était penché uniquement sur la zone du Soler. On reprend sur du remblai, et après on reprend de nouveau sur un viaduc, qui est à peu près de la même longueur que celui-là. De toute façon, dans toutes les zones vraiment inondables, on se doit d'assurer une transparence hydraulique. Donc on passe plutôt en ouvrage d'art, viaduc, qu'en remblai.

Pour répondre à votre deuxième question, comment on se prémunit, ou comment on essaye d'atténuer le bruit sur ces passages-là ? C'est plus facile de l'atténuer quand on passe en hauteur avec un viaduc qu'avec un remblai de faible hauteur, parce que, sur un viaduc, on est en mesure de mettre les protections acoustiques très proches de la source.

La meilleure façon de protéger et de diminuer les nuisances sonores, c'est de les capter et de protéger le plus proche de la source. La source, c'est le contact rail-roue. Donc c'est de mettre ces protections très proches de ce contact-là.

Et sur un viaduc, on a la chance d'avoir une très faible couche de ballast ; on a la chance d'avoir un ouvrage béton ; donc on peut rapprocher la protection acoustique de ce contact rail-roue et donc d'avoir une meilleure protection.

Après, on aura des murs, des protections acoustiques ou des merlons. En remblai, les protections acoustiques sont sur les remblais, mais elles ne sont pas en pied de remblai : elles sont en tête de remblai.

Quelle hauteur ? Ça dépend du nombre de maisons qui sont à côté et de l'éloignement des maisons. On se doit de respecter un niveau sonore.

Les pentes, ce n'est pas un souci : le bruit va de part et d'autre plutôt que dans la pente. Le bruit, vous l'avez perpendiculaire, presque, à la voie. C'est pour ça qu'on met des murs anti-bruit le long des voies, pour éviter que le bruit ne se propage.

Intervention du public - Le Soler (adjoint à l'urbanisme)

Je suis adjoint à l'urbanisme sur cette belle ville du Soler. La solution, le zoom sur Le Soler, intéresse la population en premier chef, puisque, comme tout le monde l'a signalé, nous

sommes la seule ville où la partie urbaine est impactée par ce trajet, et qui, plus est, la partie urbaine la plus prépondérante de la commune, puisque vous êtes sur une zone commerciale et une zone économique qui est un peu le poumon de notre commune ; nous y sommes très attachés, et les Solériens aussi.

Donc, vous avez ici deux solutions qui vous sont proposées, avec deux profils qui sont techniques. Et donc, il faut être dessinateur, ou du moins essayer de comprendre, même si votre explication est intéressante.

Mais je pense – et on vous l’a demandé à plusieurs reprises – que, compte tenu de l’impact sur notre commune, pour que ça éclaire un peu tout le monde, une projection en 3D serait intéressante, pour que vous vous rendiez compte un peu comment, de visu, l’impact se porte sur notre zone commerciale (Intermarché et à côté) ; et aussi la zone économique qui est à côté ; et aussi les habitations qui sont très proches.

Et notamment, vous n’avez pas évoqué – ou du moins, je ne l’ai pas entendu ; je suis arrivé un peu en retard – les fameux merlons de protection qui se trouvent au sud, et qui impactent certaines propriétés privées, et même des habitations.

Alors, trouver un tracé différent de celui-ci, c’est difficile, à mon avis, puisque vous arrivez entre deux communes : donc vous avez Villeneuve-la-Rivière d’un côté, Baho de l’autre ; vous avez la Têt, et vous avez Le Soler ; et vous avez la contrainte du raccordement Toulouges.

Donc, c’est difficile : vous nous demandez, à nous, de vous proposer d’autres tracés, mais si c’est des tracés qui n’impactent pas Le Soler, nous allons les filer à quelqu’un d’autre. C’est très compliqué.

Mais au moins, sur le zoom du Soler, par rapport à la date du 19 juillet, je pense qu’il serait bon qu’on ait des vues en 3D, de manière à ce qu’on puisse se rendre compte quel est l’impact vrai au niveau de cette commune, sur les habitations, sur notre zone économique – qui va perdre de la valeur, il faut en être conscient –, et aussi les habitations. Je pense que ça peut rassurer aussi les personnes qui habitent en proximité. Je pense que c’est important : on vous l’a demandé à plusieurs reprises, et je pense que c’est important que nous l’ayons. Merci.

Stéphane Lubrano (SNCF Réseau)

Pour répondre, en premier temps, à la problématique des merlons qui peut contraindre ou toucher certains bâtis et maisons: aujourd’hui, ces merlons sont construits suite à des études de 2012-2016 sur des problématiques d’inondations, et donc de risques que les crues rentrent sur l’infrastructure ferroviaire.

Ces études vont être remises à jour comme le reste. Donc si on ne peut pas retravailler très précisément, ou modifier vraiment le tracé, on va essayer de faire en sorte que tout ce qui est à côté, en termes d’impact, soit optimisé. Et si on peut – et si une nouvelle étude hydraulique montre qu’on peut construire différemment ce merlon de protection, l’enlever ou le faire ailleurs –, on le fera.

L'objet n'est pas d'impacter encore plus un territoire : il est de trouver la meilleure solution pour réaliser un projet en impactant le moins possible le territoire. Et je suis conscient – je ne l'ai jamais caché – que, depuis le début de la réunion, vous êtes la seule commune traversée, donc une commune vraiment impactée par ce projet. Donc tout ce que l'on pourra travailler avec vous, pour améliorer l'insertion paysagère, améliorer l'insertion du tracé, on le fera.

C'est vrai que, normalement, le tracé, en tant que tel, il est prévu. La concertation tracé, c'est l'année prochaine. Si vous nous avez demandé de venir et de vous proposer d'autres solutions, on est venu vous proposer la solution merlon, donc passage haut : ça, on vous l'a déjà présenté en mairie. Mais si vous voulez qu'on vous présente des vues, notamment des vues paysagées – donc, quelque part, une vue 3D des solutions, avec les tranchées couvertes de différentes longueurs –, on le fera.

Intervention du public

Alors, je n'ai pas entendu du tout le problème sur l'eau. Les sources, ça, ça a été occulté. Sachant que, déjà, lorsqu'on a fait les travaux sur la pénétrante, ça a séché un tas de sources qu'on n'a plus.

Alors, pensez-vous que vous, avec les travaux que vous allez faire là... Nous, on a déjà des difficultés hydrauliques. Je ne vous dis pas qu'on va être complètement en sécheresse. C'est tout.

Stéphane Lubrano (SNCF Réseau)

Le sujet hydraulique, on l'a sur tout le tracé. On l'a sur les points de captage d'eau potable. On l'a sur la traversée du massif de Corbières. C'est un massif karstique. On sait très bien que, dans ce massif-là, on a énormément de veines et de nappes. Donc, on aura – et on espère qu'on n'aura pas d'impact, mais on en aura –, il y a de grandes chances qu'on en ait. Donc, il faut qu'on étudie.

Et sur la traversée, on est obligés : on va faire des études hydrauliques, que ça soit sur les eaux de surface (donc inondations) ou que ça soit sur les eaux souterraines (donc les nappes). On va faire des études, et on va faire en sorte que nos ouvrages n'impactent pas ces nappes ou n'aient pas d'impact sur le niveau d'exhaussement des crues, pour qu'on ne fasse pas une infrastructure qui vienne rehausser les crues et inonder des maisons qui n'étaient pas jusqu'à présent.

Donc, c'est pour ça que tous nos ouvrages, on les dimensionne avec les DTM, donc les services de l'État, pour qu'ils soient transparents hydrauliquement.

Mais, bien entendu, on va faire des études. Sur le massif karstique, on a des conventions et des études en cours avec l'IMT d'Alès, qui est l'institut – l'École des Mines d'Alès –, et une entreprise qui s'appelle Cenote, qui connaît très bien... qui sont des experts, des spéléologues et des géologues, qui connaissent très bien le massif karstique. Et on va, dès à présent, commencer à travailler. On a lancé, d'ailleurs, les études, travailler avec

eux, pour connaître le mieux possible le fonctionnement du massif karstique, pour essayer de l'impacter le moins possible.

Et on fera la même chose : les études seront faites de la même manière sur tous les territoires traversés. Donc, bien entendu, on sait, d'autant plus sur le territoire des PO, que la ressource en eau est une ressource rare. Vous avez là, exceptionnellement, cette année, des nappes qui sont presque revenues au niveau naturel, mais ça fait plusieurs années que ce n'était pas arrivé.

Donc, on sait très bien que c'est un sujet important. C'est un sujet que l'on investiguera et que l'on étudiera.

Animation - Estelle Brasseur

Et je tiens à préciser qu'il y a une réunion thématique la semaine prochaine sur les enjeux liés à l'eau, à Coursan, le mardi 12 mai à 18 h : on est à Coursan. Et qu'il y a un atelier focus sur les enjeux d'un tunnel en milieu karstique le 2 juin à Roquefort.

Stéphane Lubrano (SNCF Réseau)

Et juste pour terminer : l'absence d'impact, notamment sur le captage d'eau potable ou sur d'autres... tout ce qui concerne l'eau... si on ne démontre pas qu'on n'a pas d'impact, que les impacts ne sont pas raisonnables, on n'a pas l'autorisation environnementale de faire les travaux. Les services de l'État ne nous la donneront pas. Donc, on est dans l'obligation, de toute façon, de réaliser ces études.

Intervention du public - Le Soler

Je suis directement concerné par votre tracé. Ma maison doit être à peu près à 200 mètres à vol d'oiseau. Il y a une chose dont vous ne parlez pas, c'est la durée des travaux, l'impact, les nuisances de ces travaux, toutes ces nuisances sonores, etc.

Mais aussi l'impact que ça risque d'avoir sur nos maisons, parce que ça risque de fragiliser nos maisons. Je suis désolé : vous allez creuser certainement un tunnel, puisque c'est votre projet, ou en tout cas... il va y avoir des résonances sur le terrain. Et donc, il y a ça. Mais même après, quand il y aura l'utilisation du train, le fret : pour avoir habité longtemps à côté d'une ligne de chemin de fer, je sais que le fret a un bruit sonore très important. Même s'il passe en souterrain, ça aura aussi des vibrations. Donc, ça aussi, ça aura des conséquences sur nos habitations. Comment ça ? Nous, on en sera indemnisés.

Et du coup, ça revient à une question que j'aurais bien aimé vous poser tout à l'heure. Sur le fret : on va faire du fret pour, effectivement, ramener des produits d'Afrique du Nord, mais aussi d'Espagne. Quelle retombée économique directe sur le département, sur la région ?

Stéphane Lubrano (SNCF Réseau)

Sur la partie travaux, on est en train de travailler sur la première phase Montpellier-Béziers : on va lancer un appel d'offres.

Quand on lance un appel d'offres, on ne lance pas un appel d'offres juste pour la construction, en se disant qu'on veut tel type d'infrastructure. Dans l'appel d'offres, il y a aussi toutes les conditions de réalisation des travaux. Tout ce qui est mis autour de cette réalisation en termes de communication, en termes de réduction des nuisances – qu'elles soient les poussières, qu'elles soient les bruits, qu'elles soient les rétablissements routiers –, parce que quand on fait des travaux, on va être obligé peut-être de couper une route à un moment donné, puis la rétablir, et puis de faire passer les gens.

Tout ça, oui, ce sont des nuisances, encore une fois, je ne vous le cache pas, mais on s'en préoccupe. C'est-à-dire que ce n'est pas un sujet qu'on cache sous un tapis : c'est un sujet qu'on traite. Très bien, bien, pas suffisamment bien dans certains cas, peut-être, mais en tout cas, c'est un sujet qu'on traite, et qu'on traitera dans ce cas-là.

Pour ce qui concerne la durée des travaux, tout dépend du type de travaux. Si c'est une tranchée couverte, ça sera à trois ans. Oui, ça dépend du passage, et si c'est juste un remblai, ça sera peut-être moins long.

Si c'est une tranchée couverte, ça peut être deux à trois ans, mais avec des moments d'interruption, avec des différents types d'engins. Quand on va creuser pour mettre la boîte, on aura des types d'engins. Quand on va construire la boîte, on aura d'autres types d'engins. Ça ne sera pas les mêmes nuisances, mais oui, il y en aura. Elles seront prises en compte, on les traitera du mieux possible.

Après, sur les dévalorisations de vos bâtis, de vos maisons : la loi nous impose aussi – par contre, c'est une fois que la ligne est en exploitation – si vous jugez, si un particulier ou un commerçant juge que la ligne a un impact sur la valorisation de son bien ou sur son chiffre d'affaires, il peut nous mettre en... enfin, pas nous mettre en demeure, mais, dans son cas, porter plainte devant le tribunal administratif, et une indemnité sera accordée si le préjudice est démontré.

Et sur le contournement de Montpellier, ça a été le cas. Mais la loi nous dit qu'on ne peut pas le faire avant la mise en exploitation, parce qu'il faut que le préjudice soit avéré. C'est la loi. Mais, en revanche, les dossiers sont, derrière, traités, *in fine*, et sur le contournement de Nîmes-Montpellier, certains dossiers ont abouti à des dédommagements des propriétaires et des riverains.

Intervention du public - Espira-de-l'Agly (conseiller municipal)

Bonjour à tous. Juste une petite question de méthodologie. Est-ce que, dans le cadre de la concertation qui a lieu actuellement, les conseils municipaux qui ont été renouvelés récemment ont une obligation ou, du moins, est-ce que vous recommandez qu'ils se positionnent sur le dossier ? Merci.

Stéphane Lubrano (SNCF Réseau)

Alors, qu'on recommande ou qu'on ne recommande pas, on est en concertation : c'est le moment de le faire. C'est-à-dire que s'il y a un moment de se prononcer sur un projet, c'est maintenant, notamment parce que les garants de la concertation de la CNDP sont là, et tiendront compte de votre avis, de l'avis du conseil, et en feront part dans leur bilan. Donc oui, c'est le moment de vous exprimer, ou que le conseil municipal s'exprime.

Animation - Estelle Brasseur

Il y a le dispositif du cahier d'acteurs que vous trouverez sur la plateforme. Il y a un gabarit. Ça vous permet, en plusieurs pages, d'exprimer la position officielle d'une personne morale, d'une organisation, d'une association.

Intervention du public - Baho

Alors, moi, je suis... J'étais habitant de Baho, j'ai grandi à Baho. Je n'y habite plus, mais je vais probablement y réhabiter plus tard dans ma vie. Donc ça m'intéresse.

Ma question, en fait, elle est toute simple. J'ai écouté longuement les arguments de chacune des parties, et ce qui me semble, à mon humble avis – et je viens juste d'avoir cette idée – le plus raisonnable, c'est : vu que l'intérêt du fret n'est pas explicitement démontré, visiblement il y a pas mal de contestations sur le bien-fondé de ces études (quand bien même elles seraient vraies, je ne sais pas). En tout cas, à l'heure actuelle, le fret, aujourd'hui, ne nécessite pas ces investissements ni ces travaux, si j'ai bien compris. C'est hypothétique.

Pourquoi, dans un premier temps, on ne ferait pas quelque chose de raisonnable, c'est-à-dire faire seulement une ligne voyageurs qui passerait par Perpignan, pour se laisser, en fonction de l'évolution de nos besoins du territoire, la possibilité, éventuellement, dans 10, 20, 30 ans, de faire cette fameuse ligne de fret, si vraiment elle s'avère nécessaire ?

Parce que vous avez dit, au tout début de votre présentation, et je trouvais ça... ça m'a marqué, que, de toute manière, vu le changement climatique – donc j'imagine que vous parliez de la chaleur avec la dilatation des voies et aussi de l'élévation potentielle du niveau de la mer, notamment sur l'étang où passe la ligne actuelle –, de toute manière, si j'ai bien compris (sauf si c'est du pipeau), vous allez prévoir des travaux sur cette ligne et que, du coup, c'était logique : pour faire ces travaux, vous deviez la fermer et, du coup, faire passer les trains sur la ligne de fret.

Si vous faites réellement des travaux, dans tous les cas, vous allez les faire, visiblement. Pourquoi ne pas – mon idée, c'est peut-être naïf – faire des travaux d'ores et déjà pour mettre une ligne de fret collée à cette ligne existante, à côté ? Comme ça, quand vous commencez par là, quand vous avez besoin de faire des travaux sur l'autre, vous faites passer sur l'autre, la ligne de fret, mais vous n'avez pas besoin de passer par Peyrestortes, Baho, les vignes et tout le département, avec toutes les dégradations environnementales

et les nuisances sonores au niveau du cadastre et des particuliers qui ont investi des centaines de milliers d'euros dans leur maison.

Enfin, disons que l'inconvénient me paraît énorme, par rapport au potentiel, à l'hypothétique gain en termes de fret, qui plus est sur un axe qui est quasiment frontalier et, du coup, c'est principalement le pays voisin qui va en bénéficier.

Stéphane Lubrano (SNCF Réseau)

Sur la partie fret et circulation fret, la fiabilité des prévisions : encore une fois, on n'a pas de boule de cristal. On a des outils qui sont utilisés par tous et qui nous servent à faire ces prévisions de trafic. Et ces prévisions de trafic, on les fait aujourd'hui. Elles nous disent que l'augmentation de trafic fret va être très importante : un triplement du trafic fret en provenance d'Espagne. Ça, c'est nos outils mathématiques qui nous le disent. Quand on va interroger les chargeurs fret en Espagne, eux nous disent que ça sera encore plus.

Donc ce que l'on porte aujourd'hui dans le projet est plutôt une version minimaliste de ce que les entreprises fret ont comme idée de développement. Mais une entreprise a toujours l'idée de se développer le plus possible. Donc on est plutôt sur des chiffres qu'on retient, qui sont des chiffres plutôt minimalistes, en tout cas, qui nous semblent plutôt crédibles aujourd'hui. Et on est sur un triplement.

Et ces chiffres-là, de toute façon, ils seront audités par l'État. On a un secrétariat général pour les investissements qui viendra auditer toutes les études réalisées avec des experts et qui critiqueront ou non la manière dont on les a conduites, et qui donneront un avis positif ou négatif, un avis favorable ou défavorable, qui pourrait nous empêcher d'avoir la déclaration d'utilité publique derrière.

Donc on se doit de faire du mieux possible pour dimensionner ces prévisions de trafic. Aujourd'hui, on le fait avec les outils qu'on a. Les données qu'on a et les résultats qui sont donnés sont moins importants – même si c'est un triplement – que ce que nous disent les entreprises ferroviaires. Il faut prendre des chiffres, il faut prendre un niveau, donc on prend celui-là. Donc oui, on a une augmentation importante de trafic fret.

Après : est-ce qu'on peut faire une ligne voyageurs aujourd'hui et la faire évoluer vers une ligne mixte après ? Non.

Le sujet de faire une ligne – notamment fret – plutôt accolé à la ligne existante... Enfin, une ligne nouvelle accolé à la ligne existante : aujourd'hui, on va avoir des problématiques sur tout le tracé.

On a une ligne existante qui est là, qui peut-être passait dans des environnements sans construction, sans infrastructure, mais qui aujourd'hui, au final, est bordée de maisons. Parce que, autant – et on le comprend – quand on passe au Soler, et quand on passe proche de certaines maisons, on va provoquer des nuisances, autant on sait que le foncier est cher aujourd'hui, est précieux, et on voit que les constructions autour de notre ligne classique se sont vraiment rapprochées. Et on a aujourd'hui des constructions neuves qui collent à la ligne classique. On ne pourra pas passer.

On a des infrastructures qui collent à la ligne classique. On a une autoroute, notamment à côté de Fitou, qui, aujourd'hui, colle à la ligne classique. Elle a été construite après la ligne ferroviaire, mais elle vient coller à la ligne classique, donc on n'a plus de place.

Et puis on a une ligne classique qui, aujourd'hui, traverse des milieux naturels qui, depuis, ont été classés parc naturel régional, Natura 2000, et sur lesquels on ne peut plus, raisonnablement, passer.

Il y avait un projet qui avait été étudié tout au début, lors du débat public de 2009, de doubler à certains endroits, ou de tripler, la ligne actuelle. C'est un projet qui n'a pas pu aboutir, justement parce que les contraintes étaient trop importantes.

Intervention du public - habitant de Toulouges

Oui, bonsoir. Je suis habitant de Toulouges. Je suis président d'une association de propriétaires de terrains agricoles et de loisirs. J'ai entendu les différents problèmes soulevés par la construction de ces voies. On a oublié, par contre, de tenir compte des aménagements qui seront modifiés pour les accès à nos terrains, à nos terrains ou à nos habitations.

Donc je voudrais que ça soit intégré dans la concertation et, si possible, avec les associations.

Stéphane Lubrano (SNCF Réseau)

Oui. Sur tout ce qui est rétablissement routier - quand on parle de rétablissement routier, ça peut être des chemins communaux, des chemins agricoles, des nationales, des départementales, des communales - tout ça est pris en compte dans le projet, et on en discute avec chaque collectivité, chaque commune.

Et on le fait aussi, pas seulement avec le conseil municipal ou les élus : quand on se doit de rétablir des chemins agricoles, il vaut mieux aussi en discuter en réunion avec les exploitants agricoles, parce que qui de mieux qu'eux sait quels sont les chemins qu'ils empruntent vraiment et quels sont leurs intérêts et leurs besoins de rétablissement. On rétablit aussi des chemins de grande randonnée. Bien sûr, tout ça, c'est prévu.

On ne rétablit pas tout. On ne rétablit pas 100 % des chemins qui existent, parce qu'on peut les dévier. Des fois, on ne les rétablit pas, mais on en assure la continuité pour que ça passe sous la voie, 100 m plus loin. Parce qu'on ne peut pas faire autant d'ouvrages qu'il y a de chemins, notamment communaux, vicinaux, aujourd'hui. Mais, en tout cas, on étudie ce sujet-là avec le territoire.

Intervention du public - Maire de Toulouges

Bonsoir. Je crois qu'effectivement, si vous voulez, le positionnement de la ville de Toulouges sur le désenclavement de notre territoire pour les voyageurs et les voyages

touristiques ne fait pas débat. Notre rôle, élus du territoire, c'est de développer l'économie et l'attractivité du territoire. Donc, de ce côté-là, je pense qu'on s'inscrit tous pour appuyer ce projet.

Ce qui me questionne énormément, et la ville de Toulouges ne pourra pas s'inscrire dans votre logique, c'est que l'on crée un contournement pour favoriser un projet qui, économiquement encore, n'est pas fiable, n'a pas fait ses preuves.

Quand vous parlez de multiplicité, de l'utilisation des voies, vous n'évoquez pas avec nous l'impact économique pur pour le département. Je crois que c'est un élément à prendre en compte, qui est important pour nous, puisque derrière, il y a des retombées qui sont non négligeables.

Il y a la vie des gens : les habitants qui s'épanouissent dans leur ville, et les désagréments que cela peut engendrer. Est-ce que, dans la balance, l'apport économique pour le département est plus important que le bien-vivre, que la qualité de vie dans la ville ? Pour l'instant, vous n'êtes pas en mesure de me le dire, et vous ne pouvez pas nous donner l'impact économique positif, concret. Et des retombées économiques pour nos entrepreneurs.

Pour moi, la ville ne s'inscrit pas dans ce projet. Elle reste solidaire de ses villes amies et voisines, et attend, et ça, c'est important, des garanties économiques d'impact positif pour nos populations et pour l'économie de notre territoire pour s'inscrire dans ce projet-là.

Et j'insiste encore : nous sommes des élus qui voulons développer le territoire. L'économie est une valeur importante pour nous. Par contre, nous ne le ferons pas au détriment de nos populations.

Stéphane Lubrano (SNCF Réseau)

Ce qu'on peut vous dire aujourd'hui, c'est que le bilan économique d'un projet se fait au moment où l'on a choisi le tracé, parce que le tracé détermine aussi le coût global du projet. Donc on peut – et c'est l'objet de la déclaration d'utilité publique – peser le pour et le contre : est-ce que les avantages du projet, économiquement parlant, en développant des territoires, sont plus importants que les impacts négatifs ?

Cela se décide dans la déclaration d'utilité publique, qui nous est accordée ou non. Le commissaire enquêteur, à ce moment-là, fait aussi un rapport, à partir de l'enquête publique, et donne son avis sur l'utilité du projet.

Donc, oui, c'est ultérieur. Plus on avance sur le projet, plus on rend des éléments tangibles sur son coût, et plus on pourra avancer sur ce sujet.

Après, ce que l'on peut vous dire, c'est qu'en termes de retombées économiques directes pour le territoire, on a déjà des études de trafic qui donnent des montants et des estimations de voyageurs supplémentaires en gare de Perpignan. On a donc des chiffres aujourd'hui, qui seront affinés dans les prochaines études, qu'on remet à jour régulièrement.

On doit être sur un doublement du nombre de voyageurs à la mise en service du projet, donc en 2040, sur Perpignan. C'est un gain d'attractivité et un gain économique pour le territoire.

Après, est-ce que les entreprises s'en saisiront ? Est-ce qu'on apportera quelque chose aux entreprises ? Ça, c'est autre chose. Nous, on peut, encore une fois, faire une infrastructure qui incite les entreprises à revenir, à venir desservir vos territoires, parce que l'infrastructure est de qualité.

Ensuite, une fois que ces touristes soient là, ou que le trafic et les flux d'affaires viennent, la manière dont le territoire s'empare de ce potentiel, c'est au territoire de le faire. Nous, on est là pour faire en sorte que le projet le permette, de la meilleure façon possible.

Et il y a aussi un gain économique pour le territoire, mais sur un moment plus court : ce sont les travaux. Les travaux, c'est une nuisance, mais c'est aussi un impact positif pour l'économie du territoire.

Et on le voit pour la phase 1, où la Région, au travers de son président, et Montpellier Méditerranée, au travers de son président, se sont fortement exprimés pour que le chantier bénéficie le plus possible au territoire : aux populations éloignées de l'emploi avec les heures d'insertion, mais aussi aux PME du territoire, que ce soit pour les travaux ou les fournitures.

La manière dont on construit l'appel d'offres et les obligations que l'on demande sont là pour inciter, voire obliger, les soumissionnaires, les candidats, à faire bénéficier le territoire des travaux.

Oui, c'est trois ans, quatre ans, cinq ans, six ans sur la totalité de la phase 2. Donc c'est temporaire, mais c'est déjà pendant ce temps-là. Et puis ces entreprises qui se seront créées, peut-être, et développées pendant cette période, auront peut-être davantage de pérennité ensuite.

Aujourd'hui, sur ces deux sujets – trafic voyageurs et impact économique des travaux – on peut vous donner, notamment, un ordre de grandeur : sur la phase 2, on estime entre 5 000 et 6 000 emplois directs, et jusqu'à 10 000 emplois indirects pendant la phase travaux.

Certains de ces emplois viendront avec les titulaires des marchés, d'assez loin, mais l'intérêt, dans la manière dont on passe les marchés et dont on contraint les candidats, c'est que le territoire en profite.

Animation - Estelle Brasseur

Alors, juste : on a mené une réunion thématique sur les enjeux socio-économiques du projet à Perpignan, il y a deux semaines, le 15 avril. Vous avez la présentation et le compte rendu de cette réunion qui sont en ligne.

Intervention du public - Habitante Le Soler

Merci. Bonsoir. J'ai une question qui est un petit peu plus globale, parce qu'on parle beaucoup d'hypothèses, on parle beaucoup de long terme, mais comme ça a déjà été dit précédemment, il y a quand même beaucoup de vies humaines qui sont impactées.

Je voudrais savoir s'il y a quand même une possibilité d'avoir un calendrier un petit peu plus clair, précis, parce que là, à chaque fois, on parle de décennie, on parle de début, éventuellement.

Il y a des gens qui ont des nuisances, mais il y a des gens qui vont être expropriés. Du coup, je voudrais savoir à partir de quand ces gens-là – travaux ou expropriations, peu importe – seront informés, pourront éventuellement, si c'est leur choix, choisir de quitter leur habitation. Voilà. C'est plus une question de date.

Stéphane Lubrano (SNCF Réseau)

Aujourd'hui, on a un calendrier. Si on suit ce calendrier, on devrait avoir une enquête publique en 2030, donc une déclaration d'utilité publique en 2031, des premiers travaux en 2035 et une mise en service en 2040-2042.

Là, c'est le calendrier après la partie expropriation ou achat. Les emplacements réservés, qui seront dans les documents d'urbanisme et qui matérialiseront la surface, le foncier nécessaire pour le projet, seront dans les documents d'urbanisme au moment de la déclaration d'utilité publique. Donc, en 2031, vous aurez dans tous les documents d'urbanisme exactement la bande concernée par le projet.

Et à partir de ce moment-là, vous pourrez mettre le maître d'ouvrage – nous – en demeure d'acquérir votre bien si vous le souhaitez. Alors, généralement, on ne fait pas d'acquisition, on n'exproprie pas. Généralement, dans les grands projets tels qu'on les mène aujourd'hui, SNCF Réseau, on passe à l'expropriation pour 5 à 6 % des propriétés, et souvent parce que ce sont des biens sans maître, ou ce sont des successions très compliquées où il y a des problèmes, et on est, à ce moment-là, obligé d'arriver à l'expropriation.

Mais sinon, on est plutôt dans l'amiable. Et l'objectif, c'est bien de libérer le foncier avant le début des travaux, c'est-à-dire avant 2035-2036.

Donc là, il faut que tout le foncier soit libéré avant le début des travaux.

5 CLOTURE

Animation - Estelle Brasseur

Alors, merci. On avait dit que c'était la dernière prise de parole.

J'espère avoir répondu à tous les bras levés. Merci à vous. Merci vraiment pour votre patience. Vous étiez nombreux. Je crois qu'on a respecté les règles d'or de la participation que j'avais énoncées au début. Chacun a pu s'exprimer.

Encore quelques instants pour deux mots de clôture. Le garant de la concertation et madame la maire du Soler. Merci à vous d'avoir suivi les règles. Quarante-cinq minutes de présentation, une heure cinquante d'échange. Merci.

Garant de la concertation - Philippe Quévremont (CNDP)

La première question que les garants se posent après une réunion, c'est : est-ce que le droit à l'information a été respecté ? Est-ce que le droit du public à la participation a été respecté ? Et c'est vrai qu'aujourd'hui, on répond oui, parce que vous avez posé beaucoup de questions, vous avez beaucoup de réponses, et vous avez exprimé beaucoup d'opinions.

Nous reprendrons les verbatims, c'est-à-dire la transcription écrite de ce que vous avez dit, pour en faire la synthèse.

Je voulais juste rajouter un complément. Les deux points clés dans la loi, et je l'ai dit tout à l'heure, c'est l'opportunité du projet et l'alternative.

Je voulais souligner qu'aujourd'hui, sur les questions qui vous préoccupent, ces questions se posent à plusieurs niveaux. Et vous avez répondu à plusieurs niveaux : est-ce qu'il y a une opportunité générale du projet ? Est-ce que vous êtes pour ou pas la ligne nouvelle, d'une manière générale ?

Ensuite, il y a une deuxième question qui est posée, qui concerne la mixité : est-ce que vous êtes d'accord ou pas pour ouvrir au fret ? Et ensuite, on descend dans les poupées russes, si je puis dire, sur les questions qui continuent.

C'est : est-ce qu'il faut ou pas un contournement spécifique pour le fret ? S'il y a ce contournement, est-ce qu'il passe nécessairement par le Soler, ou est-ce qu'il y a des possibilités de le faire ailleurs ? Et, dernière poupée russe, s'il passe ici, il passe comment : en hauteur ou en dessous ?

Et sur toutes ces questions, jusqu'au 19 juin, vous êtes appelés à continuer à vous exprimer, soit directement sur le site – tout le monde peut poser une question ou donner un avis sur le site –, soit en déposant un cahier d'acteurs, si vous êtes une commune, ou plus généralement une personne morale.

Le faire sous forme normalisée, c'est faciliter la lecture par les autres personnes, puisqu'une concertation, c'est aussi fait pour se convaincre mutuellement sur l'opportunité du projet. Merci de votre participation.

Dernier point – excusez-moi, heureusement que ma collègue me le rappelle – : on a bien noté l'engagement d'illustrer les derniers points de l'alternative, un trajet au-dessus ou un trajet au-dessous dans la partie la plus centrale du Soler, sous forme de visions 3D qui seront mises sur le site, et nous veillerons à ce que ça soit fait.

Armelle Revel-Fourcade - maire de Le Soler

Oui, merci. Écoutez, je suis ravie que vous ayez tous participé activement à cette réunion. Je pense que les échanges ont été constructifs et que chacun a pu s'exprimer comme il le souhaitait.

Je réitère mon intervention du début en disant que la ville du Soler s'oppose toujours contre ce contournement. Je tiens à le rappeler, à le réaffirmer. Et croyez-moi : pour celles et ceux qui me connaissent, quand j'ai une idée en tête, je ne lâche pas l'affaire. On se bat sur la commune depuis maintenant 2012 pour éviter que ce contournement ait lieu. Aujourd'hui, je pense que les arguments apportés ne sont pas suffisants pour justifier ce contournement. Voilà ma position aujourd'hui.

Donc, effectivement, si on est en capacité de m'apporter des études supplémentaires qui justifient la saturation du fret et la nécessité, aujourd'hui, de passer par cette voie de contournement, on pourra effectivement continuer à avancer sur ce projet-là.

Quoi qu'il en soit, aujourd'hui, mon opinion – et l'opinion, j'imagine, de la majorité de la population qui s'est exprimée aujourd'hui –, c'est que cette saturation n'est pas prouvée. Donc, je pense qu'il faut peut-être avancer sur autre chose, ou en tout cas faire une étude, comme je l'ai proposée tout à l'heure, qui nous permettrait d'avancer sur le sujet.

Concernant la Commission nationale du débat public, je voulais juste vous dire, concernant les garants, qu'on a bien noté qu'effectivement, il faut qu'on se prononce d'abord sur l'opportunité, et ensuite sur, éventuellement, les solutions qu'on pourrait apporter pour éviter ce contournement. On va répondre en ce sens.

Je demande à tous les habitants solériens, bien entendu, d'aller sur la consultation et de répondre – ceux qui ne sont pas du Soler aussi, d'ailleurs. Voilà, n'hésitez pas à aller remplir et nourrir un peu tout ce débat, de façon à ce que nous puissions avancer sereinement.

Quoi qu'il en soit, nous avons décidé, avec les maires qui sont ici présents, d'en faire part, à l'issue de la concertation, à Perpignan Méditerranée Métropole et aux élus de l'agglomération, pour porter une motion, pour se prononcer, bien entendu, sur le projet de ligne à grande vitesse, sans problème. Je pense que le sujet n'est pas là. Mais, en tout cas, de se prononcer contre la voie de contournement.

Je crois, qu'il y a une réunion le 28 sur Rivesaltes. Donc n'hésitez pas à y aller. Je pense notamment aux associations, à être présentes.

Je voulais, bien entendu, vous remercier à tous pour la qualité de ces échanges, et sur les échanges que nous avons de façon globale, Monsieur Lubrano, parce que c'est vrai qu'on se voit assez souvent pour discuter.

Je vous remercie donc à tous, et passez une excellente fin de soirée. Merci.

Animation - Estelle Brasseur

N'oubliez pas la plateforme, le registre en mairie, les 13 rencontres. Vous avez les synthèses à l'entrée, et notamment le flyer qui vous donne toutes les dates de réunion. Il y en a 13 : c'était la cinquième aujourd'hui. Donc il en reste huit. Merci à vous.