

Contribution concertation LNMP du 9 avril au 19 juin 2026.

Désenclaver les Pyrénées-Orientales et Perpignan

Je participe à cette concertation car je crois en l'utilité d'une Ligne Nouvelle ferroviaire. Explications.

Dès l'origine, la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan (**LNMP**) est destinée à relier la France et l'Espagne. Elle est le maillon manquant indispensable du corridor européen Méditerranée, notamment pour le fret ! Or, la réalisation, avec une mise en service complète le 9 janvier 2013, du tronçon transfrontalier entre Figueres et Perpignan a brouillé la bonne compréhension de la finalité du projet LNMP et a masqué les conséquences futures très concrètes du tracé en traversée de la plaine du Roussillon, dans les Pyrénées-Orientales et pour certaines communes. Un peu comme si l'on mettait la charrue avant les bœufs !

Un engrenage inéluctable s'était mis en place dès le 8 octobre 2001, date du décret déclarant d'Utilité Publique cette liaison à grande vitesse transfrontalière Figueres-Perpignan ! Le point de démarrage de la suite de tracé de la LNMP était alors reporté dans le document d'Urbanisme de Toulouges... Il y a 25 ans !

Le dossier, très documenté, actuellement mis à disposition de la population dans le cadre de la concertation préalable poursuit néanmoins ce flou par la méthodologie proposée. Le maître d'Ouvrage revisite aujourd'hui uniquement certaines fonctionnalités mais en reportant par exemple à 2027 le sujet du tracé, alors même que des études de tracé existent déjà très certainement, et c'est cela qui intéresse les habitants. Cette approche que l'on pourrait qualifier « en forme d'entonnoir », ferme progressivement les portes de certaines options et ne permet plus de retour en arrière. C'est la difficulté de l'exercice de la concertation. On y reviendra.

Avec le temps qui passe, les espoirs déçus, on arrive à la situation où la question de la réalisation, ou non, du barreau ferroviaire à vocation mixte, traversant la Plaine du Roussillon, cristallise aujourd'hui une opposition grandissante.

Le résultat : Les habitants des Pyrénées-Orientales, pourtant plutôt favorables en grande majorité au « TGV » sont aujourd'hui confrontés à un vrai dilemme :

- **Ou ils s'opposent massivement à la réalisation du barreau ferroviaire dans la Plaine du Roussillon** (comme ils l'ont fait pour la THT France-Espagne !), pour ne pas dégrader le cadre de vie des riverains concernés par le tracé. Dans cette hypothèse, l'Etat et le maître d'ouvrage pourraient décaler à nouveau (pour combien de temps ?) ce projet, d'autant que la compétition entre projets de LngV est rude. Perpignan et le Département des Pyrénées-Orientales resteraient à l'écart des dynamiques de développement, avec à la clé le risque bien concret de coupures de la circulation des trains sur la ligne historique durant des semaines, isolant encore plus notre département. Les nombreux habitants de Perpignan, Toulouges aussi, riverains de la ligne existante subiraient eux, sans espoir de vraie solution, les nuisances qui inéluctablement augmenteront. Mais ont-ils conscience de ce risque qui pour l'instant leur semble lointain ?
- **Ou bien ils reconnaissent sous conditions la nécessité de ce barreau qui, en l'état, semble encore à prouver en particulier auprès des riverains.** Pourtant, c'est la

réalisation de ce barreau ferroviaire, à vocation mixte, et en continuité de la mixité de la ligne nouvelle en traversée des Corbières, qui permettra réellement un fonctionnement pérenne en doublet de ligne tout le long du tracé, garantissant le désenclavement d'un territoire et une gare-centre qui pourra pleinement fonctionner... mais ce serait alors au détriment des proches riverains du Soler et de Baho, Peyrestortes notamment, sans parler de l'impact sur les terres agricoles. C'est là où des conditions s'imposent !

Ce dilemme est le résultat d'un enchaînement de circonstances, voulues ou pas (?), qui se traduit par un record de lenteur. On parle de cette ligne nouvelle à grande vitesse depuis 1990 (rapport Querrien)

Sans refaire l'historique complet des hauts et des bas de ce dossier, force est de constater que les arbitrages successifs et les décisions prises n'ont pas facilité la bonne compréhension des enjeux et des choix faits.

D'abord, le projet a été strictement réservé aux voyageurs, le fret circulant sur les lignes historiques. Il fallait concurrencer l'avion !

Puis progressivement, avec l'entrée de l'Europe et ses schémas de transports, le fret a fait son apparition, lors de la concertation de 2009. Puis avec la réalisation du tronçon transfrontalier Figueres-Perpignan, totalement opérationnel en janvier 2013, et enfin le contournement Nîmes-Montpellier, inauguré le 18 décembre 2017, tous les deux à vocation mixte. Au milieu la LNMP !

Et pourtant en janvier 2016, une décision Ministérielle (DM) arrêtait les finalités de la ligne nouvelle à grande vitesse (LNGV) entre Montpellier et Perpignan, qui devait être mixte... là où l'urgence était avérée ! Dit autrement, mixte entre Montpellier et Béziers, et le reste en Grande Vitesse uniquement pour les voyageurs, sauf dans la Plaine du Roussillon, où la ligne redevient mixte vu la nécessité de se raccorder à la ligne GV transfrontalière au point imposé sur la commune de Toulouges. Ce point est d'ailleurs reporté dans les documents d'urbanisme de cette commune, depuis 2001, il y a 25 ans ! Cette DM est à relier au rapport de la commission « Mobilité 21 » de 2013 remis au ministre des Transports qui ne considérait pas comme priorité 1 la LNMP, sauf si une saturation du réseau allait arriver ! Economie budgétaire, ou déjà stratégie des petits pas annonçant un futur découpage du projet de LNMP ?

Finalement, cette DM n'a pas pu être mise en œuvre pour au moins deux raisons : un arrêt du Conseil d'Etat en avril 2016, a modifié profondément le contenu d'un dossier de DUP en imposant d'y joindre le partenariat arrêté pour réaliser la future ligne, bloquant de fait le dossier de la LNMP, et la création de nouvelles Régions au 1^{er} janvier 2016, ce qui supposait de revisiter le dossier de la LNMP et des attendus de la Région Occitanie, notamment en considérant l'important pôle économique de Toulouse. Actuellement Toulouse est tributaire des liaisons aériennes vers Paris !

En 2017, les partenaires ont donc été amenés à scinder le projet LNMP en 2 phases, avec 2 DUP, pour sécuriser le dossier de la phase 1, tronçon Montpellier-Béziers à vocation mixte, où la saturation du réseau était reconnue !

Ce choix a provoqué un fort ressentiment des relégués de la phase 2 et créé des tensions.

Il est vrai que la loi d'Orientation des Mobilités (LOM) de 2019, a acté le caractère prioritaire du projet de LNMP et fixé un calendrier de réalisation, avec notamment un délai de réalisation de 10 ans entre la phase 1 et la phase 2, confirmant quand même le degré d'urgence différent.

Ceci a permis néanmoins la signature d'un protocole de financement de la phase 1 de la LNMP le 22 janvier 2022 par les partenaires, dont les collectivités territoriales. Ce protocole fixe également une clause d'engagement pour la seconde phase du projet et le principe de solidarité des collectivités pour le financement des 2 phases !

La phase 1 est en cours, après avoir obtenu le décret de DUP (2023), et comme le temps a passé depuis 2009, une nouvelle concertation est lancée pour la phase 2. Ans déjà !

La concertation 2026

Le temps long de ce dossier et les découpages successifs font qu'aujourd'hui le projet de la phase 2 est maintenant encadré par des lignes nouvelles à vocation mixte. Ce constat est implacable aujourd'hui dans ses conséquences en traversée les Pyrénées-Orientales, conséquences qui ont conduit au rejet, par une partie de la population, du barreau traversant la Plaine du Roussillon.

Alors à quoi pourrait bien servir la présente concertation débutée le 9 avril 2026 ?

D'abord, elle pose clairement la question de la mixité totale sur toute la ligne, et non plus partiellement. Cette évolution reflète la prise de conscience, maintenant bien partagée, de la grande vulnérabilité de la ligne historique, notamment entre Narbonne et Perpignan. Des exemples récents en témoignent. De plus il y aurait incohérence à garder un seul secteur non mixte !

D'autre part, la nécessité d'assurer une gestion (exploitation et maintenance) plus fluide, sécurisée et résiliente des différents types de trains, sur toute la longueur de la LnGV s'avère vitale. Identifiée comme axe ferroviaire européen majeur, entre péninsule ibérique et Europe centrale, par l'Union Européenne (UE), la phase 2 de la LNMP est devenue de fait le « chaînon manquant » nécessaire pour garantir la libre circulation des marchandises et des personnes, à grande vitesse vers l'Europe du nord et centrale. D'autant qu'à terme la ligne historique ne pourra peut-être plus garantir ce service de façon continue. Il deviendrait difficile de revenir à l'idée d'une ligne partiellement réservée aux voyageurs... en oubliant le fret. Inacceptable pour les professionnels de la logistique !

La concertation pose aussi la question du nombre de gares nouvelles (1 ou 2,) et où ? Il est étonnant qu'à revisiter les décisions prises en 2016, la question d'une gare à Rivesaltes, certes à long terme, n'ait pas été reposée !

Pour ce qui est des gares extérieures à Narbonne et Béziers, on peut s'interroger sur la faible distance entre les deux gares. Par contre, Narbonne est historiquement un carrefour, depuis toujours, ferroviaire et routier !

Il est aussi étonnant que la concertation ne propose pas de revisiter la question de la vitesse de référence, notamment celle d'une ligne mixte circulant à 220km/h. Par le passé, dans un souci de cohérence avec la vitesse d'exploitation des lignes à grande vitesse existantes de part et d'autre, le choix de cette vitesse avait été balayé. Mais à l'occasion de cette concertation, il aurait néanmoins été intéressant de vérifier si les caractéristiques techniques de la voie nouvelle, moins contraignantes à cette vitesse, auraient permis une traversée plus facile des Corbières et à un coût nettement moins important qu'une ligne mixte à grande vitesse nécessitant un tunnel de 12 km pour une perte de temps de 10 minutes ! D'autant que l'exploitation en aurait été plus aisée, le différentiel de vitesse entre trains voyageurs et fret étant moindre ! Et côté Union Européenne, rien ne dit que les financements européens n'auraient pas été attribués, du constat même de la

Cour Européenne des Comptes pointant dans un rapport les grandes disparités, notamment de vitesse, du grand réseau européen !

A l'occasion de la concertation, le constat actuel est mitigé pour les Pyrénées-Orientales et l'Agglomération Perpignanaise :

- Une population et des entrepreneurs qui attendent depuis très (trop) longtemps cette Ligne Nouvelle, mais qui doutent de la voir un jour !
- Une desserte qui ne sera pas effective avant 2040, voire plus si le tracé de référence n'est pas retenu ce qui serait logique au regard des arguments avancés, ce tracé apparaissant en fort décalage avec les arguments développés aujourd'hui.
- Le choix du projet de référence reviendrait à fragiliser la desserte, notamment fret, de l'agglomération perpignanaise, puisque les trains seraient reportés sur la ligne historique à la pérennité non garantie, ce qui n'est plus envisageable. La Décision Ministérielle de 2016 supposait que l'on investirait massivement sur la ligne historique pour la préserver, mais hors budget de la LnGV (Qui paiera alors ?), et avec un résultat restant incertain, dans une zone naturelle sensible !
- Sauf à ne pas réaliser la 2^{ème} phase de la LNMP, le barreau, mixte ou pas, sera construit car aucun dossier de DUP ne sera acceptable sans la continuité des lignes à grande Vitesse encadrant ce tronçon. Dans les deux versions, les insertions urbaines de la ligne ferroviaire seront à traiter, avec les mesures de protection qui seront nécessaires.
- Le blocage du projet à cause de la vocation mixte du barreau Plaine du Roussillon, pourrait avoir des conséquences sur notre propre activité logistique d'autant que le risque existe de différer à beaucoup plus tard cette réalisation. Pas sûr en effet que le port de Marseille voie d'un œil favorable la concurrence du fret (en containers) ferroviaire ibérique, notamment venant de Barcelone. Et qu'en serait-il des financements européens sur le reste du projet de la phase 2 ?
- La réalisation du barreau, uniquement pour des trains de voyageurs, reviendrait à réduire de façon importante les capacités d'accueil de trains voyageurs dans la gare-centre de Perpignan, fragilisant même son rôle à terme.
- Un barreau dédié aux trains de voyageurs uniquement dans la Plaine du Roussillon, alors que la traversée des Corbières serait mixte, ferait prendre un énorme risque puisqu'en cas d'incident grave entre la gare-centre et le secteur de l'aéroport, tout le trafic fret (local, régional et international) serait bloqué et la desserte par les trains de voyageurs serait très dégradée, voire impossible. Le maillon faible de la ligne !
- L'absence de nouvelle réflexion soumise à la concertation sur la possibilité d'une gare extérieure à Rivesaltes à long terme est préoccupante alors qu'il s'agit d'un projet où il faut pouvoir se projeter à 50 ans et au-delà ! Comment évolueront les besoins, dans une économie qui doit se décarboner par nécessité, alors même que le réseau autoroutier (A9 en France) arrivera à saturation et que l'aéroport subit une forte concurrence transfrontalière, mais aussi au sein de la Région Occitanie ? Néanmoins, le choix de la gare-centre, au moins tant que la gare n'est pas saturée, permet d'utiliser efficacement l'ensemble de tout le grand système routier départemental, ainsi que celui des transports en commun des deux Autorités Organisatrices des TC ... qui convergent vers Perpignan et sa gare-centre.
- Le projet de référence nécessitait au nord de la Plaine du Roussillon une sorte de grand « X » permettant la desserte « voyageur » de la gare de Perpignan depuis et vers la LnGV, et au fret allant ou venant de la ligne nouvelle transfrontalière pour rejoindre la ligne existante, d'éviter la gare-centre de Perpignan, ce qui impactait fortement les espaces

agricoles et naturels. En cas de mixité du barreau, seul l'embranchement entre LnGV et gare-centre serait nécessaire, soit une moindre consommation d'espaces agricoles.

Alors 3 questions :

1- Existe-t-il, au vu de ce constat, des possibilités de tracé alternatif pour le barreau ?

- Dans le cadre de la concertation, aucune alternative n'est proposée au tracé du barreau traversant la Plaine du Roussillon. Des associations disent que cela est encore possible. Avec un point de départ imposé sur Toulouges (depuis 25 ans !), les marges de manœuvre sont réduites. Et il n'est pas acceptable de reporter les contraintes induites par le tracé actuel sur d'autres, un remède pire que le mal !
- Toutes les études de tracé ultérieures (à 2001) du projet de LNMP ont utilisé cette origine, au risque sinon de fragiliser inutilement le dossier. Par contre, si avant 2001 d'autres tracés avaient été étudiés pour la ligne grande vitesse transfrontalière, ils avaient tous été rejetés. Et aujourd'hui par exemple, tous les tracés bordant l'autoroute A9 ne sont plus réalisables du fait du développement urbain !
- Il apparaît aujourd'hui difficile de remettre en cause ce point de départ du barreau.
- A partir de ce point imposé, le développement de l'urbanisation constaté dans le triangle Le Soler, Toulouges et Perpignan ne laisse pas vraiment de place à une inflexion du tracé du barreau incriminé vers l'Est (zone économique de Sainte-Eugénie et quartier d'habitation sur Perpignan).
- En rive gauche de la Têt, la situation est tout aussi complexe. Un passage au Sud de Saint-Estève, en zone inondable pour éventuellement se raccorder vers la ligne existante à l'est de Saint-Estève et frôler l'aéroport pour rejoindre ensuite la LnGV apparaît tout aussi compliqué. Les rayons de courbures possibles ne permettraient pas la Grande Vitesse.
- Et quel que soit le tracé retenu de la LnGV dans les Corbières, les légères inflexions du tracé dans la Plaine du Roussillon n'apporteraient pas d'amélioration notable pour Le Soler et Baho.
- Une démonstration devrait être en être faite dans le futur dossier de demande de DUP !
- Enfin, le dossier de la LNMP devrait présenter une variante du projet de référence (LnGV voyageurs uniquement en traversée des Corbières), complétée par une ligne, à vitesse « normale » pour TER et trains de fret, à considérer comme une mesure compensatoire permettant un fonctionnement en vrai doublet, et venant remplacer à terme la ligne historique qui sera progressivement déclassée et mesurer les incidences que cette solution pourrait, ou pas, avoir sur les fonctions du barreau traversant la Plaine du Roussillon ! Le coût de cette variante sera à comparer avec les 2 options de traversée des Corbières en LnGV mixte, qui continueront d'exiger un entretien et une mise en protection de la ligne historique, dont le coût ne sera pas négligeable, mais non imputé au projet LNMP phase 2 !

2- Quelles pourraient être les propositions à faire pour que la balance avantages/inconvénients penche vers l'acceptation de ce barreau ? Quelques pistes :

Le projet soumis à la concertation devrait présenter une batterie d'arguments audibles pour rendre le projet de barreau, à vocation mixte, recevable, au moins par le plus grand nombre. Ce n'est manifestement pas le cas aujourd'hui, au vu de la contestation clairement exprimée par les participants à la réunion organisée au Soler par SNCF Réseaux le 6 mai 2026.

L'acceptation de la LngV en Plaine du Roussillon devrait passer par une démonstration plus argumentée défendant un tracé totalement mixte fonctionnant comme un vrai doublet de ligne, tout en ne sacrifiant pas à terme la desserte voyageurs de l'agglomération perpignanaise, qui en poids démographique pèse pourtant autant que celles de Béziers et Narbonne réunies ! On a effectivement bien compris que SNCF Réseau doit offrir une ligne nouvelle attractive, financièrement et en services offerts, pour encaisser les péages payés par les futurs opérateurs... mais ce sont bien les opérateurs qui feront circuler les trains et décideront du nombre.

C'est bien là le pari des Collectivités Territoriales : participer, de façon non négligeable, au financement d'une infrastructure d'intérêt national et européen, sans avoir la garantie que les TàGV desserviront leurs territoires comme elles l'aimeraient. Il faudrait faire confiance aux études de marché... mais confiance en berne dans les Pyrénées-Orientales !

Une clarification de la situation est nécessaire. Plutôt que de subir un scénario qui risque de s'imposer, il semble préférable d'obtenir des garanties de l'UE, de l'Etat et du Maître d'Ouvrage du projet LNMP sur les conditions de la réalisation du tronçon traversant les Pyrénées-Orientales :

D'abord, et malgré les efforts faits dans le dossier de concertation, Il faudrait mieux expliquer pourquoi 10 ans après, une ligne mixte deviendrait nécessaire sur tout le tracé, y compris en traversée des Corbières, alors qu'une Décision Ministérielle en 2016 avait pris le risque de décider une mixité partielle ? Est-ce uniquement lié au nouveau volontarisme politique ? Ou bien les coûts de mise en sécurité de la ligne historique sont tels qu'à terme elle sera abandonnée, nécessitant alors cette totale mixité ?

Ensuite, la sous-utilisation de la LngV transfrontalière que chacun peut constater a jeté le discrédit, localement, sur les études prévisionnelles de trafic qu'il s'agisse des voyageurs ou du fret, même si des explications existent (notamment la non réalisation de la LNMP) ! Et pourtant, l'Espagne, avec l'aide massive de l'Europe est engagée dans un plan de développement accéléré de LGV, dont certaines à vocation mixte. Le réseau classique espagnol passe à la norme UIC (écartement des rails utilisé en France et en Europe) mais effectivement très lentement. Actuellement toute la chaîne logistique du fret, en Espagne, repose sur le réseau routier, le fret ferroviaire étant marginal ! Autant d'éléments qui ne plaident pour l'urgence de la mixité, mais une grande marge de progression existe bien ? Qu'en sera-t-il en 2040, avec les objectifs à remplir de décarbonation des transports ?

C'est pourquoi, il faut redonner une réelle crédibilité aux études de prévision de trafic, en développant un Observatoire transfrontalier spécifique au corridor européen Méditerranée chargé de suivre et d'expliquer les évolutions des trafics routiers et ferroviaires, voir maritimes et aériens sur la façade méditerranéenne. Il faut prouver que le scénario national de référence (scenario AMS) utilisé en France, gère bien la prise en

compte de ces flux internationaux et transfrontaliers. L'idée serait d'abord de comparer les évolutions réelles de trafic et les prévisions de trafic (voyageurs et fret) sans la LnGV dans la Plaine du Roussillon, et ensuite en intégrant la réalisation du barreau selon les différentes configurations : fret uniquement/voyageurs/mixte.

Le but : pouvoir mesurer le degré d'implication réelle des opérateurs ferroviaires dans le temps. Et ainsi cerner le moment, en tenant compte de l'évolution de la vulnérabilité de la ligne historique, où le barreau traversant la Plaine du Roussillon deviendrait une nécessité et devrait être réalisé. Plusieurs solutions sont possibles : soit en même temps que le tronçon à vocation mixte traversant les Corbières, soit au contraire en dernier si la croissance du fret n'est pas au rendez-vous, ce qui supposera de passer par la gare-centre. Il faudra en établir le bilan avantages/inconvénients pour les Pyrénées-Orientales et sa gare-centre. Ce partage régulier de l'information, avec les habitants, éviterait les incompréhensions, comme c'est le cas aujourd'hui.

Ainsi, de la mixité en traversée de la Plaine du Roussillon qui s'avère vitale. Il serait utile de soumettre à la concertation les études montrant pourquoi un barreau à la vocation strictement voyageur n'est pas concevable : fonctionnement en doublet de ligne impossible avec maintien d'un maillon faible, ruptures de services, dysfonctionnement de la gare-centre, etc. ?

Il faudrait aussi comparer le fonctionnement de la gare-centre selon différents scénarios : barreau à vocation mixte ou barreau uniquement voyageur et en évaluer l'impact sur les capacités de fonctionnement de la gare-centre à différentes échéances.

De même, ne pas réaliser le barreau dans la Plaine du Roussillon à l'horizon 2040, qu'il soit mixte ou strictement voyageur, n'empêchera pas les futurs trafics France-Espagne de passer puisqu'il s'agit d'un des fondements de l'UE : la liberté de circulation des biens et des personnes dans un espace européen commun. Ils se feront dans de mauvaises conditions, au détriment du développement des dessertes reliant Perpignan au reste de la France. A terme, comme il ne sera pas possible de doubler la ligne existante en milieu urbain, le barreau traversant la Plaine du Roussillon s'imposera tant le bilan avantages/inconvénients, profitera au plus grand nombre.

Le moment venu, pendant la phase d'étude et de concertation précisant le tracé du barreau Plaine du Roussillon (notamment altimétrie), il faudrait établir un comparatif sur les impacts pour les riverains générés soit par une ligne mixte, soit par une ligne transportant uniquement du fret, ou des voyageurs.

Enfin, le dossier de concertation devra s'enrichir d'une présentation des différentes mesures de protections possibles à mettre en œuvre et présenter une estimation du coût de ces protections au regard des bénéfices attendus, notamment phoniques et anti-vibrations, à réaliser pour « effacer » la voie nouvelle : tranchée couverte au Soler avec aménagements possibles en surface pour réunir les deux parties de la ville du Soler, ouvrage de franchissement (avec isolation acoustique) de la Têt traité comme un signal architectural, talutage et dispositifs phoniques esthétiques en bordure de Baho, en tenant compte des contraintes de la zone inondable de la Têt, buttes paysagères entre Baixas et Peyrestortes, isolation phonique renforcée des bâtiments (mais attention à l'été), voire acquisitions d'immeubles pour faciliter les changements de logement... Bien

sûr il y a les obligations légales à remplir, mais il faudrait chiffrer les efforts pouvant être réalisés en plus pour rendre acceptable le projet, surtout pour les riverains !

A cet occasion, l'établissement d'un bilan comparatif du nombre d'habitants concernés, à Perpignan, Le Soler, Toulouges, Baho, Peyrestortes, serait à faire entre la solution avec barreau Plaine du Roussillon et sans , ce qui veut dire le transit via Perpignan impliquant des transferts de circulation par la gare-centre. Evaluer les coûts des dispositifs de protection des habitants dans chacun des cas, et le degré d'efficacité des mesures compensatoires à mettre en œuvre (y compris achat d'immeubles pouvant être nécessaires).

3- Une gare extérieure à terme ?

La prospective à très long terme est un exercice difficile. Contrairement à Béziers, les décideurs locaux des Pyrénées-Orientales ont estimé que la gare-centre de Perpignan devait être le point de desserte du territoire par les TàGV, du fait de l'organisation du système des transports actuel, reflet de l'histoire de ce territoire. Dans une approche de sobriété énergétique soutenable, c'est certainement la solution la plus adaptée et permettant un bilan carbone global intéressant. Mais dans 50 ans, comment aura évolué le territoire et quels seront les besoins en termes d'organisation dudit territoire ?

Raisonner à très long terme nécessite de prendre en compte d'autres évolutions possibles : forte évolution des flux voyageurs/fret transfrontaliers et internationaux, saturation du réseau autoroutier, réorganisation du système des transports aériens, bases de l'économie locale qui auront évolué.

Aujourd'hui, l'argument d'une perte temps, pour les TàGV voyageurs d'environ 12 minutes pour faire le détour par la gare centre est balayé, renforcé par les conclusions des études menées par SNCF Réseau sur l'importance du bassin de vie de l'agglomération Perpignanaise. Mais que feront réellement les opérateurs à court terme, et à long terme ? Comme déjà dit, cela suppose que les études capacitaires de la gare-centre soient soumises au débat pour bien mesurer les enjeux :

- Quels scénarios pour la répartition des trains de fret, entre ligne historique et LGV, de jour et de nuit ? Selon quel schéma de croissance du trafic fret et voyageur allant et venant de la péninsule ibérique ? Quel impact sur le fonctionnement de la gare-centre ? Quels arbitrages possibles selon quelles priorités ? Comment se répartiraient alors et avec quelles capacités de développement, les flux de trains de fret entre ceux venant de Saint-Charles et Cerbère versus ceux venant de la ligne à grande vitesse transfrontalière ?
- Quel échancier de réalisation du barreau de liaison traversant la Plaine du Roussillon serait préférable, selon qu'il serait à vocation voyageurs uniquement ou mixte, pour garantir un fonctionnement optimal de la gare-centre, notamment du fait que les projets alternatifs au projet de référence n'offrent plus la connexion entre LnGV et voie historique (le grand « X ») ?
- Quelles seraient les conséquences de la réalisation d'un barreau ferroviaire uniquement voyageur sur le fonctionnement à court moyen et long terme de la gare-centre ?
- Quelles répartitions prévisibles entre les TàGV, TER et autres Intercités, avec ou sans fonctionnement de la ligne historique ? Comment fonctionnerait la gare-centre si la ligne historique devait être abandonnée ?

- Quelles peuvent être les conséquences sur la gare-centre des arbitrages qui seront faits pour le nœud ferroviaire de Narbonne entre gare-centre et gare extérieure ?
- Qui arbitrera in fine la répartition des trains en cas de saturation de la capacité de passage et d'arrêts de trains de la gare-centre ?

Sauf à croire que tout cela n'arrivera jamais, ces quelques interrogations montrent la nécessité de poser dès aujourd'hui la question d'une possible gare extérieure, vraisemblablement à Rivesaltes. Et à tout le moins prendre les dispositions permettant de la rendre techniquement et fonctionnellement possible, et prévoir dès le dossier de DUP, les réserves foncières nécessaires.

Ma contribution au débat public :

- **Sur la nécessité de réaliser cette Ligne Nouvelle :** En tant que « chaînon manquant » d'un corridor européen, vu l'impact favorable attendu pour le développement de l'économie locale et face à la nécessité d'intensifier l'électrification des déplacements (personnes et biens), vu la vulnérabilité de plus en plus grande de la Ligne Historique traversant les étangs, vu le rôle positif que jouera cette ligne nouvelle comme outil d'aménagement réduisant l'espace-temps du territoire régional, Il serait inacceptable qu'un bout du territoire français de plus de 500 000 habitants ne soit pas desservi de façon pérenne et continue par un réseau ferré sécurisé, apte à transporter voyageurs et fret à des coûts abordables. **Je suis donc favorable à une Ligne Nouvelle mixte sur la totalité du tracé.**
- **Sur la question de la nécessité de la grande vitesse :** Par souci de cohérence avec les vitesses de référence utilisées pour les LGV encadrant ce tronçon, **j'accepte l'idée que la Grande Vitesse serve de référence sans être opposé à une ligne mixte à 220km/h, moins contraignante et moins coûteuse**, option crédible pouvant rendre financièrement acceptable le projet et permettant des mesures de compensation plus importantes. Cette alternative, bien que non soumise à la concertation, devrait être étudiée par le Maître d'Ouvrage, en restant dans la zone d'étude actuelle, pour être versée le moment venu au dossier de la DUP, au risque de créer sinon une faiblesse !
- **Sur la question des fonctions du barreau à réaliser en traversée de la Plaine du Roussillon :** Qu'il soit mixte ou uniquement dédié aux voyageurs, le barreau est nécessaire. Sous réserve d'avoir apporté toutes les réponses précises et argumentées sur l'impact (négatif) qu'aurait le report de la circulation des trains de fret via la gare-centre, **la réalisation d'un barreau à vocation mixte me semble préférable pour le développement des Pyrénées-Orientales, plutôt que celle consistant à reporter le transit international du fret uniquement par la gare-centre, car beaucoup plus d'habitants seraient concernés** alors !
- **Par contre, en cas de mixité du barreau, ce qui laisse supposer des nuisances plus fortes notamment de nuit, il est impératif que les dispositions anti-nuisances** permettant de rendre la ligne nouvelle « transparente », comme on le fait pour le risque inondation, notamment dans les différentes séquences du tronçon allant de Toulouges à

Rivesaltes, **soient maximales** pour réduire au minimum le bruit, les vibrations, les divers risques industriels, l'impact visuel et environnemental. Cela veut dire, par exemple, de calculer ces protections en prenant en compte des éléments aussi importants localement que le sens des vents dominants, les chaleurs estivales qui obligent à vivre les fenêtres ouvertes, etc. Les premières pistes de solutions ont été esquissées par SNCF Réseau. Elles doivent être approfondies et devenir un élément fort et incontournable du projet. Ces mesures compensatoires doivent être présentées et expliquées très rapidement aux habitants et riverains. Ces dispositions seraient d'ailleurs beaucoup plus difficiles (voire impossibles) et plus coûteuses à mettre en œuvre sur la ligne existante, en milieu urbain !

- **Sur l'échéancier de réalisation du barreau à vocation mixte, tout dépendra d'une part de l'importance donnée à la place du fret en France, ou transitant par le réseau français, au regard des besoins en transport des voyageurs, et de l'autre, de la rapidité du report modal du fret vers le rail en Espagne.** A partir des données de l'observatoire transfrontalier corridor européen Méditerranée, à développer, pour suivre l'évolution des flux logistiques tous modes, et sous réserve également que le réseau ferroviaire français n'atteigne pas ses limites capacitaires à certains nœuds ou certains tronçons déjà chargés (vallée du Rhone, Région Parisienne), **apporter, dans la transparence, les éléments justifiant la date de réalisation la plus pertinente du barreau** qui garantira la continuité d'un fonctionnement optimal de la gare-centre de Perpignan.
- **Sur la question** non abordée dans la concertation **d'une gare extérieure à terme vers Rivesaltes, je suis favorable à la constitution de réserves foncières** permettant de préserver l'avenir, notamment en ouvrant la palette des offres de service rendues possibles (notamment pour les TàGV transeuropéen), après avoir vérifié la faisabilité d'une telle gare. **On parle d'un projet pour 100 ans au moins !**