

COMMISSION CONSULTATIVE – PHASE 2

MARDI 10 SEPTEMBRE – CENTRE INTERNATIONAL DE SEJOUR NARBONNE – 10H / 12H

COMPTE RENDU DES ECHANGES

INTERVENANTS PRESENTS

- **Marc Demulsant**, Directeur de projets LGV, préfecture de région Occitanie
- **Stéphane Lubrano**, Directeur de la mission LNMP, SNCF Réseau
- **Olivier Galand**, Responsable phase 1, SNCF Réseau
- **Sylvie Martin**, Responsable foncier, SNCF Réseau
- **Anne-Lise Gibbe**, Responsable de la concertation, SNCF Réseau
- **Lucile Reymond**, Chargée de mission Gares Nouvelles, Gares et Connexions

ELUS ET REPRESENTANTS PRESENTS

- **BARO Hervé**, 1er vice-président, Conseil départemental de l'Aude
- **BERTRAND Guillaume**, Directeur du cabinet, Ville de Cuxac D'Aude
- **CARALP Alain, Président**, Communauté de communes la Domitienne
- **DEGAEFF Jean-Pierre**, chargé de mission LNMP, Conseil départemental de l'Aude
- **DEVIC Bernard**, maire, ville de Caves
- **DUPUY Gaëlle**, Responsable service aménagement, Communauté de communes La Domitienne
- **DURA Danielle**, Conseillère départementale, Canton Sud Minervois
- **FABRE Alain**, Vice-président, Grand Narbonne
- **FALCON Frédéric**, Député de l'Aude (2ème circonscription), Assemblée Nationale
- **GERBER Mariette**, Première adjointe au maire, ville de Treilles
- **GUERRERE Bernard**, Adjoint au maire, ville de Lespignan
- **GUIBBERT Jean-François**, Maire, ville de Lespignan
- **JANSANA Jean-Marc**, Maire, ville de Montredon-des-Corbières
- **JUGE Ludovic**, Directeur général des Services, ville de Narbonne

- **LAURET Stéphane**, Directeur, ScoT du Biterrois
- **LAUZE Pierre-Luc**, Chargé de mission mobilités, Grand Narbonne
- **MOLI Samuel**, Conseiller régional, Conseil régional d'Occitanie
- **MORLON Francis**, Conseiller départemental (Narbonne 1), Conseil départemental de l'Aude
- **PEPE Adrien**, Collaborateur parlementaire du député Frédéric Falcon
- **RAMONDOU Michel**, Chargé de pilotage des grands projets, Communauté d'agglomérations Béziers Méditerranée
- **ROI Catherine**, Première adjointe au maire, ville de Bages
- **SIRVENT Sandrine**, Conseillère départementale, Aude
- **TEXIER Bruno**, Maire, ville de Portel-des-Corbières
- **TISSEYRE Georges**, Élu, ville de Nissan-lez-Enserune
- **TRANI Stéphanie**, Directrice Mobilités, Grand Narbonne
- **VINCENDET Christian**, Directeur de pôle - aménagement de l'espace, Communauté d'agglomérations Béziers Méditerranée

1. INTRODUCTION

Marc Demulsant, Directeur de projets LGV, préfecture de région Occitanie

Salue les parlementaires, conseillers régionaux et départementaux et maires présents et excuse l'absence de Monsieur le préfet Christian Pouget. Il annonce l'objet de la réunion : présenter l'état des lieux du projet et expliquer les actions à venir. Il rappelle les différentes structures de gouvernance du projet LNMP (Cotech, Copil...), qui permettent des échanges mais n'incluent pas l'ensemble des collectivités et des élus concernés par le projet, et notamment les maires des communes traversées. Ces commissions consultatives sont donc très importantes pour avoir accès en direct à toutes les informations fiables, actuelles et régulières sur le projet et pouvoir faire le lien avec la population. Il remercie SNCF Réseau de les organiser régulièrement.

2. POINT D'ETAPE SUR LE PROJET

L'équipe projet présente un diaporama faisant le point sur le projet :

- Pourquoi une ligne nouvelle ?
- Le projet en un coup d'œil
- Où en est le projet aujourd'hui ?
- Zoom sur la phase 1

- Zoom sur la phase 2
- Les outils d'information à disposition

3. ECHANGES AVEC LES PARTICIPANTS

Jean-Marc JANSANA, maire de Montredon-des-Corbières

Se demande ce qui a déterminé, à l'époque, que la mixité s'arrête à Béziers et ce qui pourrait faire, aujourd'hui, qu'elle se prolonge jusqu'à Perpignan. Il note que c'est la décision sur la mixité qui déterminera le tracé et le coût du projet final.

Stéphane LUBRANO, Directeur de la mission LNMP

Répond que la décision d'une phase 2 uniquement voyageurs s'est prise sur la base d'études de trafic et d'exploitation qui démontrent encore aujourd'hui, que la capacité d'un doublet de lignes avec une ligne classique et une ligne nouvelle uniquement voyageurs est suffisante pour absorber toute l'augmentation du trafic fret prévue à l'époque (x 3,5).

Il explique également que la vulnérabilité liée au changement climatique n'était pas prise en compte à l'époque. Aujourd'hui, on s'aperçoit que la ligne classique devient fragile vis-à-vis du changement climatique et qu'il faut mener des études supplémentaires pour pouvoir pallier cette fragilité ou améliorer sa résilience. Il évoque plusieurs possibilités : changement des règles de maintenance, modification de certains équipements ferroviaires (caténaires par exemple), travaux de génie civil (modification de la plateforme, transparence hydraulique, etc.), programme de substitution par bus à haut niveau de service en cas d'interruption de la ligne (envisageable pour les voyageurs mais pas pour les chargeurs fret), etc.

Il indique que l'on dispose aujourd'hui de plus de données, avec notamment une volonté très affirmée de l'Espagne d'augmenter le trafic fret. Des discussions sont en cours avec les acteurs espagnols et notamment portuaires, pour mieux comprendre leurs souhaits et leur stratégie d'évolution.

D'autres critères sont également à prendre en compte sur ce sujet, comme celui de la diminution des nuisances sonores en ville, en faisant sortir les trains de fret des centres-villes. Il explique ce si, bien sûr, les nuisances sont décalées au niveau de la ligne nouvelle, elles seront moins importantes que les nuisances actuelles car la ligne sera construite selon des procédés modernes et répondra à la réglementation actuelle : des protections acoustiques seront mises en place pour que les nuisances restent en dessous des seuils légaux.

Monsieur Lubrano explique que suite à la demande du comité de Pilotage de questionner cette mixité, l'ensemble de ces éléments sont pris en compte pour voir si une ligne mixte serait aujourd'hui jugée plus intéressante, ou non. Les données et arguments actualisés seront communiqués au grand public lors de la phase de concertation de 2025, pour réinformer et rééclairer le territoire. La décision sera prise fin 2025 ou début 2026, au regard des résultats de la concertation.

Alain FABRE, Vice-président du Grand Narbonne

Alerte sur le fait qu'il faut prendre en considération la continuité d'exploitation de la ligne actuelle au regard de la forte augmentation du nombre de voyageurs. Il juge qu'il est tout autant important de continuer à desservir le territoire, notamment pour les déplacements pendulaires en TER, que d'investir dans la grande vitesse.

Stéphane LUBRANO, Directeur de la mission LNMP

Acquiesce et complète que la Région s'est exprimée clairement sur sa volonté de développer l'offre TER, en réponse à cette forte demande. Il explique que les études sur la vulnérabilité de la ligne classique sont menées par la direction territoriale Occitanie de SNCF Réseau, pas seulement pour le projet LNMP mais aussi pour le trafic fret, TER, Intercités...

Sandrine SIRVENT, conseillère départementale de l'Aude

Demande si une étude a déjà été réalisée afin de quantifier pour le fret, le potentiel de report des camions vers le train, une fois la ligne mise en service.

Stéphane LUBRANO, Directeur de la mission LNMP

Répond que le chiffre actuel issu des études de trafic est de 110 000 camions en moins chaque année sur les routes. Ces études de trafic permettent de comparer différentes solutions entre elles, en estimant les futurs besoins et en prenant en considération l'appétence des chargeurs à basculer vers le train, en fonction d'un certain nombre de paramètres (objectif neutralité carbone 2050, etc.) qui sont intégrés dans les modèles mathématiques, et hors incitations publiques supplémentaires. Sur ce sujet, il donne l'exemple de la Suisse où tous les camions en transit ont l'obligation de basculer sur le train. Mais le réseau français ne serait pas aujourd'hui en mesure d'absorber une telle obligation. Il s'agit de tout un système à adapter pour se donner les capacités de ce report modal et en assurer la robustesse.

Frédéric FALCON, Député de l'Aude

Interroge le directeur de mission sur la question fondamentale du calendrier du projet, maintenant phasé, avec un horizon de mise en service de la phase 2 en 2040/2044. Sans remettre en cause le service et l'engagement des uns et des autres, il pense que le territoire paie le désintéret de l'Etat pour ce projet. Il donne l'exemple de projets qui sont, selon lui, plus favorisés, comme la ligne Bordeaux-Toulouse ou la ligne Ouest Atlantique, qui avancent selon lui bien plus rapidement. Il exprime son inquiétude et celle de ses collègues de l'Aude et des Pyrénées-Orientales. Il demande quels seraient les jalons compressibles du calendrier, s'il y avait une volonté politique d'accélérer le projet.

Sur le sujet du tracé, la solution du tunnel des Corbières est selon lui intéressante, même si plus coûteuse et plus longue, afin de préserver le littoral.

Stéphane LUBRANO, Directeur de la mission LNMP

Répond qu'avec un horizon de mise en service de la phase 2 en 2040, il n'y a rien de compressible dans le calendrier du projet. Il donne l'exemple de la phase 1, pour laquelle il n'a pas non plus été possible de gagner du temps malgré les recherches d'optimisation sur le calendrier de réalisation. Il explique que le calendrier de la phase 1 est aujourd'hui très contraint, avec de nombreuses procédures à articuler depuis la DUP : dossiers d'autorisation environnementale pour les diagnostics archéologiques, et donc mesures compensatoires, études techniques pour préparer le dossier de consultation pour le marché de conception-réalisation, qui se fera en dialogue compétitif avec 2 ans et demi de délais incompressibles à prévoir entre l'appel d'offres et la notification, etc. Il précise que les délais seront tenus, mais que l'on s'aperçoit qu'on ne peut pas accélérer.

Sur la phase 2, il indique que si l'on reste en solution voyageurs, on pourrait accélérer le calendrier inscrit dans la loi d'Orientation des mobilités, de 2044 à 2040. En revanche, si on s'oriente vers une ligne mixte il faudra reprendre toutes les études de tracé et s'il y a un tunnel de 11 à 12 km à percer sous les Corbières cela rallonge considérablement la durée des travaux. Il indique que l'objectif premier de SNCF Réseau est d'avoir un calendrier juste afin de s'assurer de la qualité du projet et des études réalisées, afin de de sécuriser les procédures (DUP, autorisations environnementales...).

Hervé BARO, premier vice-président conseil départemental de l'Aude

Demande qui a arbitré le choix du phasage du projet.

Stéphane LUBRANO, Directeur de la mission LNMP

Répond que le phasage du projet est une décision ministérielle du 1^{er} février 2017.

Hervé BARO, premier vice-président du conseil départemental de l'Aude

Souhaite revenir sur le sujet du transfert des camions vers le rail. Il indique que si les collectivités, dont la Région et le Département, ont demandé à relancer les études sur la mixité, c'est face aux enjeux du réchauffement climatique, dont le transport, via ses émissions des gaz à effet de serre, est une des causes. Il s'agit donc d'un enjeu très important pour la préservation de l'environnement.

Sur les sujets techniques, il attire l'attention de SNCF Réseau sur les enjeux de la solution tunnel sur le plan hydraulique. Il indique que ce sujet devra être étudié de très près étant donné la sensibilité du territoire sur le sujet de l'eau, face aux problèmes de sécheresse.

Stéphane LUBRANO, Directeur de la mission LNMP

Répond que ce sujet est étudié de près et que la question de l'eau a été prise en compte dès les études de 2012-2014 car même le tracé voyageurs, avec de forts

déblais et remblais, comporte des impacts sur l'eau. De plus le sous-sol des Corbières est un milieu très complexe dont on ne connaît pas encore complètement le fonctionnement. Les études en hydrogéologie vont donc se poursuivre dans ces massifs. Il indique qu'il s'agit effectivement d'un sujet très important qui sera étudié de manière très précise, dans un premier temps dans le cadre de l'analyse multicritère pour le choix des fonctionnalités et puis surtout au moment des études détaillées pour le choix du tracé.

Sur le sujet du basculement du trafic routier, il y a effectivement le sujet de la pollution mais ce n'est pas le seul. Les modèles mathématiques qui permettant d'avoir un bilan socio-économique, et donc une valeur ajoutée nette du projet, n'intègrent pas aujourd'hui les conséquences du développement du trafic routier en cas de non-report vers le ferroviaire : élargissement des infrastructure autoroutières, risques d'embouteillages, d'accidents supplémentaires... Ces données-là ne sont très mal prises en compte actuellement dans les modèles, mais cela va peut-être évoluer et nous le regardons de près.

Mariette GERBER, première adjointe au maire, ville de Treilles

Demande si le tunnel sous les Corbières débiterait depuis la commune de Roquefort-des-Corbières ?

Stéphane LUBRANO, Directeur de la mission LNMP

Confirme qu'il s'agirait effectivement d'un tunnel de 10 à 12 km environ, depuis Roquefort-des-Corbières et jusqu'à Rivesaltes. Mais il précise qu'à l'heure actuelle les études détaillées n'ont pas encore été menées, seulement une première étude d'opportunité pour vérifier que cela est possible. Il rappelle que l'on ne sait pas encore si ce sera la solution retenue, ou s'il y aura des modifications sur le tracé le cas échéant.

Catherine ROI, première adjointe au maire, ville de Bages

Demande si une aide est prévue pour les collectivités, si le projet nécessite d'apporter des modifications aux documents d'urbanisme, les petites communes n'ayant pas toujours les moyens de gérer ces procédures.

Stéphane LUBRANO, Directeur de la mission LNMP

Confirme que les mises à jour des documents d'urbanismes incombent aux collectivités et qu'il n'y a pas d'aide prévue à ce stade, mais que ce n'est pas pour tout de suite sur la phase 2.

Bernard DEVIC, maire, ville de Caves

Revient sur le calendrier du projet en rappelant que dès les années 1990 il avait été annoncé aux habitants du territoire que le TGV arriverait bientôt. Il rappelle toutes les réunions déjà organisées en 2009 pour le débat public, puis entre les années 2014-2016 avec des réunions sur un projet similaire à celui d'aujourd'hui. Il explique qu'il a également été associé de près pendant plusieurs années, en tant que président du PNR, à l'élaboration du projet tel qu'il est aujourd'hui. Face à des horizons de mise en service aujourd'hui annoncés pour 2040 ou 2044, il demande au directeur de mission, s'il pense, que l'on va y arriver.

Stéphane LUBRANO, Directeur de la mission LNMP

Répond que le projet a effectivement subi plusieurs « stop and go » liés à des décisions politiques de financement ou de non financement et à la préparation de la Loi d'Orientation des Mobilités, mais que c'est le cas de tous les grands projets, si on regarde les exemples du Lyon-Turin ou de GPSO. La clé de voute de tous ces grands projets est le financement et ils sont, forcément sujets aux aléas de la vie politique, locale ou nationale, et du contexte économique. Il comprend que les territoires ne puissent pas s'arrêter de vivre et de se développer, même si le projet est inscrit dans les documents d'urbanisme.

Bernard DEVIC, maire, ville de Caves

Réagit en expliquant que les arbitrages ne sont pas toujours simples dans les communes, avec une population qui progresse, et avec une nouvelle contrainte de « zéro artificialisation nette ».

Il rappelle que ce sont les mairies qui sont en première ligne pour répondre à la population, et que l'explication est parfois compliquée. Il attend que le projet porte un discours clair, notamment sur le calendrier.

Stéphane LUBRANO, Directeur de la mission LNMP

Rappelle que l'équipe est entièrement disponible et à la disposition des élus, pour les rencontrer et pour organiser des réunions publiques si besoin. Il considère que cela fait partie intégrante de son rôle de chef de projet d'expliquer au territoire le projet, ses tenants et aboutissants, afin que les gens puissent avoir le maximum d'information pour pouvoir se faire une opinion.

Marc DEMULSANT, Directeur de projets LGV, préfecture de région Occitanie

Dit comprendre la forte attente du territoire de voir aboutir la deuxième phase du projet et souhaite réaffirmer la totale mobilisation de l'Etat pour la LNMP. Il regrette également que le projet ne puisse pas avancer plus vite, mais que, pour l'Etat comme pour les collectivités, l'argent public se fait rare, ce qui impose des priorisations. Il rappelle que le calendrier a été réaffirmé par le ministre sortant, et est suivi avec une grande attention et que le projet suit donc sa feuille de route.

Il indique avoir bien conscience également du rôle central joué par les maires dans les échanges avec la population, les agriculteurs, les entreprises, etc. autour du projet. Marc Demulsant retient l'offre de SNCF Réseau de seconder les maires dans le travail d'explication du projet.

Sandrine SIRVENT, conseillère départementale Aude

Demande quel sera l'impact décisionnel de la concertation sur la mixité de la ligne avec les différents scénarios proposés. Elle dit être inquiète face à la montée des eaux et au risque de submersion de la ligne, et souhaite savoir si les études scientifiques sur la vulnérabilité de la ligne seront bien prises en compte dans la décision.

Stéphane LUBRANO, Directeur de la mission LNMP

Répond que l'appellation « Corbières littorales » d'une des variantes mixtes peut porter à confusion mais que les deux scénarios mixtes sont bien construits pour être hors risque de submersion et d'inondation. Il ajoute que des études sur la résilience au changement climatique sont menées, que ce soit concernant les risques inondations, crues, submersions, incendies, fortes chaleurs etc. et que les solutions proposées, comme la solution voyageurs actuelle ou les deux solutions mixtes, seront toutes résilientes au changement climatique.

Quant au choix à l'issue de la concertation, il explique qu'un rapport sera rédigé par les garants à l'issue de la phase de concertation et sera remis au comité de pilotage, indiquant les souhaits portés par le territoire. La décision finale, comme toutes les décisions d'orientation et tous les choix réalisés sur le projet, sera prise par ce comité composé des cofinanceurs du projet. Le rôle de SNCF Réseau est d'éclairer le territoire pendant les phases de concertation et les cofinanceurs en comité technique et en comité de pilotage, mais la SNCF Réseau ne participe pas au choix final.

Bruno TEXIER, maire de Portel-des-Corbières

Souligne l'inquiétude des agriculteurs face aux expropriations à venir et explique ne pas être en mesure de leur répondre ne connaissant pas le tracé et le calendrier.

Stéphane LUBRANO, Directeur de la mission LNMP

Répond que sur la phase 2, les expropriations auront lieu environ 6 ans avant la mise en service, et seulement si une acquisition à l'amiable n'a pas pu être obtenue avant. Il rappelle que 94% des acquisitions se font à l'amiable sur ce type de projets. Des protocoles indemnitaires sont élaborés par les chambres d'agriculture et les syndicats agricoles notamment.

Sylvie MARTIN, Responsable foncier, SNCF Réseau

Précise que les services fonciers de SNCF Réseau sont joignables par mail (info@lalignenouvelle.fr) ou par téléphone pour répondre à tous ceux qui se posent des questions.

Bruno TEXIER, maire de Portel-des-Corbières

Demande si la concertation de 2025 portera sur les tracés et sur les gares nouvelles.

Stéphane LUBRANO, Directeur de la mission LNMP

Explique que la concertation qui aura lieu l'année prochaine portera sur les fonctionnalités seulement, c'est-à-dire ligne voyageurs ou mixte, et sur les gares nouvelles : est-ce qu'il en faut une ou deux, avec un raccordement direct ou pas... Il précise que la gare nouvelle de Narbonne ne peut techniquement pas être déplacée plus au nord-est (ce qui permettrait d'éviter le rebroussement des trains en direction de

Toulouse) ou alors il faut une seule gare nouvelle entre Béziers et Narbonne, ce qui est un scénario qui sera aussi étudié.

Jean-Marc JANSANA, maire de Montredon-des-Corbières

Se demande si le fait de passer de deux gares à une seule pourrait faire économiser encore plus de temps de trajet entre Montpellier et Perpignan.

Stéphane LUBRANO, Directeur de la mission LNMP

Répond que oui, si le train ne s'arrête que dans une gare, le gain de temps serait supérieur à 39 min. Mais il explique que même avec deux gares nouvelles, les entreprises ferroviaires pourraient faire le choix de ne pas toujours desservir les deux. Cela veut dire que potentiellement il y aurait des liaisons Montpellier-Perpignan qui ne s'arrêteraient d'une fois, à Béziers, ou à Narbonne.

Dans ce cas les trains passent en gare, à grande vitesse, sur les voies centrales, qui sont prévues pour protéger les usagers du souffle et du bruit.

4. CLOTURE

Stéphane LUBRANO, Directeur de la mission LNMP

Demande s'il y a d'autres questions et propose de lever la séance. Il rappelle qu'il se tient disponible pour répondre aux questions et remercie les participants pour leur présence.