

DIALOGUE TERRITORIAL PHASE 2

RÉUNION DE LANCEMENT

JEUDI 21 NOVEMBRE 2024 - NARBONNE - 14H / 17H

COMPTE RENDU DES ÉCHANGES

INTERVENANTS PRÉSENTS

- **Stéphane Lubrano**, Directeur de la mission LNMP – SNCF Réseau
- **Jean-Eric Bredel**, Coordinateur phase 2 – SNCF Réseau
- **Elena Binet**, Responsable environnement – SNCF Réseau
- **Aurélie Wittersheim**, Chargée de mission Environnement phase 2 – SNCF Réseau
- **Mickaël Monot**, Responsable des études socio-économiques – SNCF Réseau
- **Sylvie Martin**, Responsable foncier – SNCF Réseau
- **Anne-Lise Gibbe**, Responsable de la concertation – SNCF Réseau
- **Vincent Bouvier**, Directeur des Grands Projets du Sud-Ouest / Gares Nouvelles LNMP – SNCF Gares & Connexions
- **Lucile Reymond**, Coordinatrice des études paysagères de la ligne, Responsable opérationnelle gares nouvelles – SNCF Gares & Connexions
- **Laurent Diaz**, Ingénieur paysagiste – AMO Paysage (Setec)
- **Estelle Brasseur-Brisset**, Animatrice – AMO concertation (agence Sennse)
- **Pauline Guillot**, Co-animatrice - AMO concertation (agence Sennse)
- **Benjamin Kribs**, Co-animateur - AMO concertation (agence Sennse)

INTRODUCTION

Estelle Brasseur-Brisset, animatrice de la réunion, remercie les participants pour leur présence et présente le déroulé des échanges à venir :

- Un temps de présentation du projet et de ses enjeux, par l'équipe projet (cf. présentation PPT)
- Un temps de questions/réponses en plénière sur des sujets de compréhension du projet, clarifications de certains points
- Un temps de présentation du programme d'étude
- Un temps d'échange collaboratif, où les participants sont invités à s'informer et donner leur avis, questions et remarques sur les 5 pôles thématique mis à disposition dans la salle :
 - Pôle Mixité / Voyageurs
 - Pôle Desserte et Gares nouvelles
 - Pôle Environnement
 - Pôle Agriculture
 - Pôle Paysage et Patrimoine
- Un temps de restitution des échanges en fin de réunion, pour synthétiser les différents avis exprimés et conclure ce 1^{er} temps d'échanges.

L'animatrice laisse désormais la parole à l'équipe projet pour la présentation du projet.

PRÉSENTATION DU PROJET

Cf. présentation en ligne sur le site du projet

L'équipe SNCF Réseau présente les objectifs du projet, ses modalités de financement et son calendrier de réalisation.

L'équipe projet poursuit la présentation en expliquant les raisons du requestionnement des fonctionnalités de la phase 2. Le calendrier des études à venir est rappelé, ainsi que les différents temps de concertation prévus sur cette deuxième phase : une concertation sur les fonctionnalités en 2025 puis une concertation sur le tracé en 2026.

L'animatrice invite les participants à poser leurs questions / remarques avant de présenter le programme des études.

QUESTIONS / RÉPONSES

Un représentant de la LPO Occitanie demande si, dans le cas où la mixité serait exclue du scénario retenu, une solution en tunnel pourrait quand même être envisagée pour le scénario voyageurs.

Stéphane Lubrano, directeur du projet, précise que l'intérêt de la solution en tunnel repose essentiellement sur la mixité de la ligne sur ce tronçon. Dans le cas où le scénario « voyageurs » (scénario actuel) serait retenu, le tunnel ne serait donc pas envisagé.

Toutefois, le scénario actuel, s'il devait être retenu, pourra être réétudié, afin d'intégrer au mieux les problématiques de préservation de la biodiversité, mais sans passer par la création d'un tunnel.

Une représentante du PNR de la Narbonnaise, fait remarquer que des nombreux remblais sont prévus pour la réalisation du scénario « voyageurs ». Elle demande si ces remblais pourraient être remplacés par des viaducs dans le cas où serait retenu ce scénario. Selon elle, les viaducs assurent la transparence hydraulique et paysagère et préservent davantage les continuités écologiques que les remblais.

Stéphane Lubrano rappelle que le scénario actuel n'est pas encore finalisé et que des marges de manœuvre pourront être explorées afin d'améliorer le projet au regard de ces critères.

Un membre de l'association ECCLA, demande combien de trains passent chaque jour en gare de Narbonne actuellement, par rapport au nombre de trains qui passeraient par la gare TGV de Narbonne dans le cas où la solution voyageurs serait retenue. Il demande également à ce que soit pris en compte le contenu des marchandises qui circuleraient sur les trains fret dans le cas de la mixité, afin de prohiber, par exemple, les fruits et légumes provenant de serres ou autres exploitations peu respectueuses de l'environnement.

Stéphane Lubrano explique que, dans le scénario d'une gare nouvelle à Narbonne, l'actuelle gare de Narbonne continuerait à recevoir le même nombre de trains qu'aujourd'hui. Seuls des TGV circuleraient en gare nouvelle dans le cas de la solution voyageurs. Il rappelle que le sujet des gares nouvelles est également questionné et invite les participants à s'exprimer sur le pôle dédié à cette thématique à l'issue du temps de présentation du projet.

Concernant le contenu des marchandises circulant sur la ligne, il rappelle que l'un des objectifs du projet est d'assurer le report modal d'une partie des marchandises circulant sur les routes, mais que la régulation du trafic de marchandises en provenance de pays étrangers ne pourra se faire qu'à la suite de la mise en place de politiques publiques et d'une prise de conscience collective.

Un représentant de l'Asseco-CFDT des Pays du Grand Biterrois fait remarquer que la préservation de l'environnement ne pourra être assurée qu'en cas de mixité complète de la ligne. Sans mixité, le report modal des camions de l'A9 vers le fret ferroviaire ne pourra pas être pleinement assuré. Il estime que le bénéfice environnemental est à prendre en compte au même titre que la rentabilité économique du projet. Il rappelle également que le tunnel du Perthus, sous exploité actuellement, le restera en cas de non-mixité de la ligne sur ce tronçon.

Stéphane Lubrano affirme que l'enjeu environnemental est un élément central du projet. Il confirme également que la mise en service de la ligne nouvelle, qu'elle soit voyageurs ou à fortiori mixte, va permettre le développement du trafic fret via le tunnel du Perthus.

La directrice générale de la commune du Soler demande si la mixité du barreau de contournement de Perpignan pourrait être requestionnée dans le cas où la solution voyageurs serait retenue.

Stéphane Lubrano rappelle que la circulation des trains de Fret sur ce contournement permettra d'éviter la saturation de la gare centre de Perpignan, condition nécessaire pour y développer les dessertes voyageurs, trains régionaux et TAGV. Si le projet évolue vers la mixité entre Béziers et Rivesaltes, il ne serait, selon lui, pas logique de ne pas poursuivre cette mixité jusqu'à la frontière espagnole. La mixité du barreau est donc envisagée sur l'ensemble des solutions proposées. Le tracé pourra lui être affiné afin de limiter les impacts sur les communes concernées par le contournement de Perpignan, bien que les marges de manœuvre à ce niveau soient fines.

Une représentante du PNR de la Narbonnaise se demande quel serait l'impact de la non-mixité du tronçon Béziers-Perpignan pour le trafic routier sur l'A9, notamment pour les camions de marchandises.

Stéphane Lubrano précise que dans les deux cas de figure (ligne mixte ou ligne voyageurs), la circulation des camions de marchandises sur l'A9 diminuerait. Dans le cas d'une solution voyageurs, les trains de marchandises en provenance du contournement Nîmes-Montpellier circuleraient sur le tronçon de la phase 1, mixte, avant de venir se raccorder à la ligne actuelle, jusqu'à Perpignan. Il n'y aurait donc pas de rupture de charges au niveau de Béziers.

Un représentant du Conservatoire d'espaces naturels Occitanie, demande si les changements globaux, notamment de biodiversité, seront pris en compte au fil des années pour assurer la responsabilité environnementale du projet dans 15 ans.

Stéphane Lubrano rappelle que les inventaires faune/flore sont actualisés au fur et à mesure de la réalisation du projet (ce qui est déjà le cas sur la phase 1, déclarée d'utilité publique). Les mesures compensatoires mises en place seront également suivies, afin d'assurer l'objectif de zéro perte nette en termes de biodiversité, voire d'obtenir un gain.

L'animatrice laisse désormais la parole à l'équipe projet pour la présentation du programme d'études.

PRÉSENTATION DU PROGRAMME D'ÉTUDES

Cf. présentation en ligne

L'équipe projet présente les différentes études relancées sur la phase 2 du projet :

- évaluation économique et sociale
- études techniques sur le couloir de référence
- études environnementales
- études paysagères, patrimoniales et architecturales
- études agricoles
- analyse de la résilience du doublet de ligne au changement climatique.

L'animatrice appelle désormais les participants à échanger sur les pôles thématiques dédiés, l'objectif étant de recueillir l'avis des participants sur les scénarios qui seront présentés à la concertation à l'automne 2025 et qui sont en cours d'analyse, afin d'alimenter les études en cours. Il s'agit de commencer à caractériser ces scénarios et d'identifier, avec l'aide des acteurs du territoire, en bénéficiant de leur expertise d'usage, des enjeux non encore déterminés ou des projets connexes en cours d'élaboration qui pourraient avoir un impact sur le projet.

5 thématiques de travail sont proposées aux participants :

- Pôle Mixité / Voyageurs
- Pôle Desserte et Gares nouvelles
- Pôle Environnement
- Pôle Agriculture
- Pôle Paysage et Patrimoine

Chaque pôle est composé de panneaux présentant les différents scénarios proposés, en lien avec la thématique concernée, avec des espaces d'expression pour recueillir les contributions écrites des participants via des pots-it. Les participants sont invités à exprimer leur point de vue sur ce qu'ils perçoivent être des points forts ou des points faibles de chaque scénario ; ils peuvent également poser des questions, alerter sur des points de vigilance ou faire des propositions alternatives. Des membres de l'équipe d'animation et de l'équipe projet sont présents à chaque pôle pour échanger avec les participants, recueillir leurs contributions et leur apporter des précisions et clarifications sur les scénarios présentés.

A l'issue de ce temps collaboratif, les membres de l'équipe d'animation présents sur les différents pôles procèdent à une restitution synthétique des échanges en plénière.

POLE THÉMATIQUE « MIXITÉ /VOYAGEURS »

Cf. panneaux en ligne

Animateurs du pôle :

- **Anne-Lise Gibbe**, Responsable de la concertation – SNCF Réseau (équipe d’animation)
- **Jean-Eric Bredel**, Coordinateur phase 2 – SNCF Réseau (équipe projet)

SCÉNARIO VOYAGEURS (SCÉNARIO ACTUEL)

Les +

- Moins de retards en cascade entre le transport de voyageurs et le fret

Les –

- Renvoi du fret sur la ligne des étangs qui est submersible
- Equipement ERTMS de la ligne classique retardé
- Pas de report des camions de l’A9 sur le tronçon Béziers-Perpignan
- Impact touristique et paysager négatif

Les contributions

- **Des questions**
 - Peut-on faire circuler le fret la nuit ?
- **Des remarques**
 - Des projets connexes : adduction AEP de l’Aude et des PO
 - Prévoir des voies d’évitement, manquantes entre Narbonne et Barcelone
 - L’intérêt du projet est la mixité complète (commerce avec l’Espagne et le Portugal)
 - Base travaux à Rivesaltes

SCÉNARIO MIXITÉ - CORBIÈRES LITTORALES

Les +

- Anticipation des incertitudes liées au maintien de la ligne actuelle dans les années à venir
- Pérennité du fret
- Permet le report modal (- de camions sur l’A9)
- Plus de sillons voyageurs (TER) si le fret est sur la ligne LGV

Les –

- Surcoûts et retards de calendrier à prévoir
- Passage à proximité de villages en pleine expansion urbaine (bruit, proximité de voies viticoles...)
- Limitation de la massification des trains fret
- La mixité oui, mais pas le franchissement en littoral

Les contributions

- Prise en compte du coût énergétique en rampe / tunnel

SCÉNARIO MIXITÉ - TUNNEL SOUS LES CORBIÈRES

Les +

- Plus de capacité pour les trains de marchandises
- Moins de gêne pour les riverains (bruit, paysage), la faune et la flore
- Libération de la ligne littorale fret → reconversion possible de cette ligne en ligne touristique
- Désengorgement du nœud de Perpignan (gabarit, masse autorisée, longueur...)
- Pérennité du fret
- Report des camions de l'A9 vers le ferroviaire
- Garantie du corridor fret méditerranéen

Les -

- Surcoûts et retards de calendrier à prévoir

Les contributions

- **Des questions**
 - Quid des opportunités pour les industriels du secteur par rapport à l'offre fret ?
 - Quels raccordements sur les gares TGV ?
 - Combien va coûter la maintenance de la ligne des étangs à long terme ?
- **Des remarques**
 - Un tunnel le plus long possible pour réduire les impacts en surface
 - Une ligne dédiée au fret, pas sur la ligne LGV

POLE THÉMATIQUE « DESSERTE »

Cf. panneaux en ligne

Animateurs du pôle :

- **Vincent Bouvier**, Directeur des Grands Projets du Sud-Ouest / Gares Nouvelles LNMP – SNCF Gares & Connexions (équipe projet)
- **Mickaël Monot**, Responsable des études socio-économiques – SNCF Réseau (équipe projet)
- **Pauline Guillot**, Co-animatrice - AMO concertation - Agence Sennse (équipe d'animation)

SCÉNARIO 1 : DEUX GARES NOUVELLES À BÉZIERS EST ET NARBONNE OUEST (SCÉNARIO ACTUEL)

Les +

- 2 gares = un scénario qui privilégie la desserte du territoire :
 - une desserte optimum des deux agglomérations ;
 - le scénario le plus attractif pour les voyageurs.
- Une gare à Béziers Est (Villeneuve-les-Béziers) qui offre une bonne desserte de tout le biterrois et l'agathois, et permet d'attirer des voyageurs jusqu'à Millau.
- Une gare de Narbonne Ouest (Montredon-des-Corbières) avec des effets positifs en matière d'intermodalité avec Narbonne (transports en commun, mobilités douces...).

Les -

- 2 gares = une perte de performance pour la ligne nouvelle :
 - Les gares sont trop proches et les TGV n'auront pas le temps d'atteindre leur vitesse maximale.
- 2 gares = trop coûteux
- Pour la gare de Béziers Est :
 - Pas de correspondance possible avec la ligne classique
 - Une 2e gare n'est pas nécessaire (PEM de la gare actuelle)
 - Gare peu accessible (pour les habitants du centre et du Sud-Ouest de l'agglo).
- Pour la gare de Narbonne Ouest :
 - une perte de temps qui pourrait être rédhibitoire pour les connexions en direction de Toulouse (rebroussement des trains nécessaire du fait de l'emplacement de la gare) ;
 - un emplacement de la gare à Montredon jugé peu accessible.

Les contributions

- **Des questions**
 - Pourquoi pas de gare nouvelle pour l'agglomération de Perpignan ? Il y a un risque de « shuntage » de Perpignan par certains trains à grande vitesse en direction de l'Espagne.
- **Des alertes**
 - Attention à ne pas renouveler la construction d'une gare nouvelle non desservie par les TER (retour d'expérience négatif de Montpellier Sud de France).
- **Des remarques**
 - Un projet de TCSP est porté par l'agglomération de Béziers pour relier la gare centre et la gare nouvelle.
 - Il faudra réfléchir à une desserte par la ligne nouvelle du port de Port-la-Nouvelle quand la ligne classique sera inutilisable car trop souvent sous l'eau.
 - Pas de raccordement à la ligne Aubrac, sauf à revenir au site "Gare canal".

SCÉNARIOS 2 ET 3 : UNE SEULE GARE NOUVELLE À NARBONNE OUEST, AVEC OU SANS RACCORDEMENT À NISSAN

Les +

- Une seule gare = un scénario qui privilégie la performance de la ligne :
 - une desserte plus rapide ;
 - plus de performance pour la grande vitesse.

Les -

- Une mauvaise desserte du biterrois et de l'agathois, qui seront les grands perdants :
 - les habitants devront aller prendre le train à Montpellier Sud-de-France car peu de TGV desserviront Béziers centre ;
 - une seule gare nouvelle à l'Ouest de Narbonne trop éloignée pour desservir les agglos de Narbonne et de Béziers.
- Une desserte ralentie en direction de Toulouse avec le rebroussement nécessaire.
- Si pas de raccordement : cela rallonge le temps de trajet des TGV qui desserviront Béziers centre et ne pourront pas reprendre la ligne nouvelle, et cela limite l'augmentation de capacité sur la ligne actuelle.
- Si raccordement : un coût très important (équivalent à une gare nouvelle).

Les contributions

- Quelle desserte du territoire sur un trajet Toulouse – Montpellier ?

SCÉNARIO 4 : UNE SEULE GARE NOUVELLE À NISSAN

Les +

- Scénario qui ne privilégie ni Narbonne, ni Béziers : au centre.
- Une localisation qui permet :
 - des connexions avec la ligne classique ;
 - une bonne liaison avec la ligne Toulouse – Narbonne (pas de rebroussement).
- 1 seule gare =
 - 1 coût moindre ;
 - limite l'aménagement de gares excentrées.

Les –

- La localisation :
 - trop loin pour les habitants de Sète ou Agde au Nord, et de Port-la-Nouvelle, Leucate au Sud ;
 - Une gare éloignée des agglomérations, peu accessible, qui va favoriser l'usage de la voiture.
- L'accès à la gare : un site sans infrastructures, où tout est à construire.

Les contributions

- **Des questions**
 - En plus des correspondances voyageurs, est-ce qu'un raccordement entre les 2 lignes est prévu à cet endroit ?
- **Des propositions**
 - Inclure dans ce scénario un raccordement permettant un évitement entre Béziers et Narbonne.
 - Une gare nouvelle à Bessan.
 - Pour la suite du dialogue territorial : redessiner les cartographies présentées, notamment au niveau des raccordements avec la ligne Narbonne – Toulouse, pour une meilleure compréhension.

POLE THÉMATIQUE « ENVIRONNEMENT »

Cf. panneaux en ligne

Animatrices du pôle :

- **Elena Binet**, Responsable environnement – SNCF Réseau (équipe projet)
- **Aurélie Wittersheim**, Chargée de mission Environnement phase 2 – SNCF Réseau (équipe projet)
- **Estelle Brasseur-Brisset**, Animatrice – AMO concertation - Agence Sennse (équipe d'animation)

SCÉNARIO VOYAGEURS (SCÉNARIO ACTUEL)

Les +

- Aucun atout noté

Les -

- Une coupure majeure du site Natura 2000 de Basses Corbières à forts enjeux en termes de biodiversité
- Destruction des derniers bastions d'espèces de passereaux et de chiroptères, à enjeux internationaux
- Une très forte altération paysagère
- Un scénario "incompensable", car pas de foncier équivalent disponible
- Un risque de submersion à Port-la-Nouvelle et Leucate
 - ⇒ Le scénario le moins pertinent par rapport au changement climatique et au besoin de réduire la pollution du transport routier

Les contributions

- **Des questions**
 - Le scénario actuel est-il compatible avec la mixité ?
 - Pourquoi n'envisage-t-on pas de construire la LGV à côté de la ligne actuelle ?
 - Des passages en tranchées couvertes sont-ils envisagés ?
 - Un passage en viaduc dans les Corbières est-il possible ?
 - Où en sont les études sur la ligne actuelle face au changement climatique ?
 - Avez-vous évalué tous les espaces de compensation ?
- **Des alertes**
 - Attention aux nombreuses zones humides à Coursan et Fitou
 - Attention au projet d'extension du périmètre Natura 200 de la ZPS Basses Corbières
- **Des recommandations**
 - Privilégier la réalisation d'un viaduc plutôt que des remblais

SCÉNARIO MIXITÉ - CORBIÈRES LITTORALES

Les +

- C'est une solution mixte qui permet
 - d'assurer la pérennité du fret
 - de réduire le nombre de camions sur l'A9
 - de palier le risque de submersion de la ligne actuelle près des étangs
- C'est un scénario plus proche de zones déjà artificialisées (A9) donc on évite d'artificialiser plus

Les -

- Un enjeu d'expropriations car scénario proche d'habitations
- Des incidences sur des zones Natura 2000
- Des impacts sur les activités agricoles
- Un scénario proche du littoral donc risque de submersion

Les contributions

- **Des questions**
 - Quelles possibilités de raccordement aux gares de Leucate et Salses ?
 - Quelle anticipation du risque contentieux lié aux espèces protégés ?
- **Des alertes**
 - Attention au projet d'extension du périmètre Natura 200 de la ZPS Basses Corbières
- **Des recommandations**
 - Etudier le passage en viaduc à Fitou, qui présente de nombreux avantages : transparence hydraulique + continuité écologique + continuité sociale + moins de remblais + meilleure résilience au changement climatique

SCÉNARIO MIXITÉ - TUNNEL SOUS LES CORBIÈRES

Les +

- C'est une solution mixte qui permet d'assurer :
 - la pérennité du fret
 - de réduire le nombre de camions sur l'A9
 - de palier le risque de submersion de la ligne actuelle près des étangs
- Scénario qui évite et réduit de nombreux impacts environnementaux + protège le paysage et les villages proches + préserve la biodiversité + maintient les continuités écologiques
- Scénario qui réduit les mesures compensatoires, aux résultats plus qu'aléatoires
- Scénario qui diminue les risques de recours contentieux de FNE et LPO, notamment par rapport aux enjeux de biodiversité dans les Corbières
 ⇒ La meilleure solution

Les -

- Méconnaissance du fonctionnement hydrogéologique du Massif des Corbières, et notamment pour l'eau potable
- Inquiétudes quant aux effets des vibrations sur la roche et sur les chiroptères
- Réutilisation des déblais (énormes volumes) dans des zones de dépôt à forts enjeux en termes de biodiversité

Les contributions

- **Des questions**
 - Quid des expropriations en solution tunnel ?
- **Des alertes**
 - Besoin d'une connaissance fine du fonctionnement du karst des Corbières et de la faune souterraine
 - Attention aux impacts sur les zones humides et les écoulements karstiques
 - Ne pas arrêter le tunnel à Roquefort-les-Corbières
- **Des recommandations**
 - Mutualiser les études hydrogéologiques sur le karst avec d'autres acteurs : BRGM/Agence de l'Eau

POLE THÉMATIQUE « AGRICULTURE »

Cf. panneaux en ligne

Animateurs du pôle :

- **Sylvie Martin**, Responsable foncier – SNCF Réseau (équipe projet)
- **Benjamin Kribs**, Co-animateur – AMO concertation - Agence Sennse (équipe d'animation)

SCÉNARIO VOYAGEURS (SCÉNARIO ACTUEL)

Les +

- Aucun atout noté

Les -

- Des impacts forts au niveau de Rivesaltes
- Impossible de compenser les impacts agricoles car trop importants + les terres proposées pour les compensations ne seront pas identiques et donc pas les mêmes exploitations possibles
- Des coupes dans les espaces pâturables au niveau de la Garigue (circulation des troupeaux)

Les contributions

- **Une question**
 - Ou seront établies les zones de compensation ?

SCÉNARIO MIXITÉ - CORBIÈRES LITTORALES

Les +

- Aucun atout noté

Les -

- Scénario le plus impactant, notamment au niveau du Piémont des Corbières (AOP Fitou)
- Des impacts cumulés avec la ZAC des Cabane sur la commune de la Palme

Les contributions

- Aucune contribution notée

SCÉNARIO MIXITÉ - TUNNEL SOUS LES CORBIÈRES

Les +

- Evitement de la zone de Fitou
- Moins d'impacts sur le foncier agricole et moins de compensations nécessaires
- Maintien des paysages ouverts tout en conservant une activité agricole rémunératrice (viticulture, agropastoralisme)

Les -

- Point de vigilance sur les dépôts liés au chantier → étudier les zones à privilégier pour ces dépôts et réhabiliter les zones après le chantier

Les contributions

- **Des alertes**
 - Besoin d'une connaissance fine du fonctionnement du karst des Corbières
- **Des recommandations**
 - Mutualiser les études hydrogéologiques sur le karst avec d'autres acteurs (BRGM / Agence de l'Eau)
 - Entrée du tunnel plus au Nord, au niveau de Portel des Corbières (- d'impacts sur la Garigue)

POLE THÉMATIQUE « PAYSAGE »

Cf. panneaux en ligne

Animateurs du pôle :

- **Lucile Reymond**, Coordinatrice des études paysagères de la ligne, Responsable opérationnelle gares nouvelles – SNCF Gares & Connexions (équipe projet)
- **Laurent Diaz**, Ingénieur paysagiste – AMO Paysage - Setec (équipe d'animation)

SCÉNARIO VOYAGEURS (SCÉNARIO ACTUEL)

Les +

- Aucun atout noté

Les -

- Co-visibilité avec les châteaux du Pays cathare
- Pas de prise en compte du PNR
- Problèmes de vent et de salinité en cas de non-mixité pour le fret sur la ligne classique
- Proximité avec Bages et de forts impacts à prévoir sur la topographie du site
- Pas de sens sans la mixité
- Des impacts forts sur les paysages à cause des remblais et déblais, sans possibilité de les intégrer dans le paysage ou les atténuer.
- Une infrastructure de transport brut

Les contributions

- **Des alertes**
 - Le périmètre de protection du site de Montredon-des-Corbières, inscrit au titre de monument historique, va être élargi
 - Attention aux fréquentes inondations à Cuxac et Coursan
- **Une recommandation**
 - Privilégier l'insertion paysagère par la recombinaison des abords de la ligne (viaducs, paysages ouverts...)

SCÉNARIO MIXITÉ - CORBIÈRES LITTORALES

Les +

- Un tracé proche de l'A9, territoire déjà artificialisé

Les -

- Coupure de la commune de Fitou et risque d'éclatement de l'urbanisation
- Proximité relative avec l'A9
- Proximité visuelle avec Salses

Les contributions

- **Une question**
 - Pourquoi ne pas passer en tranchées quand il y a une proximité avec des habitations?
- **Des recommandations**
 - Proposer d'autres aménagements pour des solutions de moindre impact en zone urbaine (Le Soler, Fitou...)
 - Des viaducs plutôt que des remblais
 - Considérer les impacts sur les liaisons routières et TER existantes
 - Faire des études d'impacts urbains sur les secteurs concernés (Fitou, Le Soler...) – bruit et pollution notamment

SCÉNARIO MIXITÉ - TUNNEL SOUS LES CORBIÈRES

Les +

- Limitation de la co-visibilité
- Le moins d'impacts paysagers (notamment pour Fitou)
- Respect de la faune et de la flore locale en plus du paysage
- Impact réduit sur les Corbières
- Prise en compte des enjeux touristiques
- Moins d'impacts sur le PNR

Les -

- Des débris à anticiper
- Un milieu karstique méconnu
- Des aérations et accès pompiers qui pourront impacter le paysage en surface ?

Les contributions

- **Une question**
 - Comment traiter l'insertion du tunnel ?
- **Une recommandation**
 - Un patrimoine vernaculaire à considérer

CONCLUSION

Les participants sont invités à se rassembler en plénière, afin que l'équipe d'animation leur présente une restitution synthétique des contributions et échanges de chaque pôle.

Une fois ces 5 synthèses présentées, l'équipe projet remercie les participants pour leur présence et les invite à nouveau à s'inscrire aux prochains ateliers thématiques, qui se tiendront en mars 2025.