

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER PERPIGNAN

RENDEZ-VOUS VISIO DU JEUDI
CARACTERISTIQUES GENERALES DU PROJET

DU 19 NOVEMBRE 2020

COMPTE-RENDU DES ÉCHANGES



Présentation de la réunion

Rendez-vous visio du jeudi, consacré aux Caractéristiques générales du projet, organisé en visio-conférence Teams

Intervenants présents :

- Stéphane LUBRANO, SNCF Réseau, Directeur de mission LNMP
- Nicolas Aladern, SNCF Réseau, Directeur adjoint LNMP, Responsable des études
- Bruno Beauchet, SNCF Réseau, Responsable des études socio-économiques
- Sylvie Martin, SNCF Réseau, Responsable des opérations foncières
- Anne-Lise Gibbe, SNCF Réseau, Responsable de la concertation
- Elena Binet, AMO Environnement et procédures

Durée : 13h00 - 14h10

Animation : Alain Dessagne, Institutions & Projets

Nombre total de participants : 22

Introduction et prise de parole des intervenants

Alain DESSAGNE, animateur

Présente le déroulé de la commission et les règles à suivre pour prendre la parole.

Stéphane LUBRANO, Directeur de mission LNMP

présente le dispositif de concertation (cf diaporama de présentation de la réunion en téléchargement sur le site du projet).

Nicolas ALADERN, Directeur adjoint LNMP

présente le projet de la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan (cf diaporama de présentation de la réunion en téléchargement sur le site du projet).

Temps d'échanges avec les participants

Mariette GERBER

S'exprime via le chat : à vous entendre on dirait que la mixité et ses avantages sont pour tout le projet alors qu'une bonne partie du territoire est laissée de côté.

Nicolas ALADERN, Directeur adjoint LNMP

Rappelle que la mixité est prévue de Montpellier à Béziers et que les études socio-économiques ont montré qu'elle n'était pas nécessaire entre Béziers et Rivesaltes, cette section étant moins chargée au niveau du fret. Le fret pourra passer sur la ligne nouvelle entre Montpellier et Béziers puis rejoindra la ligne actuelle de Béziers à Rivesaltes, puis reprendra la ligne nouvelle sur la dernière section.

Concernant les thématiques de submersion de la ligne actuelle, il souligne que le projet prévoit un doublet de lignes, soit deux lignes complémentaires fonctionnant en même temps : les trains à grande vitesse et les trains de fret sur les sections mixtes de LNMP, les trains du quotidien, certains TGV et les trains de fret entre Béziers et Rivesaltes sur la ligne actuelle.

Il insiste sur la nécessité d'un fonctionnement à deux lignes : en cas de submersion de la ligne actuelle par exemple, LNMP seule ne sera pas en mesure d'accueillir l'ensemble des trafics, TGV, TER et fret.

Bruno BEAUCHET, Responsable des études socio-économiques

Rappelle que la décision ministérielle a acté la mixité entre Montpellier et Béziers, et que la ligne nouvelle entre Béziers et Rivesaltes serait dédiée aux circulations voyageurs. Cette décision ministérielle repose sur un corpus d'études qui a démontré que la mixité entre Montpellier et Béziers était pertinente, la ligne actuelle accueillant déjà TGV, TER et trains de fret : des trains de fret pour desservir le port de Sète par exemple, des TER pour desservir le littoral, Sète, Agde, Marseillan etc. et des TGV qui vont continuer à circuler sur la ligne classique pour desservir Sète, Agde, Béziers. Sur ce linéaire, il précise que la mixité est intéressante pour pouvoir envoyer sur la ligne nouvelle non seulement des circulations TGV qui ne desservent pas Sète et Agde mais également des circulations fret qui sont plutôt en transit, libérant ainsi de la capacité et continuant à faire croître l'offre voyageurs sur le littoral, à Sète et Agde notamment.

Il indique, qu'en phase 2, le fait de réaliser une gare nouvelle à Béziers permet de maintenir les circulations voyageurs grandes lignes sur la ligne nouvelle, sans dégrader la desserte de Béziers.

Il poursuit en expliquant que le maintien de l'offre grande ligne sur la ligne nouvelle libère de la capacité entre Béziers, Narbonne et Perpignan pour les circulations TER et fret.

Il conclut en disant qu'au-delà de Béziers, le besoin de poursuivre la mixité et de rendre cette infrastructure apte aux circulations fret, n'a pas été démontré par les études de prévisions de trafic puis d'exploitation menées en 2014-2015. Ces études sont en cours d'actualisation, un nouvel éclairage sera donc apporté sur les prévisions de trafic et l'exploitabilité de ce doublet de ligne.

Kevin UBA, citoyen de Montpellier et directeur technique du gestionnaire d'infrastructure OCVIA du CNM

Souhaite savoir si les études ont bien pris en compte la mise à niveau du réseau espagnol à horizon 2025-2026 qui risque de faire exploser le trafic fret dans les années à venir et qui pourrait poser des questions de saturation, du moins d'augmentation de capacité.

Il souhaite connaître les systèmes de signalisation qui seront utilisés sur la ligne nouvelle (ERTMS niveau 1 / niveau 2 ou tout autre type de signalisation).

Bruno BEAUCHET, Responsable des études socio-économiques

Confirme la bonne prise en compte, par les études, de l'éventuelle explosion de trafic depuis l'Espagne. Il explique que le principal frein à cette croissance de trafic tient en la différence d'écartement des rails entre la France et l'Espagne, obligeant à changer de locomotive. Les études ont bien pris en compte des hypothèses de déploiement de l'écartement standard, déploiement actuellement en cours en Espagne. Cette mise en interopérabilité du réseau espagnol sera favorable au développement du mode ferroviaire.

Il précise ensuite que la part modale du ferroviaire pour les flux avec l'Espagne représente aujourd'hui de l'ordre de 3%, les études d'exploitation réalisées en lien avec l'interopérabilité du réseau espagnol ont prévu une augmentation sensible, la part modale passant à environ 14%.

Il rappelle que ces études d'exploitation ont permis d'éclairer la décision ministérielle qui a acté le fait de ne pas retenir de la mixité entre Béziers et Rivesaltes dans la phase 2 du projet. Il indique que ces analyses sont disponibles dans les dossiers ministériels disponibles sur le site internet du projet.

Nicolas ALADERN, Directeur adjoint LNMP

Précise que l'hypothèse retenue pour LNMP est une signalisation de type ERTMS niveau 2. Ce niveau est différent de celui actuel du CNM.

Brigitte COHEN, Présidente de l'Observatoire du Pays de Thau

Souhaite attirer l'attention des participants sur le territoire de Thau. Elle soulève en premier lieu la question des risques par rapport à l'étang de Thau, milieu unique et très fragile. Elle rappelle qu'un viaduc de 1200 mètres a été acté en bordure de l'étang qui sera très fortement impactée en cas d'accident fret sur la ligne.

Elle pointe également le problème de l'enclavement du territoire de Thau à moyen-long terme et souhaite savoir sur quels critères les deux gares ont été actées à Béziers et Narbonne, éloignées de 11 minutes en train, sans autre arrêt entre Béziers et Montpellier Sud de France. Elle estime à 1h30 le temps que met un habitant du territoire de Thau pour relier le TGV et le met en balance avec les 18 minutes gagnées grâce à la ligne nouvelle. Ainsi elle s'interroge sur l'utilité de ce projet pour le territoire de Thau et regrette que n'aient pas été envisagées une halte TGV au sein du territoire de Thau afin de participer à son désenclavement.

Elle déclare qu'aucun citoyen n'est réellement au courant du projet et que beaucoup ne seront pas d'accord. Elle doute que le projet soit encore d'actualité compte tenu du temps passé depuis le débat public de 2009.

Nicolas ALADERN, Directeur adjoint LNMP

Revient sur le tracé prévu au niveau de l'étang de Thau : la ligne passe au sud de l'échangeur de l'autoroute, au niveau de la gendarmerie, continue la traversée de la plaine de Poussan par la zone d'activités des Clash au nord de la RD 613.

Il rappelle ensuite que les statistiques montrent que le mode ferroviaire est un mode de circulation plus sûr que le mode routier. Tous les bassins de la ligne nouvelle, sur ses sections mixtes, seront étanches et en capacité de recueillir la pollution éventuelle, contrairement à l'autoroute, pour laquelle la pollution est chronique et construite à une époque où les contraintes sur les bassins étaient moins importantes. Concernant les risques de déraillement, il indique que les secteurs les plus sensibles, le secteur de Thau notamment, seront protégés par un 3^e rail, afin de réduire les risques de déraillement. Ce type de protection est actuellement absent sur la bande littorale. Il conclut en assurant que la ligne nouvelle sera plus sûre que la ligne actuelle, le réseau routier et autoroutier.

Kevin UBA, citoyen de Montpellier et directeur technique du gestionnaire d'infrastructure OCVIA du CNM

Se propose de rassurer Mme Cohen en prenant appui sur les réalisations du CNM en termes de sécurité, équivalentes à ce qui va se faire en 1^{re} phase du projet LNMP : en regard des enjeux environnementaux, énormément de bassins de rétention ont été réalisés pour circonscrire, en cas d'incidents, d'éventuelles pollutions dans les milieux naturels et les cours d'eau. Il estime que l'ajout d'un 3^e rail sur les zones sensibles pour éviter tout déraillement au-delà de la plateforme permet d'être relativement serein vis-à-vis des pollutions que pourrait générer le train dans l'environnement. Il juge les pollutions routières plus inquiétantes.

Brigitte COHEN, Présidente de l'Observatoire du Pays de Thau

Estime que ces éléments de réponse vont dans le bon sens mais rappelle qu'un accident avec des produits chimiques est toujours possible, et que, si cela se produit, ce sera la fin de l'étang de Thau, milieu extrêmement fragile.

Stéphane LUBRANO, Directeur de mission LNMP

Rappelle qu'un certain nombre de trains, aujourd'hui sur la ligne classique, vont basculer sur la ligne nouvelle, mieux protégée.

Il concède que le risque 0 n'existera jamais, mais assure que le système ferroviaire sera plus sécurisé, grâce au doublet de ligne.

Bruno BEAUCHET

Revient sur les études qui ont abouti au choix des deux gares nouvelles.

Ces études ont montré un besoin de desserte dans l'Ouest héraultais et le Narbonnais, 2 grands bassins de population. Une gare nouvelle à l'Est de Béziers permettra en outre de desservir jusqu'à l'Aveyron, la Lozère, via l'A75 ou la ligne ferroviaire des Causses et de l'Aubrac. Côté Narbonnais, les études ont montré la pertinence de la création d'une nouvelle gare au vu du bassin de population concerné mais aussi parce que Narbonne constitue un nœud ferroviaire, avec une convergence des flux de Toulouse, de Perpignan et un phénomène de rabattement : ainsi, une personne qui habite entre Perpignan et Narbonne peut trouver un intérêt à aller jusqu'à Narbonne pour une correspondance avec un TGV qui relie Toulouse ou Lyon par exemple.

Il résume en disant que le choix de ces deux nouvelles gares a été fait pour répondre

aux besoins de ces deux territoires, l'Ouest Héraultais et le Narbonnais, plus largement, l'Aude et les Pyrénées-Orientales.

Concernant la création d'une gare nouvelle dans le périmètre de Thau, il explique qu'outre un investissement d'argent public conséquent, une telle gare devrait répondre aux besoins des entreprises ferroviaires de transport, SNCF ou autres. En effet, ce sont elles qui décident des modalités de desserte du territoire après analyse de la demande de mobilité des habitants des territoires. Or ces analyses ont montré qu'un rabattement vers Montpellier était plus pertinent que la création d'une halte additionnelle, en termes d'utilité et d'investissement pour la collectivité. Étant donné l'importance des bassins de population de Sète et d'Agde, l'offre TGV mise en place par les transporteurs devrait être maintenue et enrichie en période estivale. Il rappelle que les prévisions de trafic sont en cours d'actualisation en vue de l'enquête publique, et que les résultats d'études actualisés seront disponibles à l'automne 2021.

Stéphane LUBRANO, Directeur de mission LNMP

Complète le propos en expliquant que le projet de doublet de ligne va libérer une capacité sur la ligne actuelle qui va permettre à la Région de développer son offre TER. Il souligne qu'à cette échéance, les offres TGV seront depuis longtemps ouvertes à la concurrence.

Brigitte COHEN, Présidente de l'Observatoire du Pays de Thau

A bien pris note que la gare de Narbonne est plus pertinente en tant que nœud ferroviaire et qu'il y aura davantage de TER. Mais elle relate l'expérience d'un de ses adhérents qui a mis 1h30 de Balaruc pour rejoindre le TGV. Selon elle, si la gare TGV Sud de France avait été positionnée à St Jean de Védas, le problème n'aurait pas existé.

Bernard TOMBU, Béziers

Regrette d'une part, l'absence de fret sur la ligne nouvelle entre Béziers et Rivesaltes, compte tenu de la saturation croissante de l'autoroute A9 et d'autre part, le fait de rénover maintenant la gare de Béziers pour ne plus l'utiliser ensuite. Il aborde également le futur parc à thème prévu sur Béziers Ouest sensé drainer 2 millions de personnes par an. Il souhaite savoir si ces points ont été pris en compte.

Nicolas ALADERN, Directeur adjoint LNMP

Rappelle que les deux gares nouvelles sont dans la phase 2 et ne font pas l'objet de la future déclaration d'utilité publique du projet. Il souligne que la mixité a été étudiée sur l'ensemble du linéaire : la mixité entre Béziers et Rivesaltes avait fait l'objet d'une étude mais ce scénario avait provoqué de très fortes oppositions des populations locales, notamment de Salses et de Fitou. Un tunnel apte à la mixité long de 10 km dans les Corbières serait plus long et plus coûteux que le tunnel sous les Pyrénées long de 8,3 km.

Concernant les deux gares nouvelles, il rappelle que de nombreuses options de gares ont été étudiées au niveau de Béziers : Béziers-Est, Béziers Canal du Midi en interconnexion avec la ligne classique et la gare de Béziers centre. Les conclusions de ces études figurent dans le dossier ministériel gare.

Il indique que la rénovation du PEM de Béziers centre a bien été prise en compte dans les études. L'ensemble des circulations ferroviaires prévues sur LNMP desserviront Béziers centre et son PEM en 1^{re} phase. La gare nouvelle de Béziers est prévue dans la 2^e phase, à l'horizon 2040.

Concernant le projet de parc à thème du domaine de Bayssan, projet également porté par le Département de l'Hérault, il indique qu'il a bien été pris en compte dans les études mais pointe la difficulté technique d'inscrire une nouvelle gare dans ce secteur où le tracé de la ligne enchaîne les courbes serrées.

Sébastien CARCASSONE, Perpignan

Demande via le chat, s'il y a une option, dans le projet, d'avoir une halte en parallèle de la gare de Perpignan, dans la plaine du Roussillon.

Nicolas ALADERN, Directeur adjoint LNMP

Indique que l'option de gare dans la plaine du Roussillon avait été ouverte après 2013 et la décision ministérielle n°2 qui actait les gares de Béziers et de Narbonne et demandé de compléter les études sur la desserte par une gare nouvelle au nord de Perpignan, dans le secteur de Rivesaltes. Suite à ces études l'ensemble des acteurs du territoire et l'agglomération de Perpignan n'ont pas porté ce projet et acté la desserte de Perpignan par sa gare centre. Le tracé tel qu'acté en 2016, ne prévoit pas de halte dans le secteur de Rivesaltes.

Kevin UBA, citoyen de Montpellier et directeur technique du gestionnaire d'infrastructure OCVIA du CNM

Souligne que ce projet majeur nécessite un large financement. Il souhaite connaître les différentes options envisagées.

Stéphane LUBRANO, Directeur de mission LNMP

Rappelle que la problématique du financement est un élément fondamental du projet pour laquelle sont envisagées deux options, le financement classique ou la société de projets, permise dans le cadre de la LOM.

Il indique que les discussions sur le financement sont menées par l'État d'autant qu'il s'agit d'un point indispensable à joindre au dossier support à l'enquête publique.

Mariette GERBER

Souhaite que les études sur la phase 2 prennent en compte les études sanitaires. Elle souligne que la région de Narbonne a une incidence au cancer du poumon depuis quelques années qui est plus élevée que la moyenne du reste de l'Occitanie. Elle en conclut qu'il y a sur Narbonne des problèmes de pollution importants. Elle insiste sur la nécessité de la prise en compte de l'incidence au cancer du poumon et de l'abondance de poids lourds entre Narbonne et Perpignan. Elle rappelle ensuite que les pollutions et le risque sanitaire s'additionnent ; le risque sanitaire doit être évalué avec les nouvelles notions de multi-exposition. Elle pointe le coût pour la société de ce risque sanitaire qui pourrait être mis en regard de celui d'un tunnel entre Roquefort et Salses.

Stéphane LUBRANO, Directeur de mission LNMP

Revient sur la question de la part modale du fret : si nous souhaitons collectivement l'augmenter, il faut néanmoins que les chargeurs l'acceptent et que les infrastructures permettent d'absorber ce trafic fret supplémentaire. Il souligne que sur la partie de l'ex Languedoc-Roussillon le doublet de ligne permettra cet accroissement mais que d'autres sections du corridor Fret nord-sud pourraient être alors saturées, comme le nœud lyonnais. Ces questions relèvent de politiques publiques volontaristes, d'investissements accrus sur le fret ferroviaire, voire de mesures pénalisant le transport de marchandises par la route.

Elena BINET, AMO Environnement et procédures

Confirme que la réglementation des évaluations environnementales prévoit bien un grand pan d'études sur le volet qualité de l'air et sur les incidences du projet sur la santé humaine. Les études vont caractériser l'état initial aux abords du projet pour ensuite identifier les impacts du projet. Elle a bien pris note du sujet soulevé par Mme Gerber sur une incidence du cancer du poumon bien plus élevée à Narbonne. Elle indique que les études comportent un volet sur tous les risques industriels. Elle tient à préciser que l'équipe a bien toutes ces préoccupations en tête et qu'elle veillera à ce que cela apparaisse clairement dans le dossier porté à l'enquête, disponible à l'automne 2021.

Sébastien CARCASSONE, Perpignan, via le chat

Se demande si le projet peut voir le jour avant les échéances de 2030 pour la P1 et avant 2040 la P2.

Stéphane LUBRANO, Directeur de mission LNMP

Précise que les échéances sont inscrites dans la LOM avec des travaux de phase 1 à engager « au plus tard » fin 2029, et « au plus tard » fin 2039 pour ceux de la phase 2. Il indique que l'État a ainsi le souci d'étaler la charge financière des grands projets inscrits dans la LOM.

Nicolas ALADERN, Directeur adjoint LNMP

Rappelle que la principale problématique est financière. Il indique que, techniquement, pour la phase 1, on pourrait accélérer et commencer les travaux plus tôt, sous réserve de financement. De la même manière pour la phase 2, on pourrait commencer les travaux plus tôt si les autorisations étaient là.

Alain DESSAGNE, animateur

En l'absence de nouvelles prises de parole, il clôt la réunion en invitant les participants à déposer leurs avis et contributions sur le site internet du projet.

En noir, les avis et questions des participants

En gris, les réponses apportées par les intervenants