

# LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER PERPIGNAN

RENDEZ-VOUS VISIO DU JEUDI  
*TRACE, OUVRAGES HYDRAULIQUES ET MODALITES  
TECHNIQUES*

DU 26 NOVEMBRE 2020

## COMPTE-RENDU DES ÉCHANGES



## **Présentation de la réunion**

---

**Rendez-vous visio du jeudi, consacré au tracé, aux ouvrages hydrauliques et aux modalités techniques, 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, Egis, AMO Environnement et procédures
- Fabienne Scerri, experte hydraulique, EGIS

Durée : 13h00 - 14h05

Animation : Alain Dessagne, Institutions & Projets

Nombre total de participants : 35

## **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

---

### **Louis GRANDJACQUET, Président de l'association TGV SUD Territoires-Environnement**

Aborde les problèmes hydrauliques sur le secteur de Villeneuve-les-Béziers en lien avec le raccordement entre la ligne nouvelle et la ligne existante. Rappelant que ce secteur a connu de grosses difficultés fin 2019 à la suite de pluies violentes, il souhaite savoir si la totalité du bassin versant a bien fait l'objet de nouvelles études hydrauliques.

### **Nicolas ALADERN, Directeur adjoint LNMP**

Confirme que les événements de 2019 ont bien été pris en compte dans les études hydrauliques menées par la DDTM de l'Hérault et la DREAL dont les résultats ont été transmis à SNCF Réseau et EGIS. Il souligne que SNCF Réseau mène toutes les vérifications afin de s'assurer que la ligne nouvelle n'aura aucun impact sur un événement de ce type-là. Il précise que la zone touchée par les inondations ne concerne que la future phase 2 du projet : le raccordement réalisé en phase 1 à Villeneuve-lès-Béziers n'est pas concerné par les inondations de 2019. Aujourd'hui, le projet en phase 2 se situe en aval hydraulique, c'est-à-dire derrière l'autoroute, et les ouvrages de franchissement LNMP ont des ouvertures hydrauliques plus grandes que celles de l'autoroute. Il termine en confirmant que la ligne nouvelle sera dimensionnée pour ne pas avoir d'impact sur un événement du type de celui de 2019 à Villeneuve-lès-Béziers.

### **Fabienne SCERRI, experte hydraulique, EGIS**

Souligne que des études sont en cours pour intégrer le bassin versant à l'origine des inondations de 2019. Elle précise que les 1<sup>ers</sup> résultats montrent que les crues prises en compte pour les débordements de l'Orb dans les dimensionnements de la ligne nouvelle sont supérieures à celles de 2019. Les relevés des plus hautes zones inondables fournies pour la crue de 2019 vont être analysés. Étant donné que le tracé se trouve en aval immédiat de l'autoroute, l'autoroute constitue ainsi l'élément contraignant en terme hydraulique, les ouvrages prévus sont supérieurs à ceux de l'autoroute et donc ne viendront pas aggraver la situation hydraulique sur ce secteur.

### **Louis GRANDJACQUET, Président de l'association TGV SUD Territoires-Environnement**

Exprime sa crainte qu'un événement similaire à celui de 2019 ne vienne interrompre tous les flux de la ligne classique et de la ligne nouvelle.

### **Nicolas ALADERN, Directeur adjoint LNMP**

Indique que la ligne nouvelle ne pourra pas corriger tous les défauts constatés sur la ligne classique. Pour autant, les réflexions sont en cours pour améliorer la gestion hydraulique de ce secteur et cela passe par la potentielle création de nouveaux ouvrages hydrauliques sous la ligne classique, ce qui, souligne-t-il, pourrait affecter d'autres secteurs qui n'ont pas été impactés par la crue de 2019. Cette question sur la ligne classique est indépendante des études LNMP et doit être traitée avec les autorités compétentes de l'État pour savoir ce qu'il convient de faire sur la ligne existante dans ce secteur.

### **Bernard PIAT**

Exprime sa surprise par rapport à la non-mixité du tronçon 2 de la ligne LNMP. Il rappelle les problèmes de submersion de la ligne classique. Les trains de fret, qu'il espère de plus en plus nombreux, seront donc obligés d'emprunter la ligne classique. Une ligne entièrement mixte favoriserait selon lui le développement du fret alors que laisser le fret sur la ligne classique amènerait les transporteurs à préférer l'autoroute pour éviter les risques liés à la vulnérabilité de la ligne face aux intempéries, saturant toujours plus l'A9, qui compte jusqu'à 9 000 camions par jour. Il présente la traversée des Corbières par un tunnel comme une solution et engage SNCF Réseau à aller plus loin dans le projet et dans la mixité, pour le bien de la planète, la réduction du transport routier et des accidents inhérents.

### **Nicolas ALADERN, Directeur adjoint LNMP**

Rappelle que la question de la mixité a fait l'objet de présentations en ateliers, en comités de pilotage, et à la rédaction de dossiers ministériels qui ont conduit aux décisions ministérielles ayant acté les fonctionnalités de la ligne et la non-mixité entre Béziers et Rivesaltes.

### **Bruno BEAUCHET, Responsable des études socio-économiques**

Précise que les décisions ministérielles sont fondées sur des études où ont été estimées les perspectives d'évolution d'offre voyageurs et fret, notamment depuis l'Espagne. A l'issue de ces prévisions d'offre de circulation ferroviaire, ont été regardées les modalités d'exploitation avec la ligne actuelle seule puis avec les deux lignes (actuelle et nouvelle). Il rappelle que le projet prévoit une circulation fret à la fois sur la ligne nouvelle et sur la ligne existante : il ne s'agit pas d'un report total mais d'un doublet de ligne, comme ce qui existe actuellement entre Nîmes et Montpellier.

Il explique que de Béziers à Rivesaltes, au vu des résultats des études menées en 2014-2015, la capacité sur la ligne existante serait suffisante pour faire circuler les trains de fret et les trains régionaux et ainsi répondre aux besoins de long terme (2070), et ce, en raison du doublet de ligne et du report des circulations grandes lignes sur la ligne nouvelle.

De plus, il souligne que rendre cette section mixte représenterait un coût très important : avec par exemple la création d'un tunnel sous les Corbières. Il précise qu'il faudra néanmoins intervenir à long terme sur la ligne existante au sud de Narbonne, et peut-être envisager sa reconstruction à l'intérieur des terres car un doublet de ligne sera nécessaire. La ligne nouvelle seule, même mixte ne répondrait pas aux besoins de long terme.

### **Jean-Pascal PELAGATTI**

Se demande si le nouveau tracé est définitif ou s'il peut encore changer avant le début des travaux.

### **Nicolas ALADERN, Directeur adjoint LNMP**

Confirme que le tracé a été acté par une décision ministérielle. De plus il rappelle que des arrêtés préfectoraux pris en janvier 2019 déclarent le projet d'intérêt général et fixent des emplacements réservés, en cours de retranscription dans les

documents d'urbanisme des communes concernées, qui donnent droit aux propriétaires de mettre en demeure SNCF Réseau d'acquérir leurs parcelles. Il conseille à M. Pelagatti de s'assurer qu'il est ou non sur ces nouveaux emplacements réservés.

### **Jean-Pascal PELAGATTI**

Explique que le tracé passe en plein milieu de parcelles de vignes de 2 ha sur Béziers et Lespignan. Compte tenu de l'horizon 2040, il pense continuer à investir sur ses vignes. Il pointe la différence du tracé entre l'ancien et le nouveau PIG, ayant entraîné des expropriations inutiles.

### **Nicolas ALADERN, Directeur adjoint LNMP**

Indique qu'il y a eu des achats basés sur l'ancien PIG sans recourir à l'expropriation : ce sont les propriétaires qui ont volontairement mis en demeure SNCF Réseau d'acquérir leurs biens. À l'achat d'un bâti, SNCF Réseau, pour éviter les problèmes de squat et de dégradation, préfère en général la démolition. Il précise que les parcelles déjà acquises sous le PIG 2000 seront utilisées, notamment dans le cadre d'actions liées à la compensation environnementale.

### **Louis-Jean ARTIS, Président de l'association TGV développement Languedoc-Roussillon**

Précise que lors de la 1<sup>re</sup> réunion de relance du projet LNMP, le représentant de Bruxelles avait demandé la réalisation d'un corridor mixte sans qu'il ait été question de ligne mixte ou d'absence de ligne mixte, Bruxelles voulant que l'ensemble du corridor respecte la possibilité d'écouler des trains de toute nature.

Concernant la traversée des Corbières, il rappelle que le passage du projet actuel avec 1 km de tunnel à un projet comportant 11 km de tunnel rendrait le projet non finançable. Concernant le nombre de camions sur l'A9, les comptages qu'il a fait réaliser en avril 2018 annonçaient 13 400 camions/jour au col du Perthus, soit un dégagement colossal de particules fines et de CO<sub>2</sub>.

Il déclare enfin absolument vital de réaliser la 2<sup>e</sup> tranche au plus vite, de façon à ne pas saturer la ligne historique, qui sera incapable d'écouler l'augmentation de trafic en provenance de l'Espagne.

### **Mariette GERBER, adjointe au Maire de Treilles**

Revient sur le calcul du prix du tunnel dans les Corbières qui selon ne prend pas en compte les externalités négatives, et le risque sanitaire lié à la circulation des camions sur la route et l'autoroute.

Elle souligne en outre que la construction d'un tunnel entraînerait moins d'expropriations, argument économique à prendre en compte également.

Elle évoque les effets de la pollution qui continuera à faire souffrir beaucoup de gens d'ici la mise en circulation de la ligne nouvelle.

### **Stéphane LUBRANO, Directeur de mission LNMP**

Confirme que les externalités négatives liées aux circulations routières sont prises en compte sur l'ensemble du projet. Il souligne que le projet met en évidence que les deux lignes, la ligne nouvelle, même si elle n'est pas mixte dans sa totalité, et la ligne

classique, non saturée, permettent bien le report d'une partie du trafic routier sur le fer. Le projet global de ce doublet de ligne, dans ce corridor fret et voyageurs, prend en compte ces externalités négatives qui étaient également prises en compte dans les études socio-économiques.

**Bruno BEAUCHET, Responsable des études socio-économiques**

Précise que les études avaient comparé plusieurs scénarios dont une ligne nouvelle mixte de Montpellier à Perpignan et le scénario retenu, sans mixité entre Béziers et Rivesaltes. L'ensemble des scénarios de ligne nouvelle ont été évalués et comparés entre eux pour éclairer la décision publique. Dans l'évaluation socio-économique, les externalités sont bien intégrées.

**Nicolas ALADERN, Directeur adjoint LNMP**

Indique que la mixité entre Béziers et Rivesaltes imposerait beaucoup d'autres modifications techniques : difficultés pour le franchissement des basses plaines de l'Aude (comme la protection de 8 kms de plaines inondables), à l'est de Narbonne au niveau des collines de Moussan pour le raccordement vers Toulouse, enchaînement de tunnels dans les pré-Corbières à l'ouest de Narbonne... Le surcoût lié à la mixité dans cette zone ne serait pas seulement dû au tunnel de 10 km sous les Corbières, d'autres composantes techniques devraient être modifiées sur le projet, avec un surcoût très important. Il rappelle que, pour atténuer ce coût, des options de mixité avaient été proposées dans les variantes du tracé, mais qu'elles ont été rejetées de manière unilatérale par les populations de Fitou, Salses et de l'ouest narbonnais lors des précédentes phases de concertation.

**Jean-Louis ESCAFIT**

Revient sur la prise en compte des externalités négatives. Concernant le report possible de l'autoroute au rail, il cite un potentiel de 143 trains d'après des chiffres de 2013, justifiant la création d'un tunnel. De plus, l'absence de rejet de gaz carbonique viendrait selon lui amortir à elle seule le prix du tunnel. Il souhaite voir les études afin de s'assurer qu'elles prennent bien en compte ces données. Il affirme que la mixité complète de la ligne permettrait d'absorber 6000 poids lourds. Il conclut en disant qu'il se battra contre la ligne nouvelle si elle n'était pas mixte sur sa totalité.

**Stéphane LUBRANO, Directeur de mission LNMP**

Rappelle que l'enquête publique lancée à l'automne 2021 concerne la phase 1 et que le sujet de la mixité entre Béziers et Perpignan concerne la phase 2. Les mises à jour des études sur l'ensemble du linéaire seront disponibles et consultables dans le dossier support à l'enquête publique à l'automne 2021.

**Jean-Louis ESCAFIT,**

Aimerait connaître maintenant les études qui ont été faites, les chiffrages évoqués n'ayant jamais été mis à disposition en vue d'être discutés avec d'autres experts. Il estime que la phase 1, avec la totalité du trafic fret sur la ligne classique et un accroissement du trafic, va créer un goulot d'étranglement entre Béziers et Narbonne.

**Stéphane LUBRANO, Directeur de mission LNMP**

Rappelle que les études socio-économiques et de trafic montrent qu'il n'y a pas de goulot d'étranglement après Béziers et que le doublet de ligne sur la 2<sup>e</sup> phase est en mesure d'absorber une augmentation importante du trafic fret.

**Bernard TOMBU, Béziers**

Pense qu'il suffirait d'une décision politique française ou européenne pour dissuader les camions de passer sur l'autoroute A9. Il demande si l'équipe a une réponse à apporter sur l'incidence du cancer du poumon observée à Narbonne, évoquée par Mme Gerber lors de la dernière visio-conférence.

**Mariette GERBER**

Rappelle qu'en 2008, l'ARS a décrit sur Narbonne une incidence plus élevée du cancer du poumon que dans le reste de l'Occitanie.

**Kattalin FORTUNE-SANS**

Demande si les études préalables ont tenu compte des prévisions du GIEC sur la montée du niveau de la mer.

**Elena BINET**

Explique que les études et les prévisions du GIEC sont difficilement applicables à une échelle très fine, dans la mesure où le scénario d'élévation du niveau de la mer se fait à l'échelle mondiale. Une étude de la vulnérabilité de la ligne existante et de la ligne future au contexte du changement climatique est en cours, et les derniers scénarios de montée des eaux lors d'événements exceptionnels sont bien intégrés et seront retranscrits dans le dossier soumis à l'enquête publique.

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

Souhaite intervenir sur la mixité et le fret, le fret ferroviaire étant décroissant d'année en année. Elle déplore qu'aucune mesure ne soit prise pour contraindre les camions à se reporter de la route sur le fer. Elle évoque également la non-rentabilité de quasiment toutes les lignes TGV en France. Au vu de tout cela, elle remet en cause l'intérêt de ce tronçon.

**Stéphane LUBRANO, Directeur de mission LNMP**

Rappelle que le projet a été déclaré projet d'intérêt général : toutes les études réalisées par SNCF Réseau pour le compte de l'État, techniques ou socio-économiques, ont démontré l'intérêt de ce projet pour le territoire.

Il souligne que l'intérêt de cette ligne nouvelle est dans le doublet de ligne permettant de libérer de la capacité sur la ligne actuelle, et ainsi développer les trains du quotidien.

**Louis-Jean ARTIS, Président de l'association TGV développement Languedoc-Roussillon**

Rappelle que les transporteurs routiers sont très intéressés par le ferroutage, développé actuellement sur le Luxembourg et en direction de Calais. Les problèmes actuels sont liés au réseau ferré actuel qui ne dispose pas de capacités suffisantes pour répondre à la demande. La ligne nouvelle étant indispensable pour pallier ce manque de capacité. Il souligne que la ligne nouvelle fait partir du corridor prioritaire européen n°6, fondamental à l'échelle européenne. Il conclut en affirmant que cette 2<sup>e</sup> ligne a une vocation locale, régionale, nationale et internationale. Une mixité même partielle permet d'augmenter de façon importante les capacités de débit, point capital pour l'ensemble du réseau ferré.

**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*

**RETRANSCRIPTION DES ÉCHANGES VIA LE CHAT**

Kattalin FORTUNE-SANS : Bonjour, est-il possible de savoir comment l'info de ces visio a été diffusé svp?

Anne-Lise GIBBE : Bonjour, l'information sur ces RDV visio a été diffusée via: le site Internet du projet, des publications sur les réseaux sociaux Facebook et Instagram, et via la presse

Sppr : Bonjour pouvons-nous retrouver le film de présentation sur votre site?

Anne-Lise GIBBE: Bonjour, oui le film est disponible sur le site à l'onglet projet, descriptif du projet ou directement sous ce lien: <https://www.ligne-montpellier-perpignan.com/pages/le-projet>

Bernard PIAT : Est-il possible d'avoir les deux études permettant de privilégier la ligne non mixte entre Béziers et Perpignan?

Anne-Lise GIBBE: Ces études sont disponibles en ligne sur le site Internet du projet, Documents, Dossiers ministériels et études, étape 2, première partie de l'étape 2, Dossier ministériel "Mixité", <https://www.ligne-montpellier-perpignan.com/docutheque/term/etape-2-0>

Sppr : Quel est le trafic prévu ( 2040) sur Montpellier Béziers dans les 2 sens jour et nuit Merci

Mariette Gerber : j'aimerais participer au RDV que vous proposez à JLEscafit

Bernard PIAT : Le fait d'avoir choisie la solution de non mixité est une question de financement qui se retrouvera à long terme.

La ligne existante est saturée et très fragile, la pollution est instense, l'europe envoie la France pour la deuxième fois devant le CJUE pour manquement à sa réaction à combattre la pollution. Il faut oser et répondre à l'Europe et nos voisins pour enfin montrer que nous pouvons être en première ligne de ce combat! Ce coût que vous ne voulez pas assumer actuellement viendra, plus important, à long terme.