

COMPTE RENDU

REUNION D'OUVERTURE

DE LA CONCERTATION PHASE 2

JEUDI 9 AVRIL 2026 / 18H - 20H30

PALAIS DES SPORTS DES ARTS ET DU TRAVAIL, NARBONNE

Les chiffres clés de la réunion

Durée de la réunion : 2h25

Nombre de personnes présentes : 95

Nombre d'interventions du public : 16

Durée des temps d'échanges : 1h05

1. INTRODUCTION

(Horodatage : début de réunion à 18:05) - Animation - Estelle Brasseur-Brisset

Bonsoir à toutes et tous et bienvenue à cette réunion d'ouverture de la concertation sur la phase 2 Béziers–Perpignan du projet ferroviaire LNMP, le projet de Ligne nouvelle Montpellier–Perpignan. Merci à vous d'être présentes et présents et de prendre le temps de venir participer à nos échanges. Je suis Estelle Brasseur et je vais vous accompagner tout au long de cette réunion.

Alors, justement, pourquoi sommes-nous réunis ici ce soir à Narbonne ? Une réunion publique, pourquoi faire ? Eh bien, pour lancer ensemble cette concertation, qui démarre aujourd'hui et qui aura lieu jusqu'au 19 juin. C'est une concertation préalable réglementaire, organisée par les deux maîtres d'ouvrage, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions, sous l'égide de la CNDP, la Commission nationale du débat public, qui a nommé trois garants, chargés de veiller à la transparence et à la qualité des échanges.

Donc, pendant ces deux mois et demi de concertation, on va parler du projet : de ses enjeux, de ses objectifs, de ses fonctionnalités, ainsi que de ses enjeux environnementaux et agricoles. L'objectif de cette concertation, c'est bien sûr de vous informer, de vous donner des éléments de compréhension du projet, mais c'est surtout, bien sûr, d'échanger avec vous, de répondre à vos questions, de recueillir votre avis — vous qui connaissez, vivez votre territoire au quotidien — afin de bénéficier de votre expertise d'usage.

Alors, vous verrez, un large dispositif de concertation vous est proposé. Il vous sera présenté dans un instant.

Il y aura un bilan officiel qui sera réalisé, qui sera rendu public. Et donc, cette réunion, elle est enregistrée. Il y aura un compte rendu exhaustif de cette réunion, qui sera aussi rendu public. Et il y a également une vidéo de synthèse qui est réalisée, ce qui explique la présence de la caméra. Donc, je propose à celles et ceux qui ne souhaitent pas être filmés de plutôt se positionner sur cette partie de la salle, qui restera hors champ et qui ne sera pas filmée.

Alors, on va passer environ 2 h 30 ensemble, qui seront ponctuées par quatre temps forts.

- Un premier moment introductif, avec le mot d'accueil des garants de la CNDP ; et puis une table ronde des acteurs du territoire, avec des représentants des partenaires cofinanceurs.
- Puis, deuxième temps fort : un moment consacré aux modalités de la concertation, avec une présentation et un premier moment d'échange, questions-réponses, avec vous, sur ces modalités de la concertation.
- Puis, troisième temps fort : un moment consacré au projet, à ses objectifs et aux scénarios qui sont présentés à la concertation. Vous le verrez : il y a différents scénarios qui sont présentés, pour recueillir votre avis.
- Quatrième et dernier temps fort : une partie consacrée aux enjeux environnementaux et agricoles. Et là aussi, comme à chaque fois : un moment de présentation et un moment de questions-réponses avec vous.

Donc vous le voyez : une réunion d'ouverture en mode plénière. Vous verrez qu'il y a de nombreuses réunions qui sont proposées tout au long de la concertation, certaines sur des sujets spécifiques, en format atelier, pour approfondir les sujets en sous-groupe. Aujourd'hui, on balaye tous les enjeux ; mais une réunion d'ouverture, avec de nombreux moments d'échange, comme vous avez pu le voir et comme vous allez pouvoir l'expérimenter tout à l'heure.

Et ces moments d'échange, bien sûr, ils seront régis par des règles : les règles d'or de la participation. Alors, tout d'abord :

- Première règle, on s'écoute. Donc, on ne parle pas tous en même temps. Donc, lors des différents moments d'échange, si vous souhaitez prendre la parole, vous me faites signe. On vous apportera un micro et je prendrai les questions dans l'ordre d'apparition des bras levés.
- Deuxième règle : on se respecte. Donc, on ne s'interrompt pas, et on adopte, on garde, on reste respectueux dans les mots, dans l'attitude, dans la posture, dans la tonalité. Bien sûr, même si vous n'êtes pas d'accord. Je rappelle que l'objectif d'une concertation, ce n'est pas de mettre tout le monde d'accord ; c'est de permettre à chacun de s'exprimer.
- Troisième règle : on partage la parole. Vous êtes nombreux, ce soir ; l'objectif, c'est qu'un maximum de personnes puisse s'exprimer. Donc je vous demanderai de limiter vos interventions à deux ou trois minutes par personne.

Voilà les règles de la participation. Je pense que ce ne sont pas les garants de la CNDP qui vont me contredire sur ces règles. Et j'en profite, justement, pour les accueillir tous les trois : Vincent

Delcroix, Anne-Isabelle Pardineille et Philippe Quévremont. Et j'appelle Philippe Quévremont à me rejoindre. Il va vous resituer le cadre et le contexte de cette concertation. Philippe, c'est à vous.

Garant CNDP Philippe Quévremont

Un mot pour vous expliquer ce qu'est une concertation garantie par la Commission nationale du débat public. Donc : comme on commence, il y a trois garants qui viennent d'être annoncés. Et, traditionnellement, nous commençons en rappelant la Charte de l'environnement, qui a valeur constitutionnelle.

Et je lis : « Toute personne a le droit, dans des conditions définies par la loi, de participer à l'élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement. »

C'est ce qu'on est en train de faire. On est dans un cadre qui est défini par la loi. Donc, pour résumer : la Commission nationale du débat public est une autorité administrative indépendante. C'est elle qui a décidé cette concertation, qui en a défini les modalités. Et c'est le maître d'ouvrage — les maîtres d'ouvrage — SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions, qui sont chargés de la mettre en œuvre.

Les garants sont là pour veiller à ce que les droits du public — le droit à l'information et le droit à la participation — soient respectés ; ce que nous essayons de faire avec vigilance, bien sûr, et le concours de tous. Alors, une concertation préalable : la loi précise les sujets dont ça doit discuter. Le premier, c'est l'opportunité du projet, ses objectifs et ses caractéristiques principales. Les enjeux socio-économiques et les impacts sur l'aménagement du territoire.

Et puis, on doit aussi parler de solutions alternatives. Vous verrez que, dans cette concertation, on va parler beaucoup de solutions alternatives : fret ou pas fret, gare nouvelle : une, deux, ou pas de gare nouvelle. Et les solutions alternatives dont on peut discuter, ce n'est pas simplement les solutions alternatives présentées par le maître d'ouvrage : ça peut être aussi des solutions alternatives présentées par le public.

En fin de concertation, on discutera de ce qu'il faudra faire en matière de concertation continue après la fin de la concertation, c'est-à-dire après mi-juin. Et là, vous ne pouvez pas voir, mais c'est une vue qui vient directement de la Commission nationale du débat public, qui présente les valeurs de la CNDP. Je vais juste en commenter deux.

- Le principe d'argumentation.

On n'est pas là pour compter qui dit blanc ou qui dit noir ; on est là pour essayer de se convaincre. Et donc, si vous défendez une position, il faut l'argumenter. Il faut dire : « je suis pour » / « je suis contre » / « telle variante est intéressante ou pas, parce que... » Le « parce que » a au moins autant d'importance que l'opinion que vous défendez.

- Et puis l'autre point, c'est le principe d'égalité.

La formulation de la Charte de l'environnement, c'est : « Toute personne a le droit ». Autrement dit, dans le public, on ne fait pas de différence selon la qualité des personnes qui parlent. Bien entendu,

on le connaît. Si c'est monsieur le député qui s'exprime, la moindre des courtoisies, c'est de s'adresser à lui par son titre. Ou madame la maire aussi. Mais le public a le droit de prendre position, même s'il n'est pas là au titre d'une qualité.

Et autre point, au titre de ce principe d'égalité, si il y a beaucoup de demandes de parole, l'animatrice peut être amenée à vous demander de vous exprimer dans un temps déterminé. Par exemple : deux minutes, pour que le plus grand nombre possible de personnes puisse s'exprimer.

Voilà les souhaits que nous faisons. La parole va être assez largement à vous. Nous avons demandé, pour toutes les réunions, y compris celle-ci, au maître d'ouvrage, que le temps d'échange soit au moins la moitié du temps de réunion. Le temps d'échange comprend la réponse aux questions que le public pose au maître d'ouvrage. Mais ça permet au public, même au travers de questions, d'orienter la recherche d'informations sur les sujets qui le préoccupent.

Les garants, si tout se passe comme prévu, interviennent peu en réunion. Nous reprendrons la parole en fin de réunion pour indiquer quels enseignements — très provisoires, bien sûr — nous tirons de cette première réunion. D'ici là : bonne participation à tous.

Animation - Estelle Brasseur

Merci beaucoup, Philippe Quevremont, d'avoir resitué le cadre de cette concertation, notamment autour de ces belles valeurs, et on va essayer, ce soir, tous collectivement, d'être à la hauteur de ces valeurs de la CNDP. Je vous propose maintenant d'enchaîner avec la parole des acteurs du territoire, ceux qui vous représentent, avec six représentants des partenaires cofinanceurs.

Et donc, j'appelle à me rejoindre sur scène : Jean-Louis Rio, de l'agglomération du Grand Narbonne ; Michel Hérail, de la communauté d'agglomération Béziers-Méditerranée ; Jean-Charles Moriconi, de Perpignan Méditerranée Métropole ; Francis Morlon, du Conseil départemental de l'Aude ; Catherine Bossis, de la Région Occitanie ; et Marc Demulsant, de la Préfecture de la région Occitanie.

Merci, mesdames et messieurs, d'être présents avec nous ce soir et de venir partager votre vision de ce projet et vos attentes vis-à-vis de la concertation.

Alors, on est à Narbonne, ici, ce soir : donc j'ai envie de commencer avec vous, Jean-Louis Rio, en tant que vice-président en charge de la politique du logement, de l'urbanisme, de l'aménagement du territoire et des transports du Grand Narbonne. Merci de nous accueillir ici à Narbonne. Narbonne est au cœur de ce projet, phase 2, et au carrefour de l'Occitanie, en lien à la fois avec Toulouse, avec Montpellier, et avec l'Espagne.

Vous êtes directement concerné par l'enjeu de desserte, bien sûr, pour le projet de gare nouvelle, et également par l'enjeu de mixité, c'est-à-dire la circulation éventuelle de trains de marchandises sur la ligne nouvelle, avec notamment la liaison avec Port-la-Nouvelle. Alors, une fois que l'on a évoqué tout ce contexte : quelle est votre vision, vous, au Grand Narbonne, de ce projet LNMP phase 2 ?

Le Grand Narbonne – Jean-Louis Rio

Merci. Bonjour à toutes et tous. La vision du Grand Narbonne sur le projet, d’abord, je dois excuser l’absence de Bertrand Malquier, qui a été retenu par d’autres occupations et qui m’a demandé de le remplacer pour cette réunion.

LNMP, c’est un sujet qui nous occupe depuis déjà bien longtemps, sur lequel l’agglomération de Narbonne a toujours été présente, d’ailleurs en compagnie de la Région et du Département, de façon à ce que cette réalisation puisse venir dans les meilleurs délais et dans les meilleures conditions pour le territoire. Nous y sommes engagés fermement, avec vivacité, fermeté, et avec pugnacité aussi, que ce soit sur les éléments de concertation, sur les éléments de discussion, sur les éléments financiers également.

Donc, c’est un projet qui nous tient beaucoup à cœur. Pourquoi ?

Premièrement, parce que Narbonne, c’est le point qui est pratiquement central entre Perpignan, Montpellier et Toulouse. Alors, pourquoi je mets Toulouse ? Parce qu’effectivement, c’est un carrefour important et ça va illustrer la suite de mon propos : ce qui rend pour nous la gare indispensable. La gare indispensable, pourquoi ? Parce qu’effectivement, dans ces transports que nous souhaitons beaucoup plus performants, la liaison vers le pôle de Toulouse est primordiale. Alors, ce n’est pas nouveau. C’est depuis l’Antiquité. Les Romains, déjà, circulaient et utilisaient ces voies. Et Narbonne était déjà ce carrefour dont je vous parle.

Donc, cette importance, elle est capitale par rapport à Narbonne. Et effectivement, cette gare, elle est indispensable, véritablement indispensable. Alors après, techniquement, je sais qu’il y aura une réunion spécifique sur quel endroit exactement, etc. Je ne vais pas vous dire : peu importe. On a nos idées là-dessus, mais on se prononcera à ce moment-là.

Mais ce qui est important, c’est que le territoire ait sa gare sur Narbonne, une gare qui fera un binôme avec la gare de Béziers. Nous sommes en train également de réaliser, de construire un pôle multimodal sur cette gare.

Donc les liaisons, elles seront importantes. C’est important sur le plan du tourisme, sur le plan économique, bien sûr, sur le plan historique, je viens de le dire, et puis sur le plan, évidemment, des transports et de la circulation. Donc ça, c’est le premier point.

Le deuxième point qui est vraiment pour nous essentiel — et vous m’avez demandé d’être court, donc j’ai essayé d’être court — c’est la mixité. Pour nous, la mixité, c’est un point qui ne doit pas faire débat, c’est-à-dire que ça nous paraît vraiment être quelque chose de totalement obligatoire, ce qui nous permettra d’ailleurs de conserver la ligne actuelle pour d’autres circulations, pour pouvoir avoir des situations de transport, de gare à gare, de façon beaucoup plus efficace qu’aujourd’hui et qui, globalement, pour nous, sera réellement le meilleur des gages, que ce soit en termes environnementaux, bien sûr, mais également sur le point de vue de desserte et de confort et de rapidité sur l’ensemble des éléments.

Un troisième point qui a aussi son importance — et là, c’est vraiment par rapport au tunnel sous Corbières — qui nous apparaît vraiment, en termes d’environnement, là aussi vraiment

indispensable. Alors, certes, ça a vraiment un coût, mais on l'a vu cet été avec les dramatiques incendies que nous avons eus. On sait que souvent, et quasiment d'ailleurs tout le temps, 99% des incendies naissent au bord des grands axes, que ce soit les autoroutes ou les différentes autres voies de circulation. Donc, pour nous, sur un point de vue vraiment environnemental, le tunnel est vraiment essentiel.

Si je résume vraiment ces trois points, les deux plus importants sont vraiment, à notre sens, la gare à Narbonne et, deuxième point, la mixité pour les transports.

Animation - Estelle Brasseur

Merci, monsieur Rio, pour cette vision du Grand Narbonne sur le projet. Bien sûr, le projet, on va vous le présenter dans un instant. Donc, vous entendez parler de tunnels dans les Corbières, de mixité, etc. Vous aurez tous les éléments dans un instant, mais ça vous permet d'avoir une première vision d'ensemble. Alors, je vous propose de poursuivre. On va remonter légèrement vers le nord-est depuis Narbonne pour arriver à Béziers avec vous, Michel Hérail. Vous êtes conseiller communautaire de la communauté d'agglomération Béziers-Méditerranée. Alors, votre territoire, là aussi, est directement concerné par le projet, qui est à la jonction de la phase 1 Montpellier-Béziers, qui avance, et de la phase 2, aujourd'hui, Béziers-Perpignan, qui avance également.

Et notamment, vous êtes, comme Narbonne, concerné par un projet de gare nouvelle. Alors, quels sont, pour vous, pour votre territoire, les enjeux de ce projet ?

Communauté d'agglomération Béziers Méditerranée – Michel Hérail

D'abord, je dois excuser Robert Ménard, qui est retenu et qui m'a demandé de le représenter.

C'est quand même un projet... « projet » est un grand mot, et d'autant plus grand que l'avant-projet sommaire Montpellier-Espagne date de 1993-1994. Il a été déclaré d'intérêt public en 1995. Il y a donc, si j'ai bien compris, quasiment 30 ans.

Et il y a 30 ans que pas un rail n'a été posé... Pas un rail n'a été posé ! Je crois que, maintenant, il faudrait peut-être employer un autre raisonnement que des études. On en a fait des dizaines et des dizaines, qui nous ont coûté des fortunes. Et puis, enfin, il y a eu un projet de référence en 2016 — un projet de référence, par décision ministérielle. Et ça fait 10 ans.

Et on a refait d'autres études pour arriver quasiment au même projet de référence. Alors, ce projet de référence, à l'agglomération, on le fait nôtre. Pourquoi ? Parce qu'en termes de gares, en particulier il n'y a eu rien de moins que six variantes, avec des variantes aussi abracadabrantesques l'une que l'autre. Une qui vous dit : pas de gare entre Montpellier et Perpignan. Et alors, comment ils font, les gens de Narbonne et de Béziers, ils vont prendre le train à Perpignan pour aller en Espagne ?

Ensuite, d'autres projets : une gare à Narbonne, pas à Béziers. A Béziers, on va dire : qu'est-ce qui se passe ? L'inverse : une gare à Béziers, pas à Narbonne. Narbonne, on va dire : pourquoi ? Donc, à un moment donné, il faut arrêter. Donc, nous, on est complètement d'accord pour le projet de référence avec deux gares nouvelles : à Béziers-Est et à Narbonne-Ouest.

À Béziers, on est en train d'étudier, évidemment, d'une façon très, très précise, le positionnement de cette gare. Elle sera desservie par les autobus en venant de Béziers, par des routes qu'on va aménager, des ronds-points qu'on va aménager, de façon à ce qu'elle soit très facilement accessible, vous en parliez tout à l'heure Monsieur - tout en préservant - bien évidemment, la ligne classique.

Parce que les gens qui vont travailler à Montpellier — de Béziers à Montpellier, ou de Narbonne à Béziers, ou de Narbonne à Montpellier — ils ne vont pas prendre le TGV. Ils prendront la voie normale. Ils prendront les fameux TER, les trains journaliers dont on a grandement besoin. Je ne vais pas parler plus longtemps, parce que ça ne sert à rien de parler.

Maintenant, je crois qu'il est grand temps de passer à une réalisation effective. Commencer à faire des études... mais des études, il y en a assez. Il y a 40 ans qu'on fait des études. Il y en a marre des études. Maintenant, il faut passer à la réalisation pratique, c'est-à-dire commencer les travaux avec un calendrier de référence. Alors 2040... un peu plus après... Quoi qu'il en soit, je ne le verrai pas, c'est sûr. Ni, d'ailleurs, aucun d'entre nous. Encore que ! Mais passons à la réalisation effective des travaux pour une ligne effective. Encore une fois : des études — je le redis pour la troisième fois — ça suffit.

Voilà, merci.

Animation - Estelle Brasseur

Bien, merci, monsieur Hérial. La position de l'agglomération de Béziers est claire. Alors, on va continuer à suivre le trajet du projet. On va redescendre un peu plus vers le sud, vers Perpignan. Et donc, j'enchaîne avec vous, Jean-Charles Moriconi : vous êtes vice-président délégué aux mobilités de Perpignan Méditerranée Métropole. Donc, ce projet, là aussi, vous concerne : cette phase Béziers–Perpignan, elle présente, tout naturellement, de nombreux enjeux pour votre territoire, à la fois en termes d'accessibilité, de circulation, d'aménagement du territoire. Quels sont, pour vous, ces enjeux, et quelles sont vos attentes vis-à-vis de ce projet ?

Perpignan Méditerranée Métropole – Jean-Charles Moriconi

Merci pour votre question. Tout d'abord, excusez le président Robert Vila, président de Perpignan Méditerranée Métropole, et je salue bien sûr les élus qui m'accompagnent : madame la députée Sophie Blanc et monsieur Xavier Baudry, conseiller communautaire et également conseiller régional.

Alors, un Catalan d'origine corse, passer après un Cathare c'est très compliqué pour moi... si tu es cathare, quelque part dans tes gènes, puisqu'on s'est connus à Perpignan ...

Mais je voudrais vous dire que, pour développer ces enjeux et ces attentes, c'est très compliqué. Alors, je voulais prendre la parole au rythme TER, et vous allez m'obliger à la prendre au rythme TGV. Donc, j'ai préparé un petit feuillet qui vient ici exprimer la parole de l'ensemble de la représentation communautaire de Perpignan Méditerranée Métropole.

Alors, comme vous le savez, nous sommes situés juste sur le tronçon transfrontalier du corridor européen. Et PMM est engagée dans ce projet de la LNMP depuis son origine, dans le cadre de ses

compétences en matière d'aménagement du territoire, de développement économique et d'attractivité, bien entendu. Alors, la LNMP est attendue, comme vous le savez, par l'ensemble du territoire depuis de nombreuses années.

Et sa nécessité n'est plus à démontrer, au regard :

- du chaînon ferroviaire manquant entre l'Espagne et la France, et tout le reste de l'Europe,
- des gains de temps et des gains de capacités attendus,
- du report du trafic de la route vers le rail,
- de l'amélioration des dessertes locales, comme le soulignait mon collègue,
- du renforcement de l'attractivité professionnelle et touristique du territoire,
- de l'outil d'aménagement de la transition qu'elle constitue,
- ainsi que des investissements réalisés à ce jour (gare TGV de Perpignan).

Alors, ces enjeux du territoire sont importants. C'est un outil de développement économique et touristique. La LNMP permettra donc aux habitants, aux entreprises et aux visiteurs de Perpignan Méditerranée Métropole de rejoindre plus rapidement les grandes agglomérations françaises et européennes. Ce faisant, la LNMP modifiera le territoire de Perpignan Méditerranée Métropole, et notamment l'agriculture, l'environnement, les paysages urbains et ruraux traversés, ainsi que la future desserte locale. En effet, parmi nos 37 communes, 11 sont directement impactées. Je vais les citer : Baho, Baixas, Espira-de-l'Agly, Le Soler, Opoul, Perpignan, Peyrestortes, Rivesaltes, Saint-Estève, Toulouges et Villeneuve-de-la-Rivière. Ces impacts de la phase 2 de la LNMP sur le massif des Corbières, la plaine du Roussillon rurale et urbanisée, et la desserte voyageurs et fret de Perpignan devront être, bien évidemment, évalués en associant les partenaires institutionnels et privés, et les riverains concernés.

Les réponses apportées aux enjeux agricoles, à l'environnement urbain et à la desserte locale devront être partagées par l'ensemble du territoire.

Enfin, concernant l'agriculture, l'insertion de la ligne nouvelle Montpellier–Perpignan soulève, vous le savez, des enjeux de préservation des surfaces cultivées, de maintien des conditions d'exploitation et de risque de morcellement des parcelles.

Les études environnementales devront prendre en compte la préservation de la ressource en eau, ainsi que l'évolution du climat — comme on le connaît — avec les risques majeurs que sont la sécheresse, les risques d'incendie et d'inondation. La visibilité de la LNMP, le traitement acoustique des propriétés riveraines, les ruptures des linéaires existantes et l'intégration des sites patrimoniaux répertoriés devront faire l'objet d'études menées avec le territoire. Cette actuelle phase de concertation doit donc permettre de poursuivre avec le territoire les études de cette phase 2 jusqu'à la mise en service, que nous espérons dans les meilleurs délais. Merci.

Animation - Estelle Brasseur

Merci. Merci à vous, monsieur Moriconi. Maintenant qu'on a évoqué les enjeux et les attentes des trois agglomérations directement concernées par le projet — Béziers, Narbonne et Perpignan — on va dézoomer un petit peu avec vous, Francis Morlon, pour appréhender l'échelle départementale,

notamment à l'aune de ce contexte de changement climatique que vient d'évoquer monsieur Moriconi.

Vous êtes, Francis Morlon, vice-président en charge de la transition écologique au Département de l'Aude. Dans ce contexte de changement climatique, quels sont pour vous les enjeux liés aux usages voyageurs et/ou fret de cette ligne nouvelle Montpellier–Perpignan ?

Département de l'Aude – Francis Morlon

Merci pour la question. Bonjour à toutes et à tous. Je dois excuser madame la présidente Hélène Sandragné, qui ne pouvait pas être là ce soir. Je suis heureux de la représenter.

Si le Département était partenaire dès le départ du projet — notamment par rapport à la question des solidarités territoriales et de ses compétences en matière d'aménagement — la question des usages de cette nouvelle infrastructure, et donc de la mixité, nous est apparue comme prioritaire.

En effet — et certains l'ont déjà avancé avant moi — on ne peut que constater la fragilité de la ligne actuelle, soumise à de forts aléas climatiques, qui risquent d'être plus forts dans le futur. On ne peut aussi que constater l'importance du trafic routier transfrontalier, avec des dizaines de milliers de véhicules qui passent sur nos routes, autoroutes, mais aussi — et pour le Département c'est important — sur notre réseau départemental, impactant possiblement la sécurité, mais aussi le service qu'on met à disposition du territoire. Et cela a un coût.

Et le Département voit, en cette ligne nouvelle, plusieurs choses. Déjà une participation aux solidarités territoriales. On réalise, en effet, le maillon manquant entre l'Hérault et les Pyrénées-Orientales. Donc on participe déjà à la phase 1, au financement de la phase 1 de ce projet, alors que cette phase 1 n'a pas lieu sur notre territoire.

Cela participe aussi au projet européen, et c'est essentiel pour nous. Ensuite, ce fuseau supplémentaire est une alternative de secours dans les transports du quotidien, dans les transports de tourisme de proximité — dès maintenant et pour l'avenir — par rapport à la ligne que l'on a à l'heure actuelle, entre les étangs.

Cette ligne doit apporter une amélioration du transport des voyageurs sur une longue distance, certes. Mais ça doit être aussi une solution pour augmenter le report modal de la route vers le fer depuis l'Espagne, mais aussi via des gares présentes sur notre territoire. Donc, la ligne nouvelle participera à des engagements, des orientations du Département sur les questions de mobilité, sur les questions de stratégie bas carbone qu'on partage, sur des questions de sécurité, de services publics, sur nos routes.

Moins de camions égale plus de sécurité égale moins d'investissement pour le Département, et possiblement des investissements qu'on pourrait faire sur d'autres politiques, notamment des politiques sociales. Et enfin, le rail est aussi une alternative en ces temps de crise énergétique.

Alors, cela va sans dire : on n'atteindra pas ce niveau d'objectif sur le long terme si l'entretien des rails et des gares existantes, et si le service voyageurs n'est pas assuré. Donc c'est aussi un point essentiel — et qu'on défend au jour le jour — au sein de la collectivité. Enfin, la mixité est aussi

intéressante avec surtout la possibilité du passage en tunnel, vous l'avez dit, ce qui permettrait de limiter l'impact sur nos paysages, sur la biodiversité, sur l'agriculture, mais aussi sur le cadre de vie des habitants de nos territoires, et notamment sur les Corbières maritimes.

Alors, c'est une expression politique que j'ai du Département, certes cofinanceur du projet. C'est une expression d'un élu du territoire qui recevra cette ligne. Mais nous comptons aussi beaucoup sur la concertation qui commence aujourd'hui, pour que les habitants du territoire — et, de façon large, les Audois — puissent nous dire ce qu'ils veulent par rapport à ce projet.

Animation - Estelle Brasseur

Très bien, merci d'avoir balayé ces grands enjeux. On va continuer maintenant notre dézoom du territoire avec vous, Catherine Bossis : vous êtes conseillère régionale, ancrée sur le territoire de l'Aude. Ce projet porte bien sûr une ambition régionale, et même bien au-delà — on le verra lors de la présentation. À quelle vision du territoire régional correspond-il pour vous, la Région Occitanie ?

Région Occitanie – Catherine Bossis

Alors, bonjour à toutes et à tous. Donc ce projet, c'est un projet qui est structurant pour le territoire, parce qu'il répond à une réalité concrète. On a une région qui est en croissance. Chaque année, l'Occitanie accueille à peu près entre 40 000 et 50 000 habitants supplémentaires, et on constate qu'aujourd'hui, on a des infrastructures qui arrivent à saturation : saturation ferroviaire, mais aussi saturation routière.

Sur le littoral, chacun constate que l'A9, elle est aujourd'hui très fortement congestionnée, notamment avec un trafic très important de poids lourds. Ça génère évidemment des nuisances, des accidents, de la pollution. Et puis surtout, c'est un modèle qui, aujourd'hui, n'est plus soutenable. Sur le ferroviaire, là aussi, on constate qu'on a un réseau qui est saturé, parce que, sur la même ligne, nous faisons circuler à la fois les TGV, les trains régionaux, les trains de fret. Et tout cela, c'est avec des capacités qui, aujourd'hui, sont limitées. Donc, cette nouvelle ligne, en fait, ça va permettre un doublement de la ligne existante. Ça va permettre de mieux organiser les circulations, avec la vitesse sur la ligne nouvelle, et puis plus de place sur la ligne classique pour les trains du quotidien. Et je pense que ça, c'est vraiment une attente des habitants d'Occitanie.

Concrètement, qu'est-ce que ça veut dire ? Ça veut dire qu'avec cette nouvelle ligne, on aura davantage de trains LiO, plus fréquents, plus fiables, pour relier nos villes de Perpignan, de Béziers et de Narbonne. Et surtout, ça va répondre aux besoins des habitants qui, tous les jours, prennent le train pour aller travailler, et des étudiants qui le prennent aussi pour aller étudier.

Et puis, c'est aussi, pour la région, un projet économique majeur, parce que nos entreprises, elles ont besoin de transports performants et décarbonés. Je pense en particulier au développement de Port-la-Nouvelle. Et, pour accompagner cette dynamique, il faut des capacités ferroviaires qui soient à la hauteur. Aujourd'hui, on a moins de 2% des marchandises qui passent par le train. Donc nous devons faire mieux, plus. Et là encore, le doublement de la ligne, ça va permettre de libérer des sillons de fret, et ça va permettre de réduire le nombre de poids lourds sur nos routes.

Pour la Région, évidemment, c'est un projet structurant. Elle y est pleinement engagée. Je rappelle quand même que c'est la collectivité qui est le plus présente en termes de financement : 41% du financement des collectivités.

Mais, par contre, elle a des exigences claires. Elle veut que ce soit une ligne ouverte au fret. Elle veut des gares qui soient connectées au train LiO. Et puis des liaisons efficaces entre cette ligne nouvelle et la ligne classique.

Et puis enfin — ça a déjà été dit — c'est aussi un projet d'envergure européenne, puisque ça va être le chaînon manquant du corridor méditerranéen. Et, pour une région comme la nôtre — je le rappelle aussi — où le tourisme est un des piliers économiques de notre région, là aussi, je pense que c'est vraiment un atout de développement pour nos territoires.

Animation - Estelle Brasseur

Merci beaucoup Mme Bossis. Alors, on va terminer notre panorama des acteurs et des enjeux avec vous, Marc Demulsant. Vous êtes directeur de projet ligne à grande vitesse à la Préfecture de la région Occitanie. Quel regard porte l'État — qui est à la fois porteur du projet et porteur des procédures réglementaires — sur cette nouvelle étape de concertation qui démarre aujourd'hui, qu'on lance tous ensemble ?

Préfecture / État – Marc Demulsant

Bonsoir à tous. Je vais commencer par excuser le préfet Pierre-André Durand, qui était ici à Narbonne il y a deux jours pour la conférence de presse qui annonçait précisément l'ouverture de cette concertation. C'est dire que nous sommes évidemment très attentifs à son bon déroulement.

J'ai un message en trois points. Le premier point, indiquer que l'on a bien conscience de l'impatience qui a déjà été exprimée par les orateurs précédents, et je les comprends. Le projet est ancien, a effectivement déjà fait l'objet de beaucoup d'études. J'entends cela. Sur ce point, on peut tout de même souligner qu'au moins sur la phase 1, le temps de la concrétisation approche. On est rentré dans une phase opérationnelle.

Pour en venir à la phase 2 du projet, on pourrait s'interroger sur le temps supplémentaire mobilisé pour de la discussion, induisant bien sûr des délais. Certes. Mais personnellement, j'y crois, j'y souscris. Ce n'est pas au demeurant seulement une opinion personnelle : c'est vraiment celle portée par l'État. Pourquoi ? Parce que la SNCF — je vais les féliciter — sait faire des lignes à grande vitesse. Ils ont les ingénieries qui vont bien. Ils ont les techniciens qui vont bien. Mais, par contre, ce dont ils ne peuvent pas faire l'économie, c'est d'entendre tous les acteurs du territoire : leurs représentants, les associations, les habitants. Parce qu'ils ont, eux, l'expertise de leur territoire, à différents égards. C'est vrai de l'activité socio-économique. C'est vrai de l'activité agricole. C'est vrai des aspects environnementaux. C'est vrai du bruit, etc., etc.

Et donc toute cette matière, toute cette connaissance, il est absolument vital qu'elle soit mise à profit pour la conception du projet. J'ai l'absolue conviction que le projet, ainsi nourri par toutes ces contributions, sera nécessairement meilleur. Et cette considération c'est finalement le fondement de la concertation qui s'ouvre. Au-delà de l'aspect réglementaire qui a été évoqué au début, qui

pourrait finalement être avancé comme suffisant à lui-même. On pourrait en effet se contenter d'observer que c'est une obligation réglementaire, et qu'on va donc le faire. Mais c'est un peu triste si on se limite à cette vision. Moi, je préfère y voir une portée plus fondamentale.

Mon troisième point sera court, simplement pour dire qu'à partir du moment où on concerte, ça veut dire que l'État, évidemment, entre dans la démarche en position d'écoute. On n'est pas là avec une position déjà affirmée, avec des conclusions déjà arrêtées. Non. On va écouter ce que les uns et les autres auront à dire. Ça ne signifie pas que tous les acteurs de l'État n'ont absolument aucun avis sur les différentes questions qui seront abordées. Et d'ailleurs, je veux les désinhiber : il y en a qui sont dans la salle. Il y en a qui participeront à la concertation : il faut accepter qu'ils puissent s'exprimer, qu'ils puissent dire des choses. Il faut simplement garder à l'esprit que ça ne signifie pas pour autant que la position de l'État, au final, est d'ores et déjà forgée. Mais ces acteurs de l'État, ils habitent aussi sur le territoire. Pour certains d'entre eux, ils peuvent avoir — ou ils ont nécessairement — des contacts avec les uns et les autres, les acteurs du territoire. Ce serait donc un peu baroque de se priver aussi de leurs contributions.

Je voulais simplement exprimer ça pour qu'il n'y ait pas d'équivoque sur la manière d'accueillir ce qui pourra être exprimé tout au long des mois qui viennent.

1. MODALITE DE CONCERTATION

Animation - Estelle Brasseur

Merci, monsieur Demulsant. Et merci à vous, les six représentants des partenaires cofinanceurs, d'avoir partagé votre vision, les enjeux de vos territoires et vos attentes vis-à-vis de ce projet et de cette concertation. Merci à vous. On sent, en tout cas, une volonté collective de faire avancer ce projet. Alors, je vous propose maintenant d'attaquer notre deuxième temps fort : la présentation des modalités de concertation — cette concertation dont on parle et qui nous rassemble aujourd'hui.

J'appelle Anne-Lise Gibbe, responsable de la concertation LNMP chez SNCF Réseau.

SNCF Réseau – Anne-Lise Gibbe, responsable de la concertation

Avant de vous vous présenter le projet, ses enjeux et ses détails, il est important de vous rappeler les modalités de la concertation. Cette concertation, comme on l'a rappelé, c'est une concertation réglementaire qui a lieu pendant 2 mois et demi, d'aujourd'hui jusqu'au 19 juin, sur l'ensemble du territoire entre Béziers et Perpignan.

Un large dispositif d'information et de dialogue a été mis en place, un dispositif qui a été validé par la CNDP et les garants. Il s'articule autour de 3 points.

Le premier, qui est des modalités d'information. Comment vous informer ? Comment prendre part ? Tout d'abord, vous avez à l'entrée de la réunion un gros dossier.

Le dossier de la concertation, c'est un dossier d'environ 200 pages qui explique point par point en détail le projet, ses enjeux, que ce soient les enjeux environnementaux, agricoles, économiques, l'ensemble des scénarios qui sont proposés au débat et qui les comparent également. Donc un beau document très détaillé.

On comprend aussi que tout le monde n'a pas le temps de lire ces 200 pages. C'est pour ça qu'on a produit une synthèse du dossier de concertation, synthèse qui, en 8 pages, résume l'ensemble du projet.

- Une double page sur qu'est-ce que le projet, quels sont ses enjeux.
- Une deuxième double page sur la mixité.
- Ensuite, les scénarios de desserte.
- Et enfin, l'ensemble des modalités de concertation.

C'est le document qui résume l'ensemble du projet et des modalités de concertation. Le deuxième point, participer. Comment participer ?

- Vous pouvez participer notamment via le site Internet du projet et la plateforme de contribution. Nous vous avons mis à l'écran un schéma de la page qui arrive quand vous arrivez sur notre site Internet, avec un premier onglet qui est « Répondre au questionnaire ». Ce questionnaire, c'est un questionnaire assez rapide : moins de 3 minutes, avec une dizaine de questions, pour pouvoir avoir un panorama de votre avis sur le projet.
- Deuxième onglet, onglet important, qui est l'onglet « Exprimez-vous ». Sur cet onglet, vous pouvez poser vos questions, poser votre avis. Et sur l'ensemble des questions, nous nous engageons à répondre. Les questions seront donc publiques et les réponses publiques.
- Vous avez également la possibilité de déposer un cahier d'acteurs. Un cahier d'acteurs, c'est une contribution libre pour une personne morale, qui définit vos volontés, vos souhaits sur le projet de ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan. Il existe aussi cette possibilité-là.

Ce sont les possibilités en ligne, dématérialisées. Bien sûr, il est également proposé des versions papier. Dans les communes concernées, les 34 communes, il y a un coin, un point d'information où vous pouvez retrouver un registre, les synthèses, les dossiers.

Et le dernier point, Comment échanger ? Nous avons mis en place un dispositif avec 13 réunions publiques et 10 rencontres de proximité, pour qu'on puisse échanger, poser vos questions. Il y a des réunions qui sont des réunions généralistes, comme la réunion d'aujourd'hui.

Il y aura aussi la réunion de clôture, qui sera également à Narbonne, mais qui aura lieu au Parc des Expos. Il y a aussi des réunions sur les thématiques de la concertation, à savoir : sur les gares nouvelles, à Béziers et à Narbonne ; sur la mixité ; sur l'environnement ; sur l'agriculture ; sur l'économie. Et des réunions plus spécifiques qu'on appelle des ateliers focus sur des enjeux spécifiques, comme sur le contournement de Perpignan, sur la ressource en eau, sur le passage dans les Corbières et sur les tunnels.

Tout un dispositif complet où je vous invite à pouvoir venir, à le faire connaître également autour de vous. N'hésitez pas à faire connaître ces réunions pour qu'on puisse avoir le meilleur échange possible et avoir le maximum d'avis pour cette concertation.

Enfin, il y a 10 rencontres de proximité que je n'ai pas évoquées. Là, ce sont plutôt des rencontres où on sera sur des lieux de vie du territoire, à savoir : à l'université, dans des marchés, dans les gares, pour justement aller à la rencontre des habitants et les informer sur le projet et cette concertation.

Un dispositif global sur 2 mois et demi. N'hésitez pas à participer.

Animation - Estelle Brasseur

Merci Anne-Lise. Et pour compléter, on a regardé tout à l'heure, il y a déjà une dizaine de réponses aux questionnaires sur la plateforme qui est en ligne depuis cette nuit, minuit 1, depuis le 9 avril à la première heure. Et vous avez sur la synthèse que vous montrez, Anne-Lise, le QR code, un QR code qui vous permet d'accéder directement en le flashant avec votre téléphone sur la plateforme participative.

Alors, on en arrive maintenant à notre premier moment d'échange. Donc la parole est à vous sur ce sujet des modalités de concertation. Vous avez compris, il y a 3 moments d'échange, donc 3 thématiques de ces moments d'échange. Donc n'hésitez pas, là, si vous avez des questions sur les modalités de concertation. Et dans un instant, on vous présente le projet, les différents scénarios que les partenaires cofinanceurs ont déjà évoqués.

Mais là, est-ce qu'il y a des questions sur ce dispositif de concertation ? Si vous souhaitez prendre la parole, levez la main et Coline et Mareva vous apporteront le micro. Et je vous demanderai aussi pour la fluidité des échanges de vous présenter et nous donner peut-être votre commune de résidence. Et si vous appartenez à un collectif, à une organisation, à une association.

Intervention du public - habitant de Cuxac-d'Aude

Bonsoir. Je suis habitant de Cuxac-d'Aude. Vous avez fait référence au cahier d'acteurs. Cela fait une quinzaine d'années, j'étais membre du Conseil de développement du Grand Narbonne. Nous avons pas mal travaillé sur ce dossier.

Ce soir, j'ai l'impression que ça ne sert à rien. Comme le disait M. Hérial tout à l'heure, on a travaillé, il n'y a pas eu de retour, et visiblement on nous demande de nous reprononcer sur ce sur quoi on s'était prononcé il y a une dizaine, voire une quinzaine d'années. J'aurais bien participé à la concertation. Je ne suis pas opposé à la LGV, pour les raisons énoncées, mais il faudrait quand même qu'on voie l'effet derrière.

Animation - Estelle Brasseur

Merci, Monsieur. Alors effectivement, dans un instant, on va vous expliquer pourquoi on concerte. Peut-être que vous aurez la réponse dans un instant. Mais effectivement, il y a toujours cette possibilité de cahier d'acteurs. Je ne sais pas si ça appelle une réponse. Mais Stéphane Lubrano va vous répondre dans un instant quand il va démarrer l'explication du projet. Est-ce qu'il y a d'autres questions sur ces modalités de concertation ? Non, c'était très clair. Parfait, vous avez tous les documents qui les présentent.

2. PRÉSENTATION DU PROJET

Animation - Estelle Brasseur

Alors on va enchaîner avec notre 3^{ème} temps fort : la présentation du projet, de ses objectifs et des différents scénarios proposés à la concertation. J'appelle à me rejoindre Stéphane Lubrano, directeur de projet LNMP chez SNCF Réseau, et Vincent Bouvier, de la direction des grands projets de Gares & Connexions — les deux maîtres d'ouvrage de ce projet. On va démarrer en regardant ensemble une synthèse en images pour dresser le panorama général ; on approfondira ensuite avec Stéphane et Vincent.

Vidéo de présentation

Diffusion de la vidéo de présentation du projet (à retrouver sur le site internet du projet)

Animation - Estelle Brasseur

Alors, cette vidéo balaye l'ensemble du projet, des scénarios, de la concertation. On va maintenant approfondir certains points. Et Stéphane Lubrano, on va commencer par le commencement : pourquoi une concertation sur la phase 2 ? Et ça va permettre de répondre à la question de monsieur, tout à l'heure.

Stéphane Lubrano (SNCF Réseau)

Bonsoir à toutes et à tous. Déjà, merci de votre présence ce soir pour cette réunion de lancement de la concertation. Donc oui, c'est le moment de répondre à votre question : pourquoi une concertation aujourd'hui ?

On est effectivement — comme vous le disiez, et comme il a été dit tout à l'heure à la table ronde — sur un projet au long cours. Effectivement, les grands projets sont des projets qui se déroulent sur 10, 20, 30 ans.

Pendant ce temps, on a défini, à certains moments, des projets de référence qui valaient à l'époque, et qui étaient adaptés au territoire. Mais ce temps long a des conséquences : au bout d'un moment, on est obligé de se réinterroger. Parce que le territoire change, et il faut s'y adapter. Parce que certaines problématiques, à un moment donné, n'étaient pas prises en compte. La vulnérabilité au changement climatique — et le changement climatique en lui-même — en 2012-2014 n'était pas prégnant dans l'actualité.

Aujourd'hui, on se doit de le prendre en compte, parce qu'on voit les conséquences de ce changement climatique et de ces aléas. Donc ça, c'est à prendre en compte. Et aussi : entre-temps, des politiques publiques se sont mises en place. La volonté de l'État de doubler le trafic fret, mais aussi la stratégie nationale bas carbone, qui a pour objectif de décarboner les transports. Tous ces éléments — et l'évolution qu'ils ont eue depuis les phases auxquelles vous avez participé et pour lesquelles vous avez rendu un avis — nécessitent aujourd'hui (à la demande des partenaires

cofinanceurs) de re-questionner le projet, pour savoir s'il est toujours adapté aux besoins du territoire et à son évolution.

Le rôle que vous avez aujourd'hui dans cette concertation, comme l'ont rappelé notamment les garants :

- la 1^{ère} question, c'est : faut-il une ligne nouvelle ? Faut-il créer cette ligne nouvelle complémentaire de l'existant entre Montpellier et Béziers ? L'exercice d'une concertation préalable demande — et c'est normal — de réinterroger aussi l'opportunité du projet. C'est la 1^{ère} question à laquelle on vous demandera de répondre pendant cette concertation.
- La 2^{de} : quelle vocation donner à cette ligne ? Est-ce qu'on reste sur une ligne voyageurs entre Béziers et Rivesaltes, telle qu'elle est prévue aujourd'hui, ou est-ce qu'on opte pour la mixité ?
- Et la 3^{ème} question : quelle desserte envisager pour ce territoire ? C'est-à-dire : faut-il créer ou non des gares nouvelles ? Combien ? Et où les positionner sur le territoire ?

Animation - Estelle Brasseur

Maintenant qu'on a bien en tête l'objet — le pourquoi de cette concertation —, pour essayer de répondre à monsieur, on va dérouler ces trois questions que vous venez d'évoquer, Stéphane. Ce sont des questions que l'on vous pose à vous, citoyennes et citoyens, pour vous donner des éléments de compréhension. Et donc la 1^{ère}, évidemment : Stéphane Lubrano, pourquoi une ligne nouvelle ?

Stéphane Lubrano (SNCF Réseau)

Oui, parce qu'on vous demande de répondre à l'opportunité. Donc, effectivement, que vous vous prononciez sur : oui ou non, une ligne nouvelle.

Toutes les études qui ont été menées aujourd'hui montrent que cette ligne nouvelle est intéressante et importante pour le territoire, parce qu'elle est avant tout une réponse aux besoins de mobilité et de déplacement sur le territoire, à différents échelons.

- Au niveau local — comme il a été exprimé, notamment pour les transports du quotidien (les trains LiO) —, en dégageant de la capacité sur la ligne classique, la Région, qui est autorité organisatrice, va pouvoir faire circuler plus de TER pour les besoins du quotidien.
- Au niveau national : la ligne nouvelle permettra d'améliorer les temps de parcours entre les principales grandes villes du Languedoc-Roussillon, mais aussi en interconnexion avec l'Espagne, Lyon, Paris et Marseille. Donc, effectivement, améliorer ces trajets longues distances.
- Et au niveau européen, à deux titres : vis-à-vis des relations grande vitesse vers Barcelone, c'est le chaînon manquant qui sera comblé par cette ligne nouvelle Montpellier-Perpignan ; sur le fret : cette ligne nouvelle viendra consolider le corridor fret méditerranéen en rajoutant une ligne supplémentaire à ce corridor.

Au-delà des besoins de mobilité qu'elle permettra de compenser, on a aussi — comme je vous en parlais tout à l'heure — le sujet de la vulnérabilité au changement climatique. Un sujet qui n'était

pas présent dans les esprits au moment des concertations précédentes et qui, aujourd’hui, est vraiment prégnant. Et il a été rappelé dans la table ronde : les incendies, notamment de l’année dernière, sont encore dans les esprits. Le changement climatique est là, et a des conséquences sur le territoire. On sait que la ligne classique est vulnérable au changement climatique à plusieurs titres, notamment parce qu’elle traverse des étangs au risque de submersion. Cette ligne nouvelle viendra en complément de la ligne classique, et ne viendra surtout pas la remplacer. C’est vraiment important, et cela permettra aussi de consolider ce corridor à différentes échéances puisque le changement climatique ne se fait pas à un instant T. On a une échéance à peu près 2050 où il va falloir faire, sur la ligne classique, des adaptations : la ligne nouvelle le permettra. Et à l’horizon 2100, il faudra retravailler de manière plus profonde la ligne classique — une ligne qu’on se devra de conserver pour les besoins des transports de proximité.

Donc : pourquoi une ligne nouvelle ?

Alors, effectivement, troisième chose : l’avantage du doublet de ligne. L’avantage, il est double, effectivement, parce qu’elle permet de consolider l’arc ferroviaire et le réseau ferroviaire sur le Languedoc-Roussillon en temps d’aléas. C’est-à-dire que, si un aléa climatique survenait sur la ligne classique, on pourrait basculer les circulations sur la ligne nouvelle. Donc, on n’aurait pas d’interruption de service à ce moment-là. On consolide vraiment, et on offre aux chargeurs — notamment aux chargeurs fret — mais aussi aux entreprises ferroviaires, un service de qualité et une régularité nettement meilleures.

Mais c’est aussi ce doublet de ligne qui permettrait d’avoir de la capacité de travaux. C’est-à-dire : permettre, en basculant cette fois-ci de manière programmée — et pas inopinée pour répondre à un incident sur la ligne classique — de programmer le basculement des trains pour avoir plus de temps de travaux, pour pouvoir améliorer et rendre plus résiliente la ligne classique. C’est effectivement un avantage qui est double aujourd’hui, pour un réseau plus fiable, des trains plus réguliers : que ce soit en exploitation au quotidien, mais aussi en prévision, pour améliorer la résilience de la ligne classique.

Animation - Estelle Brasseur

Alors maintenant, vous avez les éléments d’information sur l’opportunité, sur le « pourquoi » du projet. Passons maintenant aux deux autres questions, qui sont liées aux « comment ». D’abord : est-ce qu’il faut une ligne uniquement voyageurs, ou est-ce qu’il faut une ligne mixte, c’est-à-dire en capacité d’accueillir aussi des trains de marchandises ? Là, il y a des scénarios proposés à la concertation.

Stéphane Lubrano (SNCF Réseau)

Trois scénarios qui vous ont été présentés dans le film — je vais aller vite et plutôt répondre à vos questions tout à l’heure. Le scénario de référence, acté par des décisions ministérielles : deux gares nouvelles et une ligne uniquement voyageurs entre Béziers et Rivesaltes, puis un contournement de Perpignan mixte.

Et deux scénarios de mixité. Un scénario sur le tracé actuel de la ligne voyageurs, mais avec une modification de profilage d’altimétrie de la ligne pour qu’elle puisse s’adapter à la circulation des

trains de fret. Et un scénario qui va modifier légèrement le tracé de la ligne pour contourner un peu le massif des Corbières, passer dans les contreforts des Corbières, entre le massif et puis les étangs, avec un peu moins de tunnels, mais une succession de tunnels et d'ouvrages d'art. Ce sont les trois scénarios qui vous seront présentés en concertation, et sur lesquels nous pourrions discuter dans les réunions prochaines.

Qu'est-ce qui explique que, pour la mixité, on doit soit avoir un tunnel, soit contourner le massif des Corbières ? Comme l'expliquait le film : on a des contraintes sur la circulation des trains de fret — notamment des trains lourds — avec des contraintes de traction, mais aussi de freinage. Donc ces convois fret ne peuvent pas monter des rampes, des pentes, aussi importantes que les trains de voyageurs. C'est à dire que, quand un tracé — comme le tracé voyageurs — passe entre Béziers et Nissan-Coursan, dans les basses plaines de l'Aude, où l'on est sur un tracé plat, on pourrait presque faire circuler aussi des trains de fret sur ce tracé-là, sans en changer les caractéristiques.

En revanche, quand on commence à traverser des reliefs, on va devoir abaisser les pentes. Donc être obligé soit de contourner, soit de passer en tunnel dans ces milieux, avec des conséquences :

- sur les hauteurs de remblai ou de déblai, donc effectivement, la partie génie civil de la ligne,
- sur des viaducs supplémentaires, donc des sections en tunnel plus longues que pour une ligne voyageurs,
- sur des augmentations de volumes de matériaux,
- sur un bilan carbone du chantier plus important, parce que plus de matériaux transportés ou excavés,
- et puis effectivement, des ouvrages d'art ou des tunnels : on a plus de béton, donc on a un bilan carbone un peu moins bon qu'un tracé voyageurs.

Mais avoir une ligne nouvelle mixte est un avantage, parce qu'elle permet de sécuriser le fret, d'améliorer le report modal, parce qu'elle offrira plus de capacités d'emport et donc plus de sillons offerts au fret, donc d'améliorer ce report modal de la route vers le fer. Sachant notamment que l'Union européenne porte et pousse ce report modal. Et, comme je le disais tout à l'heure, l'État français a une politique de doublement du trafic fret assumée, qui faudra mettre en place. Et pour la mettre en place, avoir une seconde ligne mixte est un atout pour le territoire.

On parlait tout à l'heure du nombre de poids lourds sur l'autoroute : on est à peu près entre 12 000 et 14 000 poids lourds par jour à la frontière espagnole. Sachant qu'un train permet d'emporter entre 40 et 50 poids lourds (enfin, remorques) qu'il remplace : plus on pourra mettre de trains sur nos lignes, moins on aura de poids lourds sur les autoroutes.

Animation - Estelle Brasseur

Passons maintenant à la troisième question qui vous est posée lors de cette concertation : celle sur la desserte du territoire. C'est-à-dire : faut-il des gares nouvelles ? Si oui, combien et où ? Et là aussi, des scénarios sont proposés à la concertation. Vincent Bouvier, quels sont-ils, et quels sont leurs avantages et inconvénients ?

Vincent Bouvier (Gares & Connexions)

Bonsoir à toutes et à tous. L'idée, comme cela vous a été présenté dans le film, c'est que le nombre et l'emplacement des gares nouvelles influencent le temps de parcours : on doit s'arrêter pour desservir, donc cela a un impact sur ce temps de parcours.

Il y a aussi une influence sur l'accessibilité aux trains, dans une vision globale : comment j'accède aux trains du quotidien, comment j'accède aux trains de voyages beaucoup plus longs — nationaux et internationaux. Et puis il y a l'organisation de l'ensemble des mobilités autour : les transports en commun, les mobilités douces, les mobilités qu'on ne connaît pas encore. C'est ça qui faut prendre en compte. Enfin, si on parle d'accessibilité aux trains, il faut comprendre qu'une gare nouvelle a un impact sur ce territoire et qu'elle ne peut pas se faire sans un projet de territoire qui accompagne cette gare nouvelle.

Six scénarios vous ont été présentés. On a simplement mis quelques points positifs et négatifs, mais vous pourrez retrouver l'ensemble de la réflexion dans le dossier de concertation.

Le premier, c'est le projet de référence : deux gares nouvelles — une dans le secteur narbonnais et une dans le secteur biterrois. C'est une desserte globale, avec des gains significatifs sur les trajets longue distance, et une bonne accessibilité, puisqu'on est à côté d'infrastructures majeures de transport. Après, il y a des points plus négatifs qu'il faudra travailler si la décision va dans ce sens : des enjeux de correspondance, avec TER ou sans TER, qu'il faudra traiter avec le territoire. Et, effectivement, pas d'arrêt TàGV (train à grande vitesse, dans le jargon SNCF) sur l'axe Montpellier-Toulouse : c'est une des difficultés liées à ce scénario.

Et donc, on continue sur les scénarios dits alternatifs avec Nissan, solution médiane. Il y a une difficulté, c'est qu'aujourd'hui, il n'y a pas de projet de territoire affirmé sur ce secteur-là.

Ce qui est différent dans les autres scénarios: on a ajouté des raccordements pour pouvoir activer toutes les fonctionnalités de desserte de la zone narbonnaise et biterroise, quel que soit le scénario. Donc, finalement, on arrive avec une gare nouvelle à Béziers-Est, où, là, on met des raccordements, notamment le H et le raccordement D, pour pouvoir desservir la zone de Narbonne-Centre. Et, à l'inverse, la variante une seule gare nouvelle à Narbonne-Ouest, avec des raccordements là aussi, pour pouvoir assurer la fonctionnalité de la desserte de la zone biterroise, avec des plus et des moins. Et puis, la petite difficulté, c'est, est-ce qu'aujourd'hui, il n'y avait pas de raccordement ? Donc, on crée un raccordement spécifique, justement, pour cette desserte, parce que vous vous rendez compte que, s'il n'y a pas ce raccordement, à ce moment-là, ça peut poser un souci de desserte de la section biterroise.

Et enfin, une autre solution : pas de gare nouvelle, donc uniquement des raccordements, pour pouvoir imaginer une desserte locale des gares centres sur les deux bassins.

Au niveau de SNCF Gares & Connexions, ce qu'on dit essentiellement, c'est que, quand on crée une gare nouvelle, on ne crée pas qu'une gare : on crée généralement un binôme de gares — entre la gare nouvelle et la gare-centre. Et c'est comme cela qu'on arrive à imaginer comment on peut faire fonctionner les deux gares, en bonne intelligence.

Animation - Estelle Brasseur

Alors, merci pour cette présentation globale du projet. Avant de vous passer la parole, juste un mot, quand même, sur la méthode d'analyse, de comparaison des scénarios. Tout est dans le dossier de concertation. C'est la base de cette concertation. Un mot, Stéphane, sur cette méthodologie.

Stéphane Lubrano (SNCF Réseau)

Oui, tout à fait. Dans le dossier — alors là, c'est juste un exemple —, vous trouverez les analyses complètes. Chaque scénario (projet de référence voyageurs, projet mixte tunnels, projet mixte Corbières littorales), chaque scénario de gare nouvelle, a été testé, noté et analysé au travers d'un certain nombre de critères. Donc là, on a la résilience (donc changement climatique). On a le report modal : est-ce que cette solution-là favorise ou non le report modal ? On a la capacité à long terme. On a le développement économique du territoire. On peut avoir l'environnement, l'impact sur l'environnement. Chaque scénario est analysé au travers de ces critères.

Ces critères ont été définis et enrichis avec le dialogue territorial qui s'est déroulé d'ailleurs à Narbonne l'année dernière, sur trois ou quatre séances de travail, sur des sujets particuliers : donc global sur le scénario, mais aussi plus précis sur l'environnement, sur le milieu karstique ou autre, pour vraiment rechercher les bons critères afin de pouvoir noter, analyser et comparer ces différents scénarios. Tout ça, effectivement, vous le retrouverez expliqué. On explique que la taille des pastilles dépend de l'importance et du poids de ce critère dans l'analyse ; et puis, quelque part, les couleurs, pour dire si on est plutôt favorable ou plutôt défavorable sur ce critère pour le scénario présenté.

Animation - Estelle Brasseur

Merci Stéphane Lubrano et Vincent Bouvier pour ces présentations. On a dû aller assez vite : c'est la réunion d'ouverture, on balaye tous les sujets. Comme ça a déjà été dit, sachez qu'il y a un certain nombre de réunions — certaines en format atelier, en sous-groupe — où on pourra approfondir les sujets. Des réunions qui concernent ces thématiques (mixité / desserte) :

- une réunion sur les enjeux économiques et touristiques,
- une autre spécifiquement sur la mixité, sur les différents scénarios,
- une spécifiquement sur la traversée du massif des Corbières (vous avez compris que, dans les scénarios « mixité », c'est là où ça diffère),
- une sur les scénarios de gare nouvelle, avec une réunion pour l'Aude, et une réunion pour l'Hérault,
- et puis sur les enjeux d'un tunnel en milieu karstique pour la variante tunnel.

Donc là, on pourra vraiment approfondir les sujets techniques. C'est de nouveau à vous : vous avez la parole pour poser des questions sur ce qui vient de vous être présenté, je vous rappelle qu'on a, après, une dernière partie consacrée exclusivement aux enjeux environnementaux et agricoles, donc on traitera ce point après. Là, ce sont des questions sur le projet, sur les scénarios « mixité » et « desserte » qui vous ont été présentés. Même consigne : vous levez la main si vous souhaitez prendre la parole, on vous apporte un micro.

Intervention du public, représentant de la CFDT

Je suis représentant d'une association de consommateurs. Dans les réflexions qu'on peut avoir à la CFDT, on dit aussi, pour faire les comparaisons : regardons ce qui existe et ce qui existe récemment, y compris sur l'axe de la ligne nouvelle, puisqu'on est dans le prolongement de la gare de Nîmes-Pont-du-Gard. Et la gare de Nîmes-Pont-du-Gard, c'est intéressant de la regarder, parce qu'elle ressemble, par certains côtés, à la gare de Nissan.

Parce qu'on a la conjonction d'un lieu historique, de la grande histoire de l'Antiquité, avec un tracé de chemin de fer qui permet d'être en desserte directe sur la ligne nouvelle. À la surprise de ceux qui réfléchissent un peu, on était agréablement surpris, finalement, par la performance de Nîmes-Pont-du-Gard au niveau de la fréquentation. La gare est montée rapidement à un million de fréquentations/année, alors que ce n'est pas évident. Mais les gens n'ont pas été rebutés par la nécessité de descendre sur la voie classique pour aller ou vers Nîmes, ou vers Tarascon-en-Beaucaire. Et donc, ça montre qu'il y a du crédit.

Mais, évidemment, il faut imaginer des solutions qui combinent l'intérêt touristique local, mais surtout la zone d'influence de la gare. Or, si on prend une gare à Nissan, son bassin, ce n'est pas seulement le bassin de Nissan : c'est les deux vallées de l'Orb et de l'Aude, côté Narbonne. Et donc, c'est une position qui est intéressante. On peut avoir quelques réalisations locales, en liaison avec l'économie sociale et solidaire. Ça nous intéresse, à l'association du consommateur. Et on peut voir naître des projets qui, pour le moment, n'ont pas été pensés à Nissan parce que Nissan n'est pas dans la communauté des financeurs. Alors qu'ils étaient bien engagés : en 2014, à une réunion sur Nissan, il y avait un projet à l'époque, qui a baissé un peu le pied. Nous, on dit que c'est encore jouable, mais il ne faut pas abandonner la gare de Nissan.

Animation - Estelle Brasseur

Donc, le REX [retour d'expérience] de Nîmes-Pont-du-Gard, par rapport à l'intérêt de Nissan et la possibilité de faire de la gare de Nissan un projet de territoire. Finalement, vous dites qu'il y aurait des choses à faire.

Vincent Bouvier (SNCF Réseau)

C'est ce que je vous ai exprimé dès le début : effectivement, une gare nouvelle ne se conçoit, certes, techniquement (la SNCF sait construire des gares nouvelles), mais elle ne se conçoit qu'avec le territoire et avec un projet de territoire.

C'est-à-dire : tous ces scénarios, il faut qu'ils soient accompagnés. Si on veut les défendre, il faut qu'ils soient accompagnés par un projet de territoire, pour qu'on puisse travailler ensemble : à comment cette gare, ce point de desserte, fonctionne avec l'ensemble du territoire, quelle que soit sa nature et sa grandeur. Comment on fait pour pouvoir imaginer ça ? Donc oui, effectivement, ça doit s'accompagner d'un projet de territoire.

Animation - Estelle Brasseur

Un mot, peut-être, sur Nîmes-Pont-du-Gard, sur le retour d'expérience ?

Vincent Bouvier (Gares & Connexions)

Nîmes-Pont-du-Gard : en fait, on a 18 gares LGV en France. Il n’y en a aucune qui se ressemble de façon architecturale. Mais au-delà de ça, effectivement, les dernières réalisations ont fait qu’on a des gares qui sont interconnectées, notamment avec le TER. Et on voit que ça fonctionne très bien. Donc là, c’est pareil. C’est quelque chose qu’il faut qu’on travaille avec les autorités organisatrices. Ça, c’est sûr. Et puis, effectivement, Nîmes-Pont-du-Gard fonctionne parce qu’on a un double intérêt :

- c’est à la fois de la grande vitesse,
- et à la fois une desserte du quotidien, pour pouvoir desservir l’ensemble du territoire — et, au-delà, le territoire national et international.

Animation - Estelle Brasseur

Stéphane Lubrano, vous voulez rajouter quelque chose ?

Stéphane Lubrano (SNCF Réseau)

Dans les ateliers de dialogue territorial qui se sont tenus ici l’année dernière, un retour d’expérience sur toutes ces gares nouvelles et sur Nîmes-Manduel a été fait. Et on pourra en discuter de manière beaucoup plus précise dans les deux réunions qui se tiendront sur les gares nouvelles : une à Narbonne, une à Béziers. Mais oui, on a ces retours d’expérience et on les partagera. On répondra à vos questions à ce moment-là, dans les réunions dédiées aux gares nouvelles.

Animation - Estelle Brasseur

Alors, Madame, qui représente l’association ECCLA. Bien sûr, tout le monde peut prendre la parole : les représentants associatifs, et les habitants et les habitantes. Allez-y, Madame.

Intervention du public, représentante de l’association ECCLA

Comme on est à un niveau très général — et qu’il y a d’autres réunions sur des sujets plus précis —, je vais répondre sur des points très généraux.

Oui, il faut cette ligne. Mais je crois que, de toute façon, comme il y a une unanimité autour, je n’ai pas besoin de développer beaucoup : vous avez déjà développé. Je crois que tous les élus sont d’accord. Je ne vais pas la développer beaucoup. Par contre, je voudrais quand même ré-insister sur le fait qu’il faut le fret.

Si on fait des rails pour un siècle... Vous imaginez un fret qui remonte tout là-haut, etc., qui s’arrête à Béziers, qui reprend à Perpignan vers l’Espagne, et qui n’a pas de fret au milieu ? Je sais que toutes les associations que je connais se sont battues : on a été voir les élus les uns après les autres, en leur disant : « Vous n’allez quand même pas financer ça s’il n’y a pas le fret. » Je ré-insiste. Et s’il y a encore une réunion, je ré-insisterai dessus. Il est hors de question qu’il n’y ait pas de fret.

Et juste un dernier mot — comme je fais aussi attention à l’environnement : il faut un fret avec tunnel, parce que sinon, ça va être un vrai massacre de l’autre côté. Merci.

Stéphane Lubrano (SNCF Réseau)

Je ne sais pas si vous attendez une réponse de ma part, mais, de toute façon, oui, cette solution mixte sera portée en concertation. Ce n’est pas SNCF Réseau qui décidera. C’est effectivement le résultat de la concertation, et les décisions qui seront prises par les partenaires cofinanceurs à l’automne, qui décideront ou non de cette ligne mixte ou voyageurs.

La solution de référence dont on parle, ce n’est pas la solution que l’on porte : c’est le projet tel qu’il existe aujourd’hui. On ne présente pas, en solution de référence, la solution qui à les faveurs de SNCF Réseau, ou technique, ou d’un territoire, ou des partenaires. C’est juste, dans la manière de présenter la concertation : il fallait dire, aujourd’hui, on part de quoi ? De ce qui existe. Et on nous a demandé de re-questionner ça.

Aujourd’hui, on a une ligne voyageurs. On nous demande de re-questionner : la référence, c’est ça. Qu’est-ce que vous pensez des solutions, des alternatives, des variantes, à cette solution de référence ? Bien entendu, tout est ouvert.

Et puis, vous l’avez sûrement remarqué dans mes propos : je n’ai pas dénigré la mixité de la ligne. Au contraire, j’ai plutôt porté le fait qu’un doublet de ligne avec une ligne nouvelle mixte serait encore plus bénéfique, à différents titres, pour le territoire. Maintenant, ce n’est pas à nous de décider. Donc merci de vous positionner, vous, effectivement, sur ce sujet-là, tel que vous le faites.

Intervention du public, habitant de Montredon-des-Corbières

Oui, bonjour. J’habite à Montredon-des-Corbières, donc on est concerné par le tracé. Ma question porte sur le calendrier. Sachant que, effectivement, la mixité me paraît logique. Maintenant, quel impact sur l’échéance de 2040 si on devait repartir sur un projet autre que le projet inchangé ?

Stéphane Lubrano (SNCF Réseau)

Quelle que soit la solution retenue, aujourd’hui, on a effectivement un calendrier qui nous mène vers l’enquête publique en 2030. Que le projet retenu à la suite de cette concertation soit la mixité ou qu’on reste sur le projet de référence : il y a les études à finaliser, le dossier support d’enquête publique à réaliser, l’étude d’impact... Donc, on sera sur 2030 pour l’enquête publique.

Après, la différence qu’on peut avoir entre une ligne voyageurs à réaliser et une ligne mixte, ce seront les travaux, les tunnels. Effectivement, un tunnel va être un peu plus long à construire — surtout de 12 km, si c’est la solution de traversée totale des Corbières — qu’une ligne voyageurs en terrain naturel, avec des remblais et des déblais.

Mais on ne sera pas sur des écarts très importants. Et, en tout cas, dans l’instruction du dossier, ça n’aura pas d’impact jusqu’à l’enquête publique, sur la finalisation des études, ni sur le lancement de l’appel d’offres. En revanche, sur les travaux en tant que tels, on aura — suivant les solutions retenues — peut-être un impact calendrier de mise en service, mais qui ne sera pas très important.

Animation - Estelle Brasseur

Alors, qui d'autre souhaite prendre la parole ? Monsieur, allez-y. Et puis après, ce sera Monsieur : vous vous êtes déjà exprimé.

Intervention du public - habitant de Cuxac-d'Aude

Ce n'est pas une question, c'est plutôt des observations. Parce que si c'était des questions, cela voudrait dire que la concertation ne sert à rien. C'est de savoir ce qu'on veut faire de cette ligne.

- Récemment, un article de *L'Indépendant* parlait de 23 minutes gagnées pour une liaison régionale jusqu'à Montpellier. 23 minutes pour excentrer l'arrivée... Je crois qu'il n'y a pas d'utilité de faire concurrence au TER.
- Par contre, sur les dessertes longues, disons, de Barcelone vers l'Europe, je ne vois pas l'intérêt pour quelqu'un qui part de Barcelone de s'arrêter à toutes les gares en Occitanie. Ça, c'est pour la partie voyageurs.
- Il y a une partie aussi qui concerne voyageurs et fret. Je vais l'inclure dans le fret. On parle de l'arc méditerranéen, mais on n'a pas trop abordé la desserte de la région toulousaine, que ce soit en fret camion ou en voyageurs. Il y a un débouché naturel, dans un sens et dans l'autre.
- Le fret camion : j'ai entendu évoquer du fret de remorque. Le fret de remorque, ça concerne très peu de transporteurs. L'idéal serait peut-être de penser une ligne où on puisse mettre — comme il y a dans le Transmanche — des ensembles directs. Là, on désengorgerait beaucoup plus.
- Et ensuite, un point d'attention aussi : la desserte du port de Port-la-Nouvelle, qui est en pleine expansion. Mais ça, c'est à intégrer dans la réflexion. Ça n'appelle pas de réponse.

Animation - Estelle Brasseur

Alors quatre questions en une. On y va. Temps de parcours.

Stéphane Lubrano (SNCF Réseau)

Oui, temps de parcours. J'ai vu l'article de *L'Indépendant* ce matin — ou hier. Je pense qu'il y a une petite mésentente, ou incompréhension.

Ce n'est pas 23 minutes de gain de temps pour le projet complet. C'est 22 minutes de gain de temps supplémentaire pour la phase 2. On avait 18 minutes pour la phase 1. On rajoute 22 minutes. En tout, on a 40 minutes de gain de temps pour le projet complet. Donc ce n'est pas 23 minutes. Effectivement, dans l'article de *L'Indépendant*, ce n'était pas très clair. Il vaut mieux remettre les bons chiffres dans les esprits.

Sur le fret : aujourd'hui, on voit bien que le développement du fret — notamment sur la phase 2 — va être surtout tiré par l'Espagne et par le raccordement. Le port de Barcelone s'est déjà raccordé au réseau. On va avoir Tarragone. On va avoir Valence. On va avoir Murcia. On va avoir une augmentation très forte du fret en transit, en destination de l'Espagne.

Mais aussi : on a, au Boulou, un site qui est contraint aujourd'hui, et qu'on nous a demandé d'étudier pour un développement. On a aujourd'hui — je pense — cinq ou six allers-retours par jour d'autoroutes ferroviaires. Un projet pour passer à neuf. Donc on a une demande de développement du fret — que ce soit autoroutes ferroviaires ou transport combiné (conteneurs). Oui, c'est important.

Le fait d'avoir une ligne mixte sera un atout supplémentaire pour le développement. Cette ligne mixte permettra de libérer d'autant plus de capacités sur la ligne classique pour le transport du quotidien, mais aussi pour donner des sillons de qualité au fret local — donc de proximité —, et notamment au départ ou à l'arrivée du port de Port-la-Nouvelle.

Animation - Estelle Brasseur

Il y avait aussi un dernier point sur la desserte de Toulouse.

Stéphane Lubrano (SNCF Réseau)

Dans le projet LNMP, la desserte de Toulouse, aujourd'hui, n'est pas un enjeu autant que la desserte du littoral. Même si, dans toutes les études de trafic, la transversale sud — tous les trains qui font Bordeaux–Marseille, Bordeaux–Lyon, ou Toulouse–Lyon — est prise en compte. Et, dans ce projet — qu'il soit mixte ou voyageurs — la desserte de Toulouse sera à peu près la même.

En revanche, la gare nouvelle de Narbonne, suivant la solution qu'on pourrait mettre en place, pourrait permettre aussi de desservir cette relation Toulouse–Montpellier, alors qu'aujourd'hui le projet de référence ne le permet pas. Donc oui, tout ça aussi sera remis en concertation. On vous en parlera lors des réunions gare.

Animation - Estelle Brasseur

Monsieur ici, souhaitait prendre la parole. Et après, ce sera vous, Monsieur.

Intervention du public – habitant de Lézignan-Corbières

J'habite à Lézignan-Corbières, où je gère des chambres d'hôtes. Je rejoins tout à fait cette question par rapport à Toulouse, puisque c'était l'un de mes soucis : de voir que, dans le projet de gare, dans les alternatives, il n'y avait pas cette desserte de tous les trains qui viennent de Toulouse.

Moi, j'avais une question, une interrogation : on parlait de Nîmes tout à l'heure. Toutes ces gares qui sont très loin des villes, je trouve que c'est quand même un vrai gros souci. Il me semble que d'avoir une gare proche d'une ville, c'est un élément important — et, bien sûr, relié avec les TER, et avec un système de correspondance qui fonctionne bien — parce que c'est quand même un vrai souci. Quand je vais chercher mes gamins qui viennent de Paris ou de Lyon, je prends la voiture pour aller à Narbonne, parce que les liaisons Lézignan-Narbonne... d'abord, à 23 h, il n'y en a plus. Et puis, elles ne sont jamais aussi sûres que de prendre la voiture, ce qui est quand même un peu dommage.

Mon autre question était plutôt une question technique, sur la possibilité de faire circuler des trains de marchandises et des trains de voyageurs en même temps. Les trains de marchandises qui passent

devant chez moi, je les entends passer. Et j'ai bien compris — pour avoir discuté parfois avec des gens de la SNCF — qu'ils ont un peu les « roues carrées », parce qu'ils portent des poids très lourds, et ils abîment un peu les voies ferrées. Donc comment on peut faire passer des trains, et à quelle vitesse ? Parce que les TGV sont là pour rouler vite, pour les voyageurs. Est-ce qu'on peut arriver à faire passer des poids lourds sur des rails sans abîmer les rails, et à la vitesse nécessaire pour que ça soit compatible avec les voyageurs ?

Stéphane Lubrano (SNCF Réseau)

Je vais répondre d'abord sur les « roues carrées ». Donc oui : il est tout à fait possible, effectivement, de faire circuler des trains de fret sur des lignes nouvelles, à grande vitesse — ou pas tout à fait à grande vitesse. On le fait sur le contournement de Nîmes–Montpellier. Donc, effectivement, le CNM est une ligne nouvelle qui n'est pas à grande vitesse. C'est limité à 220 km/h, et la grande vitesse commence à 250 km/h, dans les normes européennes. Mais on peut le faire. Donc oui. Après, les trains de fret n'ont pas tous les « roues carrées ». On y veille, parce qu'effectivement, ça dégrade de manière très importante le réseau. Même s'ils n'ont pas les « roues carrées », leur poids, effectivement, dégrade plus le réseau qu'un train de voyageurs, beaucoup plus léger.

Vincent Bouvier (Gares & Connexions)

Oui, je partage complètement le fait que — comme je vous l'ai dit — on imagine vraiment un binôme de gares. Donc, si on doit créer une gare nouvelle, on la conçoit uniquement avec le territoire, avec l'autorité organisatrice des transports — si, notamment, elle est connectée —, mais même sans parler de TER : avec toutes les autorités organisatrices des transports. Parce que vous venez peut-être d'ailleurs et ce n'est pas encore desservi par le fer. Donc il vous faut peut-être, effectivement, des transports en commun. Il vous faut, je dirais, des moyens de mobilité douce, parce qu'il y a des gens qui vont habiter assez proches de la gare.

Ce sont des enjeux que l'on intègre — et que l'on intègre avec le territoire. La relation entre la gare-centre et la gare nouvelle est très importante. Mais au-delà, la relation avec le territoire autour de la gare nouvelle est tout aussi importante.

Animation - Estelle Brasseur

Merci pour ces éléments de réponse. Alors, Monsieur, vous souhaitez prendre la parole.

Intervention du public- adjoint au maire de la ville de Perpignan, conseiller régional d'Occitanie

Oui, bonsoir à tous et bonsoir à toutes. Je voulais tout d'abord vous remercier pour l'organisation de cette concertation. Rebondir un petit peu sur vos propos — chère Madame qui étiez intervenue en premier tout à l'heure. Alors, évidemment, je parle en tant qu'adjoint au maire de la ville de Perpignan, conseiller régional d'Occitanie, sous le contrôle de mon collègue vice-président de Perpignan Méditerranée Métropole.

La ville de Perpignan, la métropole de Perpignan est très favorable à la mixité de la ligne nouvelle Montpellier–Perpignan. Une fois n’est pas coutume, je tiens d’ailleurs à saluer la position de la présidente Carole Delga, qui s’est clairement positionnée sur ce sujet.

Vous l’avez rappelé : il y a des enjeux, non seulement environnementaux, mais nous avons, dans les Pyrénées-Orientales, deux hubs majeurs logistiques.

Vous avez parlé du Boulou tout à l’heure, et c’est vrai que le sujet du transport combiné est évidemment un transport innovant pour de nombreuses entreprises.

Mais nous avons également Saint-Charles, qui, comme vous le savez, est la deuxième plateforme de fruits et légumes au niveau européen. Et il est vrai que la mixité est très importante pour toutes ces entreprises et ces zones d’emploi. Rappeler aussi — parce que c’est vrai que ça a été évoqué de façon minimale tout à l’heure — : nous avons eu en 2019 un effondrement de la ligne existante. Et rappeler que Perpignan s’est retrouvé, et que d’autres communes alentours se sont retrouvées, coupées du monde. D’où l’enjeu, au-delà de la mixité et au-delà de la grande vitesse, d’avoir évidemment une ligne moderne, adéquate, et qui puisse assurer un transport pérenne sans avoir des impacts économiques majeurs.

Et on sait qu’évidemment, avec le changement climatique et les intempéries qui ont lieu dans l’année, ça nous permettrait d’assurer, encore une fois, une pérennité de cette liaison avec le reste de l’Europe.

Animation - Estelle Brasseur

Merci pour cette intervention. Alors, qui d’autre souhaite prendre la parole ? Monsieur, ici.

Intervention du public

Oui bonsoir. J’ai une petite inquiétude. J’étais en Île-de-France, et on a vu que le TGV, en fait, avait sacrifié tout le réseau RER pour le transport. Donc j’ai peur que tout l’argent que la Région va mettre dans le TGV n’aille pas dans les LiO, comme vous nous dites. On va en avoir plein de supplémentaires... Je ne pense pas que vous allez pouvoir financer des trains locaux et du TGV. Je ne pense pas que ce soit possible. Ou alors, il faut m’expliquer comment vous allez faire : combien de trains vous allez commander, puisque vous nous dites qu’on va en avoir beaucoup plus, et que tout le monde va être... ça va être merveilleux.

Le fret, ça doit être merveilleux aussi. Le train des primeurs, il me semble qu’il a été supprimé. On n’a pas été capable de le remettre en service, je crois — ou ça ne marche pas très bien. Donc, ça ne doit pas gêner beaucoup qu’il y ait des camions sur la route, je pense. Sinon, je suis très favorable au TGV.

Stéphane Lubrano (SNCF Réseau)

Il y a une différence entre trains LiO et TGV. Ce n’est pas tant sur les trains : c’est que le financement du projet, c’est l’investissement. Les trains LiO, c’est du fonctionnement. Ce ne sont pas les mêmes budgets.

Je pense que, pour la collectivité, ce sont deux choses différentes. Elle arrivera à financer, en investissement, la ligne nouvelle : c'est prévu. Et elle a signé une convention avec SNCF Voyageurs sur les trains LiO. Donc, effectivement, elle financera. Je m'avance, mais j'ai un hochement de tête, donc ça va.

Pour moi — et pour nous — aujourd'hui, la Région, il n'y a pas de souci de financement sur cette infrastructure.

Après, sur la relance du fret : oui, le train des primeurs a circulé. Il ne circule plus, pour X raisons. Mais l'une des raisons, c'est d'avoir des difficultés à trouver un bon sillon, de Perpignan jusqu'à Paris. Et puis un trafic aussi pour le retour : parce que, si le chargeur avait un train complet jusqu'à Rungis, le fait de redescendre à vide avait une conséquence sur son bilan d'exploitation. Mais aussi : les horaires qui étaient proposés, la régularité et la qualité des sillons n'étaient peut-être pas toujours assurées.

Le fait d'avoir ce doublet de lignes — donc une infrastructure supplémentaire —, on aura un réseau beaucoup plus solide, et qui permettra d'avoir une exploitation de meilleure qualité.

Animation - Estelle Brasseur

Merci pour ces éléments de réponse. Je ne sais pas si Catherine Bossis, vous souhaitez compléter, ou si c'était clair.

Région Occitanie – Catherine Bossis

Pour rebondir sur ce que vous avez demandé : oui, effectivement, ces deux budgets sont différents, et la nouvelle ligne LGV est financée.

Concernant les trains LiO : pour le moment, en rajouter d'autres sur la ligne actuelle, c'est ce que je vous ai expliqué, ce n'est pas possible. C'est à dire qu'aujourd'hui, la ligne est saturée, et on ne peut pas mettre de cadencement supplémentaire. Donc on a besoin de cette deuxième ligne pour pouvoir augmenter le cadencement des trains LiO. Quand on aura cette deuxième ligne, le cadencement et les trains seront au rendez-vous.

Animation - Estelle Brasseur

Merci. Alors, Monsieur ici.

Intervention du public – habitant de Narbonne

Bonjour, j'habite à Narbonne. Je m'interroge simplement sur l'utilité de créer deux gares nouvelles. Surtout pour faire de la grande vitesse... Je me dis que ça gâche un petit peu la vitesse, du coup, parce qu'on ne va pas monter à 200 km/h entre Narbonne et Béziers, j'imagine. Et, en plus, il y a la perte de l'arrêt à chaque gare.

Stéphane Lubrano (SNCF Réseau)

Deux choses. La première, vous le verrez dans le dossier, tous ces scénarios, on les a passés à la moulinette — notamment des études de trafic. C'est-à-dire : en fonction du nombre de gares, de leur positionnement, des missions que l'on donne aux différentes dessertes TàGV. On dit TàGV parce que TGV, c'est SNCF Voyageurs. TàGV, ça peut être la Renfe. Donc, ce sont des trains à grande vitesse. Tout ça est passé dans des modèles mathématiques assez compliqués pour essayer de regarder quelle est l'induction de trafic voyageurs selon les scénarios : qu'est-ce qu'ils permettent ?

Et aujourd'hui, dans le dossier: la meilleure solution d'induction de trafic pour le territoire, c'est deux gares nouvelles. Pas forcément énormément plus que d'autres scénarios, mais ça se détache un peu plus.

Et après, on est en service librement organisé. Donc les entreprises — SNCF Voyageurs, Renfe, Trenitalia, Velvet, Le Train (en espérant qu'ils soient le plus nombreux possible à venir circuler sur notre ligne nouvelle) — auront le choix de s'arrêter aux deux, ou de faire des dessertes, en ce qu'on appelle « clignotants » : c'est-à-dire s'arrêter une fois à Narbonne, une fois à Béziers. Pour que, derrière, on ait une desserte complète du territoire, la meilleure possible. Et ça, les entreprises ferroviaires le sauront, parce qu'elles ont besoin de capter le potentiel commercial — donc le nombre de voyageurs — : elles sauront quel est le meilleur équilibre entre nombre d'arrêts et gains de temps.

Intervention du public – habitant de Narbonne

Je trouve ça aussi dommage, en matière d'étalement urbain — écologiquement, je parle d'avoir deux nouvelles gares.

Vincent Bouvier (Gares & Connexions)

En termes d'étalement urbain, c'est du développement, en termes de projet de territoire, ce n'est pas que la construction de la gare. Une gare, c'est entre 8 et 10 hectares, au grand maximum. Mais c'est plutôt lié à un vrai projet de territoire : de développement économique, environnemental, touristique.

C'est vraiment ça qui permet un développement plutôt harmonieux, plutôt que de laisser une gare comme ça, et d'avoir quelque chose de plutôt erratique. Là, c'est vraiment ça qu'on veut pousser : c'est un projet de territoire pour avoir quelque chose le plus harmonieux possible.

Stéphane Lubrano (SNCF Réseau)

Juste peut-être compléter sur ces projets de territoire. Quand les territoires — et là, le Grand Narbonne et Béziers Méditerranée — ont des projets de territoire autour de ces gares nouvelles, le fait d'avoir un projet fait que, de toute façon, ces territoires auraient été urbanisés. Ils sont dans des ZAC, ils sont dans les PLU et dans les schémas d'urbanisation. Le fait d'amener une gare — si c'est bien pensé par le territoire — permet aussi d'avoir autour un projet qui peut être de meilleure qualité environnementale, avec de meilleurs accès, un accès aux modes doux...

Je suis SNCF Réseau, donc je ne parlerai pas à la place des collectivités, mais aujourd'hui, les projets qui sont proposés, effectivement, le permettent aussi.

Et c'est toujours plus intéressant d'avoir un projet structuré — que ce soit autour d'une gare nouvelle ou d'autre chose — qu'une urbanisation qui vient se réaliser sur des dents creuses, petit à petit, avec une moins bonne qualité environnementale du projet.

Animation - Estelle Brasseur

Alors, j'ai vu Monsieur au fond. Bonsoir.

Intervention du public – habitant de Cuxac-d'Aude

Alors, moi, j'ai relevé deux sujets. Le premier, ce serait par rapport aux projets de parcs éoliens ou photovoltaïques entre les communes : comment va se gérer le tracé que vous avez lancé ? Et, s'il y a des projets futurs, comment vous allez gérer les priorités par rapport au tracé ?

Et enfin, la deuxième question : concernant notre commune — et Coursan, et d'autres bien sûr — par rapport au risque d'inondation : comment vous allez gérer les ouvrages d'art (ponts, viaducs, etc.) pour fluidifier ? En gros, c'est un nouvel obstacle pour l'écoulement des eaux.

Stéphane Lubrano (SNCF Réseau)

Sur la première question, sur le développement des énergies renouvelables — que ce soit des projets éoliens ou solaires — : si ces projets sont dans la zone d'études qui est dans les documents d'urbanisme, ils nous seront soumis pour avis. On revient vers le territoire et, sur chacun de ces projets, on regarde quelle est l'incidence de la ligne. Est-ce qu'on demande aux porteurs de projet d'attendre encore un an ou deux, parce qu'on aura beaucoup plus de précisions sur le tracé et on pourra lui dire oui ou non de manière précise ? Ou si, d'ores et déjà, on sait que — même si la zone d'études fait environ 1 km de large — il y a beaucoup de chances que le tracé passe plutôt au sud qu'au nord : donc on pourra donner une information. Donc on n'est pas à bloquer aujourd'hui ces projets-là — sauf s'ils sont sur les emplacements réservés qui sont dans les PLU. Mais sinon, on ne bloque pas. On travaille projet après projet avec les porteurs de projet et la collectivité, pour donner un avis et faire en sorte que ces projets puissent se réaliser.

La deuxième question, c'est effectivement sur la partie hydraulique — risque d'inondation. On le sait : les territoires traversés, et notamment l'histoire récente de Cuxac-d'Aude, ont connu des épisodes dramatiques.

Le sujet hydraulique, sur toute la ligne — que ce soit la phase 1 ou la phase 2 — : on traverse un nombre important de zones inondables, on traverse un nombre très important de cours d'eau. Donc toute la partie hydraulique, c'est cette partie-là qui a, d'ores et déjà, fait l'objet des études les plus poussées avec les DDTM. On travaille avec les services de l'État pour regarder, quels sont les critères et les paramètres à bien prendre en compte.

Et l'objectif, c'est que notre infrastructure soit la plus « transparente » possible : c'est-à-dire qu'elle n'aille pas contribuer à relever le niveau des crues.

Aujourd'hui, on est à la limite du modèle. Les études qu'on peut faire nous montrent que, sur Cuxac-d'Aude — ou sur d'autres communes traversées —, on est à 1 ou 2 cm, potentiellement, de crues, de remontées d'eau. Mais c'est la limite du modèle. On aimerait bien dire que c'est 0, mais aujourd'hui, l'incertitude du modèle hydraulique, c'est 1 ou 2 %. Donc on est à 1 ou 2 cm. Mais l'objectif, c'est bien d'avoir la transparence totale de nos ouvrages, que ce soit aux crues ou aux inondations telles que vous les connaissez sur Cuxac-d'Aude.

Animation - Estelle Brasseur

D'ailleurs, il y aura une réunion thématique sur les enjeux de la ressource en eau à Coursan, le 12 mai.

Stéphane Lubrano (SNCF Réseau)

Oui : ressource en eau et problématique inondation. Parce qu'effectivement, on l'a nommée « ressource en eau », mais on y traitera aussi, bien entendu — vu le territoire, en plus, sur lequel on tient cette réunion — le risque inondation.

Animation - Estelle Brasseur

Et ça nous fera un enchaînement pour la partie d'après, sur les enjeux environnementaux. Mais j'ai encore vu un bras se lever, donc on va prendre votre question, monsieur.

Intervention du public – élu de Narbonne

Merci, je suis élu à Narbonne et, accessoirement, cheminot. Je trouve intéressant que la concertation revienne. D'une part parce que, vous l'avez dit, le projet de référence n'intégrait pas le sujet de la mixité. Et je pense qu'un certain nombre d'élus — et quasi la totalité — étaient d'accord pour qu'on revienne sur ce sujet, parce que c'est un combat qu'on a mené, peu importe nos différences sur ce point-là.

Mais il me semble — j'ai feuilleté rapidement les centaines de pages — que le sujet de la mixité n'est pas assez défini. On peut y faire circuler des trains à grande vitesse (type TGV), qu'ils soient de la SNCF, de la RENFE ou autre. On peut faire passer des trains de fret, peu importe l'entreprise. Mais ça peut répondre aussi à l'enjeu des futures gares.

Et donc, qu'est-ce qu'on va retenir comme scénario ? C'est aussi la possibilité de résoudre le sujet de la saturation du réseau classique, avec tous les trains — notamment les TER LiO — mais aussi la saturation de l'occupation des trains. Et aujourd'hui, combien de trains TER sont sursaturés ? Quand je dis « sursaturés », c'est qu'on en laisse sur les quais, et c'est dommageable.

Donc, c'est la possibilité, au travers de cette mixité de la ligne, de pouvoir retrouver — ça n'a pas de nom — des « TER à grande vitesse », qui pourraient desservir Nîmes, Montpellier, Béziers, Perpignan, Narbonne. Et ça, je crois qu'on ne l'a pas défini, et c'est dommage qu'on ne l'ait pas dans cette concertation — en tout cas dans le document de référence.

Stéphane Lubrano (SNCF Réseau)

Juste pour répondre à cette question : si on ne l'a pas défini, c'est parce que, généralement, l'offre... enfin, l'infrastructure le permettra : on pourra faire circuler des TER sur la ligne nouvelle.

De toute façon, à l'échéance de mise en service de cette ligne nouvelle, les matériels TER devront être aptes aux nouvelles technologies : nouvelle signalisation européenne, bi-courant. Je pense que des discussions sont en cours avec toutes les autorités organisatrices sur ces sujets-là, dont la Région Occitanie. Donc, les TER pourront y circuler. Après, il faut encore que le territoire le souhaite : c'est-à-dire que la Région Occitanie, dans les services qu'elle proposera, juge utile (parce que le territoire lui demande) de faire circuler des TER sur les lignes nouvelles.

Mais on est à l'horizon 2040–2042, et ces prévisions-là se font généralement trois ans avant les circulations. Donc on en est très loin. On s'assure, nous — et c'est notre rôle — que l'infrastructure que l'on va délivrer permette ces circulations : c'est-à-dire ne ferme pas les portes après la définition du service, et donc des trains qui circuleront.

Animation - Estelle Brasseur

Une dernière question, après, on enchaîne sur les enjeux environnementaux et agricoles, pour vous libérer à l'heure.

Intervention du public

Pour parler de mixité : on parle de mixité pour la phase 2. J'aimerais savoir si cette mixité, il sera possible de la prolonger au-delà de Béziers ? Est-ce que la phase 1 a été prévue pour la circulation des trains fret ? Et est-ce qu'au-delà de Montpellier, on pourra faire circuler des trains fret - ce dont je ne suis pas certain - jusqu'à Paris, admettons ? Ou est-ce qu'on doit reprendre les lignes classiques ?

Stéphane Lubrano (SNCF Réseau)

Aujourd'hui, la phase 1 est prévue mixte. Donc, les trains fret pourront aller de l'Espagne jusqu'à Montpellier sur la ligne nouvelle. Ils pourront emprunter le contournement de Nîmes–Montpellier, parce que lui aussi est mixte.

En revanche, au-delà, non : on retombe sur des lignes classiques fret, donc la rive droite du Rhône. Et après, adapter les lignes TGV actuelles à la mixité, non : là, c'est impossible. Quand on regarde, si vous avez déjà pris le TGV pour aller à Paris, quand vous passez dans des territoires — notamment en Bourgogne —, vous voyez : c'est très vallonné, avec des pentes. Si on devait adapter ce réseau-là à la mixité, ce seraient des travaux colossaux, et surtout des durées d'interruption de circulation qui seraient phénoménales.

Aujourd'hui, ce projet-là permet d'assurer une continuité à la grande vitesse du sud de l'Espagne, et des circulations de trains de fret sur des lignes nouvelles du sud de l'Espagne jusqu'à Nîmes.

Animation - Estelle Brasseur

Merci pour ces échanges. Je propose qu'on enchaîne avec notre dernière partie sur les enjeux environnementaux et agricoles. J'accueille Eléna Binet, responsable du pôle environnement et éco-conception du projet LNMP chez SNCF Réseau, pour une présentation de ces enjeux.

3. ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX ET AGRICOLES

Eléna Binet (SNCF Réseau)

Merci, Estelle. Bonsoir à tous.

Je ne vais pas pouvoir vous dérouler l'intégralité des enjeux environnementaux qu'on a recensés sur le tracé. Le sujet environnemental est majeur, parce qu'au fond, ce qui peut faire la différence entre tous les scénarios, c'est leur capacité à s'intégrer dans leur environnement.

Avant de rentrer dans le détail, je prends une toute petite minute pour parler de la démarche HQE — *Haute Qualité Environnementale* —, qui est un cadre de pilotage de la performance environnementale, sociale et aussi territoriale d'un projet, tout au long de son cycle de vie. Pour nous, c'est le cadre qui nous donne les outils pour mettre en regard toutes les thématiques de l'environnement, de la société, du territoire, et piloter la conception du projet dans cette recherche de performance globale. La finalité que l'on recherche, c'est l'obtention de la certification HQE « Infrastructure durable », qui va attester que notre projet répond bien à l'ensemble des enjeux du développement durable, qu'on est en train de le déployer sur la phase 1 et, bien évidemment, on veut poursuivre cette démarche sur la phase 2.

En termes d'études, aujourd'hui, on en est à ce qu'on appelle un stade amont : c'est-à-dire qu'il n'y a pas de tracé arrêté, il y a des choix à construire. Et, pour les éclairer, on s'appuie sur les études qui ont été réalisées pour produire ce dossier.

Ces études ont été réalisées à grande échelle, et elles nous permettent d'identifier les secteurs sensibles, les principaux enjeux, et de poser un premier niveau d'analyse des impacts. On les a vus dans les slides précédentes, et vous avez à la suite le descriptif de cette appréciation d'impact.

La logique d'études est assez simple : en priorité, on va qualifier les enjeux (donc les chercher) : c'est ce qu'on fait maintenant. Ces enjeux, une fois bien définis, on va chercher en priorité à les éviter. Ce qui ne peut pas être évité : on aura des impacts qu'on va chercher à réduire. Il restera des impacts résiduels au maximum de la réduction, quand on ne peut pas aller plus loin : et donc on va chercher à les compenser. C'est la fameuse démarche ERC : éviter, réduire, compenser. Donc, comme je disais, on en est au début.

Pour éviter ces enjeux, encore faut-il bien les apprécier, les délimiter. C'est pourquoi, dans le dossier, on a — par entité géographique (il y en a cinq, entre Béziers et Perpignan) — une façon simple de découper le territoire. Vous trouverez, par exemple, là, on est dans ce qu'on a appelé le

secteur « territoire / plaine de l'Aude » entre Nissan et Bages. Donc on est dans le secteur de Narbonne.

Pour la partie « environnement humain », cette carte recense les principaux enjeux de l'environnement humain : par exemple le patrimoine (sites classés, sites inscrits, monuments historiques), le patrimoine UNESCO (le canal du Midi et le canal de la Robine).

Même échelle, même type de carte : là, c'est l'environnement naturel. Ce qu'on a recensé — ce qui ressort le plus —, c'est ce qui fait le patrimoine environnemental naturel et biologique de ce secteur. On va aller chercher à apprécier l'impact sur la ressource en eau, avec la localisation des zones humides, des grandes vallées alluviales, les zones inondables, les espaces protégés comme Natura 2000, ou encore les espaces naturels sensibles du département, et tous les enjeux aussi en lien avec les risques naturels.

Ce qu'il faut retenir à ce stade — je sais que c'est très frustrant —, mais la question n'est pas encore : « où passera la ligne ? » Aujourd'hui, là où on en est sur cette phase de concertation, la vraie question, c'est : dans quelles conditions la ligne pourra s'insérer dans le territoire, et quels enjeux doivent peser dans les choix ? Comment on pondère les enjeux entre eux ? Parce que, selon les scénarios, les conséquences ne sont pas les mêmes sur les milieux naturels, l'agriculture, le paysage, l'environnement humain et, plus largement, sur l'aménagement du territoire. Et cette différence peut vraiment être majeure entre un tunnel ou un projet aérien qui contourne une grande partie du massif des Corbières. Tout ça, il faudra pouvoir le justifier, l'éclairer et l'argumenter pour préparer la suite des études.

Donc, concrètement, comment ça se passe ? Vous avez vu : pendant toute la concertation, vous pouvez vous informer, poser des questions, contribuer via le site, etc., et notamment via les réunions et ateliers. Il va y avoir des événements spécifiques aux enjeux environnementaux et agricoles.

Ce que nous attendons de votre part, et de l'ensemble des personnes qui participeront à la concertation, ce sont vos points de vigilance :

- les secteurs que vous jugez les plus sensibles,
- les sujets qui vous semblent nécessaires d'approfondir.

Le changement climatique modifie complètement la dynamique d'évolution de l'environnement. C'est un nouveau paramètre qu'il faut prendre en compte dans la conception du projet.

Toutes vos contributions viendront directement alimenter la suite des études : la définition du tracé, et l'approfondissement des impacts, pour pouvoir poursuivre le déroulé de la démarche éviter, réduire, compenser.

Animation - Estelle Brasseur

Merci beaucoup, Eléna. Juste pour compléter : les cartes des enjeux environnementaux qu'Eléna vous a présentées sont dans le dossier de concertation à partir de la page 38. Vous avez ces doubles cartes pour ces différents enjeux, sur les différentes portions de territoire. Vous avez aussi, en

annexe, les cartes de la zone d'études. Vous pouvez consulter toutes ces cartes sur le dossier de concertation et sur le site Internet du projet.

Vous avez de nouveau la parole pour ce moment d'échange sur les enjeux environnementaux, agricoles, paysagers et patrimoniaux du projet. Monsieur, on va vous apporter le micro.

Intervention du public – habitant de Bages

Bonjour. Domaine Haute-Fontaine à Bages. Cette question, elle est pour vous et pour nos élus, étant en plus anciens Vendrois, donc Bitérois, et maintenant de Bages, Narbonnais. On est relativement bien représentés aujourd'hui.

Je voudrais savoir comment vous allez traiter la question des règles de protection qui ont été mises en place par nos collectivités, l'État et même l'Europe, comme la loi Littoral, les sites patrimoniaux remarquables, etc. Parce que ce qui est irritant dans ces règles, ce que je trouve, ce ne sont pas les règles en elles-mêmes, mais le fait qu'on ne soit pas tous logés à la même enseigne là-dessus.

Typiquement, dans mon cas, je suis en loi Littoral et en site patrimonial remarquable. Je ne peux donc rien construire. On est en zone Natura 2000. On m'a refusé des panneaux photovoltaïques sous prétexte que c'est moche et que ça ne rentre pas dans le parc naturel et la zone Natura 2000. Et vous, vous allez traverser — dans notre cas — notre domaine d'est en ouest dans l'entièreté avec une ligne TGV.

Donc, j'aimerais savoir comment vous contournez, comment vous avez la possibilité de transgresser toutes ces règles, comme les miennes, mais aussi toutes les autres règles : zones humides, zones inondables.

Eléna Binet (SNCF Réseau)

Alors, je comprends tout à fait la frustration. Il n'y a pas de transgression des règles. Les règles, elles s'appliquent à tous. La loi s'applique à tous. Ce qui change, pour un maître d'ouvrage comme SNCF Réseau, c'est que nous avons des prescriptions, des obligations dans le cadre de l'aménagement du territoire. C'est-à-dire que les impacts que l'on vient créer, il faudra les accompagner de mesures.

Et on travaille avec les services qui prescrivent, justement, ces prescriptions, pour voir comment on fait la conception du projet, pour ne pas contrevenir aux objectifs de la protection.

Stéphane Lubrano (SNCF Réseau)

C'est la démarche ERC — éviter, réduire, compenser — qui vient de vous être expliquée. C'est-à-dire que, sur une infrastructure ferroviaire, sur 100 kilomètres de ligne — ou 150 depuis Montpellier —, on ne peut pas éviter toutes les zones, qu'elles soient monuments historiques, Natura 2000, ZNIEFF... C'est impossible. Sinon, on ne fait plus de grandes infrastructures de transport.

En revanche, toutes ces phases de concertation sont là, pour affiner les tracés. C'est-à-dire : voir déjà comment on peut éviter la majorité de ces grandes zones protégées. Puis, si jamais des tracés

ou des solutions commencent à se dessiner en bordure d’eux ou proches d’eux, voir comment on peut en réduire encore plus l’impact.

Et enfin, on a la compensation. Et cette compensation, ça peut aussi être après une dérogation donnée par l’État — ou le Conseil d’État — dans la DUP (déclaration d’utilité publique). On est bien aujourd’hui sur le fait qu’il faudra qu’on soit en capacité de démontrer que les avantages du projet, effectivement, sont supérieurs aux inconvénients générés par le projet. Ce sont les raisons impératives d’intérêt public majeur, ou l’absence de solution ou d’alternative raisonnable à coût raisonnable. On a tout un tas d’avantages fournis par le projet, mais aussi des impacts.

C’est cette balance entre ces impacts et ces avantages qui devront être mesurés pendant l’enquête publique et aboutir, in fine, à une déclaration d’utilité publique, si cette balance est jugée recevable et concevable par le territoire et les commissaires enquêteurs.

Animation - Estelle Brasseur

Juste pour vous dire : on sera à Bages pour une réunion sur les enjeux agricoles. Alors, Monsieur, c’est à vous. Vous avez le micro qui arrive de l’autre côté.

Intervention du public - habitant de Cuxac

Je voudrais revenir sur trois points, pour attirer l’attention.

- On sait que le Narbonnais a quand même un patrimoine important. Est-ce qu’il a été prévu des fouilles archéologiques préventives sur le tracé, ou pas?
- Deuxième point — là, je parle en tant que Cuxanais, mais ça peut concerner d’autres communes également — : c’est la proximité de la ligne avec les habitations. Il faudra travailler sur la protection contre le bruit.
- Et je reviens sur un point qui a été partagé par mon voisin : sur les inondations.

Je veux dire que le fait que Monsieur Quévremont soit garant est pour nous une garantie, car il connaît bien le dossier, et il sait combien il a été difficile de calibrer les protections de Cuxac par rapport aux risques d’inondation.

Lors de la précédente concertation, il y a quelques années, on m’avait répondu : impact sur l’écoulement des eaux, zéro. On m’avait même dit : même si la ligne était à l’aval de l’accès à la ligne en remblai, on serait obligé de la mettre en totale transparence. Là, vous commencez à annoncer 1–2 cm. Les travaux qui ont été effectués sur Coursan : on annonce entre 0 et 15 cm selon les configurations, dans certains endroits — pas partout.

Donc, il faut prendre dans sa globalité tous les projets, parce qu’on n’a pas envie de se retrouver sous l’eau avec les travaux qui ont été faits. Alors certes, si, à Cuxac, vous mettez tout en remblai, la ligne passant en amont des déversoirs, ce serait peut-être une solution pour nous. Mais il faut penser à la globalité du territoire, et notamment à nos amis coursannais.

Stéphane Lubrano (SNCF Réseau)

Première question: les fouilles archéologiques. Tout grand projet, se doit de réaliser des fouilles. C'est une contrainte, mais, en même temps, c'est un grand projet et on se doit de financer, aussi, sur ces grands projets, une meilleure connaissance du patrimoine. Donc, on le fait sur la phase 1. On va avoir des diagnostics archéologiques, puis des fouilles, si l'INRAP juge qu'après ces diagnostics il y a des sites intéressants à investiguer. Donc oui, sur la phase 1, on le fait.

Sur la phase 2, on le fera aussi. Et bien entendu, la partie patrimoniale, elle est déjà aussi repérée sur les cartes. Nous avons eu des audits réalisés par l'État. L'inspecteur « sites-paysages » est descendu pour nous faire des préconisations. C'est vraiment une préoccupation, et on l'intégrera tout à fait dans le projet.

Sur la partie bruit et nuisance de la ligne : oui, la ligne nouvelle a un impact environnemental biodiversité, et un impact sur le milieu humain. En revanche, là, on a des lois — comme on a des lois pour la biodiversité —, et on se doit de protéger les riverains à des niveaux qui, aujourd'hui, sont : 58 dB la nuit et 63 dB le jour. Donc on doit mettre des protections acoustiques qui permettent de protéger, de faire redescendre ces niveaux de bruit à ces critères normatifs.

Sachant que la loi évolue. Parce qu'effectivement, il y a certaines critiques sur les mesures de ces niveaux de bruit, qui sont des mesures sur des périodes de 8 heures ou de 12 heures : donc, quelque part, un niveau de bruit lissé. Aujourd'hui, la loi est en train d'évoluer, et on aura peut-être l'obligation de mesurer le bruit au passage, et donc les pics de circulation, et de protéger au regard de ce niveau de bruit au passage. Donc oui, c'est un sujet qui est aussi pris en compte dans le projet et dans toute infrastructure nouvelle. On se doit de protéger. Et là, on a une obligation de résultat. C'est-à-dire qu'une fois la ligne en service, on va devoir venir remesurer les niveaux de bruit et corriger, si on n'est pas dans l'atténuation demandée par la loi.

Le troisième point, c'est la partie inondation. Déjà, on est obligé de prendre en compte tous les projets connexes qui sont réalisés : le cumul de l'impact des projets, on doit l'intégrer à notre projet, pour que les solutions que l'on propose en conception de la ligne tiennent bien compte de tous ces projets qui sont déjà réalisés, ou ceux qui sont — ou qui vont être — réalisés, et qui sont déjà déposés, en cours de conception. Donc oui, on les prend bien en compte dans nos modèles.

Juste pour terminer sur le fait que tous ces critères d'exhaussement, de remontée des crues ou pas, sont visés avec les services de l'État. Et si, sur nos projets, on n'arrive pas à démontrer qu'on respecte ces critères, on n'aura pas l'autorisation environnementale de faire les travaux derrière. Donc on se devra de respecter, de démontrer que la manière dont on construit l'infrastructure tient bien compte de ces critères.

Eléna Binet (SNCF Réseau)

Sans anticiper l'atelier qui aura lieu sur le sujet de la ressource en eau : c'est vraiment un sujet très important. Quand on a fait les modélisations hydrauliques à l'époque, on avait un projet à modéliser, avec des ouvrages et l'environnement tel qu'il était connu. Donc, on a pu conclure, par nos modélisations hydrauliques, que le projet tel qu'il était prévu en 2016 n'avait pas d'impact sur

l'état existant. C'est-à-dire que le projet tel qu'il était conçu ne venait pas aggraver le risque d'inondation.

Aujourd'hui, on a une enveloppe de projets. On a fait des pré-modélisations hydrauliques. Mais le projet, justement : on n'a pas de tracé, on n'a pas d'ouvrage. Donc on ne peut pas définir avec précision. C'est pour ça qu'on a ce qu'on dit : une prudence.

Avec les nouveaux paramètres des cours d'eau — parce que les études hydrauliques ont été réalisées sur des paramètres de cours d'eau (débit, hauteur, vitesse) de 2015 —, et je l'ai dit : le changement climatique, ça change ces paramètres-là. Donc c'est l'occasion de tout reprendre et de pouvoir venir apprécier, à l'aune de ces nouvelles données et du projet qu'on va concevoir, quel sera l'impact. Et si impact il y a, il faudra chercher d'abord à l'éviter, puis à le réduire, puis à le compenser.

Animation - Estelle Brasseur

Merci pour ces éléments très précis. Est-ce qu'il y a d'autres questions sur ces enjeux environnementaux ? Monsieur, on va vous apporter le micro.

Intervention du public

Le point que je veux soulever, c'est qu'il ne s'agit pas seulement d'enjeux environnementaux, mais de transitions écologiques.

Et qu'on a la chance, en tant que grand littoral Occitanie, d'avoir un projet qui devrait permettre d'être exemplaire en la matière. Parce que les conséquences de ce que nous choisissons ici, ça se répercute sur tout le tracé des lignes qui prolongent.

Les camions qui vont de Barcelone jusqu'en Allemagne, ils font des trajets de mille kilomètres. Donc ce n'est pas seulement pour les quelques dizaines de kilomètres dans notre région que ça se joue. Ce qu'on choisit ici, ça peut avoir des conséquences sur le reste. Et quand on voit les causes de pollution dans les villes de la région — que ce soit Perpignan, Narbonne, Béziers, Montpellier —, on sait que la contribution du transport routier est accablante pour la pollution atmosphérique, avec des conséquences en termes de mortalité.

Donc c'est là-dessus qu'il faut mesurer l'importance de l'enjeu. Et ça relativise de beaucoup les considérations sur les coûts. Parce que l'investissement qu'on fait là-dessus, c'est de la vie humaine qu'on gagne. Ce n'est pas seulement de faire plaisir à quelques écolos.

Intervention du public

Bonjour, Vous avez parlé de toutes les calamités environnementales, mais vous avez oublié le feu. Donc, qu'est-ce que vous faites pour le feu ? En tant que membre d'un comité communal « Feu de forêt », je suis un peu interloqué par le manque d'informations sur le sujet.

Stéphane Lubrano (SNCF Réseau)

Bien entendu, le risque incendie est un des risques. Effectivement, le changement climatique l'accroît. Donc oui, bien sûr, c'est pris en compte dans le projet.

Ça peut être pris en compte dans l'évitement, si on se doit de s'éloigner de certains massifs dont on sait que la composition d'essences peut être plus sujette aux incendies. Sachant qu'aujourd'hui, on parlait tout à l'heure de roues plates, de freins serrés qui sont potentiellement susceptibles de déclencher des incendies : aujourd'hui, c'est nettement réduit. Et sur la ligne nouvelle, les trains qui circuleront auront des semelles composites qui n'occasionneront pas ces étincelles. Donc on est aujourd'hui sur des lignes déjà avec des circulations nettement moins sujettes à déclencher des incendies.

Et après, on travaille sur les pistes d'incendie — mais ça, c'est si jamais il y en a : il vaut mieux éviter, mais on travaille quand même. Mais on travaille aussi sur la végétalisation des talus : on a tout un travail de protection, derrière, au cas où, pour éviter qu'un incendie puisse se déclencher. Donc oui, c'est une problématique que l'on prend en compte dans la conception de la ligne et dans le tracé que l'on proposera.

Eléna Binet (SNCF Réseau)

Pour vous expliquer, il y a vraiment des moyens, dans la conception, qui peuvent venir — pas forcément réduire le risque d'incendie — parce que, tout comme les inondations, il y aura des incendies.

Et le cycle naturel de la végétation méditerranéenne fait rentrer l'incendie dans son cycle d'évolution. L'enjeu, ça va être justement de ne pas aggraver le risque, et surtout de préserver les zones bâties et les zones à enjeu. Sur la phase 1, on développe des partenariats avec l'ONF, on travaille avec le SDIS, on travaille avec la DDTM. Et, par exemple, ce qu'on nous explique, c'est qu'on pourrait imaginer agrandir l'emprise du projet pour ne pas avoir de végétation — ou une végétation très basse.

Ce qui compte c'est comment on s'inscrit dans la dynamique de gestion des incendies. La protection passive, en fait, ça n'existe pas. Créer des « coupes-feu », ça permet tout simplement aux pompiers d'intervenir, de ralentir l'intensité de l'incendie. Donc ça, ça fait partie des éléments qui rentrent en considération dans la conception, en fonction des secteurs.

Animation - Estelle Brasseur

D'autres questions ? Je ne vois plus de bras qui se lèvent. Merci beaucoup pour ces échanges. On arrive à la clôture de la réunion.

Avant de passer la parole aux garants et à Vincent Delcroix, on tenait à vous donner un dernier moment d'échange si vous souhaitez, de votre côté, tirer en direct des enseignements de cette réunion. Nous faire un retour sur ces premiers échanges qu'on a eus pour cette réunion de concertation.

J'ai noté 16 interventions, certaines avec plusieurs questions. On a bien répondu à une trentaine ou une quarantaine de questions. Et j'ai noté environ une heure de temps d'échange — une heure cinq — sur deux heures et quart de réunion.

On va attendre d'avoir leur retour, mais je pense qu'on est à peu près dans les règles d'or de la participation. Merci beaucoup d'avoir respecté ces règles d'or et les différentes thématiques des moments d'échange.

Est-ce que quelqu'un souhaite nous faire un retour sur cette réunion, en tirer des premiers enseignements, à votre niveau — à vous, les participantes et les participants ? Non, je ne vois pas de bras qui se lèvent.

Je vais appeler Vincent Delcroix, garant de la CNDP, pour conclure cette réunion.

Vincent Delcroix (garant CNDP)

Merci. Les garants sont là pour garantir le droit à l'information et la participation du public.

Un bon indicateur du respect de ce droit à la participation et à l'information du public, c'est que les garants n'interviennent pas. S'ils n'interviennent pas, c'est qu'ils n'ont pas noté de déviation par rapport à ces deux grands principes. Vous pouvez en déduire que, du côté des garants, on considère que le travail a été fait correctement par la SNCF.

Je pense que l'enseignement à tirer de cette première réunion, c'est de voir que ce projet est extrêmement compliqué. Pour pouvoir porter un avis éclairé, pour dire : « Je choisis la variante numéro 2, avec quatre gares, deux gares, une gare »... ça relève de quelque chose d'extrêmement compliqué.

C'est ce que, d'ailleurs, la SNCF vous a encouragé à faire : c'est-à-dire d'aller potasser le dossier, pour pouvoir réellement voir tous les tenants et les aboutissants. Vous avez pu voir que ce projet, il est à la fois technique, mais il est aussi politique, au sens le plus large du terme. Et c'est ça qui le rend encore plus compliqué.

On peut décerner un satisfecit général, donc un satisfecit pour le public. Vous avez été à la fois parfaitement attentifs, parfaitement corrects, courtois : tous les adjectifs possibles et imaginables. Et ça, c'est quelque chose d'extrêmement appréciable, et on ne peut que vous en féliciter. On peut aussi décerner un satisfecit à la SNCF et, bien sûr, à l'animatrice.

La SNCF a fait un effort de présentation pour expliquer ce projet qui, comme je le disais, est extrêmement complexe. Ils jouent le jeu : ils vous ont bien présenté toutes les alternatives, même s'il va falloir commencer à piocher vraiment dans le détail pour voir quelle est l'alternative qui semble la plus adaptée. Par contre, ils ont su — je pense qu'ils ont une idée, ils ont sûrement un des projets qu'ils préfèrent —, mais ils ont su ne pas vous le dire, et ça, c'est aussi très bien.

Quant au déroulement de cette concertation, c'était relativement ardu, je le répète. La règle qu'on avait demandé de respecter, à savoir 50% de temps où le public peut s'exprimer et 50% où l'on

expose en tribune, n'a pas été tout à fait respectée... Mais, avec pas mal d'excuses : il y a eu l'intervention des politiques, qui était évidemment essentielle.

On a pu voir aussi que la classe politique, en entier, était favorable au projet. Et bon, juste un tout petit reproche — et j'en terminerai là-dessus — : n'oublions pas que ce projet n'est pas décidé encore. Et un intervenant l'a bien dit : une des alternatives, c'est de dire de ne pas faire le projet.

Donc, normalement, il faudrait systématiquement utiliser le conditionnel chaque fois qu'on parle du projet. On comprend très bien que c'est parfois délicat, mais je vous demanderai d'essayer d'y penser la prochaine fois, et puis d'en glisser un ou deux par-ci, par-là quand même.

Merci à tous et bonne soirée.

Animation - Estelle Brasseur

Merci, M. Delcroix. Merci à tous. On vous rappelle juste le site Internet avec la plateforme participative, les 34 points d'information et de participation dans les mairies, et les 13 réunions d'échange — 12 maintenant — sur le territoire.

Merci à vous pour votre attention.

(Horodatage : fin de réunion à 20h30)