

COMPTE RENDU

REUNION THEMATIQUE - PHASE 2

ENJEUX ECONOMIQUES ET TOURISTIQUES

MERCREDI 15 AVRIL 2026 / 18H - 20H30

PALAIS DES CONGRES, PERPIGNAN

Les chiffres clés de la réunion

Durée de la réunion : 2h40

Nombre de personnes présentes : 96 personnes

Nombre de questions/remarques : 13 interventions

Durée des temps d'échanges : 40 minutes de table
ronde des acteurs - 50 minutes de questions-réponses

1. INTRODUCTION

(Horodatage : début de réunion à 18h05)

Animation - Estelle Brasseur

Bonsoir à toutes et tous, et bienvenue à cette réunion de concertation sur les enjeux économiques et touristiques de la phase 2 Béziers–Perpignan du projet de ligne nouvelle Montpellier–Perpignan (LNMP). Merci 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 rencontre.

Pourquoi sommes-nous réunis ici ce soir, à Perpignan ? Une réunion publique, pourquoi faire ? Pour échanger avec vous sur les enjeux économiques et touristiques de ce projet, dans le cadre de la concertation qui a démarré la semaine dernière, le 9 avril, et qui se déroule 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 (Commission nationale du débat public), qui a nommé trois garants, chargés de veiller à la qualité et à la transparence des échanges. Tout au long de cette concertation, on va parler du projet : son opportunité, ses caractéristiques techniques, ses fonctionnalités, ses enjeux environnementaux et agricoles. L'objectif est de vous informer et de vous donner des éléments de compréhension, mais surtout de vous écouter, de répondre à vos questions et de recueillir votre avis — vous qui connaissez et vivez votre territoire au quotidien afin de bénéficier de votre expertise d'usage.

Un large dispositif est proposé (on y reviendra). Un bilan officiel de la concertation sera réalisé et rendu public. La réunion est enregistrée : il y aura un compte-rendu officiel exhaustif rendu public. Une vidéo de synthèse de la concertation est également réalisée, ce qui explique la présence de caméras. Si certains d'entre vous ne souhaitent pas être filmés, faites-nous signe : on vous indiquera où vous installer. Il peut aussi y avoir des équipes de journalistes ce soir.

On va passer environ deux heures et demie ensemble, avec trois temps forts :

- un moment introductif (mots d'accueil de la garante présente ce soir et des acteurs institutionnels du territoire) ;
- la présentation du projet et des scénarios proposés à la concertation ;
- le cœur de la réunion : une présentation des enjeux socio-économiques et une table ronde avec des acteurs économiques du territoire.

Vous aurez la parole à plusieurs reprises : c'est une réunion de concertation avec des échanges. Tout moment d'échange doit respecter des règles. Les règles d'or de la participation :

- On s'écoute : on ne parle pas tous en même temps. Si vous souhaitez prendre la parole, vous me faites signe : on vous apportera un micro. Je prendrai les questions par ordre d'apparition des bras levés.
- On se respecte : ton respectueux, dans la tonalité et dans les mots. L'objectif d'une concertation n'est pas forcément de mettre tout le monde d'accord, mais de permettre à chacun de s'exprimer.
- On partage la parole : vous êtes nombreux. On limite son intervention à 2–3 minutes pour recueillir un maximum d'avis et une diversité de points de vue.

Je vais maintenant appeler Anne-Isabelle Pardineille, garante de la concertation, pour resituer le contexte, le cadre réglementaire et le rôle des garants.

Garante de la CNDP - Anne-Isabelle Pardineille

C'est à moi que revient l'honneur d'ouvrir cette soirée. Merci à toutes et à tous d'être venus jusqu'ici. Je représente la Commission nationale du débat public. Vous vous demandez peut-être ce que c'est : certains d'entre vous la connaissent, d'autres sans doute moins, donc je vais rappeler en un mot à quoi elle sert.

Elle sert à faire respecter un droit, un droit inscrit dans la Constitution et issu de la Convention d'Aarhus : le droit, pour chacune et chacun, d'être informé et de participer aux décisions sur les sujets de l'environnement. Cette Commission nationale du débat public s'entoure d'un pool de garants et de garantes. On est 150 en France, on est 15 en Occitanie ; je suis toute seule dans les Pyrénées-Orientales.

L'objectif de cette concertation, c'est de pouvoir débattre de l'opportunité du projet et de ses enjeux, c'est-à-dire qu'elle va permettre d'éclairer le maître d'ouvrage. Le maître d'ouvrage pourra, à la fin de cette concertation, décider de conserver le projet tel qu'il était — tel qu'il pourrait être — et de le modifier éventuellement en fonction de ce que vous allez dire. Les garants sont chargés de veiller à ce que les informations soient totalement transparentes, les plus complètes possible, et accessibles.

Pour ça, on a travaillé presque un an avec le maître d'ouvrage : on a bien participé au dossier de concertation et à la plaquette que vous n'avez pas pu prendre à l'entrée, mais qui sera disponible à la fin de la réunion — une plaquette de synthèse. Et puis vous avez aussi, sur le site, toutes les informations nécessaires, normalement, pour être bien informés. Les garants font une étude du contexte, c'est-à-dire qu'ils étudient

le terrain, et font des recommandations et des préconisations au maître d'ouvrage pour que la concertation soit la plus inclusive possible.

Là, on avait un grand territoire : on a demandé à ce que le territoire soit maillé et on a choisi de faire des réunions thématiques. Je suis un peu la régionale de l'étape, donc je trouvais que c'était bien de parler d'économie et de tourisme ici. Il y a d'autres endroits où on va plutôt parler d'environnement, d'autres réunions sur l'agriculture : je pense que vous avez vu le programme.

On veille aussi à ce que toutes les questions que vous allez poser, que ce soit ici ou sur le site, aient des réponses bien circonstanciées et bien claires. Ensuite, on est dans un poste d'observateur : on va participer à toutes les réunions, les uns ou les autres — on partage un peu le travail. Et on peut, éventuellement, recadrer le débat. Pour la CNDP, toutes les paroles sont égales : la parole d'une citoyenne ou d'un citoyen a la même valeur argumentée, la même valeur que celle d'une élue, ou d'une technicienne ou d'un technicien. C'est important sur les temps de parole, et c'est important sur le rendu aussi. Nous sommes aussi rapporteurs : à la fin de la concertation, nous écrivons un bilan. Nous ne prenons aucun avis sur le fond — contrairement aux commissaires enquêteurs : ça sera le temps de l'enquête publique, un petit peu plus tard.

Le garant, lui, donne son avis sur la forme : est-ce que les préconisations qu'il avait demandées sont bien respectées ? Est-ce que chacun a pu s'exprimer ? Est-ce que l'information est passée ? Il y a donc un bilan, parce qu'il y a une concertation préalable, mais idéalement elle est suivie d'un an, deux ans, trois ans — on ne sait pas — de concertation continue, c'est-à-dire jusqu'à l'enquête publique.

La CNDP et la CNCE (Compagnie Nationale des Commissaires Enquêteurs) souhaitent qu'il n'y ait pas de blanc entre une concertation préalable et une enquête publique, parce que très souvent les projets s'étirent dans le temps : si on perd le lien avec la population, on arrive à une enquête publique et on ne sait plus très bien ce qui s'est dit, ni comment le projet a pu évoluer.

Tous les ans, les garants chargés de la concertation continue écrivent aussi un bilan. À la fin, il y a une mémoire de cette concertation, et cette mémoire est donnée au commissaire enquêteur ou à la commission d'enquête : ils peuvent l'utiliser et savent exactement ce qui s'est passé. Et à la fin, le garant remet les clés, un petit peu, au commissaire enquêteur, dans le cadre d'une réunion de clôture qui est aussi souvent — on le souhaite — une réunion d'ouverture de l'enquête publique.

Vous avez tout ce qui s'est affiché : les valeurs essentielles de la CNDP, je n'y reviens pas. Vous avez une longue soirée devant vous, donc j'arrête là.

Je suis à votre disposition aujourd'hui comme à beaucoup d'autres réunions publiques. Nous avons aussi un mail sur le site : n'hésitez pas à nous envoyer un mail s'il y a quelque chose qui ne vous convient pas, s'il y a une question particulière à laquelle on n'a pas répondu. Nous sommes à votre disposition. Bonne soirée à toutes et à tous.

Animation - Estelle Brasseur

Merci beaucoup, Anne-Isabelle Pardineille, d'avoir rappelé le rôle de la CNDP et ses valeurs. On va essayer, ce soir, d'être à la hauteur.

Je vous propose d'enchaîner avec le moment introductif et je vous remercie d'accueillir l'adjoint au maire de Perpignan, Xavier Baudry, qui nous accueille ici ce soir au palais des congrès.

Xavier Baudry – Adjoint au maire de Perpignan

Mesdames, messieurs, monsieur le préfet, madame la vice-présidente de la Région Occitanie, madame la présidente du Département, mesdames, messieurs les élus, représentants des chambres consulaires, mesdames, messieurs les représentants des institutions et associations du monde économique, chers habitants de Perpignan et des Pyrénées-Orientales. C'est avec une profonde conviction que nous vous accueillons aujourd'hui à Perpignan, au nom du maire Louis Aliot, pour cette session de concertation préalable consacrée au projet de la ligne nouvelle Montpellier–Perpignan.

Je veux d'abord saluer la présence de chacune et chacun d'entre vous : votre participation témoigne de l'importance de ce projet pour notre territoire et de votre volonté de prendre part aux décisions qui façonneront son avenir. Je souhaite rappeler que l'objet de la concertation qui s'ouvre aujourd'hui concerne spécifiquement la phase 2 du projet, la section Béziers–Perpignan, attendue depuis plus de 30 ans, et que c'est bien sur ses fonctionnalités, ses choix structurants, ses impacts environnementaux et ses modalités de desserte que nous sommes appelés à débattre collectivement. Cette démarche constitue un moment essentiel de débat démocratique, permettant d'échanger en toute transparence sur un projet qui engage notre territoire pour plusieurs générations. La ligne nouvelle Montpellier–Perpignan n'est pas un projet comme les autres : elle s'inscrit dans une histoire longue et vise à combler un maillon manquant, majeur, du corridor ferroviaire méditerranéen entre la France et l'Espagne.

Pour les Pyrénées-Orientales, et pour Perpignan en particulier, les enjeux sont considérables. Il s'agit d'abord d'un enjeu de connexion et d'ouverture, car notre territoire, à la croisée des chemins entre la France et la péninsule Ibérique, a vocation à être une porte d'entrée stratégique vers l'Europe. C'est aussi un enjeu de mobilité du quotidien, car la ligne existante montre aujourd'hui ses limites, entre saturation, fragilité face aux aléas climatiques et difficulté à répondre à la croissance des besoins de déplacement.

Le projet vise précisément à créer un doublet de lignes, afin de mieux répartir les circulations et d'améliorer à la fois les trains du quotidien, pour les salariés et les étudiants, et les liaisons longue distance. Pour notre département, les défis sont à la fois économiques, environnementaux et sociaux. Le développement d'infrastructures ferroviaires modernes est un levier puissant d'attractivité, qui conditionne notre capacité à attirer des entreprises, à soutenir nos filières économiques, logistiques et touristiques, et à renforcer nos connexions avec les grands pôles nationaux et européens.

Le fret ferroviaire constitue, à cet égard, un enjeu majeur : le projet ouvre la possibilité d'un report modal de la route vers le rail, indispensable pour désengorger des axes comme l'autoroute A9, avec ses 13 000 camions qui circulent quotidiennement, et pour accompagner les plateformes stratégiques de notre territoire. Dans le même temps, la décarbonation des transports est une priorité, et le fret ferroviaire représente une réponse concrète pour réduire les émissions de gaz à effet de serre, tout en nous obligeant à rester vigilants face aux impacts environnementaux sur des espaces naturels et agricoles sensibles. Notre territoire est par ailleurs particulièrement exposé aux aléas climatiques, et la vulnérabilité de la ligne existante face aux inondations et aux événements extrêmes pose la question de la résilience de nos infrastructures.

Rappelons-le : en 2019, Perpignan a été tout simplement coupée du monde pendant plusieurs mois. Dans ce contexte, une ligne nouvelle, complémentaire de l'existante, peut constituer une réponse essentielle pour sécuriser les mobilités, garantir la continuité du service public et anticiper les défis à venir. La concertation intervient à un moment clé car rien n'est figé pour cette phase 2 entre Béziers et Perpignan.

Les choix à faire sont structurants et engagent une véritable vision du territoire. Faut-il privilégier exclusivement une ligne voyageurs, ou une ligne mixte intégrant le fret ? Comment organiser la desserte du territoire, notamment autour des gares nouvelles ? Quel équilibre trouver entre performances, coûts,

impacts environnementaux et bénéfiques attendus ? Autant de questions qui doivent être débattues collectivement. À ce stade, je souhaite exprimer clairement la position de la ville de Perpignan :

Nous sommes totalement favorables à une ligne mixte, accueillant à la fois voyageurs et fret, car ce choix est à la fois pragmatique et stratégique. Au-delà des étiquettes politiques, je me réjouis du positionnement et des déclarations récentes des présidences de la Région et du Département, qui rejoignent celles de la ville de Perpignan et de la Métropole, une fois n'est pas coutume. La mixité est indispensable pour accompagner le développement du transport combiné, qui constitue un levier majeur de transition écologique et de compétitivité économique.

Je pense évidemment, en particulier, au pôle économique de Saint-Charles, véritable hub européen de fruits et légumes, et à la plateforme du Boulou, maillon essentiel du ferroutage entre la France et l'Espagne. Sans infrastructures adaptées permettant d'accueillir efficacement les trains de fret, le potentiel de développement de ces équipements serait fortement limité, alors même qu'ils sont essentiels pour l'emploi local et les échanges internationaux. Il faut également rappeler avec force que, pour le fret ferroviaire, cette section entre Montpellier et Perpignan constitue aujourd'hui le seul chaînon manquant à l'échelon européen.

Entre les réseaux déjà modernisés au nord et la connexion performante avec l'Espagne au sud, l'absence de cette continuité freine le développement d'un véritable corridor ferroviaire de marchandises à l'échelle du continent. Une ligne mixte permettrait ainsi de compléter ce corridor stratégique, de renforcer le report modal, de réduire la saturation de l'autoroute A9, et de contribuer concrètement à la décarbonation des transports, tout en renforçant la robustesse globale du système ferroviaire.

Dans ce projet, Perpignan n'est pas une simple étape : c'est un point d'entrée stratégique. La desserte de notre ville, les raccordements envisagés, et la connexion avec le réseau espagnol sont déterminants pour l'avenir de notre bassin de vie. Nous devons veiller à ce que ce projet renforce l'accessibilité de Perpignan, soutienne le développement économique et touristique, et améliore concrètement la vie quotidienne de nos habitantes et de nos habitants. Enfin, je veux rappeler que la concertation n'est pas un simple moyen d'échange et d'information, mais un véritable temps de co-construction. Elle doit permettre à chacune et à chacun de s'exprimer, de partager ses attentes, ses inquiétudes et ses propositions, afin de faire émerger un projet à la fois utile, équilibré et partagé. Notre responsabilité est collective : faire de ce moment un espace de dialogue ouvert, exigeant et constructif.

Mesdames, Messieurs, le projet de la ligne nouvelle Montpellier–Perpignan engage notre territoire pour deux décennies, mais c'est bien aujourd'hui, dans le cadre de cette concertation sur la phase 2, que se dessinent ses orientations fondamentales.

En tant qu'élus de Perpignan et des Pyrénées-Orientales, nous serons particulièrement vigilants à ce que les intérêts des Pyrénées-Orientales soient clairement pris en compte. Je le redis avec clarté : le développement de notre territoire passe par une ligne ferroviaire mixte, au service à la fois des voyageurs et du fret, pleinement intégrée au corridor européen. Je formule le vœu que cette concertation permette de construire ensemble un projet ambitieux, équilibré et tourné vers l'avenir. Je vous remercie.

Animation - Estelle Brasseur

Merci, M. Baudry, d'avoir commencé à adresser le panorama des enjeux pour votre territoire. Je vous remercie maintenant d'accueillir Hermeline Malherbe, présidente du Département des Pyrénées-Orientales, partenaire cofinanceur du projet.

Présidente du Département des Pyrénées-Orientales - Hermeline Malherbe

Merci beaucoup. Bonjour à toutes et à tous, et merci à la Commission nationale du débat public d'organiser ce débat, effectivement dans un cadre historique important.

J'excuse dès à présent la communauté urbaine, son président, puisque les financeurs qui sont autour du projet, c'est effectivement la Région, le Département, la communauté urbaine, parmi ceux qui sont présents dans le département des Pyrénées-Orientales. Et puis c'est aussi, finalement, au-delà de la Région et de l'État, bien sûr, et puis le porteur : la SNCF, SNCF Réseau.

On est finalement 11 collectivités, 3 départements et 7 agglomérations et métropoles qui ont réussi à se mettre d'accord il y a quelques années déjà. Puisque, autour du débat public qui avait eu lieu en 2009, nous avons réussi déjà, finalement, à cet accord-là — au-delà de toutes nos différences — comme quoi les collectivités sont aussi capables de réussir cet accord.

Bien évidemment, l'objectif, est de pouvoir satisfaire l'ensemble des usagers, les habitantes et les habitants du territoire des Pyrénées-Orientales et du pays catalan, c'est vrai d'abord ; et aussi bien sur les trains du quotidien, ce que porte régulièrement la présidente Carole Delga — et j'imagine qu'Agnès Langevine en parlera. Et puis ce qui avait été porté à l'époque, en tout cas en 2009, par Georges Frêche, puis par Christian Bourquin, et les autres présidents de régions qui se sont succédés, pour pouvoir, effectivement, arriver à des objectifs du projet de la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan.

On peut redéfinir ces objectifs en trois points, même s'il pourrait y en avoir plus. Et ce sont les raisons, finalement, qui nous amènent, nous tous — que ce soit la communauté urbaine de Perpignan-Méditerranée, le département des Pyrénées-Orientales ou la Région Occitanie — avec le soutien de l'État, mais aussi de l'Europe : on est allé chercher l'Europe sur ce projet-là.

Donc, ces trois points :

- On a l'idée de désenclaver, mais surtout de faciliter les mobilités, y compris, les mobilités du quotidien. Donc on a cette dimension autour du rapprochement, mais aussi de faciliter ces mobilités décarbonées du quotidien. Et ça, ça touche aussi l'attractivité, le tourisme et les loisirs, mais aussi tout type d'entreprise. Ou que ce soit le fret, puisque depuis plusieurs années, au sein de Saint-Charles International, ou au Boulou, ou au port de Port-Vendres, on a cette vision de pouvoir mettre les camions sur les trains, ou sur les rails plutôt que sur la route, pour faciliter aussi cette adaptation au changement climatique.

Donc c'est le premier point : désenclaver et faciliter la mobilité de tous et de toutes. Et ceci dit, avec l'objectif d'un projet qui fait gagner du temps aussi, parce que ça fait partie des enjeux : autour d'une quarantaine de minutes. Ce n'est pas négligeable, sur les deux phases, bien entendu. Quand vous allez présenter le projet, on y reviendra : ce sera encore plus clair. Donc cet aspect-là, en premier point.

- La mixité des usages ensuite : avec une ligne qui est conçue pour accueillir à la fois des TGV, des trains régionaux, mais surtout laisser des sillons disponibles sur la ligne actuelle de voyageurs, pour les trains du quotidien, pour le fret qu'on peut retrouver sur l'une ou sur l'autre selon les besoins. Et donc forcément, l'attractivité du territoire avec des transports décarbonés, elle augmente d'autant aussi, avec cette question autour de la mixité de la ligne que nous portons aussi depuis plusieurs années.
- Et puis bien sûr, c'est un projet qui intègre, au-delà de la préservation de l'environnement ou de la biodiversité, la préservation naturelle, mais aussi économique, quand on parle bien sûr des

compensations pour l'agriculture. Parce qu'il faut penser aussi, quand on pense dans les Pyrénées-Orientales en général — et ce n'est pas les acteurs du tourisme qui diront le contraire —, quand on pense tourisme ou attractivité, on pense aussi agriculture : parce que ça fait partie des deux piliers sur lesquels on a l'habitude de construire le développement économique local. Même si on aime à parler de numérique, des nouvelles technologies et des services qui sont nombreux pour l'ensemble de nos habitantes et de nos habitants.

Et puis, puisque je fais partie non pas des "vieilles", mais des "anciennes", si je puis dire, du projet, je me permets de rappeler : je ne reviens pas sur les premières phases, parce que sinon ça ferait une histoire assez longue, autour des années 90, puis autour des années 2000. Je reviens au dernier débat qui avait eu lieu, et porté par la CNDP aussi — la Commission nationale du débat public — en 2009, et qui avait validé déjà le projet dans ses grandes lignes par rapport aux tracés. Donc l'idée, c'est effectivement éventuellement de le questionner, mais il est déjà validé.

Il est déjà en partie en construction sur la première phase qui concerne Montpellier jusqu'à Béziers. Et cette première phase, quand je dis qu'elle est bien engagée, c'est que pour ce qui est de la DUP, elle est de 2023, si je ne me trompe pas.

Et donc on est sur la deuxième phase, qui a toujours été — parce qu'on l'a exigé d'ailleurs à chaque fois, régulièrement — qu'on ne sépare pas ces deux phases ; qu'on les mette bien ensemble, parce que sinon on pouvait craindre qu'on fasse le début, et puis que nous, on ne le fasse pas. Donc là, on est bien ensemble sur ces deux phases : première phase qui est bien engagée, et donc là la concertation sur cette deuxième phase, qui va permettre de questionner, de savoir finalement pourquoi on veut cette ligne, mais surtout avec quelle ambition pour notre économie locale ; pour les usages du quotidien par rapport aux transports et aux mobilités, j'allais dire douces, en tout cas décarbonées.

Donc, débat public 2009 qui valide la ligne. Ensuite le décret ministériel 2016, et février 2017 pour les derniers éléments, pour mettre finalement le train sur les rails. Nous ne lâchons rien, et nous y tenons énormément, parce que ça fait partie des enjeux qui sont porteurs pour toutes et tous dans le département des Pyrénées-Orientales.

Donc merci beaucoup, et bravo à tous les acteurs économiques qui sont là. On va pouvoir débattre, parce qu'une concertation publique, c'est le débat, et on peut tout exprimer — et vous l'avez dit — dans le respect. Mais à la fin, ce qu'il faut, c'est trouver ce qui fait consensus pour qu'on reste groupés à porter un projet, parce que si ce n'était pas le cas, on restera à regarder passer les trains, et ils ne nous serviront à rien pour le territoire, le département des Pyrénées-Orientales comme le pays catalan. Merci beaucoup.

Animation - Estelle Brasseur

Merci à vous, Mme Malherbe, d'avoir rappelé les grands objectifs du projet, si important pour votre territoire. Maintenant, j'appelle Agnès Langevine, vice-présidente de la Région Occitanie, en charge du défi climatique, du pacte vert et de l'habitat durable — la Région Occitanie, bien sûr, partenaire cofinanceur du projet.

Je tenais juste à préciser, Mme Malherbe, que M. Moriconi, le vice-président en charge des transports de la métropole de Perpignan, s'était exprimé la semaine dernière lors de la réunion d'ouverture à Narbonne ; il a donc pu aussi porter la parole de l'agglomération de Perpignan.

Vice-présidente de la Région Occitanie – Agnès Langevine

Merci. Bonsoir à toutes et tous. Ce projet de ligne nouvelle vise à réduire le temps de parcours de 40 minutes. Je vais essayer de réduire aussi le temps de prise de parole des élus, puisque le but de la concertation, c'est quand même de vous donner la parole et de vous permettre de contribuer.

Ça a été dit : c'est un projet majeur, structurant pour notre pays, l'Europe, mais aussi — et c'est l'objet de la concertation sur la phase 2 — pour notre territoire. Parce que ce projet d'infrastructure doit venir croiser, rencontrer et amplifier ce projet de territoire : pour les habitants, les transports du quotidien, mais aussi pour les acteurs économiques et pour cette activité phare qu'est le tourisme.

Je salue M. Brice Sannac, qui contribuera largement à ce débat. J'ai lu — alors je tremble quand je dis des chiffres, de peur d'être contredite : on connaît sa réactivité, pour ne pas dire parfois sa tonicité. Mais, en termes de lits touristiques, d'Agde jusqu'à Collioure, Cerbère, ce sont 500 000 lits, je crois, qui sont déployés pour accueillir les touristes. Donc un projet d'infrastructure et un projet de territoire avec sa dynamique, qui devra, à l'horizon 2040, permettre que cette destination, cette offre de services qui sera développée par les opérateurs dans la SNCF, puisse être rentable et vienne amplifier la dynamique économique et touristique qui, j'espère, sera enfin la nôtre.

En 2017, vous étiez déjà nombreuses et nombreux, aux côtés de Carole Delga, ici, au Palais des congrès, pour nous mobiliser collectivement et reprendre à bras-le-corps, relancer ce projet de ligne nouvelle. Hermeline Malherbe - que je salue - l'a rappelé : il faut aussi assurer son financement, qui est de 40 % pour les collectivités territoriales, 40 % pour l'État et 20 % pour la Commission européenne. C'est la clé de répartition qui peut-être bougera, mais en tout cas qui a été actée. Cela se traduit par la création de cette société pour la ligne nouvelle, dont je salue d'ailleurs Pascal Pinet, qui est à la direction de cette société, pour financer ce projet.

La volonté de Carole Delga, portée bien sûr par les présidents de départements et les présidents de la communauté urbaine, est de réviser ce qui avait été acté en 2009, réaffirmé en 2016 : le projet que nous souhaitons pour ce territoire, exprimer les besoins. C'est l'objet, évidemment, de ce qui est débattu en termes d'enjeux environnementaux, d'enjeux climatiques, d'enjeux touristiques.

Pour la Région, vous pourrez le lire dès son adoption, le 4 juin, nous allons déposer un cahier d'acteurs qui reprend, évidemment, quelques lignes claires qui ont été dessinées et affirmées par la présidente : la mixité totale de la ligne — puisque ce qui avait été arrêté, c'était une ligne voyageurs sans mixité.

Donc, pour nous : une ligne mixte fret-voyageurs, au regard des enjeux, évidemment, du report modal (camions, routes), mais aussi pour bien embrancher les ports — Port-la-Nouvelle, Sètes, Port-Vendres — parce que là aussi ce sont des opportunités d'activité économique décarbonée. Vous connaissez le contexte géopolitique actuel : il faut absolument qu'on accélère cette décarbonation et qu'on récupère de la souveraineté en matière énergétique. C'est le premier point.

Le deuxième point, c'est l'interconnexion entre la ligne nouvelle et, bien sûr, les gares actuelles. Et si gare nouvelle il doit y avoir il faut absolument qu'il y ait des interconnexions, que ces gares soient des pôles d'échanges intermodaux, pour permettre évidemment la connexion avec le territoire : avec les villes-centres, avec les destinations touristiques, et toute l'offre de correspondance, des dessertes fines, qui viendront irriguer le territoire. Et donc ça veut dire aussi que les bus, les trains liO, doivent être évidemment en connexion avec les offres des trains qui circuleront sur cette ligne nouvelle.

Et le troisième point aussi d'exigence de la Région, c'est une connexion avec des points de raccordement, bien sûr, entre la ligne nouvelle et la ligne actuelle — qui est déjà fragilisée par des aléas climatiques, des incendies, l'érosion du trait de côte. Il faut qu'on puisse avoir un doublet de lignes vraiment efficient en termes de report d'une ligne vers l'autre. Donc voici le socle ; il y en a d'autres, mais vous les retrouverez dans le cahier d'acteurs. Nous sommes à votre écoute : il y a des techniciens de la Région là, qui prennent en compte aussi vos remontées de terrain. Nous nous exprimerons, comme vous toutes et tous, au travers d'un cahier d'acteurs.

Bonne soirée, bon débat: qu'on puisse mener de façon constructive ce débat si important pour notre territoire.

Animation - Estelle Brasseur

Merci à vous, Mme Langevine, d'avoir rappelé l'ambition de la Région Occitanie et les enjeux du projet de doublet de lignes face à la résilience au changement climatique de la ligne actuelle.

Maintenant, j'appelle monsieur le préfet des Pyrénées-Orientales, monsieur Pierre Regnault de la Mothe, pour ce dernier mot d'accueil introductif, qui représente l'État — partenaire cofinanceur du projet également.

Préfet des Pyrénées-Orientales - Pierre Regnault de la Mothe

Merci beaucoup. Je vais faire vite, pour laisser la parole au débat et aux personnes qui sont venues pour s'exprimer. Comme vous l'avez dit, je représente l'État : je représente donc une institution qui porte le projet, et je suis très confiant dans le fait que ce projet se fera.

Il y a beaucoup d'attentes, et ça fait longtemps qu'on parle de cette ligne à grande vitesse. Je pense qu'il y a une certaine impatience parmi beaucoup d'habitants, beaucoup d'usagers des transports dans les Pyrénées-Orientales. Et peut-être que certains se disent : « Ça fait tellement longtemps qu'on nous en parle ; est-ce que finalement, on en verra vraiment le bout ? »

Moi, j'ai confiance. D'abord parce que, comme vous l'avez vu, tous les financeurs sont mobilisés ; ils se sont exprimés au début de cette réunion. Et un point très important, c'est l'implication de l'Union européenne, et le fait que ce projet Montpellier–Perpignan soit financé par l'Union européenne, parce que c'est un projet d'interconnexion transfrontalière avec l'Espagne. Et ce point-là est un énorme avantage. Le fait qu'il y ait une implication financière européenne dans un projet de LGV, c'est un point fort du projet Montpellier–Perpignan, qui n'est pas partagé par les autres grands projets de lignes à grande vitesse sur le territoire national. Donc c'est un point de confiance dans le projet.

Pour moi, et pour l'État, ce projet, c'est d'abord un enjeu de mobilité. Vous le savez sûrement : nos infrastructures arrivent aujourd'hui à saturation sur l'axe méditerranéen, ce qui limite les déplacements du quotidien, limite les échanges économiques.

C'est ensuite un enjeu de développement durable : cela a été rappelé, avec la décarbonation des transports et la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

C'est aussi, bien sûr, un enjeu économique : avec l'amélioration des connexions, le renforcement de la compétitivité des entreprises, la facilitation des échanges, et donc le développement des territoires. La ligne Montpellier–Perpignan est appelée à devenir un maillon indispensable du corridor méditerranéen de transport entre la France et l'Espagne, et c'est un vecteur majeur de renforcement des flux économiques.

Et puis, il ne faut pas oublier enfin que cette ligne à grande vitesse permettra de libérer des capacités sur la ligne existante, la ligne ferroviaire que nous connaissons aujourd'hui : ça veut dire plus de trains du quotidien, ça veut dire une meilleure desserte des territoires, et ça veut dire une amélioration concrète des mobilités pour les habitants.

Donc la concertation qui a lieu et qui est en train de débiter est évidemment bienvenue. Elle doit permettre d'échanger sur un certain nombre de questions clés. Par exemple : comment faisons-nous en sorte que cette LGV soit un vrai vecteur d'accessibilité, avec une meilleure connexion de Perpignan aux grandes métropoles — qu'elles soient métropoles françaises ou espagnoles ? Et comment faisons-nous de cette LGV un facteur clé d'attractivité économique pour nos territoires, d'attractivité aussi des compétences dont nous avons bien besoin dans notre département ?

Ensuite, comment faire en sorte que cette ligne à grande vitesse soit aussi un puissant levier pour le tourisme ? Notre département dispose d'atouts exceptionnels, c'est évident. Mais évidemment, on voit bien qu'une liaison à grande vitesse pourrait permettre d'accroître la fréquentation, de faciliter les échanges — sur des durées de séjour variables, d'ailleurs —, de diversifier les clientèles, et aussi de s'intégrer dans un modèle où on a une saison touristique qui dure quasiment toute l'année ; et comment nous profitons aussi des intersaisons, des périodes pendant lesquelles les fréquentations touristiques, en l'état actuel des moyens de transport, ne sont pas aussi fortes que ce que nous aimerions.

Et puis, c'est un projet qui présente aussi des enjeux majeurs pour le fret et la logistique. Comment utilisons-nous la dynamique de cette ligne à grande vitesse pour développer le transport décarboné de marchandises, le fret, la logistique, avec les atouts considérables que sont ici Saint-Charles, ou encore le port de Port-Vendres ? Le développement du fret ferroviaire, c'est aussi une opportunité de compétitivité, de désengorgement de l'autoroute A9 — qui, vous le voyez quotidiennement, est saturée de poids lourds — et de réponse aux exigences environnementales.

Derrière ce que je viens de dire, il y a évidemment la question de la mixité de la ligne : la question de savoir si la ligne à grande vitesse doit être mixte, voyageurs/fret. Et cette question est l'une des questions importantes que vous avez à réfléchir, et à discuter, dans le cadre de cette concertation.

Tous ces enjeux doivent être discutés avec lucidité et exigence, avec des objectifs assez clairs : renforcer notre attractivité, une fois de plus ; désenclaver notre territoire ; et le positionner pleinement dans les dynamiques régionales et européennes.

Voilà, je m'arrête là. Je souhaite à tous une bonne concertation, et je serai moi-même très attentif aux échanges et aux points de vue qui s'expriment. Merci beaucoup.

Animation - Estelle Brasseur

Merci beaucoup M. le Préfet. Il nous semblait important de partager avec vous la vision, les ambitions, les attentes des représentants, des partenaires cofinanceurs de ce projet. Maintenant, passons à notre deuxième temps fort : la présentation du projet et des scénarios qui sont proposés à la concertation. On a préparé un film qui résume le projet. Voilà en images.

2. PRÉSENTATION DU PROJET

Diffusion de la vidéo de présentation du projet

Animation - Estelle Brasseur

Ce film permet de vous présenter les modalités de concertation, et le projet et les scénarios qui sont présents à la concertation. Pour approfondir certains points, je vous remercie d'accueillir Stéphane Lubrano, directeur du projet LNMP chez SNCF Réseau, maître d'ouvrage du projet avec SNCF Gares & Connexions. On va commencer par le commencement, Stéphane Lubrano, pour bien expliquer pourquoi de nouveau une concertation sur la phase 2. Et puis on tiendra le challenge de une minute par slide.

Stéphane Lubrano (SNCF Réseau)

Bonsoir à toutes et à tous. Merci d'être présents à ce débat. Je vais aller vite, parce que vous allez voir : les slides reprennent, en grande majorité, ce qui a déjà été dit et présenté dans le film.

D'abord : pourquoi une concertation sur la phase 2 ? Pourquoi re-questionne-t-on cette phase 2 ? C'est tout simplement parce que le territoire a changé. Donc il faut pouvoir, dix ans après — et même si on part du débat public : quinze ans après —, être en mesure de se dire : est-ce que le territoire, est-ce que l'économie du territoire, a changé ? Est-ce que le projet, tel qu'on l'avait conçu, y répond encore ?

On a aussi des problématiques qui n'étaient pas forcément prises en compte à l'époque, tels le changement climatique. Donc on se doit, aujourd'hui, de le prendre, de l'étudier, de regarder quel impact il peut avoir sur les nouveaux tracés, sur le projet. Et puis, pour tout un tas de raisons — des politiques publiques aussi — : le fret, et le développement du fret, qui est poussé et porté par l'État. Pour toutes ces raisons, on se doit de le re-questionner. Et ce re-questionnement nous a été demandé par le territoire, lors des concertations, et aussi par les partenaires cofinanceurs.

Quels sont les bénéfices attendus de cette ligne nouvelle ? C'est déjà une réponse aux besoins de mobilité — à trois niveaux.

- Au niveau régional: cette ligne nouvelle va permettre de libérer de la capacité sur la ligne classique. Donc elle permet d'améliorer la desserte fine des territoires et la desserte du littoral.
- Au niveau régional, elle permettra aussi de réduire les temps de parcours entre les principales grandes villes de la région Occitanie et les villes avoisinantes.
- Et au niveau européen, on aura deux bénéfices attendus : la liaison avec les grandes capitales espagnoles, mais aussi françaises, et les grandes villes — Lyon, Marseille et Paris. Mais également, en rétablissant ce corridor à grande vitesse, on rétablit aussi le corridor fret méditerranéen, qui est un élément essentiel de la politique fret et de la décarbonation des transports.

Deuxième argument pour porter cette ligne nouvelle : le fait de créer un doublet de lignes, et donc la résilience que ce doublet de lignes donnera au réseau ferroviaire de ce corridor languedocien. On sait que la ligne classique, aujourd'hui, est vulnérable au changement climatique. La ligne nouvelle, bien entendu, sera construite résiliente à ce changement climatique : c'est un gage de qualité, de robustesse, dans tous les plans de transport et de déplacements.

Et ce doublet de lignes va permettre, en cas d'aléa sur la ligne classique, de reporter les circulations sur la ligne nouvelle : on n'aura pas d'interruption de trafic. Et comme on sait que la ligne classique est vulnérable, et qu'il faudra aussi, à certaines échéances 2050–2100, y réaliser de grands travaux pour la préserver, le fait d'avoir une ligne nouvelle permettra — de manière programmée, et non inopinée — de basculer les circulations, pour avoir plus de temps pour réaliser les travaux sur la ligne classique.

Animation - Estelle Brasseur

Deuxième question : faut-il une ligne voyageurs, ou une ligne mixte ?

Stéphane Lubrano - SNCF Réseau

Est-ce qu'il le faut : ce sera à vous de nous le dire, dans le débat et dans la concertation. Mais aujourd'hui, la manière dont on re-questionne et dont on vous demande de réagir à ces deux choix, c'est en vous proposant des choix réalisables techniquement.

On a le projet de référence tel qu'il a été défini en 2016, comme il a été rappelé par décision ministérielle : une ligne uniquement voyageurs entre Béziers et Rivesaltes ; un contournement fret de Perpignan mixte ; et deux gares nouvelles (une à Béziers-Est et une à Narbonne-Ouest).

Et donc deux possibilités de rendre cette ligne mixte sur la totalité :

- soit sur le tracé de la ligne voyageurs, à peu près, quand on arrivera dans les contreforts et dans le massif des Corbières : avec un tunnel en aplomb de ce tracé — donc sans changer vraiment le tracé, mais en changeant l'altimétrie —, et un tunnel de 12 km ;
- soit une alternative qui passe dans les contreforts, entre les Corbières et les étangs, avec un moindre relief, mais qui nécessitera quand même une succession de tunnels et d'ouvrages d'art, avec un peu plus de tracés en terres naturelles.

Ce sont les trois scénarios qui vous seront proposés.

Et pourquoi la différence entre le scénario « voyageurs », acté par des décisions ministérielles, et les scénarios mixtes ? Parce que les pentes, les caractéristiques, qui permettent aux trains de fret — beaucoup plus lourds — de circuler, sont beaucoup plus contraignantes que pour les trains de voyageurs. On a des pentes, des rampes, beaucoup plus faibles : 1 % au lieu de 3,5 %, parce qu'on a des contraintes de motrices (capacité à tirer les trains) mais aussi des règles pour le freinage. On se doit d'assurer la sécurité. Et ces contraintes font que les tracés sont forcément différents entre le fret et le voyageur.

Donc, l'incidence sur le trafic de marchandises : avec une ligne mixte, on aura une capacité supplémentaire d'emport, puisque les deux lignes vont permettre de faire circuler des trains de fret. On va avoir aussi une robustesse de ce corridor méditerranéen, qui va faire que les entreprises — les chargeurs, les entreprises ferroviaires — seront plus à même, auront plus envie, seront plus confiantes dans la capacité du réseau ferroviaire et du système ferroviaire à répondre à leurs besoins économiques. Ils sont souvent en flux tendus : les aléas peuvent représenter un souci pour leur programmation. Le fait de proposer ce doublet de lignes va contribuer à les convaincre de passer — on l'espère — sur le fret. Ce sont deux arguments centraux pour l'amélioration du trafic fret.

Animation - Estelle Brasseur

Troisième question posée à la concertation : faut-il des gares nouvelles ? Et si oui, où et combien ?

Compte rendu réunion thématique – Enjeux économiques et touristiques – Perpignan – 15/04/2026

Stéphane Lubrano - SNCF Réseau

Le nombre de gares nouvelles et leur positionnement influencent forcément les temps de parcours : plus on s'arrête, plus le temps de parcours — et donc le gain de temps entre Montpellier et Perpignan — se réduit. Sachant que les entreprises ferroviaires ne sont pas obligées de s'arrêter à toutes les gares : ce n'est pas une obligation, c'est un service librement organisé. Elles peuvent choisir de s'arrêter une fois à Béziers, une fois à Narbonne, les deux, ou pas. C'est eux qui choisiront en fonction du potentiel commercial. Cela aura aussi une incidence sur l'accessibilité au train. L'accès à une gare est important — pas seulement pour la population des villes-centres, mais aussi pour toute la zone de chalandise.

Et le troisième enjeu, c'est l'organisation de l'ensemble des mobilités locales autour des gares : on peut venir en voiture, mais ce n'est pas forcément ce qui est recherché, parce qu'on est dans des modalités de trafic décarboné. On veut privilégier l'accès aux gares par les transports en commun. Donc il est important que ces gares soient bien reliées par les modes doux, les transports en commun, et qu'il y ait une bonne liaison entre la gare-centre et la gare nouvelle : c'est un duo qui doit marcher ensemble.

Les scénarios de gares nouvelles sont beaucoup plus nombreux que les scénarios de mixité. On en a donc, au total, six : le scénario de référence, avec deux gares nouvelles, qui est aujourd'hui acté par décision ministérielle — Béziers-Est et Narbonne-Ouest. Et après, on a cinq scénarios de gares nouvelles.

Un scénario avec une seule gare nouvelle à Nissan-lez-Ensérune, qui serait la gare, finalement, pour le territoire du Biterrois et du Narbonnais : une gare interconnectée à la ligne classique. Une variante avec une gare nouvelle à Béziers-Est : donc une seule gare nouvelle au lieu de deux, mais située à Béziers-Est ; et cette variante nécessite des raccordements supplémentaires à la ligne classique, pour pouvoir bien desservir la gare de Narbonne-centre. On a ensuite un duo de scénarios avec une seule gare nouvelle à Narbonne, avec ou sans raccordement à Nissan. Le raccordement à Nissan permettrait de desservir Béziers centre, puis de reprendre la grande vitesse à Nissan pour desservir la gare nouvelle de Narbonne. S'il n'y a pas ce raccordement à Nissan, à ce moment-là, les trains, en venant de Montpellier et en desservant Béziers centre, seront obligés de continuer sur la ligne classique jusqu'à Perpignan : donc ça pénalise davantage la desserte de Béziers. Et enfin, un scénario sans gare nouvelle, qu'on se doit aussi d'étudier, parce que ça peut aussi être une économie pour le territoire : une desserte uniquement par les gares-centre, avec des raccordements supplémentaires — notamment un raccordement au sud de Narbonne — qui permet, en venant de la ligne classique, de prendre la ligne nouvelle, et inversement.

Ce sont ces six scénarios qui seront proposés à la concertation.

Animation - Estelle Brasseur

Un mot juste sur l'absence de scénario à Perpignan ?

Stéphane Lubrano - SNCF Réseau

Dans le débat public de 2009, puis dans la concertation jusqu'en 2017 et la décision ministérielle, le territoire a acté qu'il ne souhaitait pas de gare nouvelle ; et le développement de Perpignan s'est fait autour de la gare-centre, avec des investissements importants réalisés dans cette gare-centre. Et aujourd'hui, quand on a réinterrogé le territoire pour construire cette phase de concertation, il nous a confirmé sa volonté de rester sur ce scénario. Donc on ne l'a pas étudié et on ne l'a pas présenté.

En revanche, on est en concertation : on écouterà, et on verra si on ne s'est pas trompés, et s'il faut réinterroger ce sujet-là. Mais aujourd'hui le territoire ne le porte pas.

Animation - Estelle Brasseur

Un dernier mot sur la méthodologie de comparaison des scénarios qui sert de base à la réflexion lors de la concertation.

Stéphane Lubrano - SNCF Réseau

Très rapidement : tous les scénarios proposés — qu’il s’agisse des scénarios de mixité voyageurs/fret ou des scénarios de gares nouvelles — ont été analysés au regard d’un certain nombre de critères. Ces critères ont été travaillés par SNCF Réseau et partagés dans le dialogue territorial : on a organisé des ateliers, l’année dernière, à Narbonne, pour rediscuter notamment de ces critères (quels sont les critères importants, qui permettraient au territoire de bien choisir, et bien analyser chaque scénario). Ces critères ont été déterminés puis pondérés : report modal, capacité à long terme, développement économique du territoire, résilience du doublet, impacts sur la nature et la biodiversité, etc.

L’objectif, c’est de vous permettre de comparer en toute indépendance, de poser les questions que vous souhaitez, et d’avoir toutes les informations sur les scénarios.

Tout ce que vous exprimerez pendant cette phase de concertation sera pris en compte, analysé, et fera partie d’un rapport remis aux partenaires cofinanceurs ; et ce sont les partenaires cofinanceurs (collectivités, État) qui décideront, in fine, des scénarios à retenir. Effectivement, ce sont les partenaires cofinanceurs — collectivités et État — qui financent le projet. Ce sont donc les financeurs qui sont les décideurs, ce qui est normal. Nous, SNCF Réseau, sommes là pour éclairer le territoire et apporter toutes les informations nécessaires pour que vous puissiez vous positionner en toute connaissance de cause.

3. PREMIER TEMPS D’ECHANGES SUR LE PROJET ET LES SCENARIOS

Animation - Estelle Brasseur

Alors, justement, vous allez pouvoir vous positionner et vous exprimer maintenant. Merci, Stéphane Lubrano, pour cette présentation. Si vous souhaitez prendre la parole, vous levez la main : Elena ou Anne-Lise vous apportera le micro, et je prendrai les interventions dans l’ordre. On va démarrer avec vous, monsieur. Pour la fluidité des échanges, je vous demanderai de vous présenter, de nous dire votre commune de résidence, et si vous êtes membre d’une organisation ou d’une association.

Intervention du public - Elu LFI de Perpignan

Bonjour. Je voulais revenir sur deux ou trois points. D’abord, le fret n’est pas une option. Si la ligne ferroviaire n’est pas mixte, on se retrouve avec un grand projet inutile imposé, potentiellement destructeur pour l’environnement, sans avantage réel. Cette ligne doit s’inscrire dans la transition et la bifurcation écologique.

C’est pour ça que j’ai une crainte sur la méthode employée : j’ai l’impression qu’on fait les choses un peu à l’envers. On dit “il faut la ligne”, et ensuite on verra ce qu’on met dedans... puis, selon les contraintes financières, l’austérité, et les arbitrages du moment, on fera ou on ne fera pas.

Pour moi, c'est l'inverse : il faut d'abord déterminer ce qu'on veut faire circuler sur cette ligne, et ensuite mettre les moyens en adéquation. Et dans cette logique, je pense qu'il faut minimiser l'importance des gains de temps : ce n'est pas ça l'enjeu principal, l'enjeu principal c'est l'ambition écologique du projet.

Après, sur l'aménagement, il ne faut pas de gares "externes". Ce type de gare à 20 ou 30 km des communes est très destructeur (terres agricoles, emprise foncière, environnement). À Perpignan, visiblement, on a écarté cette idée, mais je m'intéresse aussi à Narbonne et à Béziers.

Après j'ai une crainte sur la desserte. Combien d'arrêts y aura-t-il à Perpignan ? Est-ce que le nombre d'arrêts va diminuer ? Parce que si c'est le cas, les gains économiques et touristiques sont à relativiser, et il y a un risque que, dans le triangle métropolitain Barcelone–Montpellier–Toulouse, Perpignan devienne, par "effet tunnel", un angle mort de la métropolisation : une ville à l'écart, qui ne bénéficie pas de l'attractivité de la ligne.

Je veux insister sur la nécessité de garder le "doublet". Il ne faut pas qu'à moyen terme cette LGV transforme l'existant en friches ferroviaires, et qu'on dise dans 10 ou 20 ans : "cette ligne est obsolète, c'est fini". Il faut conserver ce double avantage du doublet ferroviaire.

Enfin, sur le sujet "creuser ou contourner" dans les massifs des Corbières, je n'ai pas d'avis arrêté pour le moment : il y a des dégâts écologiques possibles, donc il faut être prudent. Mais je le redis : le fret n'est ni "en option", ni "une option". Merci.

Stéphane Lubrano - SNCF Réseau

Sur la mixité, je me suis peut-être mal exprimé. Cette année, la concertation ne porte pas sur le tracé : on est bien sur le choix "mixte ou pas mixte". On choisit les fonctionnalités avant de choisir le tracé de la ligne. On a souhaité, côté SNCF Réseau, travailler comme ça parce qu'on sait très bien que, dès qu'on travaille sur un tracé, on raisonne surtout : "est-ce que ça va passer près de chez moi, ou pas ?" Et quelque part, on oublie les fonctionnalités. Donc là, on a souhaité revenir à l'essentiel : quelle fonctionnalité on veut faire assumer à cette ligne. Et après, on discutera du tracé.

Sur la desserte de Perpignan : aujourd'hui, quand on regarde les prévisions de trafic, d'ici la mise en service de la phase 2, on va avoir entre 2 et 3 fois plus de TGV qui devraient s'arrêter à Perpignan. On a vraiment, dans toutes les études de trafic qu'on mène, une augmentation très significative de la desserte de Perpignan, parce qu'un très grand nombre de TGV seront aussi terminus Perpignan.

On a aujourd'hui très peu de TGV qui vont vers l'Espagne : on n'a pas, dans toutes les études, une augmentation spectaculaire de ce nombre de TGV. En revanche, on a une augmentation très importante de la desserte. Et même les TGV qui sont prévus pour aller en Espagne — qu'ils soient exploités par Renfe ou par SNCF Voyageurs — s'arrêtent à Perpignan, parce que l'intérêt, hormis quelques minutes gagnées, c'est d'aller chercher un potentiel commercial en termes de voyageurs : une entreprise ferroviaire va chercher à remplir ses trains. Donc aujourd'hui on est bien dans cette optique-là.

Animation - Estelle Brasseur

Je tiens à dire qu'on aura des représentants espagnols lors de la table ronde, donc on pourra échanger aussi avec eux sur ce sujet. Qui veut maintenant s'exprimer. Monsieur là-bas.

Intervention du public - Fédération pour les espaces naturels et l'environnement catalan

Bonsoir. Après tant d'années, on en est encore à se poser la question du mixte : c'est un peu drôle. Si vous pensez que c'est ce soir que le débat se décide, j'espère que tout le monde est pour le mixte. Donc cette question-là est tranchée : il faudrait qu'elle disparaisse, peut-être, des plaquettes.

Pour la Fédération des espaces naturels — et même France Nature Environnement — le train est évidemment très important par rapport à la voiture. La question des voyageurs, pour les habitants, est importante, et il faudrait que ce projet soit accompagné du train du quotidien : un train qui nous permette d'aller, par exemple, de Gérone à Narbonne de façon continue. Ça ne peut pas se faire avec la voie LGV actuelle.

D'ailleurs, c'est intéressant de savoir quel est le trafic sur cette voie TGV : parce qu'à 70 euros la place pour aller de Perpignan à Barcelone, je vais vous dire, on va mettre beaucoup d'autocars sur les autoroutes — et c'est ça qu'il faut éviter. Il faudrait que le train — la LGV, ou le train du quotidien — permette aussi aux Roussillonnais de passer en Espagne à un tarif correct, et de ne pas utiliser les autocars "Macron" qui vont proliférer (je les imagine autour des gares nouvelles).

Je crois qu'il y a une compensation à faire : on fait un nouveau projet, mais on n'a pas de garantie sur le train du quotidien. Nous portons, avec les associations de protection de la nature d'Espagne, le projet d'un train du quotidien entre Gérone et Barcelone par la côte : c'est vraiment très important.

Avant, il y avait le Talgo ; le Talgo n'a pas été remplacé. Maintenant, nous avons une rupture à Portbou, et cette rupture est anormale : il faut la corriger. Il faudrait que ça soit aussi une des politiques de cette ligne nouvelle, parce que sinon il va y avoir un écrémage. Et comme il est plus cher d'aller à Barcelone que d'aller à Marrakech, je vais vous dire : on va rester sur la route ! Voilà l'intervention que j'avais à faire. Merci.

Stéphane Lubrano - SNCF Réseau

Merci. La liaison TER avec l'Espagne ne dépend pas vraiment de la ligne nouvelle, si ce n'est que la ligne nouvelle permettra la circulation des TER à l'horizon de mise en service. Le matériel TER sera homologué et aura les équipements qui lui permettront de circuler aussi sur les lignes nouvelles.

Autant les TGV sont des services librement organisés, autant les TER sont du service de la Région : de la Région Occitanie, mais aussi de la Région Catalogne. Et il n'y a pas que les TER d'Occitanie qui pourront aller en Espagne : l'inverse est aussi possible. Donc la ligne le permettra. Et on est bien d'accord : c'est pour ça que je vous parlais du doublet de lignes. Ce doublet est important parce qu'il va redonner de la capacité sur la ligne classique, pour que les trains du quotidien puissent circuler plus facilement, et qu'il y ait une augmentation du trafic de TER. La Région porte de manière très forte cette augmentation : c'est une volonté forte de la Région.

On est à un horizon 2040. Vous comprenez bien que nous — SNCF Réseau — on ne peut pas se prononcer à la place des autorités organisatrices. Mais en tout cas on doit s'assurer que l'infrastructure le permet, et elle le permettra.

Intervention du public - Organisation Énergie TGV

Bonjour, mesdames, messieurs. Je représente l'organisation Énergie TGV, d'ici, du Roussillon, et via Valence, de la part de Barcelone.

Je vous félicite, M. Lubrano, et tous les responsables qui ont parlé avant : sur la mixité, je suis tout à fait d'accord, comme l'ont évoqué d'autres personnes. Mais surtout, il faut compter avec la nouvelle proposition de l'Europe de faire des lignes à très grande vitesse : c'est-à-dire qu'on ne peut pas retenir la vitesse qu'on avait prévue — 130 km/h — avec des rampes de 35 %. Il faut revenir à 300 km/h pour faire la liaison Madrid-Barcelone-Marseille-Paris-Lyon, parce que c'est la nouvelle vision de l'Europe. C'est très important.

Pour le fret, je peux vous dire que c'est tout à fait pertinent de considérer aussi la ligne classique. Mais, au-delà, on a évoqué Port-Vendres bien sûr, il faut aller un petit peu plus loin, jusqu'à Cerbère.

Ce maillon offre une opportunité majeure. On a la volonté de faire le train transfrontalier, du train du quotidien transfrontalier — par exemple comme les trains qui circulent entre Milan et le Tessin, ensuite le TiLo — pour faire ce service qui peut desservir la population et améliorer tout ça. Et ça passe par la mise à l'écartement standard européen de la section entre Vilamalla et Portbou.

Pour tout ce qui est l'affaire des gares nouvelles, on peut vous donner notre expérience de l'Espagne : elle n'est pas bonne, avec les gares nouvelles. Mais, quand même, il faut faire les raccordements. Je ne sais pas si vous êtes au courant : je participe tous les jours à une réunion spécifique qu'on a dû faire pour l'aléa du tunnel de Ruiz, à 15 kilomètres de Barcelone. Mais les conséquences arrivent jusqu'à la frontière de l'Allemagne, et même la Pologne, parce qu'il n'y a pas tellement d'installations nécessaires pour gérer ce trafic international.

Et, en plus, si on va faire le repère ferroviaire jusqu'à Rivesaltes, le faisceau international du Soler n'est pas bien placé : il faudra le remettre en place, et voir d'autres possibilités de raccordement. En tout cas, on est tout à fait preneurs, et on vous donne toute notre impulsion pour faire que ça marche — et que ça marche vraiment.

Animation - Estelle Brasseur

Merci. Je tiens à dire que dans la table ronde, on va parler de la liaison transfrontalière. Je ne sais pas si vous voulez rajouter quelque chose Stéphane ?

Stéphane Lubrano - SNCF Réseau

Juste que la grande vitesse, elle est prévue. On n'est pas sur du 230, ni du 120 comme sur le CNM. On est vraiment sur du 300 km/h (grande vitesse) et du 100-120 pour les trains de fret.

Intervention du public - Syndicat CGT – Cheminots de Perpignan

Bonjour. La question, c'est au niveau de la mixité de la ligne. Je pense que tous les acteurs ici présents sont d'accord : le fret, c'est primordial. Donc se poser la question « est-ce qu'on va faire la mixité ou pas ? », si on veut vraiment développer le fret, ce n'est pas se reposer la question dans 20 ans, en ayant encore des problématiques pour faire passer le fret. L'Espagne est en train d'énormément investir sur le fret. Il ne faut pas qu'on bloque, en France, au niveau du ferroviaire, sur le fret.

Après, sur les propositions du fret : il n'est pas sans savoir que le syndicat des cheminots propose aussi de faire une plateforme sur Rivesaltes. On parle beaucoup de Port-Vendres, mais Port-Vendres est bloqué. Donc, si on veut développer le fret, il faut qu'on passe par une plateforme : notamment la proposition de Rivesaltes. J'ai vu qu'il y avait une sortie fret sur Rivesaltes : il faut l'intégrer dans les schémas futurs.

Et puis, mettre en concurrence la LGV et la ligne côtière, comme j'ai entendu... non : la ligne côtière, c'est vraiment du train du quotidien. Ce n'est pas une question de la mettre en concurrence.

Et au niveau des gares : mettre des gares tous les 30 ou 60 km sur une LGV, personnellement, je ne vois pas l'intérêt.

Stéphane Lubrano - SNCF Réseau

Je ne sais pas si cela appelle une réponse. Sur le dernier point : la ligne nouvelle ne va pas remplacer la ligne classique. On est bien sur une complémentarité des deux.

Et, autant pour le transport du quotidien — train liO — que pour le fret de proximité : on est bien sur les plateformes du Boulou, Saint-Charles, Port-la-Nouvelle. On est bien sur la nécessité d'avoir ce fret de proximité, et la capacité libérée sur la ligne classique va donner des solutions de meilleure qualité, et plus nombreuses, pour développer ces trafics de fret de proximité.

Intervention du public – Secrétaire général FO (Pyrénées-Orientales) | Vice-président délégué du CESER Occitanie

Bonsoir à toutes et à tous. Je salue le travail conjoint des collectivités sur ce sujet : pour une fois que, dans ce département, on arrive à parler d'une seule et même voix, c'est une bonne chose.

Sur la première question portée au débat public, sur la mixité : c'est mille fois oui, pour plusieurs raisons. La première, c'est qu'il y a une attractivité et une complémentarité des lignes sur le volet touristique, et nous en avons pleinement besoin.

Et, au-delà de l'enjeu environnemental, le fret ferroviaire est un signal fort en matière de développement industriel : développement industriel que nous portons, à FO, sur ce département. Je pense qu'au-delà de ce vecteur de développement économique sur le département, on doit arriver aussi à utiliser cette LGV comme un nouveau levier de développement industriel sur le département. Ça ne doit pas servir qu'au tourisme — Brice Sannac sera d'accord avec moi : ça doit servir au tourisme, mais pas qu'au tourisme. Il doit y avoir aussi la possibilité de développer de l'industrie sur ce département. En tout cas, c'est ce que nous portons, nous, comme vision.

Au-delà de cela, je voulais aussi avoir un message à l'endroit de la SNCF : attention cependant à la tarification des trajets qui seront proposés au grand public. Aujourd'hui, prendre l'avion, c'est moins cher que de prendre le train. Et ça pose une problématique dans l'opérationnalité de ce déploiement de LGV. Voilà les premiers mots que je souhaitais porter à la connaissance de cette soirée. Merci.

Stéphane Lubrano - SNCF Réseau

Sur la tarification, effectivement, nous sommes SNCF Réseau — pas SNCF Voyageurs — mais je comprends le sujet.

Intervention du public - Rivesaltes - Exploitant agricole

Bonjour. Je voulais réagir un peu sur le fret. Moi, c'est une ligne que j'utilise quotidiennement l'été. Je pense que c'est important de développer davantage le fret, parce qu'aujourd'hui on a des contraintes horaires. Et si on avait un volume de trains plus important, ça permettrait de développer d'autant plus l'activité sur Saint-Charles.

Après, j'ai de grosses interrogations sur mon exploitation, parce qu'au nord de Rivesaltes, entre Rivesaltes et Espira-de-l'Agly, il y a beaucoup de lignes qui sont dessinées aujourd'hui sur le tracé. J'ai un entrepôt de 8 000 m² sur lequel on conditionne, on expédie les fruits. Et, sur le tracé actuel, je me retrouve coincé entre deux lignes de TGV, et sans accès à l'exploitation.

C'est un entrepôt sur lequel on travaille autour de 2 000 tonnes de fruits : c'est une dizaine de camions quotidiens qui passent. Est-ce que ça a été identifié, déjà, qu'il y avait un entrepôt sur le trajet ? Est-ce qu'on pourra garder un accès poids lourds ? Voilà : savoir un peu où on va. Parce que c'est un bâtiment qui vaut à peu près 10 millions d'euros : ça serait embêtant de le déplacer. Et je préfère me signaler maintenant, et voir ce qu'on peut faire pour qu'il soit encore fonctionnel à l'avenir.

Animation - Estelle Brasseur

Merci. On n'a pas détaillé l'ensemble des réunions : c'est vrai que, ce soir, on n'a pas parlé des enjeux environnementaux et agricoles du projet, parce que ce n'est pas la thématique de la réunion. Mais il y a des réunions spécifiques : il y a deux réunions sur les enjeux agricoles et plusieurs réunions sur les enjeux environnementaux.

Stéphane Lubrano -SNCF Réseau

Juste vous dire qu'effectivement, la ligne intercepte un certain nombre de réseaux : RTE, GRDF, France Télécom, les réseaux routiers... Et, bien entendu, on rétablit les réseaux. On ne rétablit pas tous les chemins vicinaux, mais s'il y a des dessertes — notamment d'installations industrielles, commerciales, ou même d'habitations — on se doit de rétablir des accès pour que vous puissiez continuer à exploiter vos bâtiments. Ou alors il faudrait qu'il y ait une contrainte technique telle que ce soit impossible, mais, à ma connaissance, ça n'est jamais arrivé sur la phase 1. On n'en est pas, aujourd'hui, à ce niveau-là sur la phase 2, parce qu'on n'en est pas au tracé. Mais ça sera pris en compte et étudié.

Animation - Estelle Brasseur

Et il y a notamment, à Rivesaltes, le 28 mai, une réunion spécifique sur les enjeux agricoles, avec un zoom sur les Pyrénées-Orientales. Alors j'ai vu que monsieur, vous souhaitiez prendre la parole. Et après, on enchaîne : parce qu'on a cinq acteurs économiques du territoire qui ont fait le déplacement, et il faut leur donner la parole.

Intervention du public - Président des Jeunes Agriculteurs

Bonsoir. Je suis le président des Jeunes Agriculteurs. Je suis conscient des multiples intérêts que comporte ce projet : en termes de structure, c'est un projet d'avenir, un projet économique.

Mais permettez-moi d'être tout aussi direct : l'agriculture de notre territoire sort de plusieurs années difficiles. Dans notre département, nous avons perdu près de 4 500 hectares de vignes, et aujourd'hui, ce sont près de 19 500 hectares de friches. Ce n'est pas qu'un chiffre : c'est un fardeau.

Nous ne sommes pas ici dans une posture d'opposition, nous sommes ici dans une posture de responsabilité. Mais nous ne tolérerons pas qu'une fois de plus, les agriculteurs soient la variable d'ajustement économique de ce type de projet.

Ce que nous demandons est clair :

- de la transparence totale sur les tracés, sur les impacts ;
- un accompagnement anticipé, construit avec le terrain, qui prenne en compte la déstructuration de nos outils d'exploitation pour nous aider à les restructurer ;
- un accompagnement économique à la hauteur des pertes réelles : pas une compensation théorique.

Parce que derrière chaque hectare, il y a une exploitation, il y a des familles, il y a une économie locale. Je suis là aujourd'hui avec une volonté simple : travailler ensemble. Mais travailler ensemble, ce n'est pas simplement informer : c'est co-construire, c'est anticiper, c'est respecter les équilibres agricoles existants.

Nous serons présents dans ce processus non pas comme des spectateurs, mais comme des acteurs et des relais du terrain. Et soyons-en certains : nous serons là pour faire le lien, mais aussi pour défendre la réalité agricole de ce territoire. Merci.

Stéphane Lubrano - SNCF Réseau

Merci. Effectivement, vous êtes dans la co-construction : c'est ce que nous souhaitons aussi. On sait qu'une grande infrastructure de transport linéaire a un impact : sur l'environnement, sur l'agriculture, sur le milieu humain — que ce soit la partie acoustique, ou l'impact sur les bâtis qu'on va devoir racheter.

Donc oui : il y a un impact. Il y a une nécessité de travailler avec le territoire, pour déjà le réduire, l'éviter si on peut avec les tracés ; le réduire après ; et puis, ce qu'il reste à compenser : travailler avec vous. Et notamment sur la partie agricole : on travaille sur la phase 1 avec la SAFER et avec les chambres d'agriculture. Donc on travaille avec ce milieu agricole.

La loi nous impose aussi, in fine, pour l'impact qu'il reste — qu'on n'a pas pu éviter — d'avoir un fonds de compensation, des mesures compensatoires agricoles : le projet met à disposition du territoire, via des appels à projets. Sur la phase 1, on est autour de 14 millions d'euros. Sur la phase 2, on pourrait avoir le double, à peu près, au regard des impacts. Donc on aura des fonds. Et sur ce qu'on n'a pas pu éviter, on continuera à travailler avec le milieu agricole via la SAFER et via la chambre d'agriculture, pour arriver à compenser au maximum les pertes qu'on n'a pas pu éviter. On est bien dans la co-construction. Et si vous souhaitez rester en contact et participer à toutes les réunions de cette phase, mais aussi l'année prochaine sur la partie tracé, bien entendu, on travaillera avec vous.

4. PRESENTATION DES ENJEUX SOCIO-ECONOMIQUES DU PROJET

Animation - Estelle Brasseur

Alors merci à vous pour ces premiers échanges. Je vous propose qu'on passe au cœur de notre sujet, sur les enjeux économiques et touristiques.

Stéphane Lubrano - SNCF Réseau

Sur les gains de temps : l'un des enjeux socio-économiques, c'est la réduction des temps de trajet, qui renforce l'attractivité du territoire. Aujourd'hui, on estime à 39 minutes le gain de temps cumulé phase 1 + phase 2 entre Montpellier et Perpignan. Cela permet de relier plus rapidement ces deux grandes villes, et au-delà. Cela contribue aussi à désaturer la ligne existante. C'est important pour les transports du quotidien, mais aussi pour le fret de proximité.

Par ailleurs, nos études de prévision de trafic à l'horizon 2040 indiquent un triplement de la desserte TGV de Perpignan, ce qui constitue un point important pour le développement du territoire et son accessibilité. Ce n'est pas seulement vers Paris, Lyon, Marseille ou Barcelone : c'est aussi l'amélioration des relations entre les agglomérations de la région et, plus largement, entre les gares grandes lignes d'autres régions.

Selon les scénarios étudiés et les calculs réalisés, les gains liés au projet de la deuxième phase (et non de la phase 1) représentent 2 à 2,3 millions de voyageurs supplémentaires : c'est le trafic induit par cette deuxième phase, donc autant de voyageurs à capter pour les territoires. Les gains sont différenciés selon les territoires (Béziers, Narbonne, Perpignan).

Pour Perpignan, les calculs montrent une augmentation de 1,3 million de voyageurs par an. Aujourd'hui, la gare accueille 2,2 millions de voyageurs par an ; elle passerait à 3,5 millions après la réalisation de la phase 2. Il y a donc un potentiel important de desserte, de clientèle et de tourisme avec ce projet de phase 2. Ces effets se constatent une fois la ligne construite, mais il y a aussi toute la phase chantier, qui compte pour le territoire.

Sur la phase 1, puisqu'on va lancer l'appel d'offres, un forum fournisseurs a été organisé pour réunir les entreprises susceptibles de répondre. Lors de ce forum, la Région, l'État et la métropole de Montpellier ont exprimé de fortes attentes sur l'impact territorial des chantiers : ce que ces chantiers doivent apporter en termes d'insertion et de développement économique.

À ce stade, les estimations sont de 3 000 à 5 000 emplois directs sur la phase 1, et 7 000 à 10 000 emplois au total en intégrant les retombées indirectes (logement, hôtellerie, fourniture, entreprises locales). Le développement économique n'est donc pas uniquement lié à la mise en service : il est aussi important pendant le chantier. Collectivement, dans l'appel d'offres et dans les exigences fixées aux concepteurs-réalisateur (titulaires du marché), l'enjeu est de privilégier l'emploi et les compétences du territoire.

Enfin, l'infrastructure est au service du territoire : elle permettra des gains de temps, des gains de voyageurs, et le chantier aura un impact économique. Mais il faut aussi que le territoire s'y prépare.

On parlait des gares nouvelles : une gare nouvelle, à elle seule, ne suffit pas à développer un territoire. Sans projet de territoire autour, elle n'est pas le gage d'un développement. Il faut donc préparer l'arrivée du TGV.

Compte rendu réunion thématique – Enjeux économiques et touristiques – Perpignan – 15/04/2026

Des démarches sont en cours, notamment avec la SNMP et son directeur général, présent ce soir, pour regarder, dès la phase 1, comment mobiliser les acteurs du territoire, afin que l'arrivée du TGV soit une réelle opportunité et que le territoire en engrange la majeure partie des bénéfices. C'est aussi une phase importante avec les acteurs économiques.

5. ECHANGES AVEC DES ACTEURS DU TERRITOIRE

Animation - Estelle Brasseur

Merci, Stéphane Lubrano. Vous restez avec nous pour pouvoir répondre aux questions. Maintenant, je vais appeler nos cinq acteurs économiques du territoire. Merci à vous pour votre patience. J'appelle :

- **Jeanne Bru**, Ad'OCC (Agence d'attractivité et de développement Occitanie)
- **Jean-Louis Chauzy**, Eurosud Team, président du CESER Occitanie
- **Jordi Fuster**, Barcelona Regional
- **Brice Sannac**, UMIH 66 Occitanie et CCI 66
- **Fabien Thob**, Cluster Ten Log

Merci beaucoup à vous, madame et messieurs, d'être présents parmi nous ce soir, et de venir partager votre vision, votre témoignage, sur les enjeux économiques et touristiques liés au projet LNMP. J'ai envie de démarrer avec vous. Jean-Louis Chauzy, vous êtes président d'Eurosud Team, une association de veille stratégique et de promotion des grands projets de transport dans le Sud-Ouest européen, et président du CESER Occitanie. Que peut apporter ce projet au territoire régional, et au-delà, notamment en termes de développement économique global ? Une première introduction macro. Et, à chaque fois, la règle : trois minutes d'intervention chacun. Merci à vous, monsieur.

Président d'Eurosud Team, président du CESER Occitanie – Jean-Louis Chauzy

J'apporterai une expérience globale, puisque l'association Eurosud a été créée par l'ancien président de la Région Midi-Pyrénées, Marc Censi, quand Michel Rocard, président du comité interministériel d'aménagement du territoire (CIAT), a souhaité que les grandes métropoles du Sud-Ouest (Bordeaux, Toulouse, Montpellier) aient accès à la LGV, on était après l'élargissement de l'Espagne : le troisième élargissement. L'Europe a mis le Fonds de cohésion pour permettre à l'Espagne et au Portugal de financer les autoroutes, la LGV et l'aéroport. La France a longtemps expliqué aux Espagnols ce qu'ils devaient faire ; aujourd'hui, ce sont les Espagnols qui expliquent ce que nous devons faire, nous, pour y arriver.

La deuxième remarque, c'est que sinon, d'ici peu, il ne se passe rien : le train va plus vite, il passe, il s'arrête, il s'en va. Et si on anticipe, on peut faire un peu mieux. Pourquoi faut-il faire un peu mieux ? Parce qu'on est dans un département que je connais un peu mieux depuis la fusion : c'est un peu le « Finistère » de la France — c'est au bout. Mais c'est aussi le département qui symbolise tous les défis de la nouvelle région : l'excellence et la pauvreté, le soleil, la mer, mais une monoactivité — ou presque.

Il faut faire en sorte que la chance d'avoir cette LGV soit mixte : et c'est bien sûr le fret. Je vous rapporte le dernier rapport de la Cour des comptes européenne, qui explique que s'il ne se passe rien dans ce corridor-là, les fonds que nous avons partiront ailleurs : il y a moins d'argent au niveau européen, et plus de demandes.

J'ai fait deux symposiums européens — un à Lyon, un à Bruxelles — sur le sujet. Et on était aux premières loges : quand on devait montrer comment progresser, on a été obligés de montrer les autoroutes et les camions — sur deux voies sur trois, bientôt trois. On va bientôt faire des autoroutes à étage ! Et il faut intégrer — c'est l'intérêt aussi de revisiter le projet dix ans après — la transition énergétique. Il faut que, par rapport à l'intervention du jeune agriculteur — je connais bien leur président, Pierre Hilaire, qui siège dans mon assemblée, au bureau du CESER —, on n'ajoute pas un malheur à toutes les crises que vous avez eues.

Il faut, par anticipation, préserver et anticiper toutes ces questions-là. Mais moi, le seul message que je veux vous faire passer aujourd'hui, c'est : savoir anticiper l'évolution économique et les mutations. Et je reviendrai après sur le modèle financier : ne pas le remettre en cause. Parce que, vu de Paris, la province, et le Midi, on n'est pas pressés : « Vous attendez. » Non : on ne peut plus attendre, pour toutes les raisons que vous avez évoquées.

Animation - Estelle Brasseur

Merci, monsieur Chauzy. Je crois que tout le monde est d'accord ce soir : on ne peut plus attendre. Vous avez évoqué la monoactivité du territoire, et j'ai envie de me tourner vers vous. Vous êtes directrice de l'attractivité touristique et BtoB à l'agence d'attractivité et de développement de la Région Occitanie, Ad'OCC. Commençons par les enjeux touristiques du projet : quel potentiel de développement touristique pourrait-il apporter à la destination Occitanie sur laquelle vous travaillez ?

Directrice attractivité touristique & BtoB (Ad'OCC) – Jeanne Bru

Bonsoir à toutes et tous, et merci pour cette invitation. Sans vouloir vous envahir de chiffres sur l'activité touristique régionale, je souhaite partager avec vous quelques éléments de contexte : le poids de l'économie touristique — la deuxième économie régionale. Clairement, un poids lourd pour notre territoire, pour l'Occitanie.

Pour donner le poids, en termes de nombre de nuitées : on a enregistré, en 2025, 229 millions de nuitées touristiques en Occitanie. On est clairement une destination qui pèse lourd dans le paysage touristique français et européen. Au-delà de ces chiffres, je souhaite aussi souligner que la stratégie touristique de la destination n'est pas seulement d'aller vers plus de volumes et plus de chiffres : c'est aussi de travailler vers un tourisme toujours plus responsable et respectueux, en lien avec les habitants, l'environnement et les territoires.

C'est en ce sens qu'on a travaillé des dispositifs très concrets, au bénéfice des habitants et des voyageurs, à travers notamment les mobilités décarbonées au sein de la Région : tout le réseau liO, la possibilité de voyager pour un euro les premiers week-ends du mois, les offres couplées train + vélo, et le pass Occitanie Rail Tour, qui permet, pour 10 euros par jour et par personne, avec un minimum de deux jours, de voyager à volonté, en illimité, sur tout le réseau régional Occitanie.

Autant d'offres concrètes qui pourraient parfaitement se coupler avec le projet de ligne à grande vitesse, pour permettre d'offrir, à la fois aux habitants qui voyagent en région, et au public — aux clientèles nationales et internationales —, de voyager en train de la façon la plus optimisée et décarbonée possible. Donc clairement, il y a déjà cette offre concrète sur le territoire.

Si on va un peu plus loin dans l'analyse : quelles sont, aujourd'hui, les clientèles touristiques de l'Occitanie ?

On a quatre typologies :

Compte rendu réunion thématique – Enjeux économiques et touristiques – Perpignan – 15/04/2026

- 49 % de nos voyageurs viennent de la France : une part importante de voyageurs français.
- 15 % des nuitées sont générées par les habitants de l'Occitanie. qui peuvent voyager en train ou pas.
- En termes de clientèle internationale, un quart des nuitées est généré par des clientèles européennes.
- Et puis on a des clientèles extra-européennes, internationales : elles ne représentent « que » 11 % des nuitées.

Mais je tiens à souligner que ces clientèles voyagent parfois à des périodes moins fréquentées par les clientèles nationales : c'est ce qui fait aussi la complémentarité, et l'intérêt, puisqu'on travaille avec les destinations et les professionnels sur un tourisme qui s'étale tout au long de l'année. Le but n'est pas de focaliser sur l'été : c'est au contraire de diffuser le bénéfice de cette activité touristique tout au long de l'année. Et si on regarde ces chiffres : le top des provenances de ces voyageurs, six bassins de provenance sur dix en national seraient concernés par cette ligne à grande vitesse ; la totalité de nos marchés européens pourrait en bénéficier.

Et pour les clientèles extra-européennes, ce sont des clientèles qui arrivent sur des long-courriers dans des aéroports internationaux : Paris, Nice, Marseille, mais aussi Barcelone — évidemment —, qui est une porte d'entrée européenne importante. Nous sommes voisins de nos amis espagnols, et évidemment que cette ligne à grande vitesse présente un grand intérêt pour eux. Vous l'avez compris : c'est parfaitement lisible. Ce sont des clientèles qui ont des affinités avec l'Occitanie, et qui peuvent venir plus nombreux, et surtout envisager ce fameux report modal.

Animation - Estelle Brasseur

Alors, on parle développement économique ce soir : quelle filière touristique — et quelle filière économique — pourrait en bénéficier, tout particulièrement ?

Directrice attractivité touristique & BtoB (Ad'OCC) – Jeanne Bru

Je crois qu'en termes de filière touristique, on a beaucoup parlé du tourisme autour du littoral : ça fait partie des réflexions et ça a certainement motivé ce projet. Au-delà de ce tourisme littoral, qui aujourd'hui, en Occitanie, se décline sous différentes formes et va bien au-delà du tourisme balnéaire, les espaces et destinations littorales travaillent justement leur attractivité tout au long de l'année, auprès des publics. On a aussi :

- les sports nautiques (avec des spots de notoriété nationale et internationale : voile, kite, etc.) ;
- On a également une déclinaison autour du tourisme à vélo, qui se développe et prend un essor conséquent. On a, tout proche du tracé, l'itinéraire européen « La Méditerranée à vélo », qui traverse le territoire. En Occitanie, on a des territoires d'excellence en matière de pratique du vélo : ce sont les Terres de vélo Occitanie, que je vous invite d'ailleurs à découvrir. Et tout au long de ce parcours, on a Terre de vélo Pyrénées Méditerranée, Perpignan Méditerranée, Gruissan... On a vraiment des territoires qui se sont mobilisés autour de cela, donc une attractivité du littoral via la pratique du vélo.
- On a également des centres de thalassothérapie. Ne les oublions pas, parce qu'ils sont atypiques et ont chacun leur spécificité.

Donc, autour de ce tourisme littoral, il y a finalement plusieurs formes.

Il me semble aussi important de souligner l'intérêt de la filière œnotouristique, puisque le tracé de cette ligne traverse encore de nombreux terroirs et appellations viticoles, au cœur des vignobles du Languedoc, des

Corbières, de La Clape, de Fitou, et des vins du Roussillon : une grande richesse et une grande diversité d'expériences œnotouristiques pour les voyageurs, avec des professionnels engagés, déjà structurés, qui peuvent accueillir et recevoir.

À titre d'exemple, je pense à Village Castigno, à Saint-Pierre-de-Serjac, à Château l'Hospitalet autour du Narbonnais dont les vins de Gérard Bertrand ont une notoriété réelle au niveau national et international. On a aussi le domaine Riberach, également dans les Pyrénées-Orientales. Ce ne sont que des exemples, parce que l'offre est très large, mais clairement, sur la filière œnotouristique, il y a un intérêt.

Enfin, pour terminer, je souhaitais faire un focus sur le tourisme d'affaires. Dans l'univers urbain, hors métropoles — donc en excluant Toulouse et Montpellier, qui ont un tourisme d'affaires très particulier —, soyez assurés que ce tourisme d'affaires n'est pas concentré uniquement dans ces métropoles. Regardez : nous sommes ici dans un magnifique équipement de la ville de Perpignan, Perpignan Congrès Expo.

Aujourd'hui, en Occitanie, l'agence Ad'OCC fédère un réseau de plus de 130 professionnels du tourisme d'affaires. Nous travaillons avec eux tout au long de l'année, sous forme de clubs d'entreprises, avec un plan d'action très concret. Au quotidien, nous sommes en lien avec des porteurs de projets qui recherchent des lieux pour organiser leurs congrès, leurs séminaires, leurs rencontres annuelles, leurs conventions, ou des voyages de motivation. Sur ces quelques chiffres, on voit que le tourisme d'affaires représente, tout au long de l'année, entre 24 % et jusqu'à 55 % des nuitées générées dans l'économie régionale, ce qui traduit bien son poids réel.

Parmi les premiers critères qui ressortent dans les cahiers des charges des porteurs de projets, il y a la dimension RSE (qui est un impératif) et il y a l'accessibilité, notamment le temps de trajet à partir du point de départ.

Or c'est ce temps de trajet qui ouvre le potentiel des destinations choisies. Grâce à cette ligne à grande vitesse, toutes ces destinations qui se développent : la côte du Midi, Agde, Perpignan — qui souhaite développer le tourisme d'affaires — pourraient bénéficier de cet apport, en tout cas de ce potentiel.

Les professionnels se structurent, avec une offre d'hébergement organisée et des salles de réunion : toute cette offre est là. Il y a une vraie dynamique sur le tourisme d'affaires, et cette ligne pourrait permettre de l'amplifier.

Animation - Estelle Brasseur

Merci. Je crois que, effectivement, la frontière, c'est quatre heures : si on gagne 40 minutes sur quatre heures, on élargit la zone de chalandise potentielle de la destination Occitanie. Alors, j'aimerais maintenant avoir le regard du chef d'entreprise. Brice Sannac, je me tourne vers vous : vous êtes hôtelier-restaurateur sur la Côte Vermeille ; vous êtes président de l'UMIH des Pyrénées-Orientales (Union des métiers et des industries de l'hôtellerie), président de l'UMIH Occitanie, et vice-président de la CCI des Pyrénées-Orientales, que vous représentez ce soir.

Qu'est-ce qu'un projet comme la LNMP peut apporter à l'attractivité du territoire ? Et vous, en tant que professionnel de l'hôtellerie-restauration, qu'est-ce que vous attendez de ce projet ?

Président UMIH 66 Occitanie, vice-président CCI 66 – Brice Sannac

Nous, on attend déjà que les engagements qui ont été pris depuis très longtemps soient respectés. J'entendais quelqu'un dire : « C'est bien : ça nous permet de refaire une étude dix ans après, parce que ça a

changé. » Moi, j'aurais préféré qu'on ne fasse pas les études, et que ça ait été fait un peu plus tôt. Bon : maintenant, c'est fait, c'est fait — il faut qu'on avance. Mais il ne faut pas oublier qu'on a aussi perdu une partie de la population dans tous ces débats, dans cette absence de débats pendant une certaine période. On a perdu nos professionnels aussi ; il faut réexpliquer.

On voit qu'il y a des craintes qui montent, à droite, à gauche. Et on peut le comprendre, quand on voit un tracé. Moi, je monte souvent à Paris : mais notre tracé, en région Occitanie, ça va ressembler à un TER avec des arrêts partout. Ce n'est pas « un dû », le TGV. Je suis très heureux d'entendre ce que l'agence Ad'OCC dit, parce qu'on a un territoire qui s'est préparé, un territoire qui s'est structuré.

« Monoactivité », j'entends : mais ce n'est pas monoactivité, parce qu'on a l'agriculture. Et sans l'agriculture, le tourisme, c'est rien. On a une filière BTP importante ; on a une filière industrielle qui se développe. Et j'en profite pour saluer le président de la Chambre de commerce — qui ne peut pas être là — et que je représente ce soir. On a la filière nautique, sur laquelle on veut travailler. On a des outils ; on a le savoir-faire — il reste à le faire savoir.

Et je crois que le grand débat de demain, au-delà du tracé, ce sera les arrêts. Mais les arrêts, il ne faut pas être dans l'incantation — comme j'ai pu l'entendre : « Nous, on mérite un arrêt, il nous faut l'arrêt des trains. » Attendez : je ne vais pas dire à Trenitalia, à Renfe, à la SNCF : « Vous vous arrêtez. » S'il n'y a pas de voyageurs, à un moment... Il faut une réalité économique. Et la réalité économique, c'est à nous de la créer, dans ce territoire. C'est à nous de créer l'envie des visiteurs de venir consommer, travailler, vivre, et découvrir ce territoire fabuleux.

C'est une opportunité merveilleuse. Quand je vois le doublement du nombre de voyageurs à Perpignan — quasiment : on passe de 2 à 3,5 —, c'est merveilleux. C'est un territoire qui en a grandement besoin. Mais se pose la question réellement du Narbonnais et du Biterrois. Et là, je prends ma casquette Occitanie : on se pose quand même tous un peu la question de ces multiples gares qui ressemblent davantage à des trophées, pour quelques élus, plutôt qu'à une vraie réalité économique — et un vrai enjeu économique. À l'heure où la France doit faire des économies, je ne suis pas convaincu que ce soit le meilleur calcul de construire une gare dans chaque prairie.

L'aspect écologique aussi nous interpelle. On a la chance, en région Occitanie — je parle sous le contrôle d'Agnès —, d'avoir des mobilités entre les villes, le dernier kilomètre, qui sont très développées. Je crois qu'on doit réfléchir : un projet de territoire, tous ensemble, des passionnés, pragmatiques et ambitieux. Et à partir de là, on va réussir à monter en puissance cette destination. C'est l'avenir du tourisme en France. Je suis convaincu, parce qu'on a une vision, parce qu'on le fait avec le cœur, et parce qu'au sommet, on a une conscience un peu plus écologique que d'autres. On a un territoire qui est protégé.

Après, j'entends l'Espagne : je suis très heureux quand je vois des chiffres. Notre premier marché, ce n'est pas l'Espagne. On parle de tourisme marchand, ou de tourisme non marchand : ce sont deux choses différentes. Et on doit aller là où on va pouvoir créer de la valeur ajoutée, pour améliorer la condition de vie de nos habitants et de nos entreprises.

Animation - Estelle Brasseur

Merci. On le voit : ce projet rayonne en Occitanie, au national, et au-delà. Il nous a paru intéressant d'avoir le regard de nos voisins espagnols — on a déjà beaucoup parlé de liaisons transfrontalières. Merci, Jordi Fuster, d'être avec nous ce soir. Vous êtes directeur des transports de Barcelona Regional, l'agence de développement urbain de ce qui correspond, dans notre jargon français, à la métropole de Barcelone, ainsi qu'à la mairie de Barcelone : les deux ensembles.

Directeur des transports (Barcelona Regional) – Jordi Fuster

Bonjour, je vais vous dire deux choses. Ça ne marche pas si on n'a pas des horaires qui fonctionnent. Aujourd'hui quand nous arrivons en voiture, nous ne pouvons pas nous déplacer en train car nous n'avons pas le train pour rentrer. Et pourtant, ce qui est important, ce sont les horaires, et aussi les correspondances. En ce moment, les deux réseaux — le réseau espagnol et le réseau français — sont deux réseaux indépendants. Il y a très peu de trains qui traversent la frontière : pour la ligne conventionnelle, et aussi pour la ligne à grande vitesse.

Donc oui : c'est important qu'il y ait des trains qui arrivent à Perpignan ; des trains qui arrivent à Figueras, à Girona ; et des correspondances avec les trains régionaux des deux pays.

Une autre chose que j'ai remarquée : l'importance de l'aéroport de Barcelone. L'aéroport de Barcelone est le troisième d'Europe, avec les liaisons aériennes avec différentes villes et différents pays d'Europe.

Et une chose importante aussi : la gare. Nous croyons qu'avoir la gare hors de la ville, se déplacer vers une gare, c'est un problème. Nous avons un problème à Tarragone : la gare est à 20 km. Et ces gares ne marchent pas.

Animation - Estelle Brasseur

Alors merci. Je crois que nous avons balayé les enjeux touristiques, et l'importance de l'offre de services. Je reviens vers vous, Brice Sannac : quel type de projet LNMP serait le plus utile pour le territoire et pour son attractivité touristique — en termes de desserte, de circulation et de transport de marchandises ?

Président UMIH 66 Occitanie, vice-président CCI 66 – Brice Sannac

Déjà : celui qui arrive en premier, donc le plus vite. Une industrie touristique fonctionne sur un territoire quand elle est acceptée par ses habitants. Je rêve que l'industrie touristique ne pèse plus que 20 % du PIB du département. Il ne faudra pas dire qu'on s'est appauvri : ça voudra dire que les autres se sont enrichis. On l'a vu avec la crise de l'eau : c'est toujours difficile, pour des populations — et vous l'avez vécu vers Barcelone —, d'accepter d'avoir des visiteurs qui viennent, qui peuvent prélever de la ressource, qui consomment, alors que sur le territoire, on a une grande pauvreté. Je crois que la vraie thématique de tout ça, c'est : comment mieux vivre dans vingt ans, grâce à un outil structurant.

Une industrie touristique sur un territoire qui n'a pas d'industrie, qui n'a pas d'agriculture, qui n'a pas de commerce : c'est une industrie touristique un peu « fake ». C'est les villages vacances qu'on peut avoir partout, et avec des clients qui restent en intérieur parce qu'à l'extérieur, il n'y a rien à voir, rien à faire.

Notre précédent président de la CCI parle souvent des Pyrénées-Orientales comme étant « bénies des dieux » au niveau des transports. Il fait rigoler tout le monde. Il a raison. Vous avez Barcelone, aéroport international, à une heure et quart, une heure et demie — selon la vitesse à laquelle vous roulez, monsieur le préfet... je parle des routes en Espagne. Vous avez Perpignan, qui vous amène directement à Paris. Vous avez Montpellier, Toulouse, qui sont des aéroports régionaux, mais à vocation européenne. Ça veut dire que, je pense, le département des Pyrénées-Orientales est mieux desservi en aérien que 80 % de la population française. À partir de là, on change un peu le prisme, et on objective notre situation.

Ce qui nous manque : je vais vous le dire très honnêtement... je ne suis pas convaincu que ce TGV va nous faire gagner un temps fou — surtout si on met des gares tous les trois kilomètres. Mais peu importe : il va

envoyer un message, un message clair de proximité. Et il va enfin confirmer l'investissement qu'il y a eu : la gare TGV... c'était 2009, à peu près. J'avais 19 ans, j'en ai 36 : le TGV, on m'en parle depuis que je suis né.

Il y a un côté honneur de ce département, aussi, à enfin être desservi. Mais on sort de l'incantation : les acteurs sont au rendez-vous, des efforts ont été faits. Après : le tourisme, le tourisme d'affaires, évidemment. Le tourisme hors saison : faire venir plus de monde entre le 15 juillet et le 15 août, ça ne sert à rien. Faire venir du monde au mois de juillet, tout le monde sait le faire. Il ne faut pas être très intelligent : c'est les faire venir au mois de janvier qui demande un peu de travail. Et un outil comme ça peut nous permettre, avec le télétravail, les RTT, avec la fibre optique déployée partout dans le département, d'avoir des salles dans les hôtels adaptées au télétravail. C'est-à-dire que le mari, l'épouse et les enfants viennent un jour plus tôt ; il y en a un qui doit travailler dans une salle, il peut bosser à distance.

On a cassé les codes. A nous aujourd'hui d'avoir un outil qui structure, qui nous permet d'avoir plus de monde tout au long de l'année. On a perdu 3 millions de nuitées marchandes depuis l'avant-Covid. L'objectif, aujourd'hui, c'est d'en gagner 5-6. On a de l'ambition, nous les professionnels. Nous avons investi : on y est allés de nos deniers personnels, sur cette destination, parce qu'on y croit.

Maintenant, il faut qu'on accélère, qu'on aille vite, et bien. Et qu'on fasse un projet... pas le projet — mon fils dirait — le projet « de chez Wish ». Non : ce n'est pas le projet « de chez Wish ». On ne va pas mettre une gare tous les trois kilomètres. On fait un projet structurant, qui a une vraie valeur ajoutée pour le consommateur et pour les exploitants.

Animation - Estelle Brasseur

J'aimerais maintenant qu'on aborde le transport de marchandises. On a beaucoup parlé de mixité de la ligne : c'est un autre enjeu économique, bien sûr, pour le territoire. Je me retourne vers vous, monsieur Chauzy, pour une introduction macro sur ces enjeux en termes de mixité de la ligne nouvelle par rapport aux besoins de transport de marchandises sur le territoire Occitanie.

Président d'Eurosud Team, président du CESER Occitanie – Jean-Louis Chauzy

Pour commencer, si on veut redevenir crédibles : il faut sortir d'une situation que vous avez expliquée. C'est-à-dire : il ne se passe rien. Il n'y a pas de fret ferroviaire entre Gérone et Perpignan : il n'y a rien. Donc il faut que la négociation reprenne, pour cette situation ubuesque où on se fait ramasser par le président de la commission d'orientation sur l'immobilité — quand on était réunis le 17 janvier à la préfecture de Bordeaux.

Vous parlez du fret : il ne se passe rien dans les Pyrénées. C'est stoppé. L'objectif doit être de mettre d'accord la SNCF, la Renfe, et les opérateurs, pour que les trains de fret reprennent — et que Bruxelles comprenne que le fret, on n'en parle pas que dans les conférences tous les dix ans : on veut vraiment devenir opérationnels.

Après, il faut s'entourer des professionnels de la profession, pour construire une offre de fret en correspondance avec les grandes villes. Parce que le challenge de cette affaire — et c'est pour ça qu'il faut en sortir très rapidement, pour avoir un signal —, c'est de dire que vous êtes au cœur du réseau de la grande vitesse au niveau européen. Mais ce n'est pas forcément pour aller toujours plus vite à Paris.

Je viens d'un département qui n'est pas très riche, l'Aveyron. Et un département qui ne repose que sur l'agriculture — chez moi, elle est très forte, elle tient tout —, mais l'agriculture ne peut pas tout tenir. Il faut une économie de production à côté. C'est à ça qu'il vous faut penser, pour professionnaliser — comme vous l'avez très bien expliqué —, parce que ça amènera de la valeur ajoutée, la filière touristique.

Mais il faut aussi lui ajouter d'autres potentiels. Vous avez des zones d'activité que la région a mis en avant. Des friches industrielles, peu. Vous avez de quoi accueillir une activité de production. Les usines ne sont pas ça aujourd'hui. Même Bosch Rodez : on peut s'asseoir au milieu des machines, vous ne tachez pas votre pantalon. Même constat. L'industrie est propre, parce qu'elle a intégré beaucoup de choses ; il y a beaucoup de robots.

C'est cette valeur ajoutée qu'il vous faut apporter. En même temps, vous ferez la promotion du département, qui trouvera interconnecté par la mobilité. C'est sur ces questions-là qu'il faut discuter aussi avec les logisticiens. Ce n'est pas simplement pour pouvoir passer les camions sur les trains. C'est pour qu'ils s'arrêtent et amènent de la valeur.

Je reprends une formule de Georges Frêche : « L'Eurorégion, j'y resterai si je vois une valeur ajoutée chez moi, pas toujours chez les voisins ». Il avait entièrement raison.

Animation - Estelle Brasseur

Alors justement, puisque vous parlez des professionnels et des logisticiens, je me tourne vers vous, Fabien Thob. Vous êtes secrétaire général de Ten Log, le cluster logistique d'Occitanie, qui représente notamment les transporteurs et les logisticiens. L'un de vos objectifs est d'accélérer le report modal. Tout d'abord, pourquoi est-ce important d'accélérer ce report modal ?

Secrétaire général (Cluster Ten Log) – Fabien Thob

Alors, tout d'abord, merci de votre invitation. J'ai remplacé au pied levé notre président, qui aurait dû avoir le plaisir d'être présent, monsieur De Bertier.

Pourquoi faut-il accélérer le report modal ? Déjà, en écoutant les débats depuis le début, il y a un choix dans la concertation sur la mixité — ou non — de la ligne. Et j'ai quand même l'impression que la mixité est bienvenue, presque plébiscitée. Donc c'est vrai que je me sens un petit peu inutile ici... mais, pour autant, on va donner quelques chiffres : ça reste intéressant.

Sur l'autoroute A9, on a 12 000 camions par jour qui traversent la frontière. Ce n'est pas rien : ça représente un gros volume. L'axe de l'A9 est bloqué de manière structurelle, et non pas ponctuelle : on le voit tous les jours quand on prend cette autoroute. Et si on le met en perspective avec la croissance d'ici 2050, on s'aperçoit qu'en Occitanie, la population va augmenter de plus d'un million d'habitants (de 6 à 7 millions). Ce qui représente un gros volume qui va être réparti dans toutes les agropoles. Une petite donnée, pour donner un ordre de grandeur : en transport, on estime qu'on doit transporter 100 kg de matière par jour, par habitant. On conçoit bien que, déjà, l'autoroute est saturée. Avec ce volume supplémentaire, je ne sais pas comment on va pouvoir faire, à terme.

Donc on arrive aux limites du modèle actuel — le modèle routier. La route est flexible, mais elle arrive à bout de souffle : on le voit avec les hausses de carburant, les hausses de péage, les contraintes réglementaires. Et au niveau de la profession, on a aussi une tension sur les ressources : notamment sur les chauffeurs routiers, qui deviennent de plus en plus rares à trouver et à former. Donc la route seule ne peut pas absorber toute la croissance des flux à venir.

Côté ferroviaire, actuellement, il y a une demande réelle des transporteurs. Pour autant, il nous manque beaucoup de sillons, et donc de capacités. Aujourd'hui, les transporteurs voudraient jouer le jeu ; mais, par manque de moyens, ils restent un peu refroidis par cette perspective — même si on a des acteurs présents (je ne veux pas les minimiser).

Ça permet de basculer sur les enjeux stratégiques. La stratégie nationale veut doubler le fret entre 2019 et 2030 : passer de 9 % à 18 %. Mais sans infrastructures qui permettent à ces marchandises de passer, l'objectif sera inatteignable. Sur l'aspect décarbonation, pour autant : on voit souvent le report modal comme une contrainte, comme une punition pour la route. Or, sur le fret, on a un vrai levier industriel. Il ne faut pas le prendre comme une contrainte, mais comme une adaptation nécessaire à un nouveau système logistique. Ce nouveau système logistique permet de sécuriser les flux. Les entreprises veulent de la fiabilité, de la prévisibilité, de la stabilité sur les coûts. Et ces données peuvent être mises en place avec des infrastructures dignes de ce nom, et ainsi faire venir les acteurs sur les trains.

Donc on le voit : le rail est un levier industriel très important :

- une massification qui permet de baisser les coûts unitaires,
- une capacité qui permet d'absorber la croissance à venir,
- une régularité qui permet de sécuriser les chaînes logistiques.

Animation - Estelle Brasseur

Vous venez de citer fiabilité, régularité : est-ce qu'il y a d'autres attentes des opérateurs et des logisticiens ?

Secrétaire général (Cluster Ten Log) – Fabien Thob

Pour accélérer le report modal, il faut donner envie. Il faut donner la possibilité, donner des moyens. Il faut créer de la capacité : c'est la condition numéro 1, pour aller chercher cette accélération du report modal.

La nouvelle ligne pourrait vraiment permettre de désaturer énormément cette contrainte, et relancer tous les opérateurs qui le souhaitent sur le train, sur des volumes beaucoup plus importants que ce qu'on pourrait avoir aujourd'hui. Parce que si on n'a pas la capacité, il n'y aura pas de bascule possible.

Cet outil pourrait également nous permettre de garantir la fiabilité. La fiabilité, c'est vraiment une attente des chargeurs qui veulent de la régularité, de la ponctualité. Ils veulent pouvoir savoir que le rail est prévisible et robuste aussi face aux aléas climatiques, ça on l'avait également noté tout à l'heure. On peut également assurer la compétitivité. Je l'ai dit tout à l'heure sur la massification des flux. Et effectivement, au niveau des trains, faire des trains très longs et très denses pour faire la massification. C'est vraiment un objectif d'alignement économique vis-à-vis de la route.

Enfin, il faut que ce soit pensé comme un système logistique à part entière. Et vraiment, ça a été déjà dit, je le redis, ce projet, c'est un projet qui peut être structurant pour le département, qui peut être structurant pour la région, qui peut être structurant pour les territoires, à condition effectivement de faire le bon choix dès le départ au niveau de la mixité fret + voyageurs.

Et je terminerai sur les bénéfiques. Bénéfice pour les transporteurs, on y gagne des nouvelles capacités, de la diversification des solutions et aussi une sécurisation des flux. Au niveau des entreprises et des chargeurs, elles vont chercher de la fiabilité logistique, de la visibilité à long terme et de la compétitivité renforcée.

Et enfin, pour les territoires, on peut effectivement espérer une réduction de la conjection, une amélioration de la qualité de vie et enfin une attractivité économique qui a déjà été développée autour de cette table ronde.

Animation - Estelle Brasseur

Merci. On va terminer notre table ronde avec vous, Jordi Fuster, pour avoir votre vision côté espagnol sur cette question de la mixité et du transport de marchandises.

Représentant transfrontalier – Jordi Fuster

Oui. Encore fois, je suis très content. Aujourd’hui, on parle du fret. Quand nous sommes venus, il y a 20 ans, ici, on parlait seulement de voyageurs. Et au moment où nous avons fait le cahier d’acteurs, nous avons parlé du fret, nous avons parlé aussi de la mixité. Et je suis content parce qu’aujourd’hui, 20 ans après, on parle de la mixité et du fret. Nous croyons que c’est important, la mixité. C’est important, le fret.

En ce moment, 2 000 poids lourds traversent la frontière chaque jour. Mais si on fait la mixité, si on met des trains de voyageurs à 300 kilomètres par heure et des trains de marchandises à 50 kilomètres par heure sur la même ligne, la capacité de la ligne baisse à 50 trains par sens. C’est beaucoup. Pourtant, nous croyons que c’est bon, la mixité. En ce moment, nous parlons d’un couloir à 4 voies. Je crois qu’on doit parler de ça. On doit parler d’un couloir à 4 voies : une voie actuelle, une voie pour les voyageurs, et dans ce champ, dans ce rendement, une autre voie pour les marchandises.

C’est difficile de mettre en horaire les marchandises et les voyageurs ensemble. Pourtant, nous croyons qu’on doit bien penser, bien étudier, et préparer aussi pour le futur.

Le changement climatique va faire monter le niveau de la mer Méditerranée. Il y a beaucoup de parties de la ligne actuelle qui vont être en dessous de l’eau. Nous croyons qu’on doit parler de ça. On doit voir plus loin et en parler.

Animation - Estelle Brasseur

Vous dépassez notre ambition. On parle de doublé de ligne, pas encore de quadruple de ligne, mais déjà le doublé de ligne du projet LNMP. Est-ce que quelqu’un souhaite intervenir sur ces enjeux économiques et touristiques ?

Intervention du public - Energie TGV

Alors, on parle de 14 000, il y a même des pointes de 18 000 poids lourds. Je peux vous dire qu’à Barcelone, les mardis du mois de novembre, il y a 37 000 poids lourds par jour. Il n’y a pas de route alternative non plus. Et à Valence, c’est presque environ le même résultat. Je peux vous dire que je travaille sur deux projets, C’est doubler, comme a évoqué M. Fuster, la ligne de contournement de Barcelone, pour le fret et la grande vitesse. Et un projet - pas de ferroutage d’autoroutes ferroviaires, parce que le ferroutage n’est pas la solution pour un nombre majeur de transports parce qu’il y en a plus de 3 000 qui viennent du sud de l’Espagne, de Murcia, et par là — puissent être mis sur des autoroutes ferroviaires, comme la RoLa (allemande ou suisse), pour arriver à minima jusqu’à Vilamalla, et si possible, arriver à Perpignan, dans les Pyrénées-Orientales. Parce que si jamais on a un incident encore plus fort, et avec cette augmentation de population, le trafic sera bloqué, complètement bloqué.

Alors voilà pourquoi on est absolument pour la mixité. Et ce que vient de dire M. Fuster, je sais que ça peut sembler un peu excessif, mais il faudra y penser et y revenir peut-être à un moment donné, parce que les chiffres sont spectaculaires. Et aujourd’hui, il faut d’autres installations, parce que ce qu’on a — surtout du côté des Pyrénées, au sud des Pyrénées —, on n’a pas les installations précises et nécessaires pour gérer tout ce trafic.

Il faut faire beaucoup de terminaux. Il faut faire des voies d'évitement, et même des régulations de corridors. Et ça, c'est un des enjeux de ce projet de ligne entre Montpellier et Béziers. Montpellier–Béziers, et bien sûr Perpignan. Alors, affaire à retenir.

Intervention du public

Je voulais remercier les intervenants de table ronde, parce que leur vision a été éclairante. Je voulais enfoncer encore une fois le clou sur les nouvelles gares. Moi, je partage le point de vue qui a été donné. À la limite, ça pourrait s'entendre sur Narbonne, parce que Narbonne est quand même un nœud en Occitanie. Mais en dehors de Narbonne, je ne vois pas l'intérêt de créer de nouvelles gares. Je pense que là aussi, gagner du temps sur une LGV et en perdre pour se rendre dans une nouvelle gare, je ne vois pas trop l'intérêt.

Ça rajoute aussi des éléments assez pragmatiques, mais je pense que concrètement, on a besoin de choses simples, lisibles et visibles du grand public, pour qu'on puisse être identifié encore plus.

Intervention du public- Syndicat CGT

Je crois qu'il a été question des horaires, mais je pense que quand on arrive à une gare, il faut qu'il y ait un plan de transport qui permette d'alimenter tout le territoire. On a de la chance, nous, dans les Pyrénées-Orientales : on a des lignes ferroviaires qui peuvent alimenter le Vallespir, le Fenouillèdes et la Cerdagne, qui est déjà alimentée en ferroviaire.

Si on n'alimente pas le territoire, qu'on arrive dans une gare et qu'on est planté dans une gare parce qu'il n'y a pas d'autre transport, ça pose un problème. Il n'y a pas que la côte, la Méditerranée : il y a aussi l'arrière-pays qu'il faut penser à développer. Dans l'infrastructure ferroviaire qui existe, il n'y a que des ouvertures de lignes à faire.

Intervention du public

Alors, moi, je bosse dans le tourisme sur la Côte Vermeille. On a quand même beaucoup de soucis de régularité des trains sur le littoral. J'ai pris le train, j'étais à l'école à Perpignan. Je partais tous les matins de Collioure pour aller à Perpignan. Régulièrement, il y avait des trains qui ne démarraient pas, le premier train. Donc on a aussi un problème de crédibilité envers nos visiteurs. C'est pour ça qu'il y a des bus.

Animation - Estelle Brasseur

Merci, je vais prendre une intervention de monsieur qui a levé la main et qui n'a pas encore parlé.

Intervention du public- Habitant de Rivesaltes

Merci beaucoup, madame. Merci à tous les intervenants. Qu'est-ce qui justifie — je vais être peut-être un peu taquin — l'absence, dans les documents que j'ai sous les yeux (oubli volontaire ou involontaire, à vous de me répondre), d'une nouvelle gare à Perpignan qui, jusqu'à preuve du contraire, a quand même une population et peut-être un bassin économique supérieur — sans les dénigrer — à nos voisins narbonnais ?

J'entends la pertinence pour Narbonne, qui irrigue la partie Toulouse–Bordeaux, mais par exemple Béziers. Il y avait quand même un projet de gare dans le secteur de Rivesaltes. Pourquoi est-il oublié ?

Stéphane Lubrano -SNCF Réseau

Il n'est pas oublié. Mais, les acteurs du territoire, dans leur ensemble, n'ont pas souhaité ce projet de desserte du territoire et ont souhaité que les TGV s'arrêtent prioritairement — et dans leur ensemble — en gare de Perpignan-Centre. Et ce que je disais tout à l'heure, c'est pour ça que le territoire a développé la gare, a investi dans ce quartier gare et dans le plan de voie, pour que tous les trains puissent s'y arrêter.

Donc aujourd'hui, c'est que si, dans la concertation, on a un nombre important de personnes qui se positionnent pour l'étude d'une gare nouvelle, on pourrait éventuellement regarder ce qu'il en est, notamment sur le site de Rivesaltes. Pour parler de ce site-là : lors de la concertation entre 2012 et 2014, un projet de gare nouvelle était possible. Aujourd'hui, il ne l'est plus, techniquement, notamment parce que le territoire s'est développé. Et sur ce site-là, on a un dépôt de munitions qui interdit toute gare nouvelle à proximité. Donc le territoire aussi évolue.

On a une volonté du territoire d'une desserte par la gare-centre. Et on a aussi un territoire qui, au-delà, évolue et qui ne permet plus certains positionnements et certaines infrastructures qui étaient prévues dans les concertations précédentes.

Intervention du public

Bonsoir à tout le monde. Simplement, au niveau du nombre de trains : quelle est la fréquence et le nombre de trains de marchandises en gare de Perpignan ? Est-ce que vous pourriez nous donner le nombre de trains aujourd'hui ? Le fret à Perpignan, aujourd'hui.

Stéphane Lubrano - SNCF Réseau

Non, je ne l'ai pas en tête. Par contre, on peut vous répondre : si vous laissez vos coordonnées, on vous apportera sans aucun souci la réponse à cette question-là.

Intervention du public

Parce que je pense qu'il est très faible.

Stéphane Lubrano - SNCF Réseau

Aujourd'hui, je pense que oui, il est faible, mais il est faible aussi parce qu'on a une ligne qui arrive à saturation, notamment dans le secteur de Perpignan. On a un secteur de Perpignan, aujourd'hui, avec un faisceau international, un faisceau Saint-Charles, et des installations qui sont difficilement exploitables. Donc, voilà : on commence à avoir des soucis d'exploitation.

Et puis, on a un fret qui va augmenter. Aujourd'hui, la grande augmentation du trafic fret qui est prévue est un trafic d'échange avec l'Espagne, avec le fait que les différents ports en Espagne — Barcelone s'est déjà fait, mais Valence, Tarragone, Murcie... — vont être reliés au réseau UIC, donc au réseau à l'écartement international. Et le trafic, effectivement, va vraiment augmenter au départ et à l'arrivée de Barcelone. C'est une chose, mais c'est aussi une opportunité pour Perpignan. Cette ligne nouvelle va permettre normalement de donner de la capacité, libérer de la capacité sur la ligne classique, et aussi sur le secteur de Perpignan, pour développer le trafic fret.

Comme je disais : pour avoir un trafic fret important, il faut donner de la fiabilité, des garanties, de la capacité aux chargeurs. Et c'est ce que ce projet permet.

Intervention du public

Nous, on ne souhaite pas que la partie, le détournement de la gare de Perpignan ne se fasse pas. Comment vous expliquez l'installation qu'il y a sur Perpignan pour les trains de fret, alors qu'en réalité, ils ne peuvent pas s'arrêter au retour ou à l'aller ? Il y a un problème. Ou vous passez tout le trafic en gare de Perpignan, ou alors il y a un truc qui ne va pas.

Stéphane Lubrano - SNCF Réseau

Le trafic fret est prévu de passer justement sur le contournement, pour libérer de la capacité. En tout cas, aujourd'hui, le trafic fret, comme le trafic voyageur transfrontalier, passe par Perpignan-Centre.

Et si l'on veut multiplier par 3 le trafic voyageur TGV en gare de Perpignan, mais aussi augmenter le trafic des trains liO, il faut libérer de la capacité. Donc il faut faire en sorte que tous les trains de fret — qui sont notamment les trains de transit — puissent passer par ce contournement, et que tous les trains de transit en provenance d'Espagne le passent aussi, pour libérer cette capacité et permettre une desserte voyageurs plus intéressante de Perpignan.

Mais aussi libérer de la capacité pour la plateforme du Boulou, qui souhaite passer de 6 allers-retours à 9 allers-retours et se développer. Aussi sur Perpignan-Saint-Charles, avec, aujourd'hui un chantier qui est peut-être un peu contraint par la capacité de trafic et de sillons.

L'objectif et la raison d'être du projet de ce contournement est bien celle-là : pouvoir développer le trafic fret, mais aussi libérer de la capacité pour développer le fret de proximité, et tout trafic voyageur en gare de Perpignan.

Animation - Estelle Brasseur

Alors, je vous propose peut-être, monsieur, aussi, de continuer les échanges avec monsieur Lubrano. Est-ce qu'il y a une dernière prise de parole ? Je vois un dernier bras qui se lève.

Intervention du public

Bonsoir. Par rapport aux prévisions qui ont été faites il y a 10–15 ans, où en est-on aujourd'hui ? Est-ce que les prévisions qui ont été faites il y a 10–15 ans s'avèrent justes aujourd'hui, en termes de trafic, de fréquentation ? Parce que là, vous faites des prévisions. Et bien sûr, les prévisions, c'est toujours très compliqué à faire. Mais en fait, on n'en sait rien.

La conjoncture, par exemple : on voit que les nuitées ont baissé ces derniers temps. On parle toujours des chiffres avant Covid : on n'est toujours pas revenus à l'avant Covid. La géopolitique, le contexte économique, beaucoup de choses peuvent changer d'ici là, et en ce moment, ça change beaucoup, très vite. C'est intéressant de savoir : par rapport aux prévisions qui ont été faites il y a 10–15 ans, où en est-on aujourd'hui, pour savoir si elles sont un peu fiables ou pas du tout.

Stéphane Lubrano (SNCF Réseau)

Ce que je peux vous dire, c'est qu'aujourd'hui, les prévisions qu'on fait — dont on a donné des ordres de grandeur — restent des tendances et des ordres de grandeur. Il ne faut pas prendre les chiffres au pied de la lettre.

On est sur des modèles mathématiques Je ne vais pas vous dire : aujourd'hui, vous avez vu, on vous a donné 3,5 millions de voyageurs en gare de Perpignan. Croyez-le dur comme fer : vous aurez 3,5 millions de voyageurs en gare de Perpignan. Non. En revanche, aujourd'hui il y en a 2,2. On tend vers les 3,5. On est sur une augmentation importante du trafic voyageur que montre nos modèles mathématiques mais on n'a pas que ça. Pour le fret, comme pour les voyageurs, on va interroger les entreprises. Les bureaux d'études qui font ces modèles vont interroger les entreprises en Espagne, et les chargeurs ou les entreprises et les chargeurs en France, sur le fret, pour savoir quelles sont les intentions de développement de trafic. Et derrière, on compare ces intentions et ces expressions avec les chiffres de nos études de trafic.

Aujourd'hui, sur le fret, on concorde. Et même, les expressions des chargeurs sont plus importantes que les chiffres qu'on donne sur l'augmentation du trafic fret. Mais comme on est sur des modèles mathématiques, on préfère prendre une petite marge de précaution. Mais en tout cas, on a des chiffres. Ces chiffres, aujourd'hui, on les croit solides dans les tendances et dans les ordres de grandeur.

Mais je suis bien d'accord : si on a une catastrophe naturelle, si on a une épidémie, si on a une économie qui flanche... Ce sont des scénarios qui existent, et qu'on ne prévoit pas aujourd'hui dans nos études de trafic.

Intervention du public - Comité d'Agglomération du Grand Narbonne, en charge des grands travaux

Ce projet fait l'unanimité. M. Sannac est parti. Je veux lui répondre, surtout à son inquiétude sur la multiplicité des gares à venir. Du haut de ses 36 ans, il connaît le territoire. Et du haut de mes 60, et depuis 1998, je poursuis le projet. J'essaye de faire avancer notre outil qui est indispensable au territoire.

On a entendu la détresse des viticulteurs. Je vous rappellerai la détresse qui est aussi grande sur le territoire audois, qui a largement souffert et vous l'avez tous suivi, des problématiques d'incendie.

Donc, on se doit de défendre les projets des gares nouvelles telles qu'elles sont pensées par les acteurs du territoire. Je pense Narbonne, mais aussi à nos collègues du Biterrois. On verra après, dans la fin des concertations et dans l'enquête publique, ce que ça donnera in fine.

Mais ce sont des gens qui participent au financement de la phase 1. Ce sont des gens qui sont attachés à leur territoire. Ce sont des gens qui ne sont pas là pour défendre une gare nouvelle à proximité de leur territoire, mais qui construisent un projet de territoire autour de la gare, qui arrive dans un deuxième temps.

Je crois qu'il nous faut ce projet. Il est là pour irriguer et faire vivre les territoires. Alors, c'est sûr que d'un regard toulousain et d'un regard montpellierain, on n'a pas la même vision - je caricature - des besoins des territoires pauvres, dont l'Aude fait partie.

Mais irriguer le territoire avec les gares nouvelles, c'est parler de Carcassonne, c'est parler de Lézignan, c'est descendre jusqu'à Gruissan, c'est prendre en compte les spots de glisse qui sont audois pour certains, et je pense que si on se contente d'avoir des points d'arrêt à Perpignan, à Montpellier, on aura perdu, pour le reste du territoire, beaucoup de personnes et beaucoup d'attractivité. Donc ça, c'est important.

Et la gare nouvelle, elle est conçue comme une gare binôme avec les gares centres, donc très proches des centres urbains, et elle se doit de vivre ici.

Animation - Estelle Brasseur

Est-ce qu'il y a encore une question ? Nous sommes un peu en retard mais la garante souhaite qu'aucune question ne reste en suspens... Est-ce qu'il y a encore une question? On a pris 13 questions, on a quand même eu 50 minutes d'échange avec la salle et 40 minutes avec des acteurs économiques du territoire qui ont parlé sur scène, parce qu'on a voulu les faire parler sur scène, mais qui auraient pu parler de la salle. Alors, merci à vous. Je vais laisser le mot de la fin à Anne-Isabelle Pardineille, garante de la CNDP.

Garante de la CNDP – Anne-Isabelle Pardineille

Je trouvais que c'était vraiment important que toutes les questions aient pu être posées. On a laissé parler les élus ce soir. Normalement, il n'était pas prévu qu'ils parlent autant. On ne leur a pas coupé la parole, mais parce qu'en fait, aujourd'hui, c'était une petite réunion de lancement, puisque la réunion de lancement avait lieu à Narbonne. Donc, on a pensé que c'était aussi important que les élus du territoire puissent s'exprimer ici, puisque tout le monde n'était pas à Narbonne l'autre jour.

C'est une réunion un petit peu différente de toutes celles qu'il y aura après. La parole des élus, on l'a entendue. Elle était fort intéressante, mais on aura juste un mot d'accueil des maires des villages dans lesquels nous allons faire halte. Ces grandes réunions publiques sont plus informatives que participatives. Ce n'est pas le format que je préfère en tant que garante. Je préfère les réunions où on est moins nombreux, où l'on peut travailler en atelier, plus intimement, et où chacun peut s'exprimer.

C'est prévu dans le reste de la concertation, je vous invite à venir aux ateliers thématiques. Vous en avez dans le département avec Le Soler et Rivesaltes, et aussi dans l'Aude, où là, vraiment, il y a un vrai travail de construction avec les citoyens.

Je vous prie de nous excuser pour la parole des élus qui a été un petit peu longue, et j'espère que vous êtes quand même satisfaits des informations qui ont été données, parce que la table ronde des professionnels, vraiment, il me semble, a délivré des messages techniques, peut-être, mais qui étaient des messages utiles.

Bonne soirée à toutes et à tous, et à très bientôt pour la suite de la concertation.

Animation - Estelle Brasseur

Merci. On vous rappelle les modalités de concertation, la plateforme participative, les 13 réunions d'échange, les cahiers d'acteurs, n'hésitez pas si vous êtes membre d'une association, d'une organisation, à utiliser cette modalité. Bonne soirée à vous, merci.

(Horodatage : fin de réunion à 20h45)