

# COMPTE RENDU

## ATELIER FOCUS

### TRAVERSEE DU MASSIF DES CORBIERES : ENJEUX ET SCENARIOS PROPOSES

MARDI 5 MAI 2026 / 18H - 20H30

FITOU

#### Les chiffres clés de la réunion

**Durée de la réunion :** 2h30

**Nombre de personnes présentes :** 250 personnes

**Nombre d'interventions du public :** 33

**Durée des temps d'échanges :** 1h45

## 1 INTRODUCTION

### Animation - Estelle Brasseur

Bonsoir à toutes et à tous. Je suis Estelle Brasseur. Je suis chargée 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 enjeux environnementaux et agricoles.

L'objectif de cette concertation, c'est d'une part de vous donner des informations et des éléments de compréhension sur le projet, mais surtout de vous écouter, de répondre à vos questions et de recueillir vos contributions.

Un large dispositif de participation vous sera présenté dans un instant. Un bilan officiel sera réalisé et rendu public. Et la réunion de ce soir fera l'objet d'un compte-rendu exhaustif, lui aussi rendu public.

On va passer environ deux heures et demie ensemble ce soir, pour celles et ceux qui restent jusqu'au bout. Vous verrez : il y a différents moments d'échanges.

Après les mots d'accueil du maire et des garants, il y aura une présentation du projet, des enjeux et des scénarios (voyageurs / mixité), et des enjeux spécifiques de traversée du massif des Corbières, puis un temps d'échanges en plénière pour répondre à vos questions.

Ensuite, nous prévoyons normalement de passer en groupes, en atelier, pour des échanges directs autour des cartes, afin d'approfondir à la fois :

- les enjeux liés à l'environnement naturel ;
- les enjeux liés à l'environnement humain,

On verra en fonction du nombre de personnes et du déroulé, mais vous voyez que de nombreux moments d'échange sont prévus — et vous êtes très nombreux ce soir.

Ces moments d'échanges devront respecter ce qu'on appelle les règles d'or de la participation :

1. On s'écoute : on ne parle pas tous en même temps. Au moment des échanges en plénière, si vous souhaitez prendre la parole, levez la main. On vous apportera un micro. On essaiera de prendre les questions dans l'ordre chronologique d'apparition des bras levés.
2. On se respecte : on ne s'interrompt pas ; on garde une attitude et des mots respectueux. L'objectif d'une concertation n'est pas de mettre tout le monde d'accord, mais de permettre à chacun de s'exprimer.
3. On partage la parole : vous êtes particulièrement nombreux ce soir, donc je vous demanderai de limiter vos interventions à 2-3 minutes afin qu'on puisse faire circuler le micro et entendre une diversité de points de vue.

Voilà pour le déroulé. Je vais maintenant passer la parole à monsieur le maire, Alexis Armangau, qui nous accueille ici à Fitou.

## **Maire de Fitou - Alexis Armangau**

Merci. Bonsoir à vous toutes et à vous tous.

Je voudrais d'abord remercier de leur présence les deux garants, madame et monsieur, présents ce soir ; tous les élus de notre territoire qui sont là ; la Région, bien représentée ce soir avec Catherine Bossis ; nos deux conseillers départementaux de notre canton, mais aussi les maires de Caves, de Treilles, les élus de Peyriac-de-Mer, monsieur le maire de La Palme, monsieur le maire d'Opoul-Périllos, nos amis catalans. Et je vous remercie, toutes et tous, d'être présentes aussi nombreux ce soir.

Je vais prendre la parole avec deux casquettes :

- la casquette de maire, d'abord, la plus importante à mon sens — être élu de ce territoire et de ma commune, c'est important pour moi ;

- et aussi en tant que premier vice-président du Parc naturel régional de la Narbonnaise, et je souhaite aussi parler au nom de Didier Codorniou, qui m'a délégué pour le représenter en tant que Vice-président du parc régional de la Narbonnaise.

Fitou n'est pas opposée au projet en général, je tiens à le signaler. Fitou n'est pas opposée aux grandes infrastructures ferroviaires utiles au territoire et à la mobilité, au report modal et à la transition écologique.

Nous comprenons parfaitement les enjeux de la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan. Nous savons ce que représente ce maillon manquant entre la France et l'Espagne, et l'importance stratégique de ce corridor européen. Mais nous disons avec la même clarté qu'aucun projet ne peut être construit contre les habitants, contre un village, contre son paysage et contre son avenir.

Le dossier de concertation rappelle que le projet de référence arrêté en 2016 repose, pour la phase 2, sur une ligne voyageurs entre Béziers et Rivesaltes. Et, pour ce qui concerne notre secteur des Corbières, la solution la plus respectueuse pour Fitou est connue : il s'agit du tracé de référence, correspondant aux variantes de branche Ouest présentées notamment page 89 du dossier de concertation.

Pourquoi soutenons-nous ce tracé — et j'associe à cette position les maires présents à mes côtés, le Département et la Région ?

Nous relevons par ailleurs que, si le dossier est présenté comme neutre, après analyse, il semble en réalité remettre progressivement en cause le tracé initialement prévu jusqu'en 2016.

Notamment lorsqu'il insiste sur les enjeux du fret, les contraintes de capacité, l'écoute et la recherche de solutions dites plus simples : se dessine alors un glissement discret vers des variantes de branche Est. Et nous tenons à le dire clairement : la concertation ne peut pas servir à habiller d'une apparence d'équilibre une orientation déjà préparée à l'avance.

*(applaudissements)*

Sachez-le : toutes les variantes dites de branche Est sont inacceptables pour notre commune et nos communes voisines. Je me demande d'ailleurs si les personnes qui ont imaginé ce tracé sont déjà venues à Fitou — peut-être pour boire un peu de vin, ce serait une bonne chose.

Fitou est un village viticole, touristique et patrimonial. Son attractivité repose sur un équilibre fragile entre étang, garrigue et vignobles, patrimoine bâti et qualité de vie. Cet équilibre ne peut pas être sacrifié au nom de variantes moins coûteuses ou plus simples techniquement.

Nous demandons que soit retenu le tracé de référence — voyageurs, avec branche Ouest — seul scénario capable, pour nous, de concilier l'intérêt général du projet et le respect des populations locales.

Nous demandons également que la parole des élus soit respectée. Et je le dis avec fermeté : la commune de Fitou ne restera pas les bras croisés si le projet initialement prévu — à savoir la branche Ouest — n'est pas retenu. Nous utiliserons tous les moyens démocratiques, institutionnels, juridiques et politiques à notre disposition pour défendre notre territoire, nos habitants et notre qualité de vie.

J'ajoute que ce ne sont pas seulement les intérêts de Fitou : ce sont aussi les communes voisines qui seraient touchées. Les impacts paysagers, environnementaux et agricoles, sonores et de circulation ne s'arrêtent pas aux limites administratives de notre commune. C'est donc tout un bassin de vie, tout un secteur des Corbières maritimes qui subirait les conséquences de ces choix.

Notre mobilisation est celle d'un territoire tout entier — et je pense que vous en avez la preuve ce soir.

Enfin, au niveau du Parc : d'ici mi-juin, nous allons avoir des réunions au sein du Parc où il sera proposé aux communes de se prononcer. Un courrier va partir à la signature du président dans quelques jours. Je rappelle que, dans la charte du Parc, il est déjà inscrit et proposé une première solution autour de la branche Ouest.

Nous ne demandons pas un privilège. Nous demandons simplement du respect : respect de nos villages qui existent depuis des siècles ; respect de celles et ceux qui y vivent aujourd'hui ; respect des générations futures qui y vivront demain.

Le développement du rail : oui, bien sûr. Mais la destruction des vies de nos communes : non.

Merci de votre attention.

### **Animatrice - Estelle Brasseur**

Merci monsieur le maire pour cet accueil et pour avoir exprimé clairement la position de la commune de Fitou et des communes voisines. La concertation est là : elle propose différents scénarios, et elle est là pour que chacun puisse s'exprimer.

Cette concertation se déroule sous l'égide de la CNDP, avec des garants qui ont été nommés : Philippe Quévremont et Anne-Isabelle Pardineille, ici présents. Je vais donc laisser la parole à Philippe Quévremont pour rappeler le cadre de cette concertation.

### **Garant CNDP - Philippe Quévremont**

Monsieur le maire, merci de votre accueil. Je vais expliquer brièvement le rôle d'un garant.

Nous sommes deux ce soir, deux garants. Nous sommes trois au total, nommés par la Commission nationale du débat public, avec un rôle très particulier : nous ne dépendons pas des maîtres d'ouvrage ; nous ne dépendons pas des autorités ni des élus locaux. Nous sommes

nommés par une commission administrative indépendante avec un seul rôle : veiller au respect des droits du public.

Vous avez des droits : le droit à l'information et le droit à la participation — c'est-à-dire savoir quels sont les projets, en prendre connaissance, et ensuite donner votre avis. Nous sommes là pour vérifier que ces droits sont correctement respectés.

Je ne reviens pas sur les bases juridiques : il faut juste savoir que ce sont des droits fondamentaux qui font partie du bloc constitutionnel.

En ce qui nous concerne, notre rôle a été d'accompagner la préparation de cette concertation : relire les documents préparés par SNCF Réseau ; veiller à la qualité de l'information donnée ; et veiller à ce que la participation puisse s'établir tout au long du processus. C'est aussi pour cela que vous êtes réunis ce soir.

Concernant l'organisation de cette réunion : nous ne l'animons pas, ce n'est pas notre rôle. Nous veillons à ce que cela se passe bien. Je confirme simplement la recommandation qui vient d'être faite : vous exprimer de manière brève — peut-être avec des sentiments, peut-être avec des tripes — mais en vous respectant, et en restant relativement concis.

Nous voulons aussi vérifier que, collectivement, la parole qui vient de la tribune — y compris la mienne — ne dépasse pas le temps de parole qui vous sera donné à vous. C'est très important, nous y sommes très attachés.

Enfin, pour ce qui est de la participation : la séance est enregistrée. Vos propos sont ensuite publiés, et ce sont les garants qui, en fin de parcours, résument et font la synthèse de ce que vous aurez dit.

Nous intervenons peu pendant ces réunions, sauf s'il y a un besoin. Et nous vous donnons rendez-vous au moment de la constitution des groupes, et de toute façon à la fin de cette réunion.

Merci de votre attention.

## **Animatrice - Estelle Brasseur**

Merci Philippe Quevrémont d'avoir rappelé le cadre réglementaire et les règles de cette concertation, notamment autour des valeurs de la concertation nationale et du débat public. Essayons toutes et tous, ensemble, d'être à la hauteur de ces valeurs.

Démarrons maintenant la réunion avec la première partie : présentation du projet. Nous allons commencer par une synthèse en images qui vous donnera un aperçu global du projet et des différents scénarios.

## 2 PRESENTATION DU PROJET

*Diffusion de la vidéo de présentation du projet*

### Animation - Estelle Brasseur

Cette vidéo vous permet d'avoir une vision globale du projet et de la concertation. Maintenant, je vous propose d'approfondir certains points, et notamment l'objet de cette réunion thématique sur la traversée du massif des Corbières, avec Stéphane Lubrano, directeur de projet LNMP chez SNCF Réseau.

On va commencer par le commencement. Stéphane, pourquoi une concertation sur la phase 2 maintenant ?

### Stéphane Lubrano (SNCF Réseau)

Bonjour à toutes et à tous, et merci de votre présence nombreuse ce soir : c'est le présage d'échanges riches tout à l'heure.

La première question, c'est : pourquoi re-questionne-t-on aujourd'hui le projet alors qu'il est arrêté par décision ministérielle depuis 2016 ?

Il y a plusieurs éléments. D'abord, le territoire a changé : il évolue démographiquement, économiquement. Les besoins de mobilité évoluent aussi. Ensuite, il y a des problématiques qui n'étaient pas prises en compte initialement dans les études de 2014-2016, notamment le changement climatique et la vulnérabilité de la ligne actuelle sur certaines sections. Et enfin, il y a une demande du territoire : lors des différentes phases de concertation de 2020 à 2022, quand on a redémarré le projet avec une concertation continue, et lors de l'enquête publique pour la phase 1, les partenaires et le territoire ont demandé de re-questionner le projet : est-ce que, tel qu'il était conçu en 2016, c'est toujours celui qui correspond le mieux aux besoins ?

### Animation - Estelle Brasseur

Maintenant qu'on a vu pourquoi une concertation, passons au projet et au « pourquoi » : pourquoi une ligne nouvelle ? Faut-il réaliser une ligne nouvelle ou pas ? Et pourquoi ?

### Stéphane Lubrano (SNCF Réseau)

Effectivement, la concertation se doit aussi de revenir sur la nécessité ou non de construire cette ligne nouvelle.

Quels sont les bénéfices attendus ? Ils sont à trois niveaux :

- Au niveau régional : on est sur un doublet de lignes. La ligne nouvelle ne remplacera pas la ligne classique : elle va libérer de la capacité sur la ligne classique. Cela

permettra d'améliorer la desserte du littoral et la desserte TER, donc des trains du quotidien, mais aussi d'augmenter la desserte des ports et le fret de proximité.

- Au niveau national : en réduisant les temps de parcours depuis Perpignan vers Montpellier, Lyon, mais aussi Paris.
- Au niveau européen : en assurant la continuité à grande vitesse (des temps de parcours intéressants entre Barcelone et Montpellier, ou Perpignan et Barcelone), et en consolidant le corridor fret européen. Le trafic fret se développe de manière importante entre l'Espagne et l'Europe du Nord : disposer de deux lignes et d'une ligne nouvelle supplémentaire doit permettre d'accompagner ce développement et, on l'espère, de retirer davantage de camions de l'autoroute.

Enfin, il y a un point central : le changement climatique et la vulnérabilité de la ligne existante. On construit une seconde ligne non pas pour remplacer, mais pour consolider ce doublet : la ligne nouvelle complète la ligne existante, et la ligne existante pourra être améliorée et rendue plus résiliente.

Il y a deux horizons : jusqu'à 2050 : on sera en capacité d'améliorer la résilience de la ligne existante par des travaux ; au-delà de 2050, vers 2100 : on pourrait être amené à adapter plus lourdement certaines sections, qui deviendraient trop vulnérables au changement climatique. En l'absence de ligne nouvelle, on risque de perdre la continuité du service ferroviaire — fret comme voyageurs, grande vitesse comme trains du quotidien.

## Animation - Estelle Brasseur

Maintenant qu'on a en tête le "pourquoi une ligne nouvelle", passons au "comment", et notamment à l'une des questions posées : faut-il une ligne voyageurs, ou une ligne mixte — capable d'accueillir des trains de voyageurs et des trains de fret ?

## Stéphane Lubrano (SNCF Réseau)

Alors déjà, quelle différence, en termes de construction, entre une ligne mixte et une ligne voyageurs ?

On pourrait se dire : le tracé existe déjà, c'est un tracé voyageurs ; on fait quelques petites modifications et on le transforme en ligne mixte sur le tracé d'aujourd'hui, donc il n'y a pas besoin de revoir ces tracés et de proposer de nouveaux tracés. Ce n'est pas le cas.

Aujourd'hui, on a des contraintes ferroviaires sur les trains de fret : ce sont des trains lourds, qui ne peuvent pas gravir des pentes importantes comme les trains de voyageurs, pour des raisons de sécurité. Il faut qu'ils puissent freiner, que leur poids ne les entraîne pas, pour éviter un obstacle ; mais il faut aussi qu'ils puissent démarrer et gravir ces pentes, pour ne pas s'arrêter en pleine pente. On a donc ces contraintes importantes sur les pentes, qui vont nous obliger :

- soit à modifier l'altimétrie de la ligne : comme on le verra sur le tracé, la variante "tunnel", c'est-à-dire qu'on est sur un tracé voyageurs qu'on a abaissé, et, pour l'abaisser, on le transforme en tunnel ;
- soit à éviter les reliefs importants, ce que propose la variante "Corbière littorale", où l'on vient éviter, tant que faire se peut, les contreforts des Corbières et les reliefs les plus importants.

Donc, les conséquences, en travaux : on a des hauteurs de talus plus importantes, plus d'ouvrages d'art (viaducs), des sections de tunnel supplémentaires, un bilan carbone du chantier plus important — parce que plus on va faire d'ouvrages d'art, plus il sera important — et un coût plus important.

Sur les incidences pour le trafic marchandises, elles sont de deux natures : une ligne mixte, dans un premier temps, ou une ligne nouvelle mixte, va permettre d'apporter plus de résilience au changement climatique. On connaît les incidences du changement climatique sur les installations ferroviaires : on va donc la construire résiliente à ce changement, en évitant les endroits où l'on a un risque de submersion, où les crues sont trop importantes, où l'on a des risques de gonflement des argiles. Tous ces risques liés au changement climatique, on va les éviter, et construire une infrastructure plus résiliente. Donc, cela va permettre de développer le fret, parce que c'est une infrastructure qui restera ouverte et qui aura une qualité de service plus importante.

Avec ces deux lignes, on pourra envisager aussi une circulation des trains de fret sur des plages horaires plus importantes. On n'est pas forcément sur du 24/24, parce qu'on a besoin de moments où l'on fait des travaux, y compris de maintenance courante la nuit : on aura donc des périodes d'interruption. Mais on va pouvoir avoir des circulations de fret sur des durées beaucoup plus longues.

Ces deux critères-là vont permettre aussi d'améliorer ce report modal, c'est-à-dire d'inciter les transporteurs routiers à aller vers le rail. Quand on sait qu'un train de marchandises — notamment ceux qui partent du Boulou en autoroute ferroviaire — c'est entre 40 et 50 remorques sur un train, plus on arrivera à mettre de poids lourds sur les trains, moins on aura de poids lourds sur l'autoroute.

Et, bien évidemment, les lignes mixtes répondent aujourd'hui aux politiques publiques, qu'elles soient celles de l'État français ou de l'Europe.

Ensuite, qu'est-ce qu'apportent un doublet de lignes et une ligne nouvelle mixte ? Outre la capacité supplémentaire, les opérateurs fret, les chargeurs, les entreprises qui font le choix entre le routier et le ferroviaire, sont surtout intéressés par la fiabilité du réseau.

C'est-à-dire qu'il faut qu'ils soient sûrs que, si un train — ou leurs marchandises — part à telle heure, tous les jours ou deux fois par semaine, il arrive à la bonne heure au bon endroit, parce que souvent c'est du flux tendu : ils ont besoin de fiabilité et de qualité de service.

Le fait d'avoir deux lignes permet cette qualité de service : en cas d'interruption sur une des lignes, on bascule une majorité du trafic sur l'autre. Dans le cas d'une ligne nouvelle mixte, les trains de fret des lignes classiques pourront aussi basculer sur la ligne nouvelle, offrant à tous

ces chargeurs une fiabilité et une qualité de service qui les inciteront à conserver ce mode ferroviaire comme mode de transport.

Enfin, sur les enjeux environnementaux — qui seront peut-être plutôt détaillés dans la présentation qui suit —, il y a deux risques / deux enjeux que vous avez souvent en tête : la pollution potentielle des trains de fret qui pourront y circuler, et les nuisances acoustiques.

Sur la partie pollution : on est aujourd’hui sur un transport ferroviaire qui n’a pas de pollution chronique, contrairement à la route. On n’a pas de micro-particules sur les pneus, le freinage, etc., et on n’a pas de pollution en continu sur le réseau. On peut avoir des pollutions accidentelles en cas de déraillement ou de fuite sur des transports de marchandises, mais c’est très exceptionnel. En section courante — quand il n’y a pas d’aiguillage ou d’obstacle qui peuvent amener à un déraillement —, le risque est très faible.

Sur le bruit : une ligne mixte va générer plus de bruit, ou du bruit plus longtemps dans la journée, puisque le fret circule à des horaires où les trains voyageurs ne circulent pas, notamment dans des horaires très tardifs ou matinaux. Donc oui : il y aura plus de trains, donc plus de bruit. En revanche, une ligne nouvelle devra respecter toute la réglementation actuelle et future - parce que la réglementation est en train de changer - sur les niveaux sonores ; ce n’est pas le cas sur les lignes classiques.

Les lignes classiques, comme les autoroutes, ne sont pas protégées : il n’y a pas de protections acoustiques. Aujourd’hui, on est dans l’obligation de respecter des normes de niveau sonore — différentes la nuit et le jour —, de mettre en place ces protections sonores, et on a une obligation de résultat : on doit dimensionner, mettre en place, et revenir ensuite vérifier si ces protections tiennent bien les promesses et les objectifs qui ont été fixés.

Voilà. La petite présentation sur le “pourquoi”, sur les différences et sur la mixité étant faite, on en vient maintenant aux scénarios proposés à la concertation.

On a bien dans tous ces scénarios un projet de référence : le projet voyageurs, tel qu’il est acté dans vos documents d’urbanisme et acté par une décision ministérielle — celui que vous voyez sur la gauche.

Et on a aujourd’hui deux variantes mixtes qui varient toutes les deux dans une zone assez limitée : entre Béziers, Narbonne et les contreforts des Corbières, vous voyez que les tracés sont à peu près identiques. En sortie des Corbières, vers Rivesaltes, jusqu’à la traversée de la plaine du Roussillon, vous voyez aussi qu’on a des tracés assez identiques.

En revanche, la traversée des Corbières présente une différence entre les deux scénarios : le scénario au droit du scénario voyageurs avec un profil abaissé, et le scénario qu’on appelle “Corbières littoral”, qui évite le massif des Corbières en le contournant par l’est.

Aujourd’hui, les variantes proposées sont celles-là. Pourquoi on vous propose des variantes ? Parce qu’on est en concertation et on se doit de proposer au territoire tout ce qui est techniquement possible et raisonnable, en solutions qui permettent de tenir les objectifs d’une ligne ferroviaire et d’une nouvelle ligne ferroviaire.

## Animation - Estelle Brasseur

Voilà. Ça nous fait l'enchaînement pour la dernière partie, avec Stéphane Lubrano, sur les enjeux spécifiques à cette traversée du massif des Corbières. On le voit : ça a une incidence sur les scénarios proposés.

Aurélie Wittersheim, en charge des études environnementales, et Nathalie Festor, responsable des études de la phase 2, vont vous présenter ces derniers slides. Après, vous aurez la parole sur les enjeux propres au massif des Corbières.

### **Aurélie Wittersheim (Chargée de mission Environnement phase 2 - SNCF Réseau)**

Bonjour à toutes et à tous. En effet, le massif des Corbières présente des enjeux à la fois sur le plan naturel, mais aussi sur le plan humain.

Tout d'abord, concernant le milieu naturel : le massif des Corbières a une biodiversité riche et fragile, qui se reflète à travers les différents sites Natura 2000, qui sont notamment interceptés par la zone d'études.

La majorité de la zone d'études se trouve également au sein du parc naturel régional de la Narbonnaise en Méditerranée, que vous pouvez voir en aplat vert, et intercepte une extrémité du parc naturel régional Corbières-Fenouillèdes, également en aplat vert.

Concernant la partie géologique : le massif des Corbières se caractérise par un contexte hydrogéologique karstique complexe, comme on peut le voir avec les hachures orange sur la carte.

Sur le plan humain, il y a différents enjeux. Concernant les zones urbaines, vous pouvez voir que le cœur des zones urbaines de Fitou et de Caves a d'office été exclu de la zone d'études. Toutefois, les enjeux humains et bâtis sur ce secteur restent forts, bien évidemment.

Il y a également d'autres périmètres qui n'ont pas pu être évités par la zone d'études, notamment des périmètres patrimoniaux, comme le site de La Roque, sur l'extrémité de la carte, ou les périmètres associés à la chapelle Saint-Aubin et au château de Salses.

Le site Titanobel est également intercepté par la zone d'études. Ce site est un site industriel qui a cessé ses activités et qui présente des risques technologiques.

### **Nathalie Festor (Responsable d'études phase 2 - SNCF Réseau)**

Bonjour. Les scénarios qu'on a présentés tout à l'heure — le projet de référence qu'on appelle le scénario voyageurs — s'inscrivent dans ce massif sur la branche ouest, que vous voyez sur la carte de gauche. Sur cette branche ouest, le projet de référence est 100 % en surface.

Sur la carte de droite, ce sont les variantes mixtes. On voit en noir les zones en tunnel, par rapport à l'orange, dans les zones en surface.

Il y a deux variantes qui se dessinent : une variante en tunnel sur la branche ouest, qui fait à peu près 11 km de tunnel ; et, au niveau de la branche est, on parle plutôt d'options de passage. Je préfère préciser : ce ne sont pas les tracés que vous voyez sur l'écran, ce sont bien les options de passage. On voit les évitements de Caves et de Fitou, qui sont les évitements recherchés, mais avec une alternance de passages en surface et en tunnel.

Concernant le passage en tunnel, il présente certains avantages sur le plan environnemental. En effet, le fait de passer en tunnel permet de limiter l'emprise du projet au sol, et donc de préserver les paysages du massif, mais également de limiter les impacts sur l'environnement et les nuisances en surface, notamment le bruit.

Les inconvénients d'un passage en tunnel, c'est de grandes quantités de volumes de terre excavés. On devra trouver des zones de dépôt importantes dans les études ultérieures.

Il y a aussi des risques hydrogéologiques très importants liés au massif des Corbières, avec un défi technique en phase chantier : des installations de chantier importantes liées au tunnel, et un bilan carbone bien supérieur, lié à l'utilisation du béton dans tous les tunnels.

Le point sur lequel on veut insister, c'est que, bien sûr, un passage en tunnel, pour tout le monde, c'est l'évitement de tous les enjeux qui sont en surface. Simplement, dans un tunnel, il y a des entrées et des sorties, des puits d'aération, des zones d'évacuation : il y aura donc aussi des impacts en surface, qui sont peut-être plus mineurs qu'une solution 100 % en surface.

Pour le passage en surface, à l'inverse, au niveau des points positifs : on a moins de risques liés au réseau hydrogéologique karstique et à la vulnérabilité des eaux souterraines, et un bilan carbone bien moins impactant, puisqu'il y a moins d'ouvrages.

Pour les points négatifs : bien sûr, on a des emprises au sol importantes, avec un impact sur la biodiversité, un impact également sur les surfaces agricoles — qui sont importantes dans le secteur des Corbières —, des nuisances acoustiques plus importantes, des nuisances visuelles aussi, un impact sur la faune et la flore avec des risques de collision, et des perturbations de la biodiversité. Et des impacts paysagers plus prononcés pour les solutions en surface.

Un petit arrêt sur les Corbières pour vous expliquer la zone karstique. Je ne m'étends pas sur le sujet, car il y a un atelier spécifique prévu le 3 juin à Roquefort.

C'est un massif très complexe, avec des nappes souterraines à différentes hauteurs. On sait déjà qu'il y a plusieurs nappes à 50, 100 et 300 mètres de profondeur, qui sont en communication avec la mer.

Quand on dit "karstique", c'est du calcaire — c'est le mot que tout le monde connaît. Il y a des communications entre les zones en surface, qui sont beaucoup plus hautes, et des exutoires au niveau de la mer.

On va traverser ce massif avec un tunnel, voire des tunnels, dans les variantes littorales : on sait que ce sera un sujet très compliqué.

Notre objectif est de ne pas intercepter les nappes souterraines, au regard de la vulnérabilité des zones souterraines. On a engagé un partenariat avec CENOT et l'IMT d'Alès, une école

d'ingénieurs qui travaille avec des réseaux de neurones sur la modélisation des réseaux karstiques. On a déjà entamé ces études-là.

## Animation - Estelle Brasseur

Merci à vous deux d'avoir présenté un panorama des enjeux de cette traversée du massif des Corbières. C'est l'objectif de la concertation : vous donner des éléments de compréhension, avec les plus et les moins de chaque solution.

Un dernier mot, Stéphane Lubrano, pour expliquer la méthodologie d'analyse et de comparaison des scénarios, qui sert de socle à cette concertation, et dont vous pouvez retrouver la globalité dans le dossier de concertation sur le site internet du projet.

## Stéphane Lubrano (SNCF Réseau)

Oui, tout à fait. Dans les ateliers, vous pourrez utiliser cette méthode — ou, en tout cas, donner votre avis sur la pondération de chacun des critères.

Pour comparer les différentes variantes et les différentes solutions — que ce soit les tracés mixtes ou voyageurs, ou les solutions de gares nouvelles — on a mis au point une méthode d'analyse qu'on appelle l'analyse multicritère : c'est-à-dire que chaque scénario, chaque proposition — là, on voit le projet de référence voyageurs — va être noté, pondéré, sur des critères : résilience, report modal, capacité à long terme, impact environnemental, biodiversité, développement économique du territoire... Il y a un certain nombre de critères.

Tous ces critères vont être évalués pour chaque scénario proposé afin de pouvoir coter et vous donner une idée de l'intérêt — ou du moindre intérêt — de telle ou telle solution.

Et ce qui est important aussi : ces critères de notation n'ont pas été conçus exclusivement par SNCF Réseau. On a mis en place, avant cette concertation, une relance du Dialogue territorial l'année dernière sur Narbonne, en mettant trois ateliers en place, et on a défini ces critères : on les a soumis, on les a pondérés, et on les a définis avec les participants de ces différents ateliers du Dialogue territorial.

## 3 TEMPS D'ÉCHANGE

### Animation - Estelle Brasseur

Alors merci Stéphane, et merci Nathalie et Aurélie pour cette présentation. Maintenant, il est temps de vous donner la parole. Pour ce premier moment d'échange en plénière, on prend un maximum de questions — on verra comment la réunion évolue après. Je vous demanderai donc, si vous souhaitez prendre la parole, de lever la main.

Je vous demanderai, pour la fluidité des échanges et pour le contenu, de vous présenter, et de dire notamment votre commune de résidence, par exemple, ou si vous êtes membre d'une association ou d'une organisation.

## Intervention du public - Maire de Caves

Je ne comprends pas encore pourquoi, dans le texte et dans l'oral, vous avez dit que les communes de Caves et de Fitou étaient exclues de l'étude.

Donc, ce que je veux souligner, c'est que, bien sûr, comme l'a dit mon collègue et ami le maire de Fitou, nous sommes pour la réalisation de ce que vous avez présenté. Mais, sans vouloir vous raconter ma vie, je tiens à souligner deux choses.

Dans les années 2008–2010, j'avais quelques responsabilités régionales. Il y avait le préfet de l'époque, qui s'appelait Baland, préfet de région. Nous avons pratiquement travaillé à ce que le projet Est — que vous avez appelé "Corbières littoral" — soit définitivement exclu.

Dans les années 2014–2015–2016, j'étais président du parc naturel, comme l'a rappelé Alexis, qui joue un rôle quand même assez important dans la vision de ce territoire et dans son avenir, avec toutes les contraintes environnementales. Nous avons beaucoup travaillé — je ne vais pas compter le nombre de réunions — pour définitivement exclure, dans nos réunions avec l'équipe de l'époque (je ne vais pas citer les noms), que cette hypothèse de l'Est soit définitivement enterrée. Je ne comprends pas pourquoi, de nouveau, ça remonte à la surface.

Si j'ai un vœu à exprimer, c'est que le tunnel va peut-être aussi nous permettre de mieux connaître les Corbières. On sait qu'il y a de l'eau, et Dieu sait qu'il manque d'eau dans notre territoire, et apporter peut-être, en plus de ce que vous avez dit comme avantage pour la traversée du massif, mieux connaître ce massif, pour avoir peut-être la capacité d'eau qui nous manque et qui nous pose souci. Merci.

## Stéphane Lubrano (SNCF Réseau)

Ce n'est pas qu'on refuse d'étudier les communes de Caves et Fitou : c'est qu'au contraire, on évite de passer au milieu. On les détourne, pour que, derrière, on ne passe pas. Voilà. C'est pour ça que les communes de Caves et de Fitou sont détournées sur le plan. Mais ce n'est pas qu'on ne les considère pas : c'est justement qu'on évite de les impacter encore plus.

Sur la concertation, le choix, et le fait que le scénario que l'on représente aujourd'hui, parmi les scénarios que l'on va vous présenter, ait été écarté lors des précédentes concertations : oui. On nous demande de reconcerter. Il faut bien qu'on remette sur l'ouvrage et qu'on repropose différentes solutions.

Donc, on les repropose. Mais l'objet de ce soir, c'est bien que vous vous exprimiez et que vous donniez votre avis sur la solution qui vous semble la meilleure, ou, au contraire, celle que vous voulez absolument éviter.

## Intervention du public -Habitant de Fitou

Bonjour, je suis Fitounais depuis un an, et si je suis à Fitou, c'est pour voir la mer, les étangs, et aussi ne pas voir passer les trains. Je suis surpris par la justification du trajet Est, parce que c'est le fret.

Ça voudrait dire que la ligne actuelle est saturée ; mais si elle est saturée, avec la ligne voyageurs, normalement, vous devez dégager une capacité supplémentaire pour le fret. Comment allez-vous convaincre les sociétés de fret de faire passer leur mobilité pour utiliser leurs camions pour transporter les produits frais et les mettre sur les trains ? J'ai du mal à y croire.

### Stéphane Lubrano (SNCF Réseau)

Alors, votre question, c'est : pourquoi, au final, on ne fait pas une ligne nouvelle uniquement voyageurs ? Et est-ce que la mixité va vraiment apporter une plus-value pour le fret ?

Je l'ai présenté tout à l'heure : oui, elle va apporter une réelle plus-value pour le fret. Peut-être pas tant en capacité — même si c'est le cas, notamment en nombre de trains qui pourraient y circuler —, mais aussi dans les plages horaires qui seront offertes à ces différents chargeurs et entreprises, et aussi sur la fiabilité.

C'est-à-dire qu'aujourd'hui, on voit bien — parce qu'on a déjà eu des interruptions de trafic, notamment à Villeneuve-lès-Béziers, où, pendant trois semaines, un mois, un remblai a été emporté : donc on a eu une interruption du trafic voyageurs — qu'on a eu des chargeurs qui ne sont pas revenus, parce qu'ils ont besoin de cette fiabilité, de cette continuité de service que va apporter cette ligne nouvelle.

Et si on la fait mixte, ça veut dire que, s'il y a un souci, une interruption de circulation sur la ligne classique, même les trains de fret pourront être reportés sur la ligne nouvelle.

Alors que si on la fait uniquement voyageurs, les trains de fret seront stoppés le temps que la ligne classique soit remise en état ; et les chargeurs — certains, pas forcément tous — vont passer, vont retourner au mode routier. Donc oui, c'est une plus-value, et c'est un critère important pour augmenter et inciter le développement du fret.

## Intervention du public - Habitant de Fitou

Bonjour, je suis fitounais aussi. Moi, il y a trois choses qui me dérangent un petit peu dans votre présentation. La première, c'est que le choix de ces nouvelles lignes a été fait sur un pari économique, qui est de pousser le fret. Or, ce que je constate d'une manière générale — chez nous, d'ailleurs, en France —, c'est que le trafic de camions ne cesse pas d'augmenter.

Je veux dire : le pétrole augmente, tout ça, ça va un petit peu calmer les choses, mais je vois mal aussi le modèle économique que vous avez choisi, qui est quand même un modèle qui impacte d'ailleurs les voyageurs aussi. C'est-à-dire que le train reste quelque chose de cher. Je suis

désolé, mais ça reste quelque chose de cher. Vous faites des investissements : ce n'est pas ça qui va alléger la facture au bout du compte.

Donc déjà, que cet aspect-là ait été mis un peu sous le boisseau, dans le sens où, dans votre étude, vous dites juste que ça va être formidable : on va pouvoir faire du fret. J'aurais voulu avoir quand même une petite idée de la recherche économique qui a été faite sur cette idée-là.

La deuxième chose, c'est qu'effectivement, il y a un aspect écologique que vous soulignez un petit peu au désavantage des tunnels, avec tout ce qui est l'impact carbone de base ; mais la rentabilité d'un tunnel, sur le plan carbone, est absolument merveilleuse, parce que je ne connais pas beaucoup de tunnels qui ont été fermés dans le monde depuis qu'on les a construits.

Donc c'est un investissement, une bonne fois pour toutes — contrairement à d'autres investissements qui pourraient être comme des ponts, des choses comme ça, qui nous demandent peut-être plus de problématiques de ce côté-là. Donc voilà.

Et enfin, troisièmement : l'avenir du territoire. Je suis désolé de le dire : je suis un peu "blanc" là, partout [il montre ses cheveux]. Ici, dans cette salle, comme vous pouvez le voir, nous avons une responsabilité en tant que gens un peu plus âgés, parce que c'est nous qui nous intéressons à ça pour nos enfants et nos petits-enfants. Et c'est quelque chose où je trouve que peut-être le modèle que vous utilisez pour faire les concertations est un peu trop tourné vers des gens de notre époque.

Voilà. Donc ça, c'est juste une critique sur l'organisation. Je déplore le fait qu'il n'y ait peut-être pas assez de jeunes, de Fitounais, qui soient présents et qui soient militants dans cette affaire-là. Et ce n'est pas un reproche que je leur fais. Je crois que c'est une manière de présenter les choses. C'est aride, votre truc. Désolé de vous le dire très trivialement, mais c'est aride.

On n'a pas vraiment l'impression que les solutions — dont le maire l'a un petit peu dit — sont entre nos mains. On a plutôt l'impression qu'on va essayer gentiment de nous pousser vers quelque chose.

C'est plus des critiques de cet ordre-là que vraiment le fond du dossier. Je l'ai regardé sur Internet. Je l'ai bien compris. J'ai déjà un peu mon avis sur la question. Voilà. Merci.

## Stéphane Lubrano (SNCF Réseau)

La première question, sur le développement du fret : est-ce que le développement sera vraiment à la hauteur de ce que l'on dit ? Et est-ce qu'on aura vraiment une nécessité d'avoir une ligne nouvelle mixte ?

Aujourd'hui, notamment entre Perpignan et Narbonne, le développement du fret sera très fortement tiré par l'Espagne, et par le raccordement des différents ports au réseau UIC. C'est-à-dire qu'aujourd'hui, on a un réseau espagnol qui n'est pas au même écartement, ce qui impliquait de passer par Le Boulou : on devait y échanger les wagons. C'était compliqué, ça prenait du temps.

Aujourd'hui, l'Espagne construit son réseau au même écartement international que dans toute l'Europe, et il raccorde les ports : Barcelone a déjà raccordé, Tarragone va l'être, Valence, Murcie, et puis jusqu'au sud de l'Andalousie.

Et quand on regarde — et quand on questionne les différentes régions et les différents chargeurs —, on a vraiment une volonté et une demande de très forte augmentation du trafic ferroviaire. Et on le voit même en France au niveau des ports.

À Sète, un nouveau terminal vient d'être mis en service, et on a une demande : on a un trafic qui vient plutôt de Turquie, où les premières semi-remorques font un morceau du trajet en bateau, puis sont déchargées et rechargées sur un train jusqu'à Calais. Donc on a une multimodalité, et on a vraiment aujourd'hui, pour ces trajets longue distance, une demande qui s'accroît — et notamment au niveau de l'Espagne — avec un besoin de faire circuler les marchandises jusqu'au nord de l'Europe.

La deuxième question : sur les avantages d'un tunnel. Effectivement, le bilan carbone est moins bon. Alors, est-ce qu'il sera vraiment moins bon sur la solution uniquement tunnel, ou sur la solution Corbière littorale — entre les tunnels et les ouvrages d'art, eux aussi seront en béton. Là, on n'est pas allé suffisamment de manière très précise sur le bilan carbone. Aujourd'hui, on n'a pas fait de tracé, donc on n'a pas dimensionné ces ouvrages d'art, donc on n'est pas en mesure de savoir quelle est la solution la meilleure, entre les deux, au niveau du bilan carbone.

En revanche, la maintenance d'un tunnel est la même que la maintenance d'une ligne classique : on se doit, sur un tunnel, de vérifier très souvent l'étanchéité, de le réparer ; donc on a les mêmes sujets de maintenance. Après, son avantage, ce qui a été expliqué et exposé, c'est, par rapport à la biodiversité du territoire traversé, qu'à la surface les impacts sont nettement moindres.

On a un bilan carbone qui est moins bon, mais on a un bilan sur la biodiversité qui est nettement meilleur.

## Animation - Estelle Brasseur

Une question sur les modalités de concertation : d'aller plus vers les jeunes, notamment. On l'a fait : on était à l'université de Perpignan il y a deux semaines, en rencontre de proximité. Les rencontres de proximité, c'est justement — contrairement à une réunion où on donne rendez-vous aux gens, et les gens doivent avoir l'information, ils doivent venir — : on va sur le territoire.

Il y en a dix qui sont proposées ; il y en a eu une à l'université de Perpignan. On a échangé avec 80–100 jeunes qui sont passés, qui ont rempli les questionnaires ; on les a incités à participer.

On était ce matin sur place à Perpignan. On essaie d'être aussi sur le territoire et d'aller à la rencontre des gens qui n'ont pas prévu, forcément, de parler du projet. C'est une autre manière aussi d'aller vers, et d'inclure plus de personnes.

## Stéphane Lubrano (SNCF Réseau)

Juste pour terminer sur votre dernière question, qui était : “Est-ce qu’on n’oriente pas ?” Non, on oriente techniquement, parce que, dans les variantes qu’on vous propose, ce sont des variantes qui sont techniquement réalisables. En revanche, c’est vous qui allez orienter, derrière, le choix définitif.

Et ce n’est pas juste de le dire : c’est que, sur la concertation qu’il y a eu entre 2014 et 2016, si la solution Est n’a pas été retenue, c’est bien parce que le territoire s’était opposé.

Sur la phase 1, on avait, dans la traversée du massif de la Gardiole, une solution que nous avons proposée au nord de l’autoroute, qui évitait tout le massif de la Gardiole. Le territoire a demandé, au contraire, à ce qu’il passe au sud, dans le massif, avec des impacts de biodiversité supplémentaires. Mais le territoire a été écouté : et la solution qui était, pour nous, censée être la meilleure — d’un point de vue environnemental et biodiversité, et notamment financière, parce qu’on avait beaucoup moins d’ouvrages d’art — n’a pas été retenue, et on est passés sur une autre solution.

Donc oui : vous avez la parole. Ce n’est pas juste une parole ; c’est derrière aussi une orientation du projet. C’est pour ça que c’est important que vous puissiez vous exprimer.

## Intervention du public - Habitant de Fitou

Oui, bonsoir. Je suis sur Fitou depuis 22 ans. Donc je vous remercie déjà de nous avoir fait un super cours de SVT. Mais il y avait de l’économie aussi, et il n’y avait pas de social. Combien de maisons vont être impactées sur Fitou, sur Caves ? On n’en parle pas.

Donc peut-être qu’il y a des espèces protégées, peut-être qu’il y a une géologie, il y a tout ça ; mais il y a aussi des gens — des Fitounais, des Cavistes — qui sont ici présents et qui aimeraient savoir où ils vont.

Il y a un moment donné : moi, je prends la route tous les jours. Le fret, je n’y crois pas. J’ai beaucoup de petits camions de l’Est, des petits porteurs qui prennent la route, mais des gros porteurs, il n’y en a pas tant que ça.

Donc il y a un moment : je pense que vous n’avez pas visité le village. Quand vous parlez, vous évitez le cœur du village. Aujourd’hui, le bas du village est bien peuplé, et je pense qu’on va être tous impactés.

Il y a un moment : il faut peut-être regarder aussi l’humain, le côté humain. On est tous là à se demander ce qu’on va faire de nos maisons, avec votre histoire de fret, de train. À la limite, j’ai envie de vous dire : moi, ça fait 22 ans que je suis là, ça ne m’a pas manqué.

## Stéphane Lubrano (SNCF Réseau)

Je vous comprends. Mais on l'a exposé : c'est-à-dire qu'on parle de biodiversité — on en a parlé pour répondre à la question précédente —, mais on a aussi (et c'était un travail qui était aussi proposé en atelier) tous les critères qui impactent le milieu humain : que ça soit sur le nombre de maisons qui seront touchées, de propriétés viticoles, que ça soit sur les nuisances sonores qui pourraient être amenées par ce projet. Oui, ce sont des paramètres que l'on prend en compte quand on fait des tracés et quand on fait des propositions.

Il y a certaines propositions qui sont dans ce dossier qui sont beaucoup moins impactantes. La solution tunnel sous les Corbières — dans ce kilomètre — n'impacte pas de bâti, ni à Caves, ni sur Fitou.

D'autres, oui : parce que techniquement, elles sont possibles, donc on les propose, mais on n'oriente pas. Donc, derrière, le choix — je le redis —, vous êtes là pour vous exprimer, et le choix, in fine, sera pris par les partenaires co-financeurs du projet : toutes les collectivités, l'État. Votre avis va forcément compter. Donc exprimez-vous.

## Intervention du public - Habitant de Fitou

Bonsoir. Votre démarche me rappelle un peu celle du référendum de Maastricht. Les Français se sont exprimés contre ; et, quelques années plus tard, sous la présidence de Nicolas Sarkozy, ce qui était sorti par la porte, était rentré par la fenêtre.

Il me semble que nos édiles — à commencer par Alexis, qui me permettra humblement de le féliciter, parce qu'il a résumé la pensée de (je pense, en tout cas) la mienne, et monsieur le maire de Caves.

Si vous voulez savoir ce que pensent les gens, ce n'est pas très compliqué : regardez-les. Moi, ce que je lis dans leurs yeux, c'est l'inquiétude.

J'observe dans votre démonstration que vous avez parlé de nuisances sonores, et vous avez opportunément omis de parler des nuisances visuelles.

Alors que, de nos jours, avec l'intelligence artificielle, il serait extrêmement simple de projeter sur ce magnifique écran ce qui va défigurer le village, ce qui attend les gens si le trajet est retenu.

Moi, je vendais une maison : je vous dis tout de suite, tant que le projet était incertain, impossible de vendre. Du jour où le projet a été acté pour la solution Ouest, j'ai pu vendre ma maison.

Il serait intéressant que vous disiez aussi aux Fitounais — je ne parle même pas des propriétaires — la décote de leur maison. Et d'ailleurs, il y a quelques agents immobiliers que je connais dans la salle : s'ils sont là, ce n'est pas pour rien.

Présentez aux Fitounais le paysage qui les attend, si la solution est retenue, avec un superbe TGV qui va passer devant le village — ou au-dessus du village, parce qu'aussi, à une époque, vous avez fait un chantage au-dessus du château.

Donc ce projet, je n'en veux pas, et je pense que je ne suis pas seul : en tout cas, pas la solution Ouest. J'entends évidemment l'évolution de la société.

Pour le reste, vous n'avez qu'à voir le monde qu'il y a ce soir : vous étiez contents de voir du monde, je crois que ça répond à la question de l'entrée. S'il y a du monde, c'est parce que les gens sont très inquiets, et je pense qu'ils ont raison de l'être.

Merci.

## Stéphane Lubrano (SNCF Réseau)

Juste pour répondre à votre question sur les enjeux paysagers : on en a parlé aussi. Ils ont été exposés dans ma réponse ; je ne les ai pas repris, mais, bien entendu, l'insertion paysagère est aussi prise en compte.

Aujourd'hui, on n'est pas sur des tracés : on ne peut pas vous proposer de visuels. On vous demande, au territoire complet, de choisir : mixte ou pas mixte, le nombre et l'emplacement des gares nouvelles. L'année prochaine, en fonction des choix qui auront été faits, on reconcertera sur des variantes de tracés. Là, on sera plus concret sur l'insertion de ces tracés dans les territoires, et vous pourrez vous prononcer de nouveau sur les tracés qui vous semblent les meilleurs, ou ceux que vous voulez absolument éviter.

Si on part sur la solution voyageurs, forcément, en fin d'année, il n'y aura qu'un tracé voyageurs. Si on choisit une option mixte, il restera les trois solutions mixtes : le tracé Ouest et les deux tracés, la zone de passage Ouest, qu'on viendra vous reproposez avec des tracés plus précis, pour que vous puissiez choisir.

C'est l'année prochaine, à l'automne prochain.

## Intervention du public - Viticulteur à La Palme

Bonjour. Je suis viticulteur à La Palme. Je suis venu à Portel pour voir des gens, donc je vais répéter un peu pour certains, mais je vais argumenter un peu plus.

Je suis aussi président de l'appellation d'origine contrôlée Fitou, la plus ancienne appellation d'origine contrôlée rouge des Languedoc-Roussillon.

Donc, à ce titre-là, je vous l'ai dit à Portel, je le répète ici devant tous mes collègues : vous ne passerez pas par le tracé Est. Ce n'est pas compliqué : vous ne passerez pas. On ne vous laissera pas passer.

D'autant plus que, dans vos explications aujourd'hui, vous expliquez que vous êtes prêts à détruire notre bel environnement dans le littoral au niveau viticole, pour faire passer des produits espagnols le plus vite à Rotterdam : c'est encore pire, ça devient presque insultant.

Donc : oubliez ce tracé, qui est délétère pour tout le monde.

Je peux comprendre que, pour votre bien-être, vous ayez les trois tracés dans vos documents, y compris ce tracé Est. Mais je dis à tout le monde : au niveau de la communication, des permis de construire, ça bloque tous les projets de cette belle plaine.

Donc, ce n'est pas une question : c'est une affirmation. Je m'affirme aujourd'hui : ne passez pas par le tracé Est, sinon mon tee-shirt, qui aujourd'hui est rouge de la couleur du vin, risque d'être rouge sang.

## Garant CNDP – Philippe Quevremont

Une double précision de méthode, en termes de garant, sur la procédure de décision. À la fin de la concertation, c'est-à-dire le 19 juin, les garants ont un mois pour dire ce qui s'est dit dans la concertation ; c'est pour ça que nous vous écoutons, dans le cadre de la participation. Donc, notre bilan — parce que ça s'appelle un bilan — sera publié le 19 juillet.

Dans les deux mois qui suivent, le maître d'ouvrage est tenu par la loi de dire les enseignements qu'il tire de la concertation. Ce n'est pas très précis, mais, à ce moment-là, il va dire quelque chose ; sinon, la concertation ne sert à rien. Donc ça arrive en septembre

Et après, si le projet est confirmé, puisque, pour l'instant, nous discutons de l'opportunité du projet, il y a la concertation continue à laquelle le maître d'ouvrage faisait allusion.

Ça, c'est un premier point.

Deuxième point : votre avis est très important. En revanche, on ne peut pas reprocher au maître d'ouvrage de vous présenter des solutions alternatives, puisque c'est la loi qui le prévoit.

La loi qui organise les concertations préalables dit qu'on doit pouvoir discuter des alternatives proposées à la discussion par le maître d'ouvrage, ou des alternatives proposées à la discussion par le public. Quitte, pour le public, à dire ce que vous venez de dire : je suis d'accord ou je ne suis pas d'accord.

Je pense qu'il était important de préciser ces questions de méthode. Je pense que nous allons poursuivre la discussion. Merci.

## Intervention du public - Habitant de Fitou

Bonsoir, Belge immigré sur à Fitou depuis six ans.

Je commence à parler concret : est-ce que, dans un an, vous serez en mesure de préciser — comme monsieur l'évoquait à propos des expropriations — combien de maisons seraient concernées ? Où en sont les analyses ? Et, au-delà, la question principale est celle de l'activité économique : c'est un village assez touristique. Quels sont les analyses qui ont été faites ?

## Stéphane Lubrano (SNCF Réseau)

Dans l'analyse multicritère que je vous présentais tout à l'heure, l'impact sur le milieu humain a été évalué. Il a été évalué sur les nuisances, sur la proximité.

Comme on n'est pas sur des tracés, on ne sait pas exactement le nombre de bâtis qui pourraient être concernés. Mais on a une idée en pourcentage. Dans les analyses multicritères du dossier, quand vous regardez l'impact sur le milieu humain — la tonalité, rouge ou vert, et la taille de la pastille qui donne l'ampleur de l'impact —, ce critère "impact milieu humain" tient compte également des conséquences de telle ou telle option sur les bâtis. Et comme on n'est pas sur un tracé, on ne peut pas être précis au nombre près. Mais on le prend aujourd'hui en compte, ce qui permet de différencier certaines solutions entre elles. Ensuite, on va travailler sur les tracés et on reviendra avec des chiffres beaucoup plus précis.

Parce qu'on pourra visualiser les impacts aussi, pour en rediscuter. Donc oui : c'est un critère qui apparaît peut-être difficilement dans ce que nous avons présenté, mais il est déjà pris en compte dans les analyses multicritères.

Et, sur l'attractivité touristique : elle est prise en compte. Aujourd'hui, elle n'est pas donnée commune par commune ; elle est donnée pour le territoire. On la calcule surtout via l'augmentation du trafic voyageurs, c'est-à-dire le nombre de voyageurs supplémentaires que telle ou telle option de projet va permettre d'avoir.

On est sur des augmentations, aujourd'hui, sur une ligne nouvelle, sur la phase 2 : sur le projet complet, approximativement 3 millions de voyageurs supplémentaires par an.

Avec la phase 2, c'est 2,3 millions de voyageurs. On fait ces calculs — ce sont des modèles mathématiques, donc des prévisions — gare par gare : pour le secteur de Perpignan, pour le secteur de Narbonne, pour le secteur de Béziers.

On a donc une idée du nombre de voyageurs supplémentaires induits et permis par le projet. Et, pour les critères sur l'activité économique "pure" — sur les entreprises, le développement économique lié aux services, aux entreprises —, c'est beaucoup plus difficile à prévoir.

## Intervention du public - Habitante de Fitou

Concernant ces trois projets : je n'ai pas souvent rencontré la question de l'enjeu financier. Vous parlez d'enjeux économiques ; il y a aussi des enjeux de prix. Quels sont les enjeux, entre ces différents projets ?

Et surtout : pourquoi ne pas réhabiliter la ligne existante ?

## Stéphane Lubrano (SNCF Réseau)

Les coûts sont donnés dans le dossier : on a, bien entendu, des différences de coûts pour chaque scénario. Et, aujourd'hui, on sait qu'un scénario mixte, dans sa globalité — quel que soit le scénario — représente entre 1,4 et 2 milliards d'euros de plus que le scénario voyageurs. On est à peu près entre 40 % et 50 % de surcoût d'un scénario mixte par rapport à un scénario voyageurs.

Là, les coûts sont calculés à un niveau d'étude très bas, mais, dans le dossier, on a quand même un ordre de grandeur de ces coûts.

Sur la ligne classique, pourquoi ne pas réhabiliter la ligne classique ? Ce que je disais dans la présentation, c'est qu'on est vraiment sur un projet de doublet de lignes. Il faut redonner de la capacité à la ligne classique pour que cette ligne classique puisse absorber tout le développement prévu des trains du quotidien.

La Région souhaite réellement augmenter son offre sur tout l'arc languedocien. Augmenter le trafic fret, les trafics de transit. Et aussi, pour les TàGV, il faut redonner de la capacité : ça, c'est une première chose. La ligne nouvelle ne remplacera pas la ligne classique.

Et, justement, sur la ligne classique : elle est vulnérable, et, si on veut la renforcer, la rendre plus résiliente, il faudra faire des travaux importants. Qui dit travaux importants dit interruptions importantes de circulation sur cette ligne, et donc l'impossibilité de faire circuler du fret, du TER ou des trains voyageurs pendant des périodes très longues. Alors que, si on met en place ce doublet de lignes, on pourra reporter un certain nombre de circulations sur la ligne nouvelle, et permettre de faire des travaux beaucoup plus facilement sur la ligne classique, et la rendre plus résiliente. On est vraiment sur deux lignes complémentaires.

La ligne aujourd'hui, sur la traversée des étangs, est très vulnérable à la submersion marine, parce qu'on est sur des étangs. Et, aujourd'hui, les prévisions donnent entre 80 cm et 1 m de montée des eaux supplémentaires à long terme. Donc on pourrait avoir des lidos qui sont détruits, et la mer qui vient détruire la plateforme ferroviaire qui passe aujourd'hui sur les lidos.

Mais même aujourd'hui, lors des tempêtes, on a, avec le ressac, le vent qui génère des vagues sur les étangs et qui vient fragiliser la ligne actuelle dans la traversée des étangs.

Donc on a vraiment un sujet de vulnérabilité de la ligne classique. Il faut la rendre plus résiliente, et la ligne classique seule, aujourd'hui, ne peut pas suffire : il faut une ligne nouvelle.

## Intervention du public - Habitant de Fitou

Oui, bonjour, ça fait 4 ans que je suis sur Fitou. Je rebondis sur ce que vous avez dit tout à l'heure pour la pollution, qu'il n'y avait pas de pollution en fait. Moi, j'ai travaillé en logistique ferroviaire : la poussière de frein, ça s'appelle une pollution.

Après, la pollution visuelle. Fitou est très touristique quand même, on va revenir dessus. Vous pensez que, je ne sais pas, une maison — monsieur Barthez l'a dit tout à l'heure, il est ici, il est allé regarder le soleil, la mer, les étangs —, vous pensez que les touristes vont continuer à venir pour voir le TGV passer, et en plus en permanence toute la journée.

Alors clairement, il y a de la pollution visuelle, il y a de la pollution par les poussières de frein. Le transit de fret, vous allez accentuer justement le transit, notamment passer des produits chimiques, je suppose, des matières carburantes, non ? Donc ça s'appelle aussi de la pollution. Derrière, des trains, on en bloque quand on a des wagons qui fuient. Ça se voit moins dans un tunnel qu'en pleine garrigue, un wagon qui fuit.

## Stéphane Lubrano (SNCF Réseau)

Alors sur la pollution visuelle : elle existe. On ne l'oublie pas, on ne la nie pas, cette pollution ou cette gêne visuelle. Les trois solutions qui sont proposées, certaines ont plus d'impact sur le paysage et donc sont plus gênantes pour le territoire.

## Intervention du public - Habitant de Fitou

En fait, par rapport à la pollution visuelle ou autre, moi je découvre, mais vous proposez une consultation sans tracé, sans rien. Donc, clairement, la position, elle va être générale. Je pense que monsieur le maire, a bien parlé tout à l'heure et je pense que ça reflète énormément la position de Fitou. Maintenant, on est là pour nous demander notre avis. Effectivement, on ne nous donne pas non plus tous les éléments.

## Stéphane Lubrano (SNCF Réseau)

Aujourd'hui, on ne vous donne pas les éléments de tracé, parce que c'est la phase suivante. Si, à la fin de cette concertation sur les fonctionnalités, il est décidé d'aller plus loin dans le projet et que les partenaires co-financeurs décident d'aller plus loin, on aura effectivement une concertation l'année prochaine sur les tracés, où là, vous aurez plus de précision sur ces gênes, donc la zone de passage et l'impact paysager de ces lignes.

Sur le risque de pollution — hydrocarbures, particules de frein —, en pleine ligne, déjà, on n'est pas sur le même type de pollution que le service routier. Un train de fret, quand il circule — ou un train de voyageurs — sur une ligne nouvelle, même sur une ligne classique, aujourd'hui, il ne freine pas. Il freine beaucoup plus sur un triage, peut-être ; mais sur une ligne nouvelle, quand il est sur son sillon, il va dérouler : il ne freinera pas, donc il n'y aura pas de poussière de frein. Aujourd'hui, il y a des freins en fonte, mais qui vont disparaître pour être des freins composites ; donc on a des améliorations aussi qui viennent de ce niveau-là.

Après, sur les pollutions accidentelles des fuites de wagons : on a normalement, dans tous les triages et dans tous les opérateurs fret, avant d'expédier un train, ce qu'on appelle des RAT (Reconnaissance Aptitude au Transport), qui viennent délivrer le bon à circuler. Alors, pas seulement pour dire : est-ce que le train, les roues ne sont pas carrées, est-ce que tout est bien attaché ; mais aussi : est-ce qu'on ne détecte pas de fuites sur ces différents wagons.

Donc la pollution accidentelle, il peut y en avoir, mais elle est nettement moins importante que sur le trafic routier.

## Garant CNDP – Philippe Quévremont

Une petite explication de méthode, puisque la question qui a été posée : on n'a pas, à ce stade, suffisamment de détails. C'est une question très classique en matière de concertation.

En fait, il y a deux attitudes possibles. L'attitude qui consisterait à attendre que le maître d'ouvrage ait son projet tout prêt, et à ce moment-là, il peut répondre à toutes les questions. Sauf que, quand on fait ça, il a beaucoup travaillé, il a déjà dépensé beaucoup d'argent, et il vous explique, dans ce cas-là, qu'il ne peut plus changer. En tout cas, c'est le risque.

La classique, en matière de concertation, c'est de concerter avec le public le plus tôt possible, sur des bases réelles ; mais on ne peut pas tout savoir au niveau de la concertation préalable.

Malgré tout, il n'y a pas de terme "tracé". Vous regarderez sur le site ou dans les documents de concertation : vous avez des fuseaux qui sont d'ailleurs appelés zones d'études. Donc, géographiquement parlant, il y a déjà une information dans la concertation.

## Intervention du public - Maire de La Palme

Bonsoir, je suis le maire de La Palme. Je m'associe complètement à ce que monsieur le maire de Fitou et monsieur le maire de Caves ont dit : pour notre territoire, le tracé Est est inacceptable.

Il ne faut pas oublier que tous les projets doivent servir les intérêts de l'Homme, avec un grand H. Quand on a un impact environnemental tel que celui de ce tracé, même si je comprends les multiples critères et les pastilles de notation, on ne se rend pas bien compte ; mais la pastille "impact environnemental" est énorme sur ce tracé.

La deuxième chose, c'est l'impact économique.

Nous avons des projets réels en cours, notamment pour mon territoire : une zone d'activité, une ZAC, qui passe en plein dans votre zone d'études. Aujourd'hui, ça nous inquiète, ça bloque complètement ces projets. Un train, un TGV qui passe, ou un fret qui passe, ça fait zéro emploi pour mon territoire, pour mon village, et pour le village de mes camarades.

Nous sommes une région fortement impactée par un taux de chômage assez important. La population attend ce développement économique. Nous avons travaillé sur des projets de développement économique qui, eux, ont un impact environnemental minime.

Faites-nous confiance, laissez-nous faire le développement économique de notre territoire. Vous pouvez passer avec du fret, une zone mixte, un tunnel sous Corbières : ça nous ira très bien.

Je pense que le défi technique, ce n'est pas vraiment un défi. Ça s'est fait ailleurs dans le monde. Je suis sûr que nous avons les ingénieurs pour faire ce type de projet.

Le delta économique que j'ai pu lire dans votre manuel est à peu près 4 % sur le montant global du projet. On est à plus de 500 millions d'euros. C'est écrit dans le budget ; 300 millions, c'est encore moins. On n'est pas à 300 millions près sur un investissement qui va durer peut-être 200 ans, si on fait le ratio. C'est tout ce que je voulais vous dire.

## Intervention du public - Habitante de Fito

J'ai bien compris que l'Est, c'est le littoral, mais je n'ai pas bien compris où se situe l'Ouest. Le tracé, avec les lieux cités par monsieur le maire, c'est où ?

## Stéphane Lubrano (SNCF Réseau)

L'autre tracé, c'est le tracé de la solution voyageurs, qui figure aujourd'hui dans tous les PLU des communes et des intercommunalités traversées. Et, sous ce tracé-là, puisqu'on est obligé de réduire les pentes parce que les trains de fret ne peuvent pas monter les pentes des trains TGV, on passe en tunnel. Aujourd'hui, le tracé voyageurs passe légèrement en dessous de Treilles ; il passe en tunnel, mais aussi en viaduc.

## Nathalie Festor (Responsable d'études phase 2 - SNCF)

Si je peux me permettre : ça passerait à peu près le long du tracé du gazoduc, derrière les éoliennes de Fitou, et ça tomberait vers la chapelle Saint-Aubin. Un peu plus haut que le gazoduc.

## Intervention du public - Habitant de Fitou

C'est aussi une question de tracé. Le tracé défigurerait complètement le paysage, avec un impact très important sur l'économie touristique, et on ne peut pas accepter ça. On ne peut pas accepter qu'il y ait une ligne qui passe de Roquefort à Salses... Si elle passe par là, elle doit passer en tunnel. C'est évident : elle passe en tunnel, sous le bassin versant des Corbières. Elle ne traverse pas le bassin versant des Corbières, parce que c'est un joyau touristique, important pour notre économie, qu'on ne peut pas abîmer.

## Garant CNDP – Philippe Quevremont

Les avis que vous formulez là seront repris dans le compte-rendu. N'hésitez pas aussi — quand je vous dis que toutes les voix comptent — à vous exprimer sur le site. Vous avez des questionnaires, vous avez des formulaires pour l'expression libre : n'hésitez pas, sur le site, à porter votre voix, pour montrer que le territoire — et ce territoire-là — est, sans le dire opposé aux autres, pour la solution "tunnel sous les Corbières".

C'est l'occasion qu'on vous donne aussi de vous exprimer. Plus vous serez nombreux à vous exprimer, plus les décideurs et les partenaires cofinanceurs auront un avis éclairé sur lequel s'appuyer pour prendre leur décision finale. Donc n'hésitez pas.

## Animation - Estelle Brasseur

Alors, à l'entrée, vous avez la synthèse, qui est disponible pour tout le monde, ou vous avez un QR code qui vous amène directement sur la plateforme du projet si vous souhaitez contribuer, soit par le questionnaire, soit par des avis libres.

Alors, est-ce qu'on continue ? Je me tourne vers les garants, je me tourne vers vous. On avait prévu un travail en atelier pour approfondir le travail sur les cartes, sur les enjeux environnement humain, environnement naturel. Vous êtes très nombreux, il y a encore des bras qui se lèvent.

On continue en plénière ? On continue à prendre les questions telles qu'elles sont ? Ça convient à tout le monde ? Je regarde les garants. Je regarde l'équipe projet. On continue à prendre les questions comme ça ? Effectivement. Allez, alors on continue.

## Intervention du public - Habitant de La Palme

Bonjour. Je viens parce qu'on est inquiet par rapport aux tracés que vous proposez. Maintenant, ce qui me gêne, c'est qu'on relance le sujet de la ligne à grande vitesse mixte ou non. En attendant, ce sont des projets qui sont bloqués pour plein de particuliers. Tout à l'heure, je répondais à monsieur qu'on ne peut pas attendre la fin de l'étude parce que ça voudrait dire qu'il y a beaucoup d'argent qui est mis en œuvre pour sortir le projet. Et on dira qu'on ne peut pas revenir en arrière. Nous aussi, on est plein à mettre de l'argent dans des projets, et on ne peut pas revenir en arrière. Je pense qu'on arrive à proposer davantage d'emplois si nos projets aboutissent plutôt que le train.

Maintenant, j'ai une question. On passe en plaine : pour les nuisances sonores, comment vous allez faire pour bloquer le bruit ? Ma question, c'est ça, parce qu'on est d'accord que ça va être des digues. En plaine, on est au niveau de la mer. On va avoir une digue qui va faire combien de mètres de haut ? On va défigurer le paysage. Le peu de choses qu'on a de sympa dans l'Aude, c'est quand même la vue, parce que, niveau emploi, c'est compliqué. Si on attire plus de touristes, comment on va faire ?

## Stéphane Lubrano (SNCF Réseau)

Oui, on en est conscients. Tant qu'on n'a pas défini le projet final, on bloque différents projets. On a des zones d'études qui sont des zones importantes. Sur ces zones-là, on ne bloque pas les projets d'urbanisme : on les étudie au cas par cas.

## Intervention du public - Habitant de La Palme

Moi, j'ai le projet qui est bloqué. Je suis désolé : j'ai un sursis à statuer qui peut aller jusqu'à deux ans. Oui, mais c'est un projet : ça fait dix ans qu'on bosse dessus parce qu'il fallait réviser le PLU. Maintenant que le PLU est révisé, il y a le train. Au bout d'un moment, il y a quoi après ? Ma question est là. Une ligne mixte : on le sait, le ferroviaire, dans le transport de marchandises, ça ne marche pas. Voilà : ça ne marche pas. C'est rentable parce que c'est la ligne du Boulou. Et vous le savez : elle a été rentable parce qu'elle a été financée par l'État. Le delta qu'il y avait entre la ligne ferroviaire et faire monter des camions sur régime frigorifique par la route, la différence de prix, c'était l'État qui a mis la différence. Et ne dites pas non, parce que c'est la vérité.

Donc maintenant, vous allez mettre un milliard pour faire une ligne mixte qui, derrière, va faire baisser le coût ? Non, ce n'est pas possible. Ce n'est pas possible. Et je termine, parce qu'il y a encore du monde qui veut parler.

On parle d'impact environnemental. Depuis la vue que j'ai — et qui est magnifique — de mon bureau, j'ai une jolie remorque Amazon qui est tombée pendant la tempête. La tempête, c'était il y a plus de deux mois et, en attendant, elle est toujours au bord du rail, par terre, dans une zone où il y a l'étang à gauche, à droite. Heureusement que c'est un wagon Amazon qui est vide. Si c'était un wagon de marchandises, de matières dangereuses, qu'est-ce qui se passe ?

Après, il ne faut pas expliquer parce que là, c'est sûr, tout est beau. Mais, en attendant, derrière, une fois que le projet va voir le jour, s'il y a un pépin, comment vous allez le traiter ?

Donc on le fait en tunnel : on est là pour s'exprimer, donner notre position. Faites-le en tunnel : ça règle le problème à tout le monde. Parce que là, en attendant, il y a tout qui est bloqué pour beaucoup de monde, parce que là, il n'y a pas tout le monde qui a pu se déplacer. Et je pense qu'on est quand même beaucoup à avoir des projets qui sont bloqués.

## Stéphane Lubrano (SNCF Réseau)

Je ne conteste pas que certains projets sont bloqués, parce que les sursis à statuer, c'est moi qui les signe. Je ne peux pas vous dire : je ne bloque rien.

En revanche, ce que je peux vous dire, c'est qu'on les étudie au cas par cas, parce qu'on pourrait raisonner à la moyenne en se disant : tout ce qui est dans l'enveloppe, aujourd'hui, tant qu'on n'a pas de décision, on met des sursis à statuer pour tout le monde. Non, on le fait de manière précise.

On sait que, sur la phase 2, on a des territoires comme Nissan, par exemple, qui se développent énormément, et, projet par projet, on les étudie. Quand on met un sursis à statuer, c'est qu'on a vraiment encore, aujourd'hui, une incertitude sur le passage.

## Intervention du public (hors micro)

Vous ne passerez pas à l'Est ! Vous ne passerez pas à l'Est !

## Intervention du public - Groupe ornithologique du Roussillon (GOR)

J'ai bien compris que les gens sont pour la partie Ouest, en tunnel. Moi, je viens des Pyrénées-Orientales. Apparemment, il n'y a pas grand monde : tout le monde est de Fitou, ici ! Voilà, il y a monsieur le maire d'Opoul. Moi, je représente une association de protection de la nature.

Ça fait des années qu'on se bat pour la protection de la faune avec des espèces d'oiseaux qui sont uniques en France. Dans l'Aude et les Pyrénées-Orientales, nous avons des espèces d'oiseaux particulières.

Donc, moi, ce qui m'intéresse, c'est de savoir où est-ce que le tunnel sort exactement, du côté des Pyrénées-Orientales.

On parle, justement, du rôle de Titanobel. Est-ce que c'est à ce niveau-là ? À quel niveau il sort ? Il sort plus loin, au niveau de Rivesaltes ?

### Stéphane Lubrano (SNCF Réseau)

Le tunnel sort au niveau de Rivesaltes ? Non, avant Rivesaltes. Sur Titanobel, la solution tunnel passe sous Titanobel. Après, il y a une limite exacte où le tunnel sort, parce que, encore une fois, on est en tunnel : on peut aussi faire varier légèrement le tracé en tunnel pour le faire sortir à des endroits qui impacteront peut-être moins que d'autres. Donc le tracé en tunnel n'est pas totalement arrêté. Et, quelle que soit la solution tunnel, aujourd'hui, elle passe sous Titanobel.

## Intervention du public - Groupe ornithologique du Roussillon

D'accord. La sortie de tunnel — enfin, une entrée ou une sortie de tunnel —, est-ce que vous avez la possibilité de nous dire quelle superficie ça a ?

### Stéphane Lubrano (SNCF Réseau)

Tout dépend de là où il sort : c'est-à-dire la tête de tunnel, c'est-à-dire la partie en béton qui va ressortir du tunnel avant... Là, non, parce qu'il y a tellement de choses à construire, sur cette partie-là, que je ne peux pas vous dire aujourd'hui.

## Intervention du public - Groupe ornithologique du Roussillon

Et est-ce qu'il y aura des plateformes quand il y a un tunnel ? Des plateformes où on dispose des matériels.

## Stéphane Lubrano (SNCF Réseau)

Pendant les travaux, mais, après, en exploitation non.

### Intervention du public - Groupe ornithologique du Roussillon

Je ne vois pas du tout où vous allez installer des plateformes de travaux. C'est du calcaire, c'est des falaises, des petites falaises : c'est très compliqué.

Et vous allez trouver beaucoup de mesures compensatoires, vu l'importance floristique et faunistique du secteur. Et d'après les chiffres qu'on entend, on parle déjà de milliers d'hectares de mesures compensatoires : c'est complètement impossible. C'est aberrant.

On a déjà le territoire qui est truffé de mesures compensatoires partout, surtout sur Rivesaltes, avec le Mémorial et le camp de Rivesaltes : on a des zones entières. Et, justement, sur ce secteur-là, au-dessus de Titanobel, il y a des zones compensatoires déjà.

Donc, comment votre tunnel va sortir sur des terrains qui seraient déjà des mesures compensatoires pour d'autres choses ?

### Animation - Estelle Brasseur

Dernière question de votre part, si je puis me permettre. Madame, vous pourriez nous dire de quelle association vous faites partie ?

### Intervention du public - Groupe ornithologique du Roussillon

Le Groupe ornithologique du Roussillon. Je pense qu'on fera de toute façon des commentaires.

### Animation - Estelle Brasseur

Cahiers d'acteurs, avis libres sur le site. N'hésitez pas : si vous êtes membre d'une association ou d'une collectivité, vous pouvez participer à la concertation en remplissant un cahier d'acteurs, qui affirme votre position.

## Stéphane Lubrano (SNCF Réseau)

Aujourd'hui, sur la phase 1, par exemple, ce n'est pas du tout le cas : on ne passe jamais sur du foncier qui sert déjà à des mesures compensatoires. On le ferait si jamais ce serait impossible de faire différemment.

Sur la phase 2, aujourd’hui, on a identifié, dans les cartographies — notamment “milieu environnemental” — le foncier compensatoire qui sert à des compensations d’autres projets, pour l’éviter. Donc c’est déjà quelque chose qui est pris en compte.

## Intervention du public - Agricultrice à La Palme

Bonjour, moi aussi, je suis exploitante agricole dans la plaine de La Palme.

On est jeunes, on a une trentaine d’années. Eux, ils sont jeunes parents ; moi, future maman. On a fait ces projets-là parce qu’on savait, à l’époque, quand on a acheté, que le train devait passer derrière l’autoroute.

Aujourd’hui, c’est toute notre vie qui est impactée, et c’est dur de vivre dans l’attente. Je ne m’étendrai pas sur les sujets personnels, parce qu’on a aussi d’autres voisins qui sont impactés.

Vous avez dit tout à l’heure qu’à la fin de l’année, on y verrait plus clair sur le fait que ce soit une ligne mixte ou une ligne seulement passagers : c’est ça, ce que vous avez dit tout à l’heure. Pourquoi vous ne prenez pas le problème à l’envers ? Parce qu’aujourd’hui, tous les gens qui sont là dans cette salle, je pense qu’ils s’en fichent de savoir s’il y a le fret, si c’est mixte, ou si c’est “passagers”. Ils veulent savoir si c’est la section Est ou Ouest qui va être retenue.

Pourquoi vous ne décidez pas d’abord si vous allez passer à l’Ouest ou à l’Est, sachant que, d’après ce que j’ai compris, si vous passez à l’Ouest, vous avez la possibilité de faire soit une ligne seulement passagers, soit une ligne mixte ?

## Stéphane Lubrano (SNCF Réseau)

Oui, si on passe à l’Ouest, effectivement, sur les tracés aujourd’hui voyageurs, on peut faire une ligne mixte. Alors, pas au même niveau d’altimétrie : on descend.

Alors, après, pourquoi on fait dans ce sens-là ? Parce que l’important, c’est d’abord de choisir pourquoi on veut la ligne : est-ce qu’on veut une ligne pour faire circuler du fret ? Combien de gares nouvelles on veut ? Quelle desserte du territoire on veut ? Et après, on définit les tracés précis.

C’est dans ce sens-là qu’on restreint le moins les possibles, finalement. C’est-à-dire que si on partait tout de suite sur les tracés, peut-être que derrière, on aurait moins de variantes de tracés à vous proposer l’année prochaine. Et certains des tracés ne seraient plus compatibles avec la fonctionnalité que le territoire aurait choisi de prendre en compte.

Pour ouvrir et pour avoir le plus de solutions possibles, la meilleure des méthodes, c’est de commencer par les fonctionnalités, et après d’aller sur les tracés.

## Intervention du public - No Pasaran - CRI

Bonjour. Ceux qui me connaissent, je suis l'ancienne secrétaire générale de Fitou. Et je suis à l'initiative de l'association No Pasaran et de la coordination régionale inter-associative qui, depuis 15 ans maintenant, avec nos élus, se bat. On se bat pour obtenir le tracé.

À l'époque, il s'appelait "Médian". Maintenant, on l'appelle l'Ouest. Enfin, je ne sais pas qui c'est qui est à l'Ouest, mais, en tout cas, pas nous. Donc là, c'est celui-là qu'on veut. Je rejoins le monsieur avec le tee-shirt rouge : voilà, c'est celui-là qu'on veut.

Parce qu'en fait, le village de Fitou, ce n'est pas ça. Le village de Fitou, c'est ça. Le village de Caves, c'est ça. Donc ça doit être encore un Parisien qui a fait les traits sur une carte et qui n'est jamais venu sur le territoire (*elle se lève pour montrer sur les cartes*).

Quand je dis "Parisien", bien sûr, c'est juste pour se moquer. Donc, en fait, on veut ici. Et ici, c'est ce qui a été décidé en 1989. C'est même antérieur. Donc le dossier, on le connaît par cœur sur le territoire : il n'a jamais varié, et nous non plus.

Donc, ce qu'on demande, monsieur le maire, c'est le tracé mixte Corbières, parce que ça permettra de protéger notre littoral, mais sur les Corbières. Ça, c'est 6,3 milliards. Ça, c'est 6,6 ou 6,7 : il y a 300 millions d'euros de différence. C'est l'inverse : celui-là coûterait 300 millions de plus. Depuis 1989, vous ne les avez pas mis de côté, encore ? (*rires...*)

## Intervention du public - Habitant de Peyriac-de-Mer

Je vais reprendre ce qu'on a dit depuis le début. Ça fait des années qu'on travaille sur ce projet. Moi, je pense qu'on aurait pu s'économiser cette page de droite. On aurait pu simplement nous dire : est-ce que vous voulez du mixte ou est-ce que vous ne voulez pas de mixte ? Ça, c'est un vrai choix.

Je ne suis pas devin. Je ne suis pas certain que le mixte sera intéressant à l'avenir. Effectivement, on l'a rappelé : la ligne que l'on a mise avec Le Boulou et Rungis ne fonctionne pas toujours très, très bien.

C'est vrai qu'il ne faut pas insulter l'avenir. On a parlé de Sète, on a aussi le port de Port-la-Nouvelle qui, peut-être, se développe.

Je pense que cette carte, on aurait pu l'économiser. On aurait pu faire une carte avec "mixte" ou "pas mixte" : rassurer énormément de gens, parce que ce n'est même pas une histoire de coûts. Quand je vois le tracé, avec les contours, tout ce qu'il peut y avoir... Même en étant resté très longtemps à Paris — plus de 40 ans —, ça fait peur, quoi.

Franchement, je crois qu'il faut... Je ne sais pas qui va choisir. C'est ça que j'avais du mal à comprendre : choisir pour dire "il faut faire cette solution".

## Stéphane Lubrano (SNCF Réseau)

Le dossier de concertation propose des solutions avec une analyse multicritères qui donne un avis sur les différentes solutions : est-ce qu’elles sont meilleures d’un point de vue environnemental ? Est-ce qu’elles sont meilleures d’un point de vue économique ? Est-ce qu’elles sont meilleures d’un point de vue impact sur l’environnement humain ?

Mais, in fine, et quel coût chaque solution propose : tous ces critères-là sont aussi des critères qui seront soumis aux partenaires cofinanceurs, qui leur permettront, à eux aussi, de faire un choix.

Mais, avant tout, c’est votre expression. C’est-à-dire que, si les garants font un bilan uniquement sur la manière dont s’est déroulée la concertation, nous, on fera un rapport sur les enseignements que l’on en retire.

Et aujourd’hui toutes les réunions qu’on a faites se projettent sur la solution “tunnel sous les Corbières”.

Nous, on se doit de proposer, parce que techniquement elles sont possibles, plusieurs solutions, justement pour qu’on ne nous reproche pas, in fine, de dire : “vous avez proposé un tracé, il y en a sûrement d’autres”.

Donc, on propose toutes les options, vous vous exprimez, et je vous garantis que les personnes qui vont décider — les personnes morales, les politiques qui vont décider dans les comités techniques pour instruire, et dans le comité de pilotage derrière — vont tenir compte de vos avis.

Et ils l’ont déjà fait : ils l’ont déjà fait en 2014, puisque le projet retenu jusqu’à présent n’était justement pas le tracé qui passait par Fitou ; ils l’ont fait en 2014 sur la phase 1. Ils le referont.

## Intervention du public - Habitant de Fitou

Oui, je suis assez d’accord avec tout ce qui s’est dit aujourd’hui. Je suis de Fitou depuis maintenant une bonne année, et je suis, en effet, venu ici et j’ai choisi un endroit pour la vue.

Et ça paraît évident : je suis d’accord avec tout le monde. C’est évident que le tracé Est, il n’a pas de sens. Même quand on dit : oui, on n’a pas aujourd’hui l’impact des maisons, de toute façon il y en a. Et puis il n’y a pas que les 10 ou 15 maisons qu’on pourrait peut-être détruire ; il y a aussi toutes celles qui sont autour, qui vont avoir la vue, le bruit, les travaux pendant dix ans, en plein milieu du village. Donc c’est évident. J’ai un peu de mal à comprendre que quelqu’un se soit amusé à tracer un trait, même à main levée comme ça, pour donner une autre solution.

La seule vraie solution, c’est ce qui a été dit : justifier ou pas d’avoir du fret, et savoir s’il faut le mettre en surface ou le mettre en profondeur. Ça me paraît évident qu’il n’y a qu’un seul tracé possible.

Alors maintenant, en effet, il y a quand même des questions qui sont importantes, qui ont été présentes au départ : le faire en souterrain, ça veut dire aller taper dans le karst ; ça veut dire être sûr qu’on n’abîme pas non plus une nappe phréatique qui alimente une partie des gens de

Fitou, tous les gens qui ont des forages. Il y a de l'eau, sûrement, qui arrive de cet endroit et qui finit dans les étangs.

Donc c'est sûr qu'il y a sûrement plus d'études, d'impacts et de travail à faire pour le faire passer en souterrain. Bon, il se trouve que je suis ingénieur géologue, et c'est vrai que c'est du boulot.

Mais entre faire ce travail-là et se retrouver avec, même à l'arrière, une ligne TGV qui passe en plein milieu d'endroits qui sont quand même vachement naturels, même si c'était que voyageurs, je ne comprends pas qu'on ne réfléchisse pas — même si c'était que voyageurs — à le faire aussi en partie en souterrain.

## Intervention du public - Société écologique et botanique de Catalogne Nord

Je m'étonne que, dans le chapitre des risques environnementaux en phase d'exploitation, il n'ait pas du tout été évoqué le risque d'incendie. Je pense que tout le monde ici connaît ce risque, et on sait bien que les lignes de train sont des points de départ d'incendie importants.

### Stéphane Lubrano (SNCF Réseau)

Les risques d'incendie liés aux circulations ferroviaires sont des risques liés à des trains de fret, notamment, qui ont des semelles fonte qui restent bloquées et qui, quand ils roulent, le frottement de l'acier sur la fonte émet des étincelles.

Donc il faut s'assurer dans ce qu'on appelle les RAT — les visites avant transport — que les semelles ne soient pas bloquées. Mais aujourd'hui, sur ces grands corridors fret internationaux, notamment le corridor méditerranéen, l'Europe impose que tous les trains de fret qui circulent soient équipés de freins composites, qui ne génèrent aucune étincelle. Donc on n'a plus aujourd'hui le risque incendie lié à des circulations ferroviaires, comme ça a été le cas auparavant.

Après, on le prend en compte parce que c'est plutôt l'inverse : est-ce qu'on a un risque qu'un incendie déclenché sur le territoire puisse venir interrompre la circulation ? Donc là, c'est comment, derrière, on place la ligne pour éviter ces risques-là, et comment on gère la végétation sur nos remblais ou à proximité de la ligne pour éviter que ces incendies se propagent.

## Intervention du public - Catherine Bossis, Conseil Régional Occitanie

Catherine Bossis, conseillère régionale. Je vais prendre la parole pour la Région. Nous, au niveau de ce projet, depuis le départ, la position de la Région, c'est de faire confiance au territoire.

Clairement, pour nous, le meilleur tracé, c'est celui du tunnel, puisque c'est celui qui est effectivement le moins impactant, à la fois pour les habitants, pour l'écologie, et pour le développement touristique du territoire.

Concernant la façon dont est organisée la consultation auprès du public : c'est vrai qu'avant de réfléchir sur le tracé, même si je comprends que, pour vous, c'est ce qui est le plus important, et que tant qu'il n'y a pas ce tracé, ça reste quelque chose de flou et on se dit "si c'est flou, c'est qu'il y a un loup", et je comprends votre ressenti.

Mais avant de définir le tracé, il faut d'abord qu'on sache ce que l'on veut faire.

Et pour nous, pour la Région, le choix qui est porté, c'est vraiment le choix d'avoir une ligne mixte, qui soit à la fois pour le fret et pour les voyageurs, pour plusieurs raisons.

La première raison, c'est que, quand vous prenez l'autoroute — moi, je la prends assez régulièrement, soit pour aller à Montpellier, soit pour aller à Toulouse —, elle est saturée quasiment en permanence, que ce soit les voitures ou les camions, et qu'on a besoin de désaturer cette autoroute.

Ensuite, la deuxième raison, c'est qu'aujourd'hui, on a un besoin de trains du quotidien de plus en plus important. Il y a de plus en plus de gens qui prennent le train pour aller travailler. Et, avec la ligne actuelle, on n'est pas en capacité de répondre aux besoins des habitants de l'Occitanie. C'est-à-dire qu'on ne peut pas faire circuler suffisamment de trains.

Tous les gens qui prennent des TER vous diront : ce n'est jamais à l'heure ; il y a des retards ; il y a des trains qui sont annulés sans arrêt. Oui, parce que la ligne, aujourd'hui, elle ne peut pas nous permettre de rajouter des trains supplémentaires, parce que cette ligne, on a du fret dessus, on a des TGV qui circulent à petite vitesse, mais qui circulent aussi sur cette ligne.

Et puis, on l'a dit : cette ligne, en raison du changement climatique, elle est fragile. Donc il nous faut absolument une seconde ligne pour sécuriser le transport ferroviaire de notre territoire.

Donc voilà ce que je voulais vous dire : pour nous, ce sont les territoires qui doivent nous accompagner sur les projets, à la fois pour l'implantation des nouvelles gares, mais aussi pour le tracé.

Voilà le message que je souhaitais vous faire passer ce soir, pour ce qui est de la position de la Région.

## Intervention du public - Elu de Fitou

Bonjour. Moi, ce seraient plutôt deux remarques que des questions. Première remarque : j'étais, il y a 15 ans, dans les premières phases de concertation. Il semblerait que ce soit, comme on en a tous peur aujourd'hui, de la fausse concertation, au vu de la carte de droite. On reviendra dans 15 ans sur une nouvelle carte qui proposera une option littorale, sans doute. J'espère que non. On verra si c'est de la vraie concertation ou pas.

Deuxième remarque : concernant les mesures compensatoires. On est dans un secteur à très haute valeur environnementale, qui vit déjà en flux tendu sur les mesures compensatoires.

Vous avez des milliers de mesures qui vont être à mettre en place, des milliers d'hectares. Vous ne les trouverez pas dans une aire biogéographique cohérente telle que ça vous est imposée par

la loi. Donc, en fait, ça exclut de fait tous les passages en surface. Donc il y a un moment où il faudra faire du souterrain.

## Intervention du public - Habitante de Fitou

Ça fait six ans que j'habite à Fitou. Quand je suis arrivée sur le village, on avait entendu parler du fameux projet, la première concertation. Moi, ce qui me choque dans votre présentation et dans la concertation d'aujourd'hui : en fait, vous nous présentez un petit peu à l'envers.

Vous nous faites une super analyse d'impact objectivée avec les éléments que vous avez — et qui ne sont pas... — avec des critères qui ne sont pas vraiment présentés.

Mais objectivée sur quoi, si, le tracé, vous n'y avez pas réfléchi avant ? Comment vous pouvez faire une analyse des risques et des impacts réels qu'il va y avoir ? Et comment vous pouvez monter un budget et un financement adéquat, en fonction du terrain, où vous allez trouver l'emprise au sol nécessaire, après, avec les solutions que vous nous présentez ?

Si on part sur une solution mixte, l'emprise au sol va peut-être être beaucoup plus grande qu'une simple voyageurs, et du coup, ça va peut-être avoir des impacts beaucoup plus importants que ce que vous nous avez présenté.

Et les tunnels, etc, Si vous n'avez pas, en amont, un petit peu regardé les tracés dans les terres : est-ce que, avec la pierre — enfin la roche, etc. — (je ne suis pas géologue, je m'excuse), le budget que vous affichiez à environ 7 milliards va s'élever, peut-être, beaucoup plus.

Et rappelons quand même que c'est 40 % l'État et 40 % les collectivités qui financent. Et, derrière les collectivités et l'État, c'est quand même nos impôts.

## Stéphane Lubrano (SNCF Réseau)

Je suis bien d'accord avec vous : le projet est financé par de l'argent public. Donc c'est de l'argent public de tout le monde. Chacun, individuellement, contribue à ce projet.

Et c'est pour ça qu'on se doit d'être exemplaire, le plus transparent possible pour expliquer la manière dont on construit ce qu'on vous propose, la manière dont on analyse les différents scénarios. Et oui, on n'a pas de tracé, mais on a quand même des aires d'études : donc, selon les aires d'études que l'on prend, les fameux couloirs que l'on a aujourd'hui — ce qu'on voit en jaune —, sur ces aires d'études-là, on peut différencier. On peut déjà avoir aujourd'hui une idée, parce qu'on a fait — notamment pour la biodiversité — des inventaires sur toutes ces zones.

Une emprise ferroviaire, une fois que la ligne est en fonction, c'est environ 100 m de large. On a fait des inventaires floristiques et faunistiques sur des sections beaucoup plus importantes, mais on arrive à différencier ces inventaires en fonction des solutions qui vous sont proposées là.

Donc oui, on a des données, pas aussi précises que quand on a un tracé, mais on a déjà des données qui permettent, objectivement, de différencier les scénarios entre eux, que ce soit pour l'impact en biodiversité, mais aussi pour l'impact en coût. Parce que, dans ces zones-là, on sait, en fonction du relief rencontré, si on sera obligé d'être en tunnel, en ouvrage d'art, ou en terrain naturel. Et on a des coûts pour chacune de ces solutions techniques.

Donc, aujourd'hui, on a des données chiffrées — dans le dossier de concertation — qui permettent de différencier les solutions en fonction du coût. On a quand même calculé des coûts qui ne sont pas le coût définitif. Mais on essaye plutôt de les maximiser pour ne pas avoir, derrière, de mauvaises surprises, et quand on reviendra au tracé, qu'on dise : "non, ce n'était pas ce prix-là, c'était encore plus cher".

### Animation - Estelle Brasseur

Alors, on voulait aussi travailler en groupe beaucoup plus sur les cartes et sur ces zones d'études, pour que ça se concrétise plus. Et sur ces fameux critères d'analyse que Stéphane Lubrano a présentés rapidement en plénière, on n'a pas pu travailler en groupe. Donc c'est peut-être pour ça que vous n'avez pas toutes les informations, là, ce soir. Mais elles sont dans le dossier, sur la plateforme.

### Intervention du public - Habitante de Fitou

Bonjour, je suis une très heureuse Fitounaise — jusqu'ici, tout au moins. Je suis étonnée parce que, d'un côté, vous nous dites d'avoir une opinion, mais qu'on ne peut pas vraiment savoir les tenants et les aboutissants parce qu'il n'y a pas de tracé. Et, à la fois, vous êtes capables de décrire assez précisément la sortie du tunnel, vers Rivesaltes. Je suis un peu confuse.

Mais bon, ça, ce n'était pas ma question. Ma question, c'est : qui, ici, est pour le projet de passage à l'Est ? Qui est contre ? Voilà. C'est seulement ma question (*les bras se lèvent contre le passage Est....*)

### Animation - Estelle Brasseur

C'est très clair. On n'a pas pris de photo mais on l'a bien en tête.

### Intervention du public - Habitant de Fitou

Oui, bonjour. Je suis d'accord sur tout ce qui a été dit jusqu'à maintenant. Je ne comprends pas comment on peut imaginer un train TGV sans gare entre Montpellier et Perpignan. Déjà que Perpignan, il y a le train, il n'y aura pas de gare. Ça veut dire que le train, il va faire marche avant,

marche arrière : c'est-à-dire qu'en fait, on est en train de faire une ligne Montpellier-Barcelone direct.

Dans les scénarios, quand vous dites qu'il n'y a pas de gare... on fait une gare à Narbonne, on ne fait pas de gare à Narbonne, on la fait à Nissan, on la fait à Béziers, ou pas: c'est quand même étonnant. Ça, c'est la première chose.

Après, il y a le problème financier. Je crois qu'on rigole quand on parle de finance. Quand on a fait le TGV Perpignan-Barcelone, on a fait un tunnel sous la montagne. Il y a une concession : ce n'est pas génial non plus. Mais on l'a fait. Ça a coûté une blinde, mais on l'a fait. Je ne comprends pas comment on va chipoter pour les 300 millions. Ce n'est rien. À l'échelle du temps et à l'échelle d'un pays, c'est "que d'chi". Donc il faut arrêter.

## Stéphane Lubrano (SNCF Réseau)

Encore une fois, comme pour la mixité, on se doit de réinterroger plusieurs solutions. Mais on nous a demandé — ce n'est pas nous qui l'avons proposé — de re-questionner le projet pour savoir s'il était bien adapté à l'évolution du territoire. Sur la desserte, on nous a demandé : aujourd'hui, il y a deux gares nouvelles qui sont proposées, parce que Perpignan — et les élus et le territoire de Perpignan — ont souhaité et demandé à ce qu'il n'y ait pas de gare nouvelle, pour que tous les TGV passent par Perpignan-centre.

Donc, on tient compte de l'avis du territoire, et les TGV pourront passer à Perpignan-centre et reprendre la ligne Perpignan-Figueras, donc ils ne seront pas obligés de faire des têtes à queue pour se retourner.

Et après, les scénarios de gares nouvelles, comme pour la mixité, on se doit de proposer tous les scénarios qui, aujourd'hui, sont techniquement possibles, et qui peuvent présenter plus ou moins un intérêt. On les analyse, notamment sur l'intérêt pour le territoire, et, en fonction de ces scénarios, sur l'induction : est-ce qu'il y a des scénarios qui sont plus favorables à l'augmentation du trafic voyageurs ?

Le scénario "zéro gare nouvelle" est un scénario comme un autre. En revanche, quand on regarde les analyses multicritères, on s'aperçoit que des scénarios avec gares nouvelles sont meilleurs que les scénarios sans gares nouvelles, d'un point de vue trafic voyageurs — pas d'un point de vue impact environnemental.

## Intervention du public - Habitant de Fitou

Dans les scénarios, il y a un scénario 6 où il n'y a pas de gare. Donc, quand on voit un papier comme ça, on peut s'inquiéter, quand même. Enfin, moi, je m'inquiète. Après, la deuxième chose : il y avait une gare prévue à Rivesaltes.

## Stéphane Lubrano (SNCF Réseau)

Il n'a jamais été prévu. Il a été proposé comme on vous propose aujourd'hui, une gare à Nissan-les-Ensérune.

## Intervention du public - Habitant de Fitou

Bonjour. Habitant à Fitou depuis 40 ans, et vigneron depuis 20 ans. Mais je suis vigneron depuis que je suis né. Je suis à ce genre de débat. Pourquoi ? Parce que j'ai été président d'une AOP pendant 27 ans. Et vous savez, quand on termine un dossier aussi précieux que celui-là, il faut qu'il soit traité avec loyauté.

La loyauté, c'est quoi ? C'est que vous avez une salle qui est pleine qui, unanimement — je me trompe ? — vote pour le projet Ouest.

Et vous allez traiter ça comment ? Parce qu'on connaît le niveau parisien : on connaît. Les ministres, on connaît cette sauce-là. Et cette salle, à la majorité — et qui va être certainement la même dans les villages voisins — vous dit non à un projet. Écoutez, très rapidement, quand vous avez fait le tour, vous rayez le côté Est, et vous laissez l'autre. Mais vous savez, ces histoires de débats, de salles ? Très bien. C'est très courtois. Vous montrez admirablement bien les projets.

Le problème n'est pas là. Le problème, c'est toujours la décision. Donc arrêtez ce manège-là. Moi, je m'oppose à ça. Donc je vais dire que ce soir, ici à Fitou, le projet Ouest est retenu. Et si c'est pareil ailleurs : coupez court et mettez-vous au boulot.

## Stéphane Lubrano (SNCF Réseau)

Je ne sais pas si ça appelle réponse, mais ce que je voulais dire — ce que je dis depuis le début —, c'est que votre avis compte. Votre avis sera dans le rapport que l'on fera sur les enseignements de la consultation.

Aujourd'hui, ici, dans toutes les réunions publiques, tout le monde s'exprime pour la solution Ouest. Dans notre rapport, il sera noté que tout le territoire se prononce pour la solution mixte Ouest.

Ce que je répète, c'est d'arriver à éclairer le territoire en toute impartialité. On donne tous les éléments pour montrer qu'on ne cache rien. Et je vous assure qu'on ne cache rien. Et tout est sur le site. Et le rapport qu'on fera — le rapport des garants, le nôtre — sera sur le site.

## Intervention du public - Habitant de Fitou

On n'est pas des simples citoyens. On est des citoyens conscients. Quand vous avez une masse populaire qui refuse le projet, est-ce qu'il faut le retenir ? Vous demandez toujours des avis.

C'est l'abus du vocabulaire. Ce n'est pas un avis : c'est une décision prise par le peuple. C'est pas du pipeau. On s'est fait planter de nombreuses fois. Je suis bien placé pour le savoir.

Arrêtez de demander des avis ! Sur le plan technique, on n'y connaît rien. Par contre, sur le plan agrément de la vie, tout le monde s'y connaît. Voilà.

### **Intervention du public - Roquefort Plus**

Bonjour. Roquefort Plus, une association de Roquefort. Sur votre carte, on ne voit pas bien d'ici, mais... Roquefort, c'est où ? Aujourd'hui, sur ce projet, il existe uniquement un tunnel qui est à côté de l'autoroute ? C'est ça ? Vous avez parlé de 12 km de tunnel. On a cru comprendre qu'il arrivait à Rivesaltes. On pourrait savoir d'où il part ? Fitou, Caves ? Mais Roquefort, c'est bien dans le massif des Corbières, non ?

### **Intervention SNCF Réseau**

La sortie du tunnel c'est plutôt au niveau de Salses.

### **Intervention du public - Roquefort Plus**

Oui, mais l'entrée ? C'est où ?

### **Stéphane Lubrano (SNCF Réseau)**

La traversée d'une plaine inondable qui est déjà très basse sur Roquefort, ne peut pas se faire en tunnel. En inondable. Et avant Roquefort, il y a aussi des reliefs à passer.

Aujourd'hui, l'altimétrie de la ligne fait qu'on a besoin d'un tunnel parce que le relief est important dans les Corbières. Sur Roquefort, la zone traversée aujourd'hui est plutôt une plaine.

### **Intervention du public - Roquefort Plus**

Pas complètement, puisque l'entrée est à 70 m et la sortie est à 100 m. Donc, si j'ai bien compris, il y a un problème de pente pour le fret. Donc, je vois mal comment vous ne pourriez pas passer de 60 m de hauteur à 100 m de hauteur sans passer par un tunnel.

### **Stéphane Lubrano (SNCF Réseau)**

Schématiquement, si on passe en tunnel sous Roquefort, on passe en tunnel de Narbonne jusqu'à Perpignan.

## Intervention du public - Roquefort Plus

Ce n'est pas un problème pour nous. Je ne suis pas sûr que vous intégrez le problème : aujourd'hui, le tracé voyageurs traverse Roquefort sur 5 km de plaine et à 300 m de l'entrée du village. Je comprends nos amis de Fitou qui ont ce problème-là, mais chez nous il est démesuré, puisque, pour l'instant, on n'envisage pas de tunnel.

### Stéphane Lubrano (SNCF Réseau)

Je ne peux pas vous répondre différemment. Oui, techniquement, on n'envisage pas de tunnel pour la plaine de Roquefort.

## Intervention du public

Bonsoir à toutes et à tous. J'aimerais savoir si vous avez des informations un peu plus précises concernant les délais sur le choix de la ligne Est ou Ouest. Parce que là, je vois que 2027, 2028, concertation sur le tracé, donc j'imagine que là, le choix sera déjà fait. Premièrement.

Et deuxièmement, concernant la ligne Est : on voit un large corridor, mais on a du mal à situer par rapport à l'autoroute. Ça serait plutôt devant l'autoroute, derrière l'autoroute ? Et je vois un tracé en surface : donc ça pourrait être des viaducs, ou plutôt des tranchées ?

### Stéphane Lubrano (SNCF Réseau)

On a une succession de tunnels, et souvent des ouvrages d'art, ou des remblais, ou des déblais. Là, on est sur un tracé qui est beaucoup plus proche de l'autoroute, parce que l'autoroute longe les étangs. Donc on ne passe pas de l'autre côté de l'autoroute ; on passe côté Corbières, devant l'autoroute.

Quant au choix du tracé : c'est fin d'année prochaine.

## Intervention du public - Maire de Roquefort-des-Corbières, Conseillère départementale de l'Aude

Depuis 83 ou 89, moi je me souviens d'avoir fait une manifestation sur Roquefort. Et depuis, on a vu beaucoup de projets, de modifications. En 2010, à peu près, on a dû voter pour justement la mixité. Alors, peut-être qu'à Roquefort on était précurseurs, parce qu'on avait déjà imaginé qu'il y aurait certainement la voie littorale qui aurait des problèmes, donc la montée des eaux.

Et, à ce moment-là, le tracé sur la commune de Roquefort passait entre la départementale et l'autoroute. Puisque là, on est sur une bande, toujours. Est-ce qu'on peut imaginer une bande, toujours, entre départementale et autoroute, où c'est déjà figé, et passe entre, puisqu'on ne sait pas encore quel est le tracé ?

### **Stéphane Lubrano (SNCF Réseau)**

Donc, oui : on peut déjà se représenter les zones d'études. Vous le verrez sur des cartes plus précises que celles-ci : celles du dossier en ligne montrent que, au niveau de Roquefort, la zone d'études englobe aussi la zone interstitielle entre l'autoroute et la départementale.

Ensuite, si l'on passe par là, on est plutôt sur des solutions Est que sur des solutions Ouest, parce qu'avec les rayons de courbures et les traversées d'autoroutes, on a une impossibilité technique de revenir rapidement sur cette solution-là.

### **Nathalie Festor (Responsable d'études phase 2 - SNCF Réseau)**

On nous a néanmoins demandé d'étudier des variantes à l'Est de Roquefort. Avec l'analyse multicritère, on verra qu'il y aura forcément des contraintes techniques et financières, ainsi que des enjeux environnementaux, mais cela sera bien étudié dans tous les tracés.

### **Intervention du public - habitant de Fitou**

Vous parlez pour les sols inondables. Je pense à une partie précise du plat de Fitou qui est inondable, et je vois qu'il y a un projet de tunnel. Mais comment on peut faire un tunnel dans une partie inondable ?

Est-ce qu'il y aurait une partie du tunnel qui serait aérienne, et ça repartirait sous terre, ou complètement souterrain, même dans les zones inondables comme le plat de Fitou ?

### **Nathalie Festor (Responsable d'études phase 2 - SNCF Réseau)**

En fait, quand on sera sur les variantes — si on était sur la variante littorale —, on est en tunnel pour le relief, et on est en viaduc quand on a des zones inondables. Donc ça ne serait pas complètement en tunnel : il y aurait des parties aériennes.

Mais c'est pour ça aussi que l'écart financier n'est peut-être pas si important entre une solution 100 % tunnel et des solutions avec des variations tunnel/surface. Parce que les solutions en surface sont aussi parfois en ouvrages. C'est pour ça que l'écart, en fait, il est quand même assez réduit.

## Intervention du public - Comité départemental de spéléologie de l'Aude

Oui, bonjour. Vous allez recouper forcément des écoulements d'eau. Par exemple, à Roquefort, il y a de l'eau qui rentre et elle ressort à La Palme. Ça, c'est important, parce que ça va être sur tout le territoire, qui est une zone karstique importante, et pour nous, aux spéléos, particulièrement.

Et, au niveau du tunnel, j'aimerais savoir comment ça va se passer : parce que vous allez forcément recouper des cavités existantes, ou en trouver de nouvelles. Comment ça va se passer concrètement ? Merci.

### Nathalie Festor (Responsable d'études phase 2 - SNCF)

Nous travaillons déjà avec l'unité d'Alès et CENOT, qui sont des experts du karst, que vous connaissez, qui connaissent très bien les Corbières, que ce soit professionnellement ou personnellement — parce que c'est que des spéléologues, à la base.

Là, on va lancer des études qui vont durer assez longtemps : un an, deux ans, trois ans même. On a prévu beaucoup d'acquisitions de données pour compléter les connaissances sur ce massif, qui est connu, mais pas à 100 %, puisqu'il y a trois systèmes karstiques. Il y en a un qui est un peu moins connu que les autres : c'est celui de La Palme, justement.

Donc, ces études, elles vont nous aider à connaître un petit peu plus le fonctionnement du massif. On sait qu'on a forcément plus de risque d'impacter une nappe souterraine avec un tunnel : plus il est long, plus le risque est important.

On est sur des profondeurs de tunnels qui ne sont pas pareilles si on est sur la branche Ouest : là, on est plutôt sur 80–100 m de profondeur, alors qu'à l'Est, on serait plutôt à 50 m de profondeur. Donc ce ne sont pas les mêmes nappes qui pourraient être affectées.

Et forcément, c'est ces études-là qui vont nous aider à diminuer le risque. Le risque nul ne pourra pas exister dans un système karstique : ça, je peux le dire tout de suite.

Après, notre objectif, c'est bien d'augmenter nos connaissances sur ce massif, diminuer le risque. Et augmenter les connaissances, ce n'est pas que pour notre projet : voilà, on est soutenus, je pense, dans cette démarche par tout le territoire aussi : connaître le fonctionnement des nappes souterraines. Je pense que nous sommes venus dans une région qui est quand même très sensible à ce sujet.

Donc, là-dessus, ce projet, peut-être qu'il est décrié par certains, peut-être pas utile, mais, en tout cas, il permettra d'en connaître beaucoup plus sur le massif des Corbières.

## Intervention du public - Grand Narbonne

Bonsoir, je suis chargé des grands travaux au Grand Narbonne. Depuis 1992, j'officie sur le territoire au service de ses administrés. J'ai suivi bon nombre de grands projets.

Je peux vous assurer que la chance que l'on a, c'est d'avoir la pertinence d'une équipe compétente et dévouée au sujet. On croise des gens motivés, des bureaux d'études, mais ils appliquent avec sérieux et pertinence une belle réflexion sur ce projet.

Pour compléter ce qu'ont précisé les élus du Grand Narbonne, qui prendront une décision pour avis au prochain conseil communautaire : bien sûr, le Grand Narbonne souhaite ardemment la mise en œuvre de la ligne pour le territoire. C'est effectivement un atout et un vecteur de développement.

Bien sûr, le Grand Narbonne soutient la mixité. Comment imaginer une absence de mixité alors que des trains arrivent sur ce mode de fret/ voyageurs à Rivesaltes, et repartent de Montpellier, si on ne pouvait faire qu'une ligne voyageurs entre les deux ?

Bien sûr, le Grand Narbonne soutient le tunnel : c'est une position ferme des élus et du président.

Et bien sûr, le Grand Narbonne soutient la création d'une gare "Narbonne Ouest – Côte du Midi", pour que le territoire puisse drainer ses usagers, qu'ils soient étudiants, chercheurs, professionnels, touristes — parce qu'effectivement, on l'a bien entendu ce soir, l'impact touristique est important.

Et ce tunnel — puisque c'était le cœur du sujet — : c'est une évidence qu'avec les collègues du PNR, les enjeux environnementaux et les caractéristiques du territoire, c'est incontournable. On l'aura bien compris.

## Animation - Estelle Brasseur

Voilà la position du Grand Narbonne, qui est l'un des partenaires co-financeurs dont on parlait. Et ce sont les partenaires co-financeurs qui décident, in fine. Je crois qu'on a pris toutes les questions. Merci beaucoup à vous pour votre attention. Ça fait effectivement 2 h 30 qu'on échange. Je vous propose de clôturer la réunion avec le mot de clôture des garants, et le mot du maire.

## 4 CLOTURE

### Garant CNDP- Anne-Isabelle Pardineille

D'abord, nous vous remercions d'être si nombreux. Surtout, je voulais vous remercier parce que tout le monde s'est exprimé. Parfois avec ses tripes, mais d'une façon très calme, correcte.

On a été un petit peu débordés par le monde, donc la salle était un peu petite : on s'en excuse. Et puis surtout, on aurait voulu travailler en atelier, parce qu'il y aurait eu une approche un

petit peu plus fine. Vous auriez pu, sur les cartes, déterminer quels étaient les endroits à éviter, les endroits sensibles.

Vu le nombre on n'a pas pu le faire individuellement, par groupe, donc on a préféré rester en plénière. C'était un peu l'obligation, mais je pense que chacun a pu s'exprimer.

Vous avez un site Internet qui est un facile d'accès. Vous allez pouvoir poser des questions sur ce site. Et surtout, on vous appelle à vous exprimer. Et si vous avez des points de vigilance particuliers, n'hésitez pas à écrire sur le site.

Il y aura aussi d'autres réunions. Il y a des réunions spécialement sur l'environnement. Il y aura deux réunions agriculture. On a souhaité qu'il y ait des réunions qui maillent le territoire, c'est-à-dire que tout le monde soit touché, mais aussi des réunions à thème.

J'ai bien senti qu'il y avait des réticences sur la concertation : pourquoi on n'arrive pas avec un projet terminé, ficelé ? Moi, je suis aussi commissaire enquêteur. Quand on arrive à l'enquête publique, le projet est tellement bien ficelé qu'il est très difficile d'influer dessus.

Donc la concertation préalable, c'est un bon outil. Ça sert à ça, parce que c'est bien en amont. Et justement, chacun peut s'exprimer, et on peut influencer sur le projet encore beaucoup plus qu'au moment de l'enquête publique. Et l'idée de la CNDP, c'est écouter votre parole et la faire entendre. Et nous nous engageons, les garants de la concertation : on est vraiment là pour ça. On porte bien notre nom. On vous garantit que votre parole sera entendue.

Nous ferons, à la fin de la concertation, un bilan. Un bilan sur la forme, mais aussi un bilan sur le fond : on va reprendre toutes les demandes qui ont été faites, tous vos argumentaires. Et ce soir, ce qui était intéressant, on l'a bien entendu : pourquoi il ne faut pas qu'il passe à l'Est. Donc ça, ça va remonter dans le bilan. Ça va être publié.

Vous aurez aussi les verbatims de réunion : les verbatims sont publiés. Ce n'est pas un compte rendu synthétique : chaque parole va être republiée, donc vous allez pouvoir le vérifier.

Et ensuite, sur ce bilan, le maître d'ouvrage va pouvoir prendre des engagements à la suite. Et s'il ne suit pas une demande, il va devoir justifier pourquoi il ne la suit pas.

On ne vous garantit pas, évidemment, qu'à 100 % toutes les demandes vont être écoutées. Mais on vous garantit qu'elles vont être examinées. Et si les co-financeurs ne le prennent pas en compte à la fin, ils vont devoir expliquer pourquoi ils ne le prennent pas.

Donc merci à toutes et à tous.

On vous attend aux autres réunions, sur d'autres thématiques qui peuvent vous intéresser aussi. Et vraiment, ne nous en voulez pas si on a ouvert toutes les possibilités.

Concernant le scénario "zéro gare nouvelle" : c'est nous qui avons demandé qu'il y ait aussi la possibilité qu'il n'y ait pas de gare nouvelle. Mais "pas de gare nouvelle" ne veut pas dire "pas de halte". On a demandé, nous, que toutes les possibilités puissent être proposées pour qu'elles puissent être expliquées. Parce que, justement, on n'arrive pas avec un projet déjà construit, qu'on dise : "tout a été décidé d'avance". Non, ce n'est pas décidé d'avance.

Votre parole n'a jamais eu autant d'importance. On l'écoute, et on l'entend.

## Animation - Estelle Brasseur

Et juste une précision : les comptes rendus des trois premières réunions de concertation qui ont eu lieu sont déjà en ligne sur le site Internet, donc vous pouvez les consulter, et celui-ci sera en ligne la semaine prochaine.

## Maire de Fitou - Alexis Armangau

Juste quelques mots pour clôturer, en tout cas, de ma part : vous remercier toutes et tous d'être venus aussi nombreux ce soir. Ça fait chaud au cœur de vous avoir vus si nombreux.

Nous sommes tous ici pour l'intérêt général de notre territoire, de notre commune. Et j'ai été ravi aussi d'avoir à mes côtés un nombre d'élus assez important : que ce soit le Département, que ce soit la Région, que ce soit aussi les communes voisines et le Grand Narbonne. Donc tous ensemble, d'une même voix, pour le tracé Ouest.

N'oubliez pas vos contributions — et je le rappellerai aussi à mes administrés — sur le site Internet. Et je vous propose de réserver pour l'année prochaine une nouvelle date à Fitou, dans la grande salle cette fois-ci, pour pouvoir partager et faire des ateliers tous ensemble.

Merci.